STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: Dr ILLYEFALVI L. LAJOS

BUDAPEST SZEREPE MAGYARORSZÁG GAZDASÁGI ÉLETÉBEN

1925—1934

ÍRTA

v. SURÁNYI-UNGER TIVADAR

ELSŐ KÖTET

85. KÖTET 3. SZÁM

KIADJA: BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS STATISZTIKAI HIVATALA

Ára 5 pengő

Stat. O. 997/85.

STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: Dr ILLYEFALVI L. LAJOS

BUDAPEST SZEREPE MAGYARORSZÁG GAZDASÁGI ÉLETÉBEN

1925—1934

ÍRTA

v. SURÁNYI-UNGER TIVADAR

ELSŐ KÖTET

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS HÁZINYOMDÁJA

340353

M. T. AKAD. KÖNYVTÁRA
I. sz. Növedéknapló
1937 év 1305 sz.

Budapest székesfőváros házinyomdája 1936 — 9965. — Felelős nyomdavezető: KURFÜRST ISTVÁN vezérig.

ELŐSZÓ.

Már hosszabb idő óta foglalkoztam azzal a tervvel, hogy tudományos rendszerességgel dolgozzam fel Magyarország jelenlegi nemzetgazdasági és pénzügyi problémáit. A jelen fogalmát az 1925—1934-ig terjedő évtizedre vonatkoztattam. Főleg ezért üdvözöltem örömmel *dr. Illyefalvi I. Lajosnak* a Budapest Székesfővárosi Statisztikai Hivatal igazgatójának megtisztelő felszólítását, hogy statisztikai szempontból megvizsgáljam Budapestnek a szóbanforgó évtizedre vonatkozó országos gazdasági szerepét. A két munkát most már párhuzamosan folytattam. A *nemzetgazdaságtan* és a *pénzügytan* körébe vágó általános eredményeimet »Magyar nemzetgazdaság és pénzügy« (Budapest 1936.) című könyvemben, különösen annak a »Magyar jólét«-ről szóló második részében tettem közzé. Budapest gazdasága és pénzügyei köré csoportosuló *statisztikai* vizsgálódásaimat pedig a jelen könyvben mutatom be. Ha tehát az olvasó az itt csak mellesleg érintett nemzetgazdaságtani és pénzügytani kérdések felől behatóbban és rendszeresebben óhajt tájékozódni, párhuzamosan készült és említett másik munkámra hívom fel figyelmét. Főcélként ott a tudományos rendszeresség lebegett szemem előtt. Itt viszont elsősorban arra törekedtem, hogy a tágabb olvasóközönség számára is jól érthető áttekintést nyujtsak.

Merőben nyomdatechnikai szempontok indokolják, hogy a jelen könyv két kötetben jelenik meg. Az első kötet a munka első két részét tartalmazza, amely a mezőgazdaságról és az iparról, valamint a kereskedelemről és a forgalomról szól. A második kötetben következik a könyvnek a hitelt, a jövedelemosztást és a közületi háztartást vizsgáló harmadik, negyedik és ötödik része, valamint eredményeink összefoglalása. Az olvasó azonban eleve is áttekintést kap a második kötet tartalmáról, ha a jelen első kötet

AKADÉMIA KÖNYVTÁRA

elején álló »*Bevezetés*«-nek »B. Gondolatmenetünk felépítése és módszere« című szakaszát, különösen pedig annak 12.—14. lapjait áttanulmányozza.

A statisztikai táblázatokat, nemkülönben a korrelációs és trendszámításokat terveim szerint, irányításommal és állandó ellenőrzésem alatt három kiváló tanítványom készítette: *dr. Urbán János* tanszékemhez beosztott egyetemi gyakornok, valamint *dr. tarnói Buócz Elemér* és *dr. Csikós-Nagy Béla* urak. Ők segítettek a szöveg korrektúrájánál is. Fáradozásaikért e helyen mondok köszönetet.

Szeged, 1936. őszén.

A szerző.

TARTALOMJEGYZÉK.

ELSŐ KÖTET.

Bevezetés.

Oldal

1. *Budapest országos gazdasági jelentőségének távlatai* 9

A) Gazdaságtörténeti háttér 9
B) Gondolatmenetünk felépítése és módszere 12

2. *Népesség* 20

A) Budapest jelentősége az ország népességében 20
B) Természetes szaporodás és vándorlások 29
C) Foglalkozási megoszlás 35
D) Keresők és eltartottak 40

Első rész: Mezőgazdaság és ipar.

I. Fejezet: Mezőgazdaság.

1. *Szántóföld és egyéb városi terület* 49

A) A főváros területének gazdasági tulajdonságai 49
B) Budapest ingatlanforgalma 55

2. *Földművelés* 62

3. *Állattenyésztés* 71

II. Fejezet: Ipar.

1. *Iparosodásunk tényezői* 80

A) Iparosodásunk társadalmi alapjai 80
B) Iparosodásunk gazdasági előfeltételei 85
C) Ipari termelésünk értékének megoszlása 91

2. *Gyáripar és kézműipar* 96

A) Gyártelepeink 96
B) Gyári munkásaink 102
C) Ipartestületeink 107
D) Kézműiparosaink 111

Oldal

E) Gyári tisztviselőink 117
F) Gyári művezetőink 127
G) Gyári üzemanyagaink 136
H) Gyári gépeink 142

3. *Gyáriparunk ágazatai* 150

A) Régi és új iparágaink 150
B) Gyáriparunk konjunkturaérzékenysége 160
C) Budapest gyáripari termelésének tagozódása 163
D) Gyáripari ágazataink munkáslétszáma 169
E) Budapest gyári munkáslétszámának megoszlása 178
F) Gyáriparunktól kifizetett munkabérek és egyéb járandóságok 180
G) Budapest gyáriparának személyi kiadásai 193

Második rész: Kereskedelem és forgalom.

I. Fejezet: Kereskedelem.

1. *Belkereskedelem* 207

2. *Külkereskedelem* 213

A) Áruforgalom 213

a) Ipari termékeink belföldi és külföldi értékesítése 213
b) Behozatalunk megoszlása 220
c) Kivitelünk megoszlása 228

B) Idegenforgalom 237

a) Idegenforgalom és fizetési mérleg 237
b) Cselekvő és szenvedő idegenforgalmunk 241
c) Budapest idegenforgalma 248

II. Fejezet: Közlekedés.

1. *A közlekedés szerepe a termelésben* 262

2. *Vasúti közlekedés* 264

A) Vasúti hálózatunk 264
B) Vasúti áruforgalmunk 268
C) Vasúti személyforgalmunk 272
D) Városi és községi vasutaink 277

3. *Közúti közlekedés* 290

A) Közúti hálózatunk 290
B) Személyszállító gépkocsijaink forgalma 292
C) Áruszállító gépkocsijaink forgalma 296
D) Benzinfogyasztásunk 305

Oldal

4. *Vízi közlekedés* 308

A) Vízi közlekedésünk útjai 308
B) Vízi áruforgalmunk 311
C) Vízi személyforgalmunk 315

5. *Légi közlekedés* 321

A) Légi forgalmunk fejlődésének iránya 321
B) Menetrendszerű légi járataink 323
C) Légi személyforgalmunk 328
D) Légi áruforgalmunk 333

6. *Hírszolgálat* 340

A) Hírszolgálatunk intézményei 340
B) Postaforgalmunk 351
C) Táviratáink és távbeszélgetéseink 361

Bevezetés.

1. Budapest országos gazdasági jelentőségének távlatai.

A) *Gazdaságtörténeti háttér.*

Ha valamely ország fővárosának gazdasági jelentőségét mérlegeljük, helyes szempontjainkat csakis a *történeti fejlődés* távlataiban találjuk meg. Ameddig az országot csupán hatalompolitikai egységnek tekintjük, addig a főváros csak a hatalompolitikai igazgatás gócpontjaként fontos. Ezen a fokon tehát kizárólag az ország törvényhozásának, közigazgatásának és igazságszolgáltatásának méreteitől függ az, hogy a főváros mekkora legyen. Egészen más vonatkozások nyílnak meg előttünk, amidőn az ország jóléti igazgatásának összefüggéseit vizsgáljuk és ezeket az összefüggéseket vetítjük a főváros súlyának kérdésére. A művelődési politika síkján minden főváros az ország szellemi életének központjaként domborodik ki. Ezen a síkon tehát a főváros az ország vallásos életének, művészeti fejlődésének és tudományos tevékenységeinek függvénye. A szóbanforgó hatalompolitikai és művelődéspolitikai megfontolások döntő jelentőségűekké emelkedhetnek várospolitikai kérdésekben is. Bennünket azonban jelen vizsgálódásainkban nem ezek a megfontolások, hanem csak gazdasági szempontok érdekelnek. Figyelmünket tehát arra a kérdésre összpontosítjuk, hogy az anyagi jóléti politikának vagy más szóval a gazdaságpolitikai igazgatásnak szemszögéből milyen vonatkozások adódnak az ország egésze és fővárosának súlya között.

A gazdasági fejlődés *mezőgazdasági* fokán, azaz ott, ahol még mindenképen a mezőgazdaság az ország legfontosabb termelési ága, nagy fővárosok fejlődésére aránylag kevés indíték adódik. Igaz ugyan, hogy már a mezőgazdasági igazgatás tevékenységei és intézményei önmagukban bizonyos méretű központosítást kívánnak meg. Kétségtelen továbbá az is, hogy olyan országokban, amelyeknek mezőgazdaságában a nagybirtoknak kiemelkedő szerepe van, a földjüktől távol élő nagybirtokosok szintén városokban, nevezetesen a fővárosban gyülemlenek össze. Ily esetekben egyúttal annak társadalmi és művelődési intézményeit is lendítik. Ezen a fokon azonban általában mégis csak kisebb méretű fővárosok keletkezése indokolt.

Egészen más a helyzet, amidőn gazdasági fejlődésünk az *iparosodás* felé halad. Az ipari termelés, éppen a benne felhasznált aránylag nagyobb mennyiségű munka révén, megkívánja a nagyobb népesedési tömörülést. Részben hasonló szempontok érvényesülnek az iparban felhasználásra kerülő nagyobb értékű tőkejavak körül is. Gyári épületekre, gépekre és egyéb felszerelésekre célzunk. Ezek is jobban használhatók ki általában ott, ahol a termelés aránylag csekély területen összpontosítva pereg. A nagyobb mennyiségű munkának és tőkének egy helyen való felhalmozódása az ipari termelés szempontjából tehát közvetlen termelési fölénynek lehet forrása. Nyilvánvaló, hogy ilyen helyként elsősorban a nagyváros, nevezetesen az ország fővárosa kínálkozik. Azért a főváros, mert benne az előbb említett fejlődési folyamatok révén már amúgy is megvannak a népesedés központosulásának feltételei. Az iparosodás lendületével magyarázható meg mai nagy világvárosaink meglepő gyorsaságú fejlődése. Minél inkább ipari térre tolódik el tehát valamely ország termelése, — merőben gazdasági összefüggések alapján — annál nagyobb fővárost bír el.

A *kereskedelem* és a *hitelélet* intézményei már a fejlődés mezőgazdasági fokán is jelentős lökést adhatnak a fővárosok fejlődésének. Hiszen bennük központosulhat már ezen a fokon is a mezőgazdasági termények egyesítése és a mezőgazdasági termelést elősegítő hitelélet működése. Jól ismert tény azonban, hogy mind modern kereskedelmünk, mind pedig hiteléletünk erős mai lendületét csak a kapitalizmusból, azaz a tőkegazdasági iparosodásból merítette. Az ipari fejlődés új és tágabb távlatokat nyit meg a kereskedelem és nevezetesen a közlekedés számára. Indokát ennek könnyen megtaláljuk, ha figyelmünket egyrészt a mezőgazdasági, másrészt pedig az ipari cikkek értékének, súlyának és terjedelmének egymásközti összefüggéseire irányítjuk. Míg mezőgazdasági terményeink javarésze értékéhez viszonyítva aránylag nagy súlyú és terjedelmű, addig iparunk jóval több oly cikket állít elő, amelyeknél aránylag csekély súly és terjedelem magas értékkel találkozik össze. Minél inkább érvényesül ez a vonatkozás, annál alkalmasabb a szóbanforgó árucikk nagy távolságoknak közlekedési áthidalására és annál inkább teheti ilyképen a kereskedelemnek is tárgyát. Kézenfekvő tehát, hogy az iparosodás a kereskedelemnek és a közlekedésnek gyorsabb lendületet adhatott, mint a főleg mezőgazdaságra támaszkodó termelés. Nagyobb távolságokat áthidaló közlekedésről és kereskedelemről szóltunk. A nagyobb távolságok mármost könnyebben vezethetnek az ország különböző részeiből a fővárosba és könnyebben idézhetik elő a kereskedelem és nevezetesen a közlekedés központosítását. Ennek a folyamatnak viszont egyenes függvénye a főváros további növekedése.

Egészen hasonló szempontok alkalmazhatók az iparosodás és a hitelélet közötti összefüggések fejlődésének értelmezésére. Az ipar — különösen újabb ágazataiban — általában nagyobb mennyiségű pénztőkének össz-

pontosítását követeli meg, mint a mezőgazdaság. Hiszen általában értékesebb épületeknek, gépeknek, műszereknek stb. felhasználásáról van benne szó. Az ilyen nagyobb pénztőkéket pedig csakis a hitel képes először szivacsszerűen felszívni a tőkék keletkezésének helyeiről és azután a termelés egyes ágazataiba megint kibocsátani. A tőkefelszívásnak és kibocsátásnak ezeket a tevékenységeit mai hitelintézeteink az iparosodás emelkedésének kapcsán nagyobb méretekben bonyolítják le, mint mezőgazdasági fejlődésünk fokán. Korántsem tekinthető tehát véletlennek, hogy újabb iparosodásunk és kapitalizmusunk, azaz tőkegazdaságunk időben egybetalálkozik. Nemcsak egybetalálkoznak, hanem egymás segítségével, egymással karöltve fejlődnek. Az pedig már önként adódik, hogy minél erősebben központosult üzemekkel dolgozik a fejlődés mai színvonalán álló ipar, annál inkább követeli meg a nagytőkéket egyesítő hitelszervezetet, más szóval: a nagyüzemű hitelintézeteket. Tudjuk, hogy ezeknek legalkalmatosabb települési helye megint csak a főváros. Íme itt van az a *további összefüggés*, amely a kereskedelemből és a hiteléletből kiindulva, új lökést ad a fővárosok növekedésének.

Már ezekből a vázlatos szempontokból is világosan domborodik ki, hogy valamely ország fővárosának nagyságát csakis *viszonylagos mértékkel* mérhetjük. Gazdasági síkon mindig az ország gazdaságának fejlődési fokától függ az, hogy fővárosa mekkora lehet és mekkora legyen az egészséges népességi állapotok szempontjából. Igen rövidlátó lenne tehát az az álláspont, amely a fejlődés ezen viszonylagosságának gondos mérlegelése nélkül, elhamarkodottan állítaná valamely fővárosról, hogy az ország egészéhez mérten túlnagy, vagy pedig túlkicsiny. Értsük meg jól: ha valamely ország már erősebben haladt előre az iparosodás és a vele kapcsolatos kereskedelmi és hiteléleti fejlődés útján, első ránézésre meglepően nagy fővárost is jól elbír. Nemcsak elbír, hanem meg is követel. Ha viszont az ország egésze főleg még csak a mezőgazdasági termelés jegyében jár, egyenesen társadalomgazdasági romlását idézheti elő a túlnagy főváros. Még az oly nagyságú főváros is, amely lendületesen iparosodó országok testében esetleg egyenesen túlkicsinynek bizonyul.

Gondolati összefüggéseinkben itt egy lépéssel a háttérben meghúzódó általánosabb összefüggések felé kell közelednünk. Meg kell fontolnunk, hogy az iparosodás a maga részéről is mindig csak az ország *népsűrűségének* függvénye lehet. A ritka lakosságú ország aránylag jól viseli el a külterjes mezőgazdasági termelés lassúságát és kényelmeit. Amint viszont emelkedik népsűrűsége és amint ennek révén nem tudja többé előállítani azokat az elsőrendű életszükségleti cikkeket sem, amelyekre a lakosság rászorul, a nemzetközi gazdasági terjeszkedés útjára kénytelen lépni. Nem szükségszerűen külföldi gazdasági hódításokra vagy gyarmatosításra gondolunk. Célját az ilyen ország akkor is elérheti, ha népsűrűségéből adódó munkafeleslegét viszi ki. Ha kiviszi, azaz a külföldnek eladja ezt a munkafelesleget,

vételárából oly cikkeket vásárolhat, amelyekre lakosságának eltartása céljából szüksége van. A munkakivitelnek legalkalmatosabb módja pedig az ipari cikkeknek kivitele. Azért, mert bennük általában jóval több emberi munkaeredmény halmozódik fel, mint a mezőgazdasági cikkekben.

Jól felismerte ezt már közgazdasági irodalmunknak és gazdaságpolitikánknak az a két- és háromszáz évvel ezelőtti iránya, amelyet merkantilizmusnak, azaz *kereskedelmi felfogásnak* szoktunk nevezni. Azért kereskedelmi felfogásnak, mert a külfölddel való kereskedelem lebonyolításától remélte elsősorban az ország fellendülését. A külkereskedelmen belül pedig egészen következetesen főleg azoknak a cikkeknek a kivitelét hangsúlyozta, amelyekben sok emberi munka halmozódott fel: tehát az iparcikkekét. Ilyképen adódik a népsűrűség emelkedéséből az iparosodás szüksége. Hiszen ahhoz, hogy iparcikkeket tudjunk kivinni, elsősorban iparosodnunk kell. Ebből pedig az következik, hogy az iparosodás hátterében főleg a népsűrűség növekedésétől függ fővárosaink célszerű fejlődési üteme is. Minél nagyobb valamely ország népsűrűsége, annál fokozottabb mértékben nagyobb fővárosa lehet. Így is mondhatnánk: annál nagyobb fővárosának kell lennie.

B) *Gondolatmenetünk felépítése és módszere.*

Eddigi gondolatmenetünk máris megmutatja, hogy milyen nyomokon kell elindulnunk akkor, amidőn Budapest jelentőségét nézzük Magyarország gazdasági életében. Mindenekelőtt az ország *népességi* viszonyait kell alaposan szemügyre vennünk. Csakis népsűrűségének szemléletén át juthatunk oly alaphoz, oly kiindulási pontokhoz, amelyeknek segítségével helyes világításban mérlegelhetjük fővárosunk országos gazdasági jelentőségét. Csak ezeknek a kiindulási pontoknak vizsgálata után vethetjük egybe egyes termelési ágainkat és forgalmunk felépítését a főváros gazdasági teljesítményeivel. Jelen bevezetésünknek a népességről szóló második pontja után így adódik fejtegetéseinknek *első* része, amely a mezőgazdaságról és az iparról szól. Első fejezeteként Magyarország mezőgazdasági összefüggéseiben kell néznünk Budapest szerepét. A második fejezet ennél fontosabb vonatkozásokhoz, Budapestnek az ország iparában elfoglalt jelentőségéhez fog vezetni. Munkánk *második* része azután a kereskedelem és a forgalom síkján nézi Budapest súlyát. A *harmadik* részben hiteléletünk összetételének szemszögéből mérlegeljük majd székesfővárosunk országos gazdasági jelentőségét.

Fejtegetéseink *negyedik* része a fogyasztásról és a jövedelemeloszlásról szól. Kettőjüknek azokról a vonatkozásairól, amelyekben Budapest gazdasági szerepe az ország egészében kidomborodik. E beosztás önként adódik mai közgazdaságtanunk szokásos taglalásából. A közgazdaságtanban járatos olvasó szemét azonban meg kell ragadnia problémáink egymásutánjának. Hiszen újabb lendületű gazdaságtudományunknak éppen egyik legfontosabb

vívmánya az, hogy szükségleteinkből és a hozzájuk tapadó fogyasztásból indul ki, nem pedig a termelés összefüggéseiből. Közelfekvő lenne tehát, hogy mi is első helyen foglalkozzunk Budapest országos fogyasztási jelentőségével. Ha azonban megfontoljuk, hogy fogyasztási statisztikánk általában mennyire kezdetleges állapotban van még és hogy jövedelemeloszlási statisztikánk is mennyire csak ezzel a kezdetleges fogyasztási statisztikával karöltve tud kézzelfogható eredményeket felmutatni, akkor hamarosan belátjuk, hogy a sorrenden változtatnunk kell. Bármennyire helyes lenne tehát gazdaságelméleti megfontolások alapján a fogyasztásból kiindulnunk, gyakorlati megfontolásainknak figyelemmel kell lenniök a fogyasztás és a jövedelemeloszlás közötti említett szoros kapcsolatra.

Fogalmazzuk meg szabatosan ezt az összefüggést. *Gazdaságelméleti* szemszögből egyrészt a termelés szüksége csupán a fogyasztásból adódik; másrészt pedig a jövedelemeloszlás közvetlenül a termelés összefüggéseiben bontakozik ki. Merőben gazdasági síkon tehát a jövedelemeloszlás és a termelés között legalább is olyan szoros az összefüggés, mint a jövedelemeloszlás és a fogyasztás között. A jelen összefüggésben bennünket egyedül *gazdaságstatisztikai* szükségszerűségek szorítanak arra, hogy a jövedelemeloszlás összefüggéseit a fogyasztás felé hangsúlyozzuk jobban. Termelési statisztikánk u. i. önmagában is erős lábon áll. Fejtegetéseink előző részeit tehát a jövedelemeloszlás összefüggéseitől függetlenül is le tudjuk vezetni. A negyedik részben azonban célirányosnak látszik, hogy a fogyasztási vonatkozásokat közvetlenül a jövedelmek eloszlásának kérdéseivel kapcsolatosan vizsgáljuk.

Itt mindenekelőtt a *fogyasztási színvonal* problémái merülnek fel előttünk. Néznünk kell, hogy Budapestnek mekkora súlya van létszükségleti, kultúr-, azaz művelődési szükségleti és fényűzési cikkeink fogyasztásának terén. Látni fogjuk, hogy mennyire szorosan ebből a hármas tagolásból adódik társadalmi rétegződésünk is. Vele kapcsolatosan azok az összefüggések emelkednek ki, amelyekben Budapestnek alsó-, közép- és felsőosztályunk szempontjából való jelentősége válik fontossá. Erről fognak szólni a társadalom gazdasági rétegződésének szentelt fejtegetéseink. Az alsó- és a középosztály legsúlyosabb gazdasági bajaként a munkanélküliséget kell azután vizsgálat tárgyává tennünk. Kérdeznünk kell, hogy Budapestnek milyen szerepe van a magyar munkanélküliség kérdéseinek alakulása és fejlődése síkján. A munkanélküliség kérdése már közvetlenül vezet át bennünket a jövedelemeloszlási küzdelem problémáinak boncolgatására. Nevezetesen a bérharc különböző módozatainak vonatkozásában fogjuk mérlegelni fővárosunk országos gazdasági jelentőségét. A negyedik rész utolsó szempontjaiként végül szociálpolitikai, azaz *társadalompolitikai* intézményeinket fogjuk a főváros és az ország egészének egybevetése kapcsán vizsgálni. Hiszen jövedelemeloszlásunkból társadalomerkölcsi megfontolások

alapján már önként adódnak jövedelemeloszlási politikánk rendszabályai. Ezek pedig úgy is felfoghatók, mint a társadalmi politika egyik területe. Amidőn tehát fejtegetéseink negyedik részében a fogyasztásról és a jövedelemeloszlásról szólunk, szükségszerűen társadalompolitikai összefüggésekhez kell érnünk. Mérlegelnünk kell egyúttal azt is, hogy fővárosunk mit jelent a magyar társadalompolitika intézményeinek szemszögéből.

Idevágó gazdasági összefüggéseink nem állnak meg a teljesen szabad gazdaság síkján. A gyakorlati valóság képévé csak a felsőbbségi gazdasági beavatkozás, azaz a gazdaságpolitika szemlélete révén válnak. Lépésről-lépésre gazdaságpolitikai vonatkozásban is néznünk kell tehát őket. A gazdaságpolitikai megfontolások kapcsán pedig nyomatékkal kerül figyelmünk előterébe a pénzügyi szempont is. Itt azt látjuk, hogy fővárosunknak a magyar közületi háztartás terén szintén igen nagy jelentősége van. Először a közületi kiadások vonatkozásait nézzük. Azt vizsgáljuk tehát, hogy Budapest székesfőváros kiadásai mennyiségükben és összetételükben miként viszonylanak a magyar állam és a többi magyar közület kiadásaihoz. Azután a közületi bevételeknek megfelelően összehasonlító szemléletéhez fordulunk. A kiadásoknak és bevételeknek egybevetéséből kapjuk egyrészt a fővárosi, másrészt pedig az állami pénzügyi mérleg kérdéseinek sorozatát. Ez a háromirányú vizsgálódás teszi fejtegetéseink *ötödik* részének tartalmát.

Noha ez az ötödik rész közületi háztartásunkról szól, vagyis a szó szorosabb értelmében vett gazdaság gondolati körén már kívül esik, mégis jól simul hozzá az előző részek érveléséhez. Különösen akkor, ha Budapest országos gazdasági jelentőségét a »gazdasági« szónak tágabb értelmében vesszük. Olyan értelemben, amelyben a pénzügytan a gazdaságtudománynak csupán egyik részét teszi. Ily értelmezés szerint tehát *pénzügyi* összefüggéseket is még *gazdaságiaknak* tekinthetünk.

Az ötödik résznek utolsó szempontjaként magyar jólétünket általában vetjük egybe Budapest jólétével. Itt tehát *összefoglalunk*. Nagy vonalakban mégegyszer áttekintjük a főváros termelési, forgalmi, fogyasztási, jövedelemeloszlási, társadalompolitikai és pénzügypolitikai súlyát az ország megfelelő vonatkozásaiban. Fejtegetéseink egészének végső tanulságait igyekszünk leszűrni. Nevezetesen arra a kérdésre is választ igyekszünk adni, hogy Budapest jelenlegi nagysága jól illik-e bele az ország gazdasági együttesébe és hogy a közvetlen jövőben milyen irányban várható a főváros országos gazdasági jelentőségének fejlődése.

Fejtegetéseinket a jelen állapotaira vonatkoztatjuk. Mily értelemben célirányos azonban felfognunk itt a jelent? Ilyen természetű vizsgálódásban arról nyilvánvalóan szó sem lehet, hogy a jelen hónap vagy pedig a jelen év összefüggéseire szorítkozzunk. Nyilvánvalóan hosszabb időt kell jelenként áttekintenünk. Megoldásként egy egész *évtized* gazdasági vizsgálata kínálkozik. Azé az évtizedé, amely 1925-ben kezdődik és 1934-ben végződik.

Ahol a jelen munka számanyagának feldolgozásakor 1934-es adat még nem állt rendelkezésünkre, ott természetesen be kell érnünk 1933-nak, mint utolsó évnek adataival. Az alábbiak folyamán azonban látni fogjuk, hogy erre a csorbításra inkább csak kivételesen szorulunk rá. Nem csupán a kerek számok iránti előszeretet vezérel bennünket, amidőn — a két említett határév beszámításával — tíz évet ragadunk ki legújabb gazdasági fejlődésünkből. Tárgyi érvek is alaposan indokolni látszanak ezt a választást.

Ami mindenekelőtt évtizedünknek *kezdetét* illeti, a jelen század huszas éveinek közepe fontos fordulópontot jelent egész magyar gazdasági fejlődésünkben. Budapest országos gazdasági jelentősége kutatásánál már csak azért is felesleges korábbi időkre visszanyúlnunk, mert ezen a téren igen *gazdag szakirodalom* áll rendelkezésünkre. Egész magyar közgazdaságtanunknak és statisztikánknak egyik legjobban kiművelt része az, amely Budapest fejlődését gazdaságtörténeti szempontból teszi számszerű vizsgálat tárgyává. Ennek oka nyilvánvalóan hivatalos statisztikai szervezetünk különleges fejlődésében keresendő. Főleg abban, hogy Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala már a M. kir. Központi Statisztikai Hivatallal körülbelül egyidőben lépett a lendületes kibontakozás útjára. Magyarországnak más statisztikai hivatala nem lévén, az országos statisztikai szolgálat mellett kellő erőnk és figyelmünk maradt székesfővárosi statisztikánk belterjes kiépítésére. Így könnyen érthetjük, hogy székesfővárosi statisztikánk miképen tudott már a mult század végefelé nemzetközi tekintélyre szert tenni, miképen került a városi statisztika legkülönbözőbb kérdései nemzetközi művelésének élére és miképen tudta az ország és a főváros közötti gazdasági vonatkozásokat is oly belterjes figyelemmel kísérni. Alább majd még hivatkozunk egy-két kiemelkedő munkára, amelyek a huszas évekig és főleg azok közepéig igen jó történeti összefoglalását nyujtják a bennünket itt érdeklő jelenségeknek.

A rendelkezésünkre álló kivételesen értékes szakirodalom azonban csupán egyik oka annak, hogy a huszas évek közepe előtti fejlődés vizsgálata itt miért nem látszik szükségesnek. Másik oka az, hogy a távolabbi történeti multba való visszanyulás szükségszerűen szétforgácsolná figyelmünket. Hiszen a távolabbi multnak ebben a keretben legfeljebb csak egynéhány kiragadott példáját boncolgathatnánk. Ezen a réven ugyan esetleg tarkább gondolatfűzést nyujthatnánk. Tudományos szempontból azonban mindenképen helyesebbnek látszik, ha rövidebb időnek *belterjesebb* fejtegetésére összpontosítjuk figyelmünket. Ez az érv pedig ellene szól annak, hogy még a huszas évek mögé is visszanyúljunk.

Harmadik és legfontosabb érvünk azonban, amidőn fejtegetéseink időbeli kiindulópontjául 1925-öt választjuk, az a már fentebb is érintett feltűnően éles *fordulat*, amely ezzel az évvel magyar és fővárosi jólétünk alakulásában bekövetkezett.

Meglepően érdekes és összhangzatos felosztáshoz jutunk, ha gazdasági életünk újabb fejlődését *ötéves szakaszokra* igyekszünk bontani.

A jelen század tizes éveinek második fele, tehát a század negyedik évötöde a *háborús* gazdálkodás jegyében pergett le. Ez az évötöd erősen kirívó rendellenességet mutat mind az ország, mind pedig a főváros gazdasági életének egészében. A háború még a legparányibb gazdasági vonatkozásokban is erőteljesen ütötte rá bélyegét.

Századunk ötödik évötöde, tehát a huszas évek első fele a háborús gazdálkodásból való *kibontakozás* küzdelmes képét tükrözteti vissza. Ebben az évötödben ébredtünk csak fokozatosan tudatára annak, hogy Nagy-Magyarország ezer éven át megépített gazdasági egysége valóban megbomlott és hogy Csonka-Magyarország viszonyaihoz képest új gazdasági utakon kell elindulnunk. A főváros gazdasági élete is csak ennek az évötödnek a folyamán tudott fokozatosan átnyergelni. Lassankint tudott csak átvedleni a húszmilliós ország fővárosából a nyolcmilliós csonka ország fővárosává. Közelebbről ez az évötöd még erősen az átalakulásoknak válságos nyomása alatt állt. Pénzromlásunk és államháztartásunk egyensúlyának hiánya állandó bizonytalanságok forrása lett. Minden termelési, fogyasztási, jövedelemeloszlási, társadalompolitikai és pénzügyi gondolatmenetnek már eleve is ezekre a bizonytalanságokra kellett berendezkednie.

Fordulatot csakis a bizonytalanságok megszűnésétől várhattunk. Ez pedig pénzünk értékének állandósításával és államháztartásunk szanálásával, azaz rendezésével, *újjáépítésével* következett be. A huszas évek magyar gazdaságtörténetének kétségtelenül legnagyobb eseményéről van itt szó. Ez az esemény következett be a huszas évek közepén és ezért kínálkozik az 1925. év annyira alkalmatos kiindulópontunkul. Nemzeti Bankunk létesítése, a pengőpénz (pengővaluta) bevezetése, az 1924—25. és 1925—26. évi két szanálási, azaz rendezési költségvetési év váratlanul sikeres lepergése tekinthetők a fordulat elején álló határköveknek.

Egész világtörténelmünkben aligha akad példája annak, hogy a miénkhez hasonló mélyen leromlott gazdasági szervezetet hasonlóan rövid idő alatt hasonló sikerrel tudtak volna talpraállítani. Hiszen még a legszélsőbben bizakodó gazdaságpolitikusok is csak a népszövetségi kölcsönnek létrejöttéhez fűzték pénzünk és közületi háztartásunk rendezésének lehetőségét. Az 1925—26. évek azonban megmutatták, hogy a népszövetségi kölcsönre tényleg szükségünk sem volt. Lélektanilag kétségtelenül sokat segített rajtunk, hogy bármikor segítségül vehettük volna ezt a kölcsönt. A helyzet köztudomásúlag mégis úgy fordult, hogy a huszas évek második felének későbbi folyamán azután nem közvetlenül államháztartási, hanem termelési célokat szolgáló befektetésekre vehettük igénybe a kölcsönnek jelentékeny összegét. Fővárosi és vidéki gazdasági életünk egyaránt erős *lendületet* merített belőle. Ugyanakkor egész világgazdaságunk eddigi leg-

magasabb fellendülésének szakaszát élte. A huszas évek második felében majdnem valamennyi nemzetközi termelési, tehát mezőgazdasági, ipari és kereskedelmi eredményünk már megint messze túlszárnyalta a háborúelőtti színvonalat. Más szóval: az összefüggések felületén akkoriban úgy láttuk, hogy a világháborút gazdaságilag egészen kihevertük. A nemzetközi fellendülésben szabaddá váló külföldi tőke lázas igyekezettel keresett nálunk elhelyezkedést és így még a magunk óhajánál is gyorsabb ütemre szorította fellendülésünk folyamatát. Ez a fellendülésünk a szóbanforgó évtöd végéig lankadatlanul folytatódott. Nagy vonalakban tehát azt mondhatjuk, hogy huszas éveink második fele az első csonkamagyarországi gazdasági fellendülésnek ideje volt.

A világgazdaság kerekének fordulása még 1929. őszén a newyorki tőzsde fekete napjával következett be. A nagy világgazdasági összefüggések javarészében már ekkor éreznünk kellett, hogy a fellendülés alapjában véve csak fövenyre épített. A rosszul megemésztett háborús gazdálkodás fövenyére. Az egymástól elszakított területek kedvezőtlen új világgazdasági kapcsolatokat teremtettek. Ezt most hirtelen kellett belátnunk. Váratlanul ébredtünk tudatára annak, hogy a fellendülés éveiben a téves tőkebefektetéseknek (Kapitalfehlleitung-oknak) sorozatát követtük el. A túlfeszített hitel húrja megpattant és a nemzetközi mozgótőke most egyszerre biztosabb talajon keresett menekülést és menedéket. Külföldi hiteleinket megvonták, rövidlejáratú tartozásainkat felmondták, újabb hiteleket pedig egyszerre nem kaptunk többé. A nyitott szemű közgazdák előtt ekkor már csak hónapok kérdése lehetett, hogy a *világgazdasági válság* hullámai mikor érik el Magyarországot is. A válsághullámok továbbgyűrűzése csak váratlanul lassan érkezett el hozzánk. Csupán mintegy másfél év mulva, azaz 1931 júliusában. Pénzügyi nehézségeink ekkor egyszerre ijesztő alakban törtek ki.

Alapjában véve már az egész 1930. év — ha a mának távlatából nézzük — a lappangó válság tüneteit mutatta. Közületi háztartási hiányaink javarészt észrevétlenül, de ijesztően gyors ütemben halmozódtak fel. Nem kellett túlságos közgazdasági éleslátás ahhoz, hogy velük kapcsolatosan pénzünk értékállandóságát is megrendülni lássuk. Valójában tehát úgy áll a helyzet, hogy 1930 és 1931 folyamán fokozatosan leromló közületi háztartásunkat és pénzünk értékét csupán külsőleg tudtuk egyelőre még tartani. 1931 júliusában azután gazdasági gyöngéinket, a körülményeknek különösen kedvezőtlen összetalálkozása révén, egyszerre kellett bevallanunk. A romlás itt tehát valójában nem ugrásszerű volt, hanem csupán meglepetésszerűen vált nyilvánossá. Helyesen tehát akkor ítélünk, ha újabb gazdasági válságunk kezdetét már 1930-ban látjuk. Mélyreható gazdaságpolitikai beavatkozó rendszabályaink hatása az volt, hogy oly összeomlások, amelyek a korábbi válságok legjellegzetesebb tüneteit tették, ezúttal elkerülhetők voltak. Ezt közelebbről is látni fogjuk alább, ahol majd hitelbiztonságunk

vonatkozásait nézzük. Gazdasági hanyatlásunk ilyképen külsőleg elejétől fogva inkább csak a súlyos pangás képét mutatta. Mélypontját ez a pangás 1932 végefelé és 1933 elején érte el. Azután már megint a fokozatos gazdasági javulás útjára térhettünk. A javulás kisebb-nagyobb zökkenőkkel bár, de továbbtartott a 30-as évek közepéig, azaz 1934 végéig. Tudjuk, hogy még utóbb is folytatódott. A 30-as évek első felét nagyjában azonban mégis *újabb gazdasági hanyatlásunk* évtödének tekinthetjük.

Szembeötlő mármost, hogy milyen különleges előnyei vannak annak, ha vizsgálódásainkban arra az évtizedre szorítkozunk, amely a 20-as évek közepétől a 30-as évek közepéig terjed. Ebben az évtizedben az *évtizedes konjunktúraváltozásnak*, azaz gazdasági helyzetváltozásnak zárt egészét kapjuk. Arra a helyzetváltozásra célzunk, amelyet Juglar-féle ciklusnak vagy körforgásnak nevezünk és amely középen áll egyrészt az évadszerű idényváltozások, másrészt pedig az évszázados, irányvonalszerű eltolódások között. Tudjuk, hogy ez a középhullámú helyzetváltozás korántsem pontosan évtizedenkint adódik. Hullámhossza fellépésének kezdete, azaz a napoleoni háborúk gazdasági megrendülését követő első túltermelési válság óta mintegy 7 és 11 év között váltakozik. Most azonban megközelítőleg pontosan tíz évig tartott, amíg visszajutottunk a fellendülés első lépéseihez. Ilyen lépésekkel ugyanis 1925-ben és azután megint 1934-ben találkozunk.

Ne essünk azonban felületes félreértésbe. Korántsem állíthatnók, hogy ez a helyzetváltozási hullám a mi évtizedünkben ugyanolyan, mint a korábbi Juglar-féle változások. Valójában itt sokkal mélyebbreható eltolódásokról van szó. Korábban csupán a gyors ütemben kibontakozó tőkegazdaságon belül bekövetkezett válságok okoztak lökéseket; most pedig az egész *tőkegazdasági rendszer válságával* kerültünk szembe. Azzal a kérdéssel, hogy vajjon továbbra is a tőkegazdaság útján haladjunk-e vagy sem.

Amíg a mult század folyamán és egészen a világháborúig az éretten gondolkozó gyakorlati közgazda szemében a tőkegazdaság rendszerén kívül álló, más gazdasági megoldás többé-kevésbé elképzelhetetlen volt, addig most más rendszerű megoldásokra egyszerre több élő példánk is akadt. Egyrészt a bolsevizmus, másrészt a fascizmus, utóbb pedig a nemzeti szocializmus gazdasági rendszerének a példája. Más-más alapon bár, de mindegyikük határozottan fordít hátat a szabad tőkegazdaság elveinek. Még a legbizakodóbban maradi közgazda sem állíthatná azt, hogy a szóbanforgó évtized gazdasági helyzethullámából a szabad tőkegazdaság rendszere sértetlenül került ki. Az igazság sokkal inkább ott van, hogy a 30-as évek derekára többé-kevésbé az egész földkerekségen *új gazdasági rendszerek* honosodtak meg. Oly rendszerek, amelyek valahol azokon a vonalakon helyezkednek el, amelyek a bolsevista, fascista és nemzeti szocialista gazdálkodást a mult század szabad tőkegazdaságával kötik össze. Valójában ilyképen az államkapitalizmusnak, tehát az állami tőkegazdaságnak és az ú. n. állam-

szocializmusnak különböző árnyalatait alkalmazzuk. A huszas évek közepe táján pedig még többé-kevésbbé görcsösen igyekeztünk ragaszkodni a szabad tőkegazdaság eszményeihez. Ez a változás szolgáljon igazolásául annak az állításunknak, hogy évtizedünk mélyebbre nyúló gazdasági változásokat hozott létre, mint a mult század jellegzetes évtizedes helyzethullámai.

Ha mármost figyelmünket az alábbiakban szigorúan és következetesen csupán 1925-től 1934-ig terjedő évtizednek változásaira irányítjuk, a gazdasági körforgásnak, amint már fentebb is mondtuk, *kivételesen zárt egységét* kapjuk. Oly évtizedes egységét, amelyben egyrészt sok vonás van még a mult század Juglar-féle helyzetváltozásaiból és amely másrészt egyúttal minden valószínűség szerint már egy újabb gazdasági fejlődési korszak kapuját is jelenti.

Fejtegetéseinket azért *zárjuk le* 1934 végével, mert a jelen munka megírása és ezen időpont közé eső fejleményekre vonatkozólag gazdaságstatisztikai adatok inkább még csak szórványosan állnak rendelkezésünkre. A gondolati egység kedvéért jobbnak látszott a harmincas évek első felének végén éles határvonalat vonnunk, semmint imitt-amott átnyúlnunk az azóta bekövetkezett fejlődés egyik-másik vonatkozására.

Vizsgálódásaink *módszertani* szempontjairól is eleve kell még egynéhány szót szólnunk. Statisztikai tábláink nemcsak az említett tíz év áttekintésénél maradnak meg következetesen, hanem egyúttal következetesen három rovatra tagolódnak. A megfelelő számszerű összefüggések magyarországi, budapesti és vidéki szemléletének rovataira. Ugyancsak következetesek maradunk a statisztikai feldolgozás szokásos módszereinek alkalmazásában is. Elsősorban indexeket, azaz jelzőszámokat alkalmazunk a figyelmünk előterében álló összefüggések fejlődésének megvilágítására; másodsorban pedig a Budapest és a vidék közötti százalékos megoszlás arányát nézzük. Jelzőszámaink alapja, tehát 100-al egyenlőnek vett kiinduló pontjuk az 1925. év adatai. Ilynemű alapul ez az év különösen azért alkalmas, mert — amint láttuk — a fellendülésnek kezdődő jelenségeit mutatja. Szélső kilengésekre valló adatok ebben az évben tehát nemigen fordultak elő. Vele való összehasonlításban ilyképen a későbbi magasabb fellendülésnek és hanyatlásnak fejleményei jelzőszámszerűen jól domborodnak ki. Főleg ez az előny bírt bennünket arra, hogy jelzőszámaink alapjául ne évtizedünknek valamely későbbi évét vagy pedig az egész évtized átlagos értékeit vegyük. Mindazon előnyök, amelyek ily megoldásokból adódhattak volna, messze mögötte maradnak az 1925. évnek mint jelzőszám-alapnak alkalmatosságánál.

A statisztikai feldolgozás bonyolultabb és részben a felsőbb *matematika* eszközeihez folyamodó módszerei közül csupán a korrelációt és irányvonalaknak (trendeknek) alkalmazását vettük segítségül. Ezt a kettőt is csak fejtegetéseink végére csoportosítottuk. Csupán oly vonatkozásokban folyamod-

tunk hozzájuk, ahol igen szembeötlően kínálkoznak. Ha ezeket az alkalmazásokat példáknak tekintjük és ha az olvasót elragadja a matematikai feldolgozás lendülete, akkor minden nehézség nélkül húzhatja rá szempontjaikat fejtegetéseink egyéb vonatkozásaira is. A korrelációk és az irányvonalak, valamint egyéb matematikai eljárások nagyobbmérvű alkalmazása azzal a veszéllyel járt volna, hogy a statisztika mennyiségtani módszereiben kevésbbé járatos olvasó könnyen vesztette volna el gondolatfűzésünk fonalát. Az ilyen olvasó egyébként nyugodtan lapozhatja át azt az egynéhány korrelációs és irányvonalakat mutató példát is, amelyeket főleg a munka végén fog találni. Figyelembevételük az érintett összefüggésekről ugyan valamelyest élesebb képet nyujt. Kihagyásuk azonban a legkevésbbé sem érinti gondolatmenetünk lényeges tartalmának megértését.

2. Népesség.

A) *Budapest jelentősége az ország népességében.*

A fentiekben láttuk, hogy Budapest országos gazdasági jelentőségének megértéséhez mindenekelőtt népességi szempontokra kell ügyelnünk. Ez oly szilárd alap, amelynek legalább rövid érintése nélkül további vizsgálódásaink folyamán állandóan csak sötétben tapogatóznánk. Hiszen minden fővárosi és országos gazdasági összefüggésünknek alapvető kérdése, hogy *hány ember részesedik* bennük. Vajjon hány emberhez és milyen lendületű népességi szaporodáshoz igazodjék egyrészt a termelés, a fogyasztás és a jövedelemeloszlás, másrészt pedig a társadalmi és a pénzügyi politika mind a fővárosban, mind pedig az ország egészében? Tekintsünk azonban egyúttal az érem másik oldalára is. Bármily fontos is gondolatfűzésünkben a népességi szempont, alapjában véve mégis csak másodlagos szerepet játszhat. Fogalmazzunk egészen élesen. Jelen vizsgálódásaink tárgya fővárosunk gazdasági jelentősége. A népességi összefüggések csupán ezen gazdasági jelentőségnek alaposabb megértése síkján érdekelhetnek bennünket. A pontos szétválasztás itt annál is fontosabb, mert hiányában könnyen válunk zavaró félreértéseknek áldozataivá. A népességi szempont túlgyakran keveredik és kavarodik egyúttal a gazdaságival. Ez a megfontolás az oka annak, hogy csupán bevezetésünk második részeként, tehát még tulajdonképeni tárgyunk előtt foglalkozunk Budapestnek országos népességi jelentőségével.

Idevágó fejtegetéseinkben továbbá azért is aránylag rövidek lehetünk, mert fentebb érintett szakirodalmunk különösen ezen a területen nyujt magas szárnyalású termékeket. Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala kezdettől fogva nagy súlyt vetett rá, hogy évtizedes népszámlálásaink fővárosi vonatkozásai részletes és tudományos színvonalon álló feldolgozásban kerüljenek a nyilvánosság elé. Az ezen a téren alkotott újabb és fontosabb munkák közül időbeli rendben először *Pikler I. Gyula* »A negyvenéves

Budapest« c. jubileumi munkájára utalhatunk, amely az 1910. évi népszámlálás adatainak alapján áll. Azután *Thirring Gusztáv* nyujtott pompás népesedéstörténeti áttekintést »Budapest félszázados fejlődése 1883-tól 1923-ig« c. munkájában, amely már az 1920. évi népszámlálást is felhasználja.

A legkiválóbb alkotást azonban ezen a téren mégis *Laky Dezső* nyujtotta hatalmas kétkötetes munkájában, amely 1927-ben, illetőleg 1929-ben jelent meg. A munka címe: »Budapest Székesfőváros népességének fejlődése 1900—1920-ig, különös tekintettel a fejlődés gazdasági rúgóira«. Amint már alcíméből is kitűnik és amint arra egyéb helyen[1]) nyomatékkal rámutathattunk, a gazdasági összefüggések már ebben a kiváló alkotásban is erősen előtérbe kerülnek. Laky számos részletkérdésre kiterjeszkedve kutatja azokat a gazdasági fejleményeket, amelyek Budapest népességi változásaira rávilágítani alkalmasak. A fővárosi népesség problémáinak oly kimerítő tárgyalását kapjuk itt, amely hosszabb időre úgyszólván feleslegessé teszi, hogy ezzel a gondolatkörrel behatóbban foglalkozzunk. Ismételjük azonban: mi az összefüggéseket másik végükről ragadjuk meg és csupán bevezető népességi magyarázatát igyekszünk nyujtani azon összefüggések alakulásának, amelyek a főváros és az ország között gazdasági téren mutatkoznak. Azonkívül más időre vonatkoztatjuk szempontjainkat, mint Laky. Míg ő az 1900-tól 1920-ig terjedő két évtizedet vizsgálja, addig mi az 1925-től 1934-ig terjedő évtizedet nézzük.

Először is hangsúlyoznunk kell, hogy Budapesten az alábbiakban következetesen a szó szorosabb értelmében vett Budapestet fogjuk érteni. Tehát sem Budapest-környéket, sem pedig Nagy-Budapestet. Ezt különösen azért fontos hangsúlyoznunk, mert mind gyakorlati népességpolitikai eszmefuttatásokban, mind pedig nemzetközi összehasonlításokban gyakorta találkozunk idevágó *homályos tételekkel*. Oly homályosan megfogalmazott adatokkal, amelyek zavaró hibáknak szoktak forrásaikká válni.

A városok nagy népességi számáért folyó amerikai ízű versengésben a fővárosok egész közvetlen környékét szokták tekintetbe venni, melyet angolul *metropolitan area*-nek nevezünk. Ez lenne — a mi viszonyainkra alkalmazva — *Nagy-Budapestnek és környékének* területe. Itt arról a területről van szó, amely gazdasági és kulturális, azaz művelődési felépítésében majdnem egészen, vagy pedig túlnyomórészt még a főváros közvetlen közelségének bélyegét viseli. Termelésében, jövedelemeloszlásában és fogyasztásában tehát egyaránt elsősorban a közvetlen közelben fekvő fővárosra támaszkodik. Nálunk ezen az egységen azt a 197.600 hektárnyi, tehát az ország egészének 2·1%-ára rúgó területet szokás érteni, amely Nagy-Budapesten kívül, annak közvetlen környékéből még két megyei várost, azaz Vácot és Szentendrét is magában foglalja. Még különösen pontos helyi ismeretek híján is tudjuk,

[1]) L. »Weltwirtschaftliches Archiv« 34. Band, Heft 2. 1931. Oktober, Gustav Fischer Jena. 198. és 199. lap.

mennyire közvetlenül függ ez a két városunk Budapest gazdaságától és művelődésétől. A szóbanforgó terület azonkívül még 43 községre[1]) is kiterjeszkedik. Népsűrűsége az 1930. évi népszámlálás szerint km²-ként 846 lélek, összes lakossága pedig ugyanakkor 1,671.397 volt. Ha Budapest Amerika városai közé tartozna, nemzetközi statisztikai összehasonlításokban kétségtelenül ezzel a népességi számmal igyekezne büszkélkedni.

Amit *Nagy-Budapestnek* szoktunk nevezni, az már lényegesen kisebb terület. Kiterjedése 58.000 hektár, tehát az ország egész területének 0·6%-a. Még ehhez a szűkebb területhez is 5, Budapesthez mintegy hozzánőtt megyei várost szoktunk hozzászámítani. Ezek: Rákospalota, Újpest, Kispest, Pesterzsébet és Budafok. Rajtuk kívül még 20 község[2]) is hozzátartozik Nagy-Budapesthez. Népsűrűsége — ugyancsak az 1930. évi népszámlálási adatok szerint — már 2530 lélek volt km²-kint. Összes lakossága pedig 1,462.129 lélek.

Jelen fejtegetéseinkben mi azonban csupán a *szorosabb értelemben vett*, tehát közigazgatásilag is szoros egységként szereplő Budapestre gondolunk. Ennek területéhez tehát nem számítanak hozzá az imént említett környékbeli községek és megyei városok. A szorosabb értelemben vett Budapest területe csak 19.425 hektár, tehát az ország egész területének mindössze 0·2%-a. Népsűrűsége 1930-ban km²-kint 5150 lélek, lakosságának száma pedig az akkori népszámláláskor 1,004.699 lélek volt. Az országnak egész megmaradó részét, amely tehát nem tartozik ehhez a szorosabb értelemben vett Budapesthez, vidéknek fogjuk nevezni.

A kifejezésnek ez a használata tudatosan kerül szembe a tudományos szakirodalomban is előtérben álló szóhasználattal. A »*vidék*«, vagy a »vidéki lakosság« fogalmát ugyanis többnyire a várossal, vagy a városi lakosság fogalmával szoktuk szembeállítani. Ilyen szembeállításban pedig a vidékből már kikapcsolódnak az összes városok. Ez Magyarországon is fontos szempont. Gondoljunk csak arra, hogy Budapesten kívül tíz törvényhatósági jogú városunk[3]), 37 megyei városunk és még 50 egyenkint 10.000 lakosnál többet számláló nagyközségünk van. 10 törvényhatósági jogú városunkra

---

[1]) Ezek: Felsőgöd, Sződ, Alsógöd, Fót, Mogyoród, Veresegyház, Szada, Gödöllő, Kerepes, Csömör, Kistarcsa, Nagytarcsa, Isaszeg, Pécel, Tápiósáp, Tápiósüly, Mende, Maglód, Ecser, Gyömrő, Péteri, Monor, Üllő, Dunaharaszti, Taksony, Szigetszentmiklós, Tököl, Érd, Diósd, Törökbálint, Bia, Torbágy, Budaörs, Budakeszi, Nagykovácsi, Solymár, Pilisborosjenő, Üröm, Budakalász, Pomáz, Szigetmonostor, Pócsmegyer és Tahitótfalu.

[2]) Ezek: Dunakeszi, Alag, Pestújhely, Cinkota, Rákosszentmihály, Sashalom, Rákoscsaba, Rákosliget, Rákoskeresztúr, Rákoshegy, Vecsés, Pestszentlőrinc, Soroksár, Soroksárpéteri, Csepel, Nagytétény, Budatétény, Albertfalva, Pesthidegkút és Békásmegyer.

[3]) Ezek: Baja, Debrecen, Győr, Hódmezővásárhely, Kecskemét, Miskolc, Pécs, Sopron, Szeged, Székesfehérvár.

az ország területének 4·3%-a, megyei városainkra 7·4%-a és 10.000 lakosnál többet számláló nagyközségeinkre 8·3%-a jut. Az ország egész lakosságából 7·7%, 10·4%, illetve 8·1% esik rájuk. Ezt a három csoportot mindig a városi népességhez szoktuk csatolni, amikor azt a vidékivel állítjuk szembe. Ilyen szembeállítás szerint — ha a fővárost is tekintetbe vesszük — országunk egész területének 20·2%-a, lakosságának pedig 37·8%-a városi. Mi azonban — ismételjük — nem ezt a beosztást követjük. Az alábbiakban következetesen a vidék gyüjtőneve alatt foglaljuk egybe összes törvényhatósági jogú és megyei városainkat, valamint különböző nagyságú nagyközségeinket is. Ezzel távolról sem akarjuk mondani, hogy a szóbanforgó népességi tömörületeknek művelődési vagy gazdasági vonatkozásában »vidékies« jellege van. Csupán a szorosabb értelemben vett fővárost kívánjuk ilyképen élesebben kiemelni. Fejtegetéseinkben vidéknek tekintjük tehát egyrészt pl. Szegedet, az ország második városát, másrészt pedig pl. Újpestet, tehát a szorosabb értelemben vett főváros közvetlen közelében fekvő és Nagy-Budapesthez még hozzátartozó várost is.

Nézzük mármost, hogy ily körülírt szorosabb értelemben vett Budapestünk és vidékünk népessége miképen oszlik meg:

1. A népesség megoszlása.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	A) *Abszolút számokban.*									
Budapest	957.794	965.373	974.128	982.884	991.639	1,000.394	1,009.784	1,019.807	1,029.830	1,039.853
Vidék.....	7,383.768	7,458.377	7,510.105	7,572.156	7,618.627	7,687.925	7,733.102	7,764.112	7,810.697	7,858.514
Magyarország össz.	8,341.562	8,423.750	8,484.233	8,555.040	8,610.266	8,688.319	8,742.886	8,783.919	8,840.527	8,898.367
	B) *Jelzőszámokban.*									
Budapest	100·00	100·79	101·71	102·62	103·53	104·45	105·43	106·47	107·52	108·57
Vidék.....	100·00	101·01	101·71	102·55	103·18	104·12	104·60	104·88	105·78	106·43
Magyarország össz.	100·00	100·99	101·71	102·56	103·22	104·16	104·81	105·30	105.98	106·68
	C) *Százalékokban.*									
Budapest	11·48	11·46	11·48	11·49	11·52	11·51	11·55	11·61	11·65	11·69
Vidék.....	88·52	88·54	88·52	88·51	88·48	88·49	88·45	88·39	88·35	88·31
Magyarország össz.	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

Ennek a táblának adatai részben a *Magyar Statisztikai Évkönyv*, részben pedig *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének* adataira támaszkodnak. Az alábbiakban is ez a két hivatalos sorozat teszi számadataink legfontosabb forrásait. Ahol külön forrásanyagra nem hivatkozunk, ott ennek a két évkönyvsorozatnak megfelelő köteteiből merítünk. Némi eltérés a fenti összeállításon belül abból a körülményből adódik, hogy Magyarországra vonatkozólag az évvégi kiszámított népesség adatait tüntetjük fel, míg a Budapest rovatában szereplő adatok az év közepére kiszámított

népességet mutatják. Ezt az eltérést mindenesetre hibaforrásnak kell tekintenünk. Hordereje azonban az alábbi következtetéseink síkján aránylag igen csekély. Kevés hatása van nevezetesen abból a szempontból is, hogy a vidéki népességet az ország és Budapest népességi különbözeteként számítottuk ki. *Vidéki* adatainkat egyébként — ahol más módszert kifejezetten ki nem emelünk — az alábbiakban is egyszerűen úgy számítjuk ki, hogy az országra vonatkozó összegekből levonjuk a budapesti számokat. Az se zavarjon meg bennünket táblázatunkban, hogy 1930-ra vonatkozólag Budapest lakosságát valamivel kevesebbel tünteti fel, mint amennyit az imént említett népszámlálási adatként láttunk. Az 1930. évi népszámlálás ugyanis december hó 31-ére, a táblázatunkban szereplő adat pedig az év közepére vonatkozik.

Legelső gondolatként az a kérdés merül itt fel, hogy Budapestnek az ország lakosságának egészében való több mint 11%-nyi részesedése *vajjon nem túlmagas-e?* Erre a kérdésre nyilvánvalóan csakis nemzetközi összehasonlítással felelhetünk. Ragadjunk ki 10, bennünket aránylag közelről érdeklő országot és népességüknek egészével állítsuk szembe fővárosaik népességét:

A népesség %-os megoszlása főváros és vidék között.

Megnevezés	Magyarország	Németország	Ausztria	Franciaország	Anglia	Lengyelország	Olaszország	Spanyolország	Csehszlovákia	Amerikai Egyesült-Államok
Főváros	11·7	6·5	27·7	7·0	9·6	3·7	2·6	4·4	5·8	[1]) 5·6
Vidék	88·3	93·5	72·3	93·0	90·4	96·3	97·4	95·6	94·2	94·4
Összesen	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

Magyar Statisztikai Évkönyvünk adatain kívül itt a *Nemzetek Szövetségének Statisztikai Évkönyvére* (Annuaire Statistique de la Société des Nations) támaszkodunk. Magyarországnál, Ausztriánál és Olaszországnál — a rendelkezésünkre álló és egymással még jól összehasonlítható adatokhoz képest — 1934-es, Németországnál és Spanyolországnál 1933-as, Franciaországnál, Angliánál, Lengyelországnál 1931-es, Csehszlovákiánál és az Északamerikai Egyesült-Államoknál viszont 1930-as számokat vettünk alapul. A Spanyolországnál és Olaszországnál felhasznált adatok csupán hivatalos becslésre támaszkodnak. Igaz, hogy ilyképen időben meglehetős eltérések adódnak. Ezek azonban a mi összehasonlításunk szempontjából lényegesebb hibaforrásokat nem jelentenek.

Már első ránézésre is nyilvánvaló, hogy szóbanforgó összehasonlításunk síkján ezt a 10 országot *3 csoportra* célirányos bontanunk. Első csoportjuk az, amely a világháborút követő békekötések alapján lényeges területi

[1]) New-York.

változást szenvedett. A második csoportba tartozó országoknak hasonló területi változása aránylag csekély. A harmadik csoport országainak területét pedig a világháború érintetlenül hagyta.

Az *első* csoportot is mindjárt két alcsoportra kell osztanunk. Az egyikbe Magyarországot és Ausztriát soroljuk, amelyeknek területét a békekötés erős arányban csonkította. A másikba pedig Lengyelországot és Csehszlovákiát, amelyek mai egységes alakjukban csak a világháború után jöttek létre. A két alcsoportnak szembeállítása egyúttal már majdnem teljes magyarázatát nyujtja annak, hogy miért vannak az első alcsoportban aránylag igen nagy, a másodikban pedig aránylag kicsiny fővárosok. Budapest ugyanúgy Nagy-Magyarország fővárosaként fejlődött mai színvonalára, mint Bécs az osztrák császárság fővárosaként. Hogy manapság Bécs oly feltűnően erősen ugrik ki a fővárosok aránylagos nagyságának nemzetközi összehasonlításában, annak — Budapesttel egybevetve — még két különleges oka is van. Az egyik az, hogy Bécs hosszú ideig mint a német-római császárság székvárosa és még utóbb is mint a Habsburg-Birodalom gócpontja emelkedett magasra. A másik pedig az, hogy Ausztria még akkor is jóval többet veszített a világháború révén, mint Magyarország, ha csupán az örökös tartományok korábbi egységét vesszük alapul. A másik alcsoportra vonatkozólag tudjuk, hogy azon három területi rész közül, amelyekből a mai Lengyelország egybekovácsolódott, Varsó a közvetlen multban csupán az egyiknek volt fővárosa. Egészen hasonló helyzetet látunk Csehszlovákia és Prága esetében is. Hiszen Prágának egészen a világháború végéig csak vajmi kevés kapcsolata volt a mi elszakított Felvidékünkkel.

A *második* említett csoportba Németország, Franciaország és Olaszország tartozik. A világháború kimenetele ugyan részben valamit elvett korábbi területükből, részben pedig valamit hozzája csatolt. Ezek a területi változások azonban korántsem változtatták meg nagyobb súllyal a szóbanforgó országok és fővárosuk népessége közötti korábbi arányt. Inkább arra kell ügyelnünk, hogy az egységes Németország és Olaszország nem oly régen születtek meg, és így mai fővárosaik is csak aránylag nem oly régen emelkedtek ilyenekké. Különösen szembeötlő ez Olaszországnál, amelynek Róma kívül más erősen kiemelkedő népességi és művelődési gócpontjai vannak.

A *harmadik* csoporthoz tartozó Anglia, Spanyolország és az Északamerikai Egyesült Államok oly országok, amelyeknek szóbanforgó arányán a világháború közvetlenül egyáltalában nem változtatott. Nyilvánvaló, hogy ezen kérdésnél mennyire tekintettel kell lennünk különleges területi és közjogi összetételükre. Angliának meglehetősen csekély, de sűrű lakosságú területéből hosszú évszázados egyenletes fejlődés folyamán kedvezően emelkedhetett ki London fővárosi súlya. Mindenesetre kedvezőbben, mint ahogyan ezt az előbbi csoporthoz tartozó, nagyobb kiterjedésű, ritkább lakosságú Franciaországnál, illetve Párizsnál látjuk. Spanyolországnak viszont sokkal kisebb

népsűrűsége mellett még hányatott történeti multja és művelődési, valamint gazdasági szempontból való éles tagoltsága is indokolja fővárosának aránylag csekély jelentőségét. Még fokozottabban érvényesülnek ezek a szempontok az Északamerikai Egyesült Államokra vonatkozólag. Ott csak a közlekedés legújabb lendületének szárnyán tudott New-York mégis aránylag nagy népességi súlyra szert tenni.

Igen együgyű és felületes állítás lenne azonban az, amely a szóbanforgó különbségek alapján pl. Bécset minden további nélkül megemészthetetlenül túlnagynak, Madridot vagy Varsót viszont ártalmasan túlkicsinynek mondaná. A nemzetközi gazdasági és művelődési viszonyok csodálatosan kiegyenlítő hatással vannak ezen a téren is. Ausztriában az aránylag igen nagy Bécs viszonylagosan jól meg tud élni annak a kiemelkedő művelődési szerepnek révén, amellyel ez a város a Duna medencéjében még ma is büszkélkedhet. Ausztria fejlett ipari kivitele is lehetővé teszi Bécsnek mint hatalmas ipari gócpontnak további virágzását. Spanyolországban viszont az erősen decentralizált, azaz szétosztott gazdasági és művelődési szervezet indokolja Madridnak aránylag alacsony színvonalon való elhelyezkedését. Nem kétséges, hogy Varsó és Prága viszonylagos népességi súlyukban már a közeljövőben tovább fognak emelkedni. Részben hasonló szempontokkal magyarázhatjuk és egyenlíthetjük ki a többi szóbanforgó különbséget is. Mindenekelőtt azt látjuk belőlük, hogy a nemzetközi összehasonlításnak ezen a téren *belátható tlan nehézségei* vannak. Nagyon is ingoványos talajra lépnénk tehát, ha csupán felületes nemzetközi egybevetések alapján igyekeznénk megvilágítani Budapest országos népességi jelentőségét.

Mindjárt hozzáfűzhetjük, hogy fővárosunk országos *gazdasági* szerepét is nemzetközi összehasonlítások segítségével csak hasonló nehézségektől gátolva fejtegethetnénk. Az egyes országokat jelen gondolatmenetünk síkján megannyi — a távolabbi történeti multba visszanyúló — művelődési, gazdasági és közjogi szempont teszi egymástól erősen különbözőkké. Mindezen különböző szempontokba alaposan el kellene mélyednünk, mielőtt itt nemzetközi összehasonlításokra támaszkodhatnánk. Ezen az úton azonban még ily elmélyedés árán is csak meglehetősen laza következtetési alapokhoz juthatnánk. Célszerűbbnek látszik tehát, ha az alábbiakban elsősorban Magyarország és Budapest különleges tulajdonságaira összpontosítjuk figyelmünket, a nemzetközi összehasonlítás módszereivel pedig csak imitt-amott, inkább csak *kivételesen* élünk.

Térjünk vissza most 1. táblánkhoz. Kiindulópontunkként máris megállapíthatjuk, hogy Budapestnek szóbanforgó viszonylagos népességi nagysága egyedül nemzetközi összehasonlításban sem túlnagynak, sem pedig túlkicsinynek még nem mondható. Alábbi, hazánk *különleges viszonyaira* vonatkozó fejtegetéseink során fog tehát csak eldőlni, hogy ez a nagyság gazdaságilag vajjon és mennyire indokolható.

Táblánkban szembeötlő, hogy a szóbanforgó évtizedben Budapest népességi súlya az ország egészében *tovább emelkedett.* Az emelkedés ugyan nem nagy. Ha azonban tekintetbe vesszük, hogy Nagy-Magyarország szétdarabolása önmagában inkább Budapest satnyulását volt alkalmas előidézni, igen figyelemreméltó jelenséggel állunk itt szemben. Egészen különleges okok magyarázhatják csak meg ezen a síkon Budapest további viszonylagos növekedését. Fejtegetéseink során ezek az okok fokozatosan ki fognak még derülni.

Ha mármost még közelebbről nézzük az említett viszonylagos emelkedést, nem kerülheti el figyelmünket, hogy üteme a huszas évek második felének gazdasági fellendülésében lassúbb volt, mint a harmincas évek első felének gazdasági hanyatlásában. Hiszen 1925-től 1930-ig az emelkedés mindössze 0·03%-ra rúgott (11·48-ról 11·51-re), 1930-tól 1934-ig pedig nem kevesebb, mint 0·18%-ra (11·51-ről 11·69-re). Úgy is mondhatjuk tehát, hogy második évtödünkben Budapest országos népességi súlyának növ-e kedése *hatszor oly gyors ütemű* volt, mint első évtödünkben.

Megközelítően hasonló arányt tükröznek vissza a népesség szaporodásának fenti jelzőszámai is. Míg Budapest lakosságának száma évtizedünkben kereken 8½%-kal emelkedett, addig a vidéké mindössze 6½%-kal. Itt is azt látjuk azonban, hogy Budapest erősebb üteme *1930 óta* kapott lendületesebb lökést. Első ránézésre tehát ellentmondás fennforgásáról szólhatnánk. Hát nem az ország gazdasági fellendülése indokolhatná-e elsősorban mostanában is a főváros további emelkedését? Hiszen az elmult évtizedek következetes ilyértelmű magyarázatot nyujtottak. Ilyen szempontok domborodnak ki nevezetesen Laky Dezsőnek fentebb idézett pompás indokolású érveléseiben is. Most azonban megfordult a helyzet: a csonka ország első gazdasági fellendülése főleg a vidéket emelte.

A fővárosnak aránylag magas gazdasági színvonala még Nagy-Magyarországról átvett örökségünk volt. Ne feledjük azonban, hogy Nagy-Magyarországból elsősorban olyan területeink maradtak meg, amelyek korábban mintegy mostohagyermekeink voltak. Hiszen korábban hatalompolitikai mérlegelések alapján mindent elkövettünk, hogy nemzetiségi vidékeink gazdasági életfeltételein lendítsünk. Főleg ezáltal reméltük, hogy szorosabban hozzánk fűzhetjük őket. Közületi tőkebefektetéseink mezőgazdasági, ipari és kereskedelmi beruházásokként, tehát elsősorban a nemzetiségi vidékek felé özönlöttek. A *Nagy Magyar Alföldet* pedig elhanyagoltuk. Túlnyomórészt színmagyar lakosságával hatalmi politikánk ugyanis bármikor biztosan számíthatott. Most viszont főleg ez a Nagy Magyar Alföld maradt meg nekünk, és ennek gazdasági felsegítése került gondjaink előterébe. Nyilvánvaló, hogy a huszas évek második felének fellendülése inkább ezen a gazdaságilag elhanyagolt Alföldön segített. Népessége a fellendülés éveiben inkább maradt helyben, sőt még a fővárosból is inkább költöztek a fellendülésnek ebben a szakaszában vidékre.

Amint viszont beköszöntött a harmincas évek elejének gazdasági hanyatlása, újra a gazdagnak látszó *főváros menedéke* felé kezdtünk tekinteni. A gazdaságilag hajótörötteknek széles serege most megint inkább a fővárosba tódult, hogy itt kíséreljen meg új létalaphoz jutni. Mások szemében a fővárosnak viszonylagosan gazdagabban terített asztaláról több oly morzsa pergett le, amelyekből az ínség éveiben még megélni reménykedtek. Így magyarázható, hogy épen a hanyatlás évei mutatják megint a főváros viszonylagos népességi súlyának gyorsabb ütemű emelkedését.

Talán csak egyetlen további szempontra gondoljunk már ezen a helyen is: *szántóföldi főtermények piaci árának* alakulására:

2. Szántóföldi főtermények évi átlagárai a Budapesti Árutőzsde jegyzései alapján.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	árjegyzés métermázsánkint pengőben									
Búza	36·90	31·51	31·87	29·95	23·61	19·11	12·78	12·74	10·83	13·03
Rozs	28·94	20·09	27·85	27·33	18·85	10·65	11·31	10·62	5·66	8·44
Árpa	24·83	19·12	24·51	27·84	21·16	14·34	16·76	13·30	7·99	11·40
Zab	28·40	19·71	23·30	29·01	20·44	15·39	20·36	15·97	8·08	11·81
Tengeri	20·92	17·94	22·40	28·79	23·75	13·58	14·55	13·41	7·34	9·92

A búza árának 1930-ról 1931-re bekövetkezett nagy árzuhanása itt egyenesen meglepő pontossággal vág az imént bemutatott népességi eltolódásokkal. Igaz, hogy a búzaár lemorzsolódása — némi hullámzással — már évtizedünk legeleje óta tartott. Az is igaz továbbá, hogy rozsunk, árpánk, zabunk és tengerink ára már 1928-ban és 1929-ben nagy arányban zuhant. Ne feledjük azonban, hogy az ilynemű árzuhanások okozta gazdasági nyomor *csak fokozatosan* érezteti hatását. Számos egyén és család akad mindig, amelyek még a gazdasági tönk szélén is egy-két évig megkísérlik a kitartást. Egy-két évig még vidéken, a megszokott mezőgazdasági környezetben próbálkoznak, mielőtt szülőföldjüknek elhagyására és a fővárosba való költözködésre szánják el magukat. Ezért látunk itt is bizonyos időbeli eltérést. A lagnek, azaz a *késedelemnek* főleg újabb angol-szász statisztikai irodalmunkban oly sokat fejtegetett összefüggésével kerülünk tehát szembe. Esetünkben a késedelem egy-két évre tehető. Ennyi ideig tartott ugyanis, amíg a szántóföldi főtermények árzuhanása következtében beálló vidéki nyomor megint gyorsabb ütemben a főváros felé terelte népvándorlásunkat. Mindezt itt még csak nagy vonalakban, nyersen mondjuk. Bővebb részletezésre alább még alkalmunk lesz. Azt is különös hangsúllyal kell hozzáfűznünk, hogy az említett árzuhanás korántsem egyedüli oka a főváros legutóbbi népességi fejlődésének, hanem csupán egyik legfontosabb oka. A többit majd későbbi összefüggésben fejtegetjük.

B) *Természetes szaporodás és vándorlások.*

A részletezés folyamán oly szempontok kerülnek felszínre, amelyek gondolatmenetünket részint más megvilágításba állítják. Új világot nyujt nevezetesen már a *természetes szaporodás* szemlélete is:

3. Természetes szaporodás.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Születések.	A) *Abszolút számokban.*									
Budapest	17.330	16.767	15.809	17.137	16.668	16.723	16.487	15.995	15.202	15.814
Vidék.....	218.150	212.717	202.739	207.556	198.795	203.061	190.438	189.534	178.709	178.465
Magyarország össz.	**235.480**	**229.484**	**218.548**	**224.693**	**215.463**	**219.784**	**206.925**	**205.529**	**193.911**	**194.279**
Halálozások.										
Budapest	15.749	15.301	16.529	16.315	17.300	15.292	16.551	17.400	15.599	14.750
Vidék.....	126.401	124.604	134.146	130.181	135.547	119.049	128.417	139.706	114.314	114.299
Magyarország össz.	**142.150**	**139.905**	**150.675**	**146.496**	**152.847**	**134.341**	**144.968**	**157.106**	**129.913**	**129.049**
Természetes szaporodás.										
Budapest	1.581	1.466	— 720	822	— 632	1.431	— 64	— 1.405	— 397	1.064
Vidék.....	91.749	88.113	68.593	77.375	63.248	84.012	62.021	49.828	64.395	64.166
Magyarország össz.	**93.330**	**89.579**	**67.873**	**78.197**	**62.616**	**85.443**	**61.957**	**48.423**	**63.998**	**65.230**
Születések.	B) *Jelzőszámokban.*									
Budapest	100·00	96·75	91·22	98·89	96·18	96·50	95·14	92·30	87·72	91·25
Vidék.....	100·00	97·51	92·94	95·14	91·13	93·08	87·30	86·88	81·92	81·81
Magyarország össz.	**100·00**	**97·45**	**92·81**	**95·42**	**91·50**	**93·33**	**87·87**	**87·28**	**82·35**	**82·50**
Halálozások.										
Budapest	100·00	97·16	104·95	103·59	109·85	97·10	105·09	110·48	99·05	93·66
Vidék.....	100·00	98·59	106·13	105·24	107·24	94·18	101·60	110·53	90·44	90·43
Magyarország össz.	**100·00**	**98·42**	**106·—**	**103·06**	**107·53**	**94·51**	**101·98**	**110·52**	**91·39**	**90·78**
Természetes szaporodás.										
Budapest	100·00	92·73	— 45·54	51·99	— 39.97	90·51	— 4·05	— 88·87	— 25·11	67·30
Vidék.....	100·00	96·04	74·76	84·33	68·94	91·57	67·60	54·31	70·19	69·94
Magyarország össz.	**100·00**	**95·98**	**72·72**	**83·79**	**67·09**	**91·55**	**66·38**	**51·88**	**68·57**	**69·89**
Természetes szaporodás 1000 lélekre számítva.										
Budapest	1·7	1·5	— 0·7	0·8	— 0·6	1·4	— 0·1	— 1·4	— 0·4	1·0
Vidék.....	12·4	11·8	9·1	10·2	8·3	10·9	8·0	6·4	8·2	8·2
Magyarország össz.	**11·2**	**10·7**	**8·0**	**9·2**	**7·3**	**9·9**	**7·1**	**5·5**	**7·3**	**7·4**

Az itt kapott képnek legáltalánosabb vonásait kevés szóval is méltathatjuk. Azokat a vonásokat, amelyek az egész ország természetes szaporodásának csökkenését mutatják. A csökkenés kétségtelenül *erős ütemű*. Hiszen évtizedünk lepergése alatt általában mintegy harmadrésznyi volt: a harmincas évek közepén 1000 lélekre számítva kereken egyharmaddal kisebb természetes szaporodást mutatunk, mint egy évtizeddel korábban. Ha azonban tekintetbe vesszük, hogy ez a csökkenés a *nyugati művelődés* országaiban ugyanezen idő folyamán még lényegesen gyorsabb ütemű volt, saját állapotainkra vonatkozólag viszonylag vigaszt lelünk. Minél magasabb fokára fejlődik nyugati irányú művelődésünk, szükségleteink mind mennyiségileg, mind pedig minőségileg annál inkább bontakoznak ki. Tehát annál több és egyúttal annál többféle szükségletünk van. Egyidejűleg egyre inkább domborítjuk ki anyagi szükségleteink fontosságát merőben szellemi és erkölcsi vonatkozású szükségleteink rovására. Ennek a folyamatnak eredménye az a tény, hogy szükségleteink kielégítéséhez egyre nagyobb anyagi eszközökre szorulunk. Termelési képességeink pedig részint végesek és részint olyanok, hogy végsőkig való kihasználásuktól visszariadunk. Ilyképen inkább a szükségletkielégítés alanyainak, tehát a népességnek lassúbb ütemű növelése felé hajlunk. Ezt részben szándékosan tesszük; részben pedig a természet is ebbe az irányba szorít bennünket. Születéseink száma tehát részben mesterséges beavatkozások, részben pedig már természetes összefüggések alapján is ebbe az irányba terelődik. A jelen összefüggésben nem terjeszkedhetünk ki az idevágó rendkívül fontos és gazdaságilag is nagy súlyú okoknak részletesebb fejtegetésére. Annyi azonban bizonyos, hogy a nyugati államok zömében ezek az okok még nagyobb fontosságra tudtak emelkedni, mint nálunk, úgyhogy születéseik száma még rohamosabb csökkenést mutat.

Évtizedünk folyamán *halálozásaink* számát is le tudtuk szorítani. Ebben a fejlődés színvonalán álló köztisztasági és közegészségügyi intézményeinket illeti a főérdem. Több nyugati ország ugyan ezen a síkon is túlszárnyal bennünket, azaz halálozási számát még gyorsabb ütemben tudta leszorítani, mint mi. Míg azonban halálozásaink a szóbanforgó évtizedben 1000 lélekre számítva kereken csak mintegy 10 százalékkal csökkentek, addig *születéseink* megfelelő számának süllyedése csaknem eléri a 20%-ot. Ebből az arányból adódik Magyarország egész természetes szaporodásának említett hanyatlása.

Ha mármost Budapestet a vidékkel vetjük egybe ezen a síkon, csak meglehetősen nehezen áttekinthető és ingatag eredményekhez juthatunk. Főképen azért, mert a vidék és a főváros között — majdnem így fejezhetnénk ki magunkat — elég sűrű *születési és halálozási forgalom* van. Ezt úgy kell értenünk, hogy vidékről tekintélyes számban jönnek fel szülő nők fővárosi szülészeti intézeteinkbe szülés céljából. Az ilyen születés is budapesti születés-

nek számít. Másrészt még nagyobb azoknak a vidéki betegeknek száma, akik betegségük gyógyítása céljából jönnek fel budapesti kórházainkba és akiket a halál azután a fővárosban ér el. Pontosabban ezt az összefüggést csak akkor láthatjuk, ha különbséget teszünk az »idegen« születések és az »idegen« halálozások között. Ha tehát pontosan megállapítjuk, hogy fővárosi születéseink és halálozásaink közül mennyi esik vidékeinknek budapesti születésére és halálozására. Ezzel azonban már szembe kellene állítanunk a vidéken bekövetkezett »idegen«, azaz fővárosi születéseket és halálozásokat. Nyilvánvaló u. i., hogy a szóbanforgó kapcsolat kétoldalú. Csakhogy a vidéken természetszerűleg kisebb ez a »forgalom«, mint a fővárosban.

További nehézség, hogy hazai viszonyaink között nem mindig egyszerű a fővárosi és a vidéki ember közötti *határvonal* megállapítása. Sokan vidéken születnek és ott nőnek fel ; utóbb a fővárosba költöznek és itt halnak meg. Megannyi fordított esettel is találkozunk.

Már ezeknek a vonatkozásoknak nehezen áttekinthető sokfélesége is mutatja, hogy mennyire *viszonylagos értékű eredményekhez* vezethet csak az idevágó statisztikai összehasonlítás. Az mégis szembeötlő, hogy a vidéknek természetes szaporodása általában magasabb Magyarország átlagánál, Budapesté pedig sokkalta alacsonyabb. Ha viszont Budapestnél egyes években negatív, azaz nemleges előjelű szaporodást látunk, korántsem szabad még elhamarkodott következtetésekhez folyamodnunk. Korántsem mondhatjuk, hogy a főváros lakossága ezekben az években természetes csökkenést mutatott. Hiszen valamilyen pusztító hatású náthaláz vagy hasonló tömegbetegség máris elegendő ahhoz, hogy a fővárosi kórházakban előforduló halálozások számát erősen emeljék. Az ilyképen elhaltak jelentékeny része pedig valójában vidékiekre juthat. Élénken igazolja ezeket a nehezen áttekinthető összefüggéseket az a szabálytalanság, amelyet a budapesti természetes szaporodás jelzőszámai tükröznek vissza. Talán felesleges külön is hangsúlyoznunk, hogy a jelzőszámok ezen sorának tudományos szempontból vett statisztikai értéke vajmi kevés van. Inkább annak jellegzetes esetéről van szó, hogy a jelzőszámokra támaszkodó magyarázat mennyire ferde képet is adhat. A jelzőszámokkal való magyarázat módszerét itt főleg éppen csak azért tartottuk meg, hogy a szóbanforgó szabálytalanságokra még rikítóbb fénnyel világíthassunk rá.

Mindet egybevetve mégis *ijesztőnek* látszik az az arány, amelyben fővárosunk természetes szaporodása fejlődik. Itt különösen a válság évei éreztetik erősen hatásukat, hiszen ha egészen felületesen néznénk a harmincas évek első felének idevágó számadatait, azt kellene megállapítanunk, hogy Budapest lakossága 1930-tól 1934-ig mindössze 0·5 ezreléknyi természetes szaporodást mutatott. Ha pedig csak 1931-től 1934-ig nézzük a fejlődést, akkor ez éppenséggel 0·9 ezreléknyi természetes csökkenésről tanuskodik. Hiszen

a válság legsúlyosabb három évében csupán negatív számokat látunk. Minden esetre jellegzetes, hogy amint a kezdődő fellendülés előjelei beköszöntenek, fővárosunk legott megint a természetes szaporodás útjára lép. Ismételjük azonban, hogy ezeknek a következtetéseknek csak erősen kétes jellegük van.

Annál fontosabbak a népmozgalom *vándorlási* adatai:

4. Budapest vándorlási népszaporulata.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Abszolút számban.	4.818	6.113	9.475	7.934	9.387	7.324	9.454	11.428	10.420	8.959
Jelzőszámban	100·00	126·88	196·66	198·80	194·83	152·01	196·22	216·44	195·52	185·95
1000 lélekre esik..	5	6	10	10	9	7	9	10	9	9

A vándorlási *szaporulatot* itt úgy számítjuk ki, hogy a korábbi év népességi adatát, amely minden esetben az év közepére vonatkozik, levonjuk az utána következő év adatából. Az ilyképen kapott tényleges népszaporulatból azután levonjuk a természetes szaporodást. Természetes csökkenés esetén ennek számadatát hozzáadjuk. Az ilyképen kapott eredményt nevezzük azután vándorlási szaporulatnak.

A fővárosnak *felszívó erejét* itt világosan látjuk. Hiszen 1000 lélekre számítva fővárosunk lakossága — legalább az utóbbi években — egymagában vándorlás révén többet nyert, mint amekkora az egész országnak hasonlóan számított természetes népességi szaporulata. Ez azt jelenti, hogy ezekben az években Budapest vándorlások révén jóval többet nyel el a vidék lakosságából, mint amennyit a vidék születéseinek és halálozásainak pozitív, azaz tevőleges egyenlege révén a fővárossal szemben nyer. Figyeljük meg, hogy Budapest vándorlási szaporulata tulajdonképen egész vándorlási mozgalmának egyenlegét jelenti. Hiszen Budapestről is jelentékeny vándorlási és visszavándorlási folyamat pereg a vidék felé. Ennek a folyamatnak népesedési hatásai is már bennfoglaltatnak számainkban, amelyek csupán többletet fejeznek ki. Azt a többletet amennyivel a fővárosba irányuló vándorlás meghaladja a fővárosból a vidék felé irányuló áramlást.

Ha most megint két részre osztjuk évtizedünket, azt látjuk, hogy Budapest vándorlási népszaporulata 1000 lélekre számítva, az így adódó két évötöd egészében megközelítőleg *egyformán alakult.* Ez első ránézésre ellentmondani látszik azon következtetéseinknek, amelyeket az I. táblánkkal kapcsolatosan szűrtünk le. Hiszen ott azt állítottuk, hogy Budapest országos népességi súlya a harmincas évek első felében sokkal gyorsabb ütemben emelkedett, mint a huszas évek második felében. Ellentmondásunk azonban csak látszólagos. Ha jobban az összefüggések mélyére hatolunk, akkor egyszeriben két irányban is kiküszöbölődik.

Az *első* irány kevésbbé fontos. Abból adódik, hogy tulajdonképen a fővárosnak előbb említett »születési és halálozási forgalma« is már bizonyos vándorlási tételeket foglal magában. Ezek a tételek pedig a hanyatlás éveiben részben magasabbra nőhettek, mint korábban. A jelen összefüggésben azonban nem is szükséges az idevágó homályos és bonyolult összefüggéseket behatóbban firtatnunk.

Sokkal fontosabb az említett két irány közül a *második*. Itt a vidék természetes szaporodását kell egybevetnünk a főváros vándorlási szaporulatával. Kézenfekvő, hogy a harmincas évek első felében, amikor vidékünk természetes szaporodása is már jóval csekélyebb, mint a huszas évek második felében, Budapest megközelítően egyenletes vándorlási szaporulatának nagyobb viszonylagos súlya van. Vessük egybe 1928-at 1932-vel. Budapest vándorlási szaporulata 1000 lélekre számítva mindkét évben 10 volt. A vidék népességi szaporulata azonban 1928-ban 1000 lélekre számítva 10·2-re, 1932-ben pedig már csak 6·4-re rúgott. Amíg tehát 1928-ban a vidék természetes népszaporulata viszonylag nagyobb volt még Budapest vándorlási szaporulatánál, addig ez a szaporulat 1932-ben viszonylag már több mint harmadrésszel haladta meg vidékünk természetes népszaporulatát. Ezt a szempontot megfelelő értelemben alkalmazhatjuk évtizedünk többi részére is. Így egyúttal világos magyarázatát kapjuk annak, hogy miért fontosabbak sokkal Budapest vándorlási szaporulatának a harmincas évek első felére utaló számai a korábbiaknál.

További szempontra is gondolnunk kell. Arra, hogy Budapest vándorlási szaporulatának külföldi eredetű részei is vannak. Más szóval: Budapestre nemcsak vidékről, hanem *külföldről*, nevezetesen a tőlünk elszakított területekről is vándorolnak. Mégis mindjárt hozzá kell fűznünk, hogy fővárosunknak ezen a réven adódó vándorlási szaporulata eltörpül a vidékről származó vándorlási szaporulatával szemben. Éppen ezért nem is szükséges, hogy be hatóbban foglalkozzunk az idevágó összefüggések szövevényével.

Előbb hangoztatott általános tételünk tehát bizonyos elvi nehézségek ellenére is megáll: a világgazdasági válság éveiben fővárosunk még szomjasabb szivacsként működött és jelentékenyen gyorsabb ütemben vonta magához a vidék lakosságát, mint a huszas évek második felének gazdasági fellendülésében. Hogy belső vándorlásunknak mily jelentékeny szerepe van Budapest népességének növekedésében, azt *korrelációval* is kifejezhetjük. Korrelációs párhuzamunkat legcélszerűbben a következő két sor között vonhatjuk meg: x-nek nevezzük Budapestnek 1000 főre jutó vándorlási népszaporulatát, y-nak pedig Budapestnek az ország egész népességének szaporulatában való százalékos részesedését. Az idevágó összefüggések rövid szemlélete megmutatja, hogy a két sor között egyenes vonalú, azaz lineáris

korrelációt tételezhetünk fel. Számítsuk ki most ezen az alapon az így adódó korrelációnak Pearson-féle kalkulusát, azaz kulcsát.[1])

0·76, mint Pearson-féle korrelációs kulcs általában ugyan alacsonyfokú, tehát csak laza okozati összefüggést mutat. Általában nem is szoktunk felfigyelni az olyan okozati összefüggésekre, amelyek ennyire lazák. Itt azonban megint két különös szempontra is ügyelnünk kell. Az egyik az, hogy korrelációnkat aránylag igen rövid időre alkalmaztuk. Ilyen időközökben pedig még az alacsonyabb kulcsot mutató korreláció is viszonylag értékes lehet. A másik szempont pedig a tulajdonképeni vándorlási és a fentebb említett születési, valamint halálozási forgalom közötti határvonal elmosódottságában keresendő. Azt, hogy ez a határvonal elmosódott, már megállapítottuk. Viszont minél inkább elmosódott, annál jobban rontja korrelációs kulcsunkat, amely csupán a tulajdonképeni vándorlásra vonatkozik. Ha jól lemérjük ezt a két gátló szempontot, korrelációnk eredményével *elégedettek* lehetünk. Hasonló és részben még magasabb kulcsot mutató korrelációkat nemcsak népesedési, hanem az alábbiakban következő egyéb összefüggéseinkre vonatkozólag is sűrűn számíthatnánk ki. Hogy azonban fejtegetéseink folyamatos olvasását ne zavarjuk ilynemű számításokkal, csupán legutolsó, összefoglaló jellegű fejezetünkben folyamodunk majd megint hozzájuk.

[1])

	x	y	xy	x^2	y_1	k	k^2	k_1	k_1^2
1925.	5	7	35	25	7·3	0·3	0·09	—7·5	56·25
1926.	6	9	54	36	9·4	0·4	0·16	—5·5	30·25
1927.	10	14	140	100	17·9	3·9	15·21	—0·5	0·25
1928.	10	12	120	100	17·9	5·9	34·81	—2·5	6·25
1929.	9	16	144	81	15·8	0·2	0·04	+1·5	2·25
1930.	7	11	77	49	11·6	0·6	0·36	—3·5	12·25
1931.	9	17	153	81	15·8	1·2	1·44	+2·5	6·25
1932.	10	24	240	100	17·9	6·1	37·21	+9·5	90·25
1933.	9	18	162	81	15·8	2·2	4·84	+3·5	12·25
1934.	9	17	153	81	15·8	1·2	1·44	+2·5	6·25
	$\Sigma(x)=84$	$\Sigma(y)=145$	$\Sigma(xy)=1.278$	$\Sigma(x^2)=734$			$\Sigma(k^2)=95·6$		$\Sigma(k_1^2)=222·5$

y_1 = elméleti y,
k = a tényleges és az elméleti y közötti különbség,
k_1 = a tényleges y és annak számtani közepe közötti különbség.

A két normálegyenlet: $\Sigma(y) = na + \Sigma(x)b$ ..... 1.
$\Sigma(x.y) = \Sigma(x).\ a + \Sigma(x^2)b$ ..... 2.

példánkban: $145 = 10a + 84b$ ..... 1.
$1.278 = 84a + 734b$ ..... 2.

amiből: $a = -3·22$ és $b = +2·11$

Az $y_1 = a + bx$ regressziós egyenletbe behelyettesítve:

$$y_1 = -3·22 + 2·11x$$

A Pearson-féle kulcs, azaz $r = \sqrt{1 - \frac{\text{normálhiba}^2}{\text{normáleltérés}^2}} = \sqrt{1 - \frac{9·56}{22·26}} = 0·755$

C. Foglalkozási megoszlás.

Mielőtt befejeznénk az idevágó népesedési viszonyokra vonatkozó vizsgálatainkat, irányítsuk tekintetünket még egy további vonatkozásra, amely egyúttal már átvezet bennünket a szorosabb értelemben vett gazdasági összefüggések szemléletére. Fővárosunk népességének újabb alakulását az ország egész népességével való egybevetésében megint más oldalról világítja meg *foglalkozási főcsoportok* szerinti tagoltsága:

5. A népesség megoszlása foglalkozási főcsoportok szerint.

Foglalkozási főcsoport	Magyarország		Budapest		Vidék	
	1920	1930	1920	1930	1920	1930
	Abszolút számokban					
I. Őstermelés	4,454.241	4,499.393	11.756	10.824	4,442.485	4,488.569
II. Bányászat és kohászat	117.653	115.041	1.676	1.198	115.977	113.843
III. Ipar	1,524.755	1,883.257	366.828	410.378	1,157.927	1,472.879
IV. Kereskedelem és hitel	407.321	469.059	168.041	166.931	239.280	302.128
V. Közlekedés	356.632	338.875	73.400	61.775	283.232	277.100
VI. Közszolgálat és szabadfoglalkozás	372.460	434.782	120.681	123.875	251.779	310.907
VII. Véderő	124.702	72.541	24.994	12.136	99.708	60.405
VIII. Napszámosok	97.783	122.338	9.296	16.803	88.487	105.535
IX. Tőkések és nyugdíjasok	197.095	360.901	45.662	75.093	151.433	285.808
X. Házi cselédek	175.652	197.179	54.470	65.062	121.182	132.117
XI. Egyéb és ismeretlen	161.908	194.953	52.192	62.109	109.716	132.844
Összesen	**7,990.202**	**8,688.319**	**928.996**	**1,006.184**	**7,061.206**	**7,682.135**
	Százalékokban.					
I. Őstermelés	55·7	51·8	1·3	1·1	62·9	58·4
II. Bányászat és kohászat	1·5	1·3	0·2	0·1	1·6	1·5
III. Ipar	19·1	21·7	39·5	40·8	16·4	19·2
IV. Kereskedelem és hitel	5·1	5·4	18·1	16·6	3·4	3·9
V. Közlekedés	4·4	3·9	7·9	6·1	4·0	3·6
VI. Közszolgálat és szabadfoglalkozás	4·7	5·0	13·0	12·3	3·6	4·1
VII. Véderő	1·6	0·8	2·7	1·2	1·4	0·8
VIII. Napszámosok	1·2	1·4	1·0	1·7	1·3	1·4
IX. Tőkések és nyugdíjasok	2·5	4·2	4·9	7·5	2·2	3·7
X. Házi cselédek	2·2	2·3	5·8	6·5	1·7	1·7
XI. Egyéb és ismeretlen	2·0	2·2	5·6	6·1	1·5	1·7
Összesen	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

Fontos megfigyelnünk, hogy a 11 foglalkozási főcsoport közül melyek foglalnak el *emelkedő* részt fővárosunk népességében. Ezek az iparosok, a napszámosok, a tőkések és nyugdíjasok, a házi cselédek, valamint az egyéb és ismeretlen foglalkozásúak. Nézzük meg őket sorban. Az *ipari* lakosság tehát fővárosunk népességének egészében még mindig emelkedőben van. Korábban ez az emelkedés időnként jóval nagyobb lendületet is mutatott. Lényeges körülmény azonban, hogy 1920-tól 1930-ig a vidék népességében

nagyobb arányú volt az iparosok számának növekedése. Részben azért, mert vidékünk most már fokozottabb ütemben halad a főváros iparosodása után. Részben pedig azért, mert az ország feldarabolásával jelentékeny ipari területeinket vesztettük el, míg megmaradt vidéki területeink széles sávjai túlnyomólag erősen mezőgazdasági jellegűek. Főleg az elveszett ipari területek pótlása céljából kellett ezen utóbbi mezőgazdasági részeknek is valamennyire gyorsabban iparosodniok.

A fővárosi *napszámosok* számának viszonylagos emelkedése, fontosságával nem annyira gazdasági, mint inkább szociálpolitikai téren domborodik ki. Ez a folyamat is arra az összefüggésre utal, amelyet fentebb válságszerű tüneteinkkel kapcsolatban kifejtettünk. Igaz, hogy 5. táblánkban csak az 1920-tól 1930-ig lepergett évtizedet nézzük. Azért ezt, mert foglalkozásaink megoszlásának adatai csak ebben a két évben tartott népszámlálásunk alapján állnak rendelkezésünkre. Ennél fontosabb azonban, hogy az elproletárosodás, tehát az elszegényedés folyamata fővárosunkban már akkoriban erősen lábra kapott. Nyilvánvalóan inkább a huszas évek első felében, mint második felében. Ez részben úgy következett be, hogy fővárosi munkásaink közül sokan napszámos sorba süllyedtek; részben pedig úgy, hogy vidéki napszámosaink tömegesen vándoroltak a fővárosba. Vidéken esetleg más foglalkozásuk volt és csak a fővárosban adták magukat napszámra. Ennek a foglalkozási főcsoportnak aránya valamelyest ugyan a vidéken is emelkedett. Az elszegényedés és a neki megfelelő foglalkozási süllyedés tehát ott is éreztette hatásait. Ezt azonban csak lényegesen csekélyebb mértékben tette, mint amilyent a fővárosban láttunk.

Ugrásszerű az a növekedés is, amelyet a fővárosi *tőkések* és *nyugdíjasok* népességi részesedése mutat. Itt egészen kézenfekvő okokkal állunk szemben. Újabb vizsgálataink tükrében megközelítően félmillióra tehetjük azoknak a menekülteknek számát, akik az elcsatolt területek megszállásával kapcsolatosan özönlöttek a csonka országba. Igaz, hogy ezeknek jelentékeny része még az 1920. évi népszámlálás, tehát 1920 vége előtt menekült hozzánk. Utóbb is még számosan jöttek. Közülük sokan új foglalkozáshoz tudtak jutni. Jelentékeny részük mégis nyugdíjasként volt kénytelen nálunk letelepedni. Hiszen a menekültek tekintélyes része az elcsatolt területeknek korábbi köztisztviselőiből került ki. Nagy viszonylagos emelkedést mutat ez a foglalkozási főcsoport vidéken is. Az ország egészében ebben a főcsoportban — amint látjuk — 1930-ban 160.000-nél több lakos szerepel, mint 10 esztendővel előbb. Csupán a huszas évek második felének gazdasági fellendülésével magyarázható, hogy a különbség nem még nagyobb és hogy a menekülteknek mégis tekintélyes része tudott egyéb foglalkozásokban elhelyezkedni. Igaz, hogy szóbanforgó 9. foglalkozási főcsoportunkban a nyugdíjasokon kívül tőkések is szerepelnek. Számuk azonban a nyugdíjasokéhoz képest igen csekély. A huszas évek első felében pénzromlásunk ritkította

soraikat. A huszas évek második felének fellendülése pedig korántsem tartott elég sokáig ahhoz, hogy számuk erősebben megduzzadhatott volna.

A fővárosi *házi cselédeknek*, valamint az *egyéb* és *ismeretlen* foglalkozásúaknak viszonylagos szaporulata többé-kevésbbé hasonló okokra vezethető vissza, mint a napszámosok számának viszonylagos emelkedése. Hiszen a házi cselédek is a társadalomgazdasági rétegződés legalsó lépcsőit foglalják el. Kétségtelen, hogy az ismeretlen foglalkozásúak is főleg ezeken a lépcsőfokokon keresendők. Fővárosunk népességi összetételére korántsem vet kedvező világot az a tény, hogy a vidéknek ebben a két foglalkozási főcsoportban csak sokkal csekélyebb emelkedése van. Azért csekélyebb, mert az elszegényedés és a vándorlás közötti jellegzetes vonatkozás ebben a két foglalkozási főcsoportban is érvényesül: fővárosunk mindkét főcsoportra erősen és fokozódóan vonzó erőt gyakorol. Mind a napszámosokkal, mind a házi cselédekkel, mind pedig az egyéb és ismeretlen foglalkozásúakkal kapcsolatosan azonban arra is gondolnunk kell, hogy a fővárosban mégis csak inkább kínálkoznak elhelyezkedési lehetőségek, mint a vidéken. Fontosak ezeken a síkokon nevezetesen a nagyobb arányú fővárosi építkezések, a fővárosi cselédtartás nagyobb sűrűsége és az egyéb mindenféle apró-cseprő és átmeneti jellegű munkaalkalmak. A bizonytalan foglalkozású elemeket a fővárosi jótékonykodásnak erőteljesebb volta is Budapestre vonzza.

Két oly csoportot is látunk, amely a vidéken viszonylagos emelkedést, a fővárosban azonban viszonylagos számbeli csökkenést mutatott: a kereskedelem és hitel, valamint a közszolgálati és a szabadfoglalkozások csoportja. Magyarázatát ennek a jelenségnek abban leljük, hogy a fővárosnak mind kereskedelmi és hitelszervezete, mind pedig közszolgálata és szabadfoglalkozásai korábban az egész országra való tekintettel épültek ki. Hiszen Budapest irányította Nagy-Magyarország központosított *nagykereskedelmének* zömét, és itt futott egybe az ifjú magyar tőkegazdasági *hitelszervezet* egész irányítása. Az elcsatolt területeken működő kisebb-nagyobb bankoknak és takarékpénztáraknak anyaintézetei is javarészt Budapesten székeltek. Nyilvánvaló, hogy ezeknek a területeknek elvesztésével gyengülnie kellett a budapesti hitelszervezetnek, és megfelelően kellett csökkennie a tőle alkalmazott munkaerők számának is. A korábban elhanyagolt Nagy Magyar Alföldön viszont és a csonka ország egyéb területein is a huszas évek második felének fellendülése a helyi kereskedelem és hitel intézményeit lökésszerűen fejlesztette. Ez azután megfelelően több alkalmazott beállítását követelte meg.

Egészen hasonló szempontokat találunk a *közszolgálat* és a szabadfoglalkozások terén. A főváros közigazgatási gócpontja volt Nagy-Magyarország törvényhozásának, közigazgatásának és igazságszolgáltatásának. Aminthogy számos orvosa, mérnöke és ügyvédje volt, akiknek munkaköre többé-kevésbbé egész Nagy-Magyarország területére kiterjedt. Üzemeiket

legalább is többé-kevésbbé erre a területre rendezték be. Az ország feldarabolásával fővárosunkban ennek a foglalkozási főcsoportnak is szükségszerűen zsugorodnia kellett. Annál nagyobb nyomatékkal kellett tudatára ébrednünk annak, hogy az ország megmaradt vidéki területeinek zöme közigazgatásilag a békekötés után is még mennyire fejletlen volt. Gondoljunk csak a művelődési közigazgatásra, nevezetesen alföldi népoktatásunk elmaradott voltára. Az idevágó statisztikai adatokból az alsó- és középfokú oktatás fellendítése, vidéki egyetemeink kiépítése és vidéki közigazgatásunk egyéb ágainak fejlesztése is világosan domborodik ki 1920 és 1930 között, azonkívül jelentékenyen fel tudtuk javítani vidékünk egyes részeinek közegészségügyi viszonyait is. Nemcsak az új vidéki egyetemi klinikák létesítésével, hanem nagyobb számú orvos vidéki letelepedésének elősegítésével is. Főleg ebből táplálkozik a szabadfoglalkozásúak növekvő vidéki száma. Így könnyen megérthetjük, hogy miért kellett a közszolgálat és a szabadfoglalkozások főcsoportjának vidéken a huszas évek folyamán viszonylagosan terjeszkednie.

A *többi* foglalkozási főcsoport, azaz az őstermelés, a bányászat és a kohászat, a közlekedés és a véderő részesedése Budapesten és vidéken egyaránt csökkenést mutat. Ennek a csökkenésnek nemcsak mértéke, hanem okai is erősen különbözők. Az őstermelésre vonatkozólag bővebb magyarázatra szükségünk bizonyára nincs. Hiszen már korábban is nyomatékkal mondtuk és későbbi fejtegetéseink folyamán még részleteiben látni fogjuk, hogy iparosodásunk a huszas években mily erős lendülettel haladt előre. Ennek pedig egyenes következménye az őstermeléssel foglalkozók számának viszonylagos csökkenése volt. Várakozásunknak tökéletesen megfelel, hogy az idevágó csökkenés Budapesten aránylag jóval nagyobb, mint vidéken. Hiszen amint alább még bővebben is indokolni fogjuk, a huszas évek folyamán a mezőgazdaság már rohamos léptekkel szorult ki fővárosunk területéről. Ebből viszont korántsem következtethetünk még arra, hogy a vidéki iparosodás üteme lassúbb lett volna. Hiszen kiemeltük, hogy vidéki népességünkben az iparosok aránya jóval erősebben növekedett, mint a fővárosban.

Más a helyzet *bányászatunk* és *kohászatunk* idevágó adataiban. Ebből a foglalkozási ágból 1920-ban még számosan tartózkodtak Budapesten, akiknek tulajdonképeni tevékenységi területük az ország elcsatolt vidékein volt. Részben már korábban is Budapesten székeltek a magasabb műszaki és kereskedelmi irányítás terén, részben pedig mint menekültek kerültek Budapestre és továbbra is előbbi foglalkozásukhoz tartozóknak tekintették magukat. Egy évtized leforgása alatt ennek a bizonytalan helyzetnek tisztázódnia kellett. Az elcsatolt területek bánya- és kohóüzemei sietve helyezték át kereskedelmi irányításuk székhelyeit is az elcsatolt országrészek városaiba. Azoknak a száma pedig, akik a bányászat és a kohászat foglalkozási főcsoportjában Budapesten maradtak, de az elcsatolt területeken

lévő üzemeiktől ilyképen elszakadtak, erősen összezsugorodott. Egyrészük az elcsatolt területekre költözött. Sokkal lassúbb zsugorodási folyamatot mutat ebben a vonatkozásban vidékünk. Hiszen szénbányászatunk, nevezetesen pedig barnaszénbányászatunk a huszas évek második felének gazdasági fellendülésében jelentékeny haladást mutatott. Különösen ezzel magyarázható, hogy a vidéknek ez a foglalkozási főcsoportja számában csupán gyenge árnyalattal csökkent.

Valamennyi gazdasági ágazatunk közül *közlekedésünk* függött leginkább Nagy-Magyarországnak Budapesten való központosításától. A külföld országainak javarészét messze felülmultuk vasútvonalaink hálózatának központi kiépítésében. Elég egyetlen pillantást vetnünk Nagy-Magyarország vasúti térképére, hogy erről meggyőződhessünk. Részben hasonlóan volt megépítve közúti hálózatunk. Fővárosunk Nagy-Magyarország vízi forgalmának is jelentékeny gócpontja volt. Területünk feldarabolása gazdaságilag talán itt éreztette legfájóbb hatásait. A budapesti nagy központi közlekedési intézmények egyrésze megbénult és alkalmazottaik is megfelelő arányban váltak feleslegessé. Innen van a budapesti közlekedési foglalkozásúak számának feltűnő csökkenése. Vidéken ez a csökkenés ugyan valamivel csekélyebb volt. Azért, mert központosított közlekedési rendszerünk megbontása a vidéket nyilvánvalóan kevésbbé érintette. Több fontos vidéki közlekedési gócpontunkra azonban súlyosan hatott. Szegednek, Debrecennek, Pécsnek, Nagykanizsának, Győrnek, Sopronnak és több más városunknak közlekedése ugyanis úgy épült volt ki, hogy jelentékeny részében az elcsatolt területekre támaszkodott. Ezek a vidéki gócpontok is nagymértékben szenvedtek tehát a békekötés területi feltételeitől. Ilyképen nem meglepő, hogy a közlekedési foglalkozási főcsoport, a fővárosénál kisebb arányban bár, de azért vidéken is hanyatlott.

Ami a *véderő* főcsoportjának alakulását illeti, azt egészen nyilvánvaló körülményekkel világíthatjuk meg. Az 1920. évi népszámlálás idején katonai vonatkozásban még erősen bizonytalan időket éltünk. A háborús lefegyverzést ugyan már korábban végrehajtottuk. Akkoriban azonban még számos oly katonai és félig katonai alakulatot kellett fenntartanunk, amelyeknek rendeltetése elsősorban a tanácsköztársaságtól felzaklatott társadalmi egyensúly újbóli biztosítása volt. Ezeknek az alakulatoknak tulajdonképen inkább közbiztonsági, mint katonai céljuk volt. Mégis javarészt a véderőhöz soroltuk őket. A huszas évek folyamán azután fokozatosan hajtottuk végre a trianoni békeszerződésben reánkmért kemény katonai feltételeket hadseregünk méreteinek terén is. A közigazgatási jellegű átcsoportosításoknak hosszú sorozata eredményezte, hogy a tényleges véderőhöz számító egyéneknek számát az évtized végére oly jelentékenyen tudtuk csökkenteni. Vidéki vegyesdandárainkat kiépítettük és így a főváros katonaságának száma még nagyobb mértékben kevesbedett, mint a vidéki katonaságé.

Jelen gondolatmenetünk síkján sokkal fontosabb az egyes foglalkozási főcsoportok *között* tapasztalható és bemutatott *eltolódások* láncolata, mint önmagában véve az a súly, amelyet az egyes főcsoportok mutatnak. Az ugyanis kézenfekvő összefüggés, hogy a főváros népességének alig 1%-a foglalkozik őstermeléssel, $^2/_5$-e azonban iparral és csaknem további $^2/_5$-e kereskedelemmel, hitellel, közlekedéssel, közszolgálattal és szabadpályákkal. Ez egyenes lecsapódása bevezető megjegyzéseinknek, amelyekben egyrészt a hatalompolitikai, az ipari és kereskedelmi fejlődés, másrészt pedig a nagy fővárosoknak kibontakozása között vontunk párhuzamot. Hasonlóképpen természetszerűleg adódik Magyarországnak még mindig erősen mezőgazdasági jellegéből az, hogy vidéki lakosságunknak csaknem $^3/_5$-e tartozik ebbe a főcsoportba, míg az iparra mindössze nem egészen $^1/_5$-e jut. Még csekélyebb vidékünknek a kereskedelemben, a hitelben, a közlekedés, a közszolgálat és a szabadfoglalkozások csoportjában való részesedése. Nem kétséges, hogy ezeken a területeken a közeljövő jelentős eltolódásokat fog hozni és hogy vidéki népességünkben különösen az iparral és kereskedelemmel foglalkozók száma még további lendületes emelkedést fog mutatni.

D) *Keresők és eltartottak.*

Sokkal élénkebb színben tűnik fel a fővárosi és vidéki népesség foglalkozási megoszlása, ha a *keresők* és az *eltartottak* szerinti tagolás kérdését vetjük fel. (Lásd a 6. számú táblázatot.)

Arra vonatkozólag, hogy összes keresőinknek és összes eltartottainknak száma milyen *ütemben* alakult, itt is egynéhány rövid szóval beérhetjük. Mindenesetre szembeötlő, hogy Budapesten a keresők száma az 1920-i és az 1930-i népszámlálások közötti időben erőteljesen, vidéken azonban csak árnyalatilag emelkedett. Ennek közvetlen visszhangja, hogy az eltartottak száma Budapesten valamelyest csökkent, a vidéken azonban igen jelentékeny emelkedést mutatott. Magyarázatot főleg a következő szempontokban kell keresnünk.

1920-ban a főváros lakossága a korábban itt működő *háborús központok* révén még erősen duzzadt volt. Ebből a szempontból mind a háborús gazdasági igazgatás, mind pedig a véderő központosított intézményei egyaránt jönnek tekintetbe. Noha mindezen intézmények akkoriban részben már feloszlottak volt, részben pedig fokozatosan feloszlóban voltak, a bennük alkalmazott munkaerők még családjukkal együtt Budapesten laktak. Budapestre irányult azonkívül az elcsatolt területekről menekülőknek legnépesebb áradata is. Noha a menekülőknek javarésze a fővárosban tartós létalapot nem várt, mégis ide özönlöttek, mert felsegítésüket elsősorban a fővárosban székelő központi hatóságoktól és az itteni nagy magánintézményektől várták.

6. A kereső és az eltartott népesség megoszlása foglalkozási főcsoportok szerint.

Foglalkozási főcsoport	Kereső						Eltartott					
	szám a											
	Magyarország		Budapest		Vidék		Magyarország		Budapest		Vidék	
	1920	1930	1920	1930	1920	1930	1920	1930	1920	1930	1920	1930
	a) *Abszolút számokban.*											
I. Őstermelés	2,128.701	2,031.451	5.202	5.334	2,123.499	2,026.117	2,325.540	2,467.942	6.554	5.490	2,318.986	2,462.452
II. Bányászat és kohászat	40.182	35.182	713	523	39.469	34.659	77.471	79.859	963	675	76.508	79.184
III. Ipar	680.662	886.676	187.864	234.720	492.798	651.956	844.093	996.581	178.964	175.658	665.129	820.923
IV. Kereskedelem és hitel	183.873	226.083	82.859	90.973	101.014	135.110	223.448	242.976	85.182	75.958	138.266	167.018
V. Közlekedés	117.761	113.289	31.824	27.073	85.937	86.216	238.871	225.586	41.576	34.702	197.295	190.884
VI. Közszolgálat és szabadfoglalkozás	167.848	195.812	63.357	65.765	104.491	130.047	204.612	238.970	57.324	58.110	147.288	180.860
VII. Véderő	88.241	41.022	16.846	7.406	71.395	33.616	36.461	31.519	8.148	4.730	28.313	26.789
VIII. Napszámosok	50.246	61.046	5.502	10.411	44.744	50.635	47.537	61.292	3.794	6.392	43.743	54.900
IX. Tőkések és nyugdíjasok	99.073	169.490	24.616	40.915	74.457	128.575	98.022	191.411	21.046	34.178	76.976	157.233
X. Házi cselédek	156.057	176.987	52.175	63.294	103.882	113.693	19.595	20.192	2.295	1.768	17.300	18.424
XI. Egyéb és ismeretlen	44.157	62.204	18.588	26.747	25.569	35.457	117.751	132.749	33.604	35.362	84.147	97.387
Összesen	**3,756.801**	**3,999.242**	**489.546**	**573.161**	**3,267.255**	**3,426.081**	**4,233.401**	**4,689.077**	**439.450**	**433.023**	**3,793.951**	**4,256.054**
	b) *Százalékokban.*											
I. Őstermelés	56·7	50·8	1·1	0·9	65·0	59·1	54·9	52·6	1·5	1·3	61·1	57·9
II. Bányászat és kohászat	1·1	0·9	0·2	0·1	1·2	1·0	1·8	1·7	0·2	0·2	2·0	1·9
III. Ipar	18·1	22·2	38·4	41·0	15·1	19·0	19·9	21·3	40·7	40·6	17·5	19·3
IV. Kereskedelem és hitel	4·9	5·6	16·9	15·9	3·2	3·9	5·3	5·2	19·4	17·5	3·6	3·9
V. Közlekedés	3·1	2·8	6·5	4·7	2·6	2·5	5·7	4·8	9·5	8·0	5·2	4·5
VI. Közszolgálat és szabadfoglalkozás	4·5	4·9	12·9	11·5	3·2	3·8	4·8	5·1	13·0	13·4	3·9	4·3
VII. Véderő	2·3	1·0	3·4	1·3	2·2	1·0	0·9	0·7	1·9	1·1	0·7	0·6
VIII. Napszámosok	1·3	1·5	1·1	1·8	1·4	1·5	1·1	1·3	0·9	1·5	1·2	1·3
IX. Tőkések és nyugdíjasok	2·6	4·3	5·0	7·1	2·3	3·8	2·3	4·1	4·8	7·9	2·0	3·7
X. Házi cselédek	4·2	4·4	10·7	11·0	3·2	3·3	0·5	0·4	0·5	0·4	0·5	0·4
XI. Egyéb és ismeretlen	1·2	1·6	3·8	4·7	0·6	1·1	2·8	2·8	7·6	8·1	2·3	2·2
Összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

A huszas évek folyamán azután lassankint lebonyolódott az ilyképen megduzzadt fővárosi népesség egy részének *vidéki elhelyezkedése.* Főleg a többgyermekes családok számára bizonyult mindenképen kedvező megoldásnak, ha a vidéken telepedtek le. Közigazgatásunk is minden lehetőt elkövetett ennek a folyamatnak elősegítésére. Hiszen a huszas évek folyamán többnyire a kormánynak is fontos munkaterve volt közigazgatásunk decentralizálása, azaz vidéki szétosztása.

A gazdasági és társadalmi viszonyok fokozatos megszilárdulásával azután egy további fontos idevágó lehetőségnek is kapuja nyílott. Annak, hogy a fővárosban dolgozó és kereső egyének egy része *vidéken tartsa el* hozzátartozóit. 1920-ban az akkori nagyszabású közjótékonysági és szociálpolitikai tevékenység részben még a fővárosban is megkönnyítette szegényebb sorsú, nagyobb családok eltartását. Amilyen mértékben — szükségszerűen — csökkent ez a tevékenység, oly ütemben vált egyre szembeszökőbbé, hogy a létfenntartási költségek vidéken kisebbek. Belső közlekedési viszonyainknak javulása is jelentékenyen elősegítette a kereső családfőnek és az eltartott családtagoknak lakhely szerinti szétválasztását.

Utolsó helyen említjük ugyan, de fontosságukkal erősen kidomborodnak a *természetes szaporodás megoszlásának* idevágó hatásai is. A természetes szaporodás szempontjainak taglalása élénk szinekben mutatta, hogy mennyire lassúbbá vált a családalapítás a fővárosban, mint a vidéken. Nyilvánvaló, hogy a fővárosi eltartottak számának már csak ennek következtében is csökkennie kellett. A vidéken viszont a gyermekáldás vonatkozásában még mindig örvendetesebb viszonyokat láttunk. Gondoljunk végül még azokra a keresőkre is, akiket a főváros különböző *gyógyintézetei* vonzanak Budapestre. Ezek közül is sokan vannak, akik eltartott hozzátartozóikat vidéken hagyják, amíg maguk a fővárosban keresnek gyógyulást.

Nézzük mármost a keresők és eltartottak szerinti megoszlás képét az egyes foglalkozási főcsoportok tagolásában. Fővárosunkban a legfeltűnőbb alakulást ebből a szempontból az *iparosok* főcsoportja mutatja. Míg az ipari keresők részesedése itt továbbra is jelentékenyen emelkedett, addig az ipari eltartottak aránya már gyenge csökkenést mutat. Ennek két oka is van. Elsősorban az, hogy a gyermekáldástól való húzódás egész népességünkben talán épen fővárosi iparosainknál mutatkozik a leginkább ijesztő arányban. Fővárosi iparosainkat mindazon társadalomerkölcsileg erjesztő hatások, amelyek a születések számának mesterséges korlátozásához vezetnek, közvetlenül érintik. Az egész évtized folyamán kereseti viszonyaik sem alakultak valami rózsásan. A fővárosi bérkaszárnyákban és szükséglakásokban való összezsúfoltságuk a családalapításnak ugyancsak kedvezőtlen előfeltételét tették. Ezzel párhuzamosan az ipari eltartottak száma vidéken is jóval lassabban szaporodott, mint az ipari keresőké. Részben ott is hasonló összefüggések érvényesültek, mert vidéki iparosaink is főleg vidéki

városainkban tömörülnek. Az idevágó helyzet vidéken azonban egyelőre még távolról sem oly súlyos, mint a fővárosban. Másrészt azonban azt is tekintetbe kell vennünk, hogy annak lehetősége, hogy a fővárosban dolgozó családfő eltartottjait vidéken helyezze el, az ipari foglalkozások terén forog fenn viszonylag még leginkább. A főváros környékére induló hétvégi vonatjaink és egyéb közlekedési eszközeink zsúfoltsága világosan mutatja ennek a folyamatnak terjeszkedését. Munkaidejének leteltével az iparos leginkább tudja még elhagyni fővárosi tartózkodási helyét, hogy vidéken élő családjához siessen. Számos oly fővárosi ipari nagyüzemünk is van, amely a szorosabb értelemben vett Budapest határának közvetlen közelében helyezkedett el. Ezeknek munkásai már könnyebben tarthatják el családjukat a fővároson kívül.

Hasonló, de nem annyira szembeötlő összefüggést mutat itt a *kereskedelem* és a *hitel* foglalkozási főcsoportja is. Noha benne nemcsak a fővárosi keresők, hanem a fővárosi eltartottak részesedése is csökken, ennek a csökkenésnek az üteme az eltartottaknál sokkal gyorsabb. Itt is a természetes szaporodás csökkenése a döntő ok. Ennek a foglalkozási főcsoportnak keresői viszont munkaidejük leteltével, már nem annyira mozgékonyak, mint az iparosok. Vidéken is jól látjuk, hogy mennyivel lassabban szaporodtak ott a szóbanforgó eltartottak, mint a keresők.

A fővárosi iparosok keresőinek és eltartottainak számához hasonlóan alakult a *házi cselédek* idevágó megoszlása is. Míg az ebbe a foglalkozási főcsoportba tartozó keresőknek a főváros egész népességében való részesedése valamivel emelkedett, addig az eltartottaké eléggé érzékenyen csökkent. Az iparosoknál említett szempontokon kívül itt nyilvánvalóan az is mérvadó, hogy házi cselédként a fővárosban egyre inkább csak hajadon vagy nőtlen egyének kapnak alkalmazást. Ez a folyamat népesedési és társadalompolitikai síkon korántsem örvendetes. A házi cselédek munkaerejének nagyobb kihasználására irányuló törekvés azonban mégis ebbe a mederbe tereli a fejlődést. Érdekes megfigyelnünk, hogy vidéken is hasonló összefüggés mutatkozik. Nem kétséges, hogy előbb-utóbb nálunk is egyre inkább köszöntenek majd be azok a nyugati állapotok, amelyek a házi cselédek kérdését oly nehézzé és bonyolulttá teszik. Nemzetközi összehasonlításban egyelőre ugyan még feltűnően alacsony színvonalon tudjuk tartani házi cselédeink bérét, főleg azért, mert ezen a téren korábbi erkölcsileg nemes tartalmú patriarchális viszonyainkból nálunk még valami megmaradt. Kétségtelen azonban, hogy amilyen mértékben kopnak ezek a viszonyok és amilyen mértékben emelkedik házi cselédeink társadalmi osztályöntudata, oly mértékben kell közelednünk nekünk is az idevágó jóval magasabb nyugati bérszínvonalhoz. Házi cselédeink családalapítási kérdésének is csak ez az eltolódás hozhatja megoldását. Csakis ettől az eltolódástól várhatjuk, hogy házi cselédeink eltartottainak száma megint az emelkedés útjára lépjen.

Ellentétes irányú fejlődési folyamatot látunk a *közszolgálat* és a *szabadpályák*, valamint a *véderő* foglalkozási főcsoportjaiban. A közszolgálati alkalmazottak és a szabadfoglalkozásúak aránya a főváros keresőinek sorában csökkent, míg eltartottainak számában nőtt. A véderőnél pedig az eltartottak száma sokkal kisebb arányban csökkent, mint a keresőké. Itt mindenekelőtt arra kell figyelnünk, hogy a huszas évek erős gazdasági hullámzásában és bizonytalanságában még a közületi alkalmazás nyujtotta a legbiztosabb létalapot. 1920 tájékán még abban a légkörben éltünk, amelyben a közalkalmazottak igen alacsony díjazása a családalapítást számukra erősen megnehezítette. Ezek voltak a pénzromlás következtében alacsony közszolgálati javadalmazás évei. Államháztartásunk egyensúlyának helyreállításával és pénzünk rendezésével azonban gyökeres változtatásokat eszközölhettünk itt is. A közszolgálati fizetések feljavításával — mintegy visszahatásszerűen — erősebben indult meg az idevágó foglalkozási főcsoportoknak, tehát a véderőnek is, családalapítása. Ezt az eltolódást közvéleményünk is jól tükrözteti vissza. Míg a közhivatalnok a huszas évek elejének pénzromlása idején az anyagiasan gondolkozó közvélemény szemében többnyire még szánalomraméltó alak volt, addig a huszas évek második felében tekintélye ezen a téren is erősen megnőtt. Most megint a kötött fizetés és a későbbi közületi nyugdíj reménye vált a nősülésnek és a gyermekáldásnak legszilárdabb társadalmi alapjává. A 6. táblánk hatodik és hetedik foglalkozási főcsoportja ezeket az összefüggéseket világosan tükrözi vissza a vidéki keresők és eltartottak számának alakulásával is.

Az egészen természetesnek fogadható el, hogy 11. foglalkozási főcsoportunk, azaz az *egyéb* és *ismeretlen* foglalkozásúak csoportja, egyre kevesebb eltartottat mutat. Ez egyenes következménye a létalap azon bizonytalanságának, amely a szóbanforgó foglalkozási főcsoportra mindenképen jellemző.

Várakozásainknak ugyancsak megfelel az a tény, hogy a vidéki *mezőgazdaság* eltartottainak száma csak jóval csekélyebb arányban csökken, mint keresőinek száma. Ebből azt látjuk, hogy népességünk korábbi lendületű, egészségesebb természetes szaporodásának manapság is még őstermelésünk köreiben van leginkább érvénye. A főváros egészségtelen szaporodási viszonyai is nyilvánvalóan főleg a mezőgazdaság itteni csekély szerepének tudhatók be.

Kiegészítésül most még csak rövid pillantást vessünk arra is, hogy az egyes foglalkozási főcsoportok keresői és eltartottai *százalékban* miképpen oszlottak meg egyrészt a főváros, másrészt pedig a vidék között. (L. a 7. számú táblázatot.)

Itt lényegében csupán megerősítését kapjuk az imént bemutatott összefüggéseknek. Főleg megint az *ipar* rovata szembeötlő. Míg a főváros keresőinek aránya ebben a rovatban csak árnyalatilag gyengült, addig eltartottainak részesedése erős csökkenést mutat. A vidéken viszont az ipari eltartottak megfelelően jóval nagyobb arányban duzzadtak meg, mint az ipari keresők. Megint csak azt látjuk, hogy az iparosok fővárosi családalapítása mennyivel nehezebb.

7. A fővárosi és a vidéki népesség százalékos megoszlása keresők és eltartottak, valamint foglalkozási főcsoportok szerint.

Foglalkozási főcsoport	Keresők				Eltartottak			
	%				%			
	Budapest		Vidék		Budapest		Vidék	
	1920	1930	1920	1930	1920	1930	1920	1930
I. Őstermelés	0·24	0·26	99·76	99·74	0·28	0·22	99·72	99·78
II. Bányászat és kohászat	1·77	1·48	98·23	98·52	1·24	0·84	98·76	99·16
III. Ipar	27·60	26·47	72·40	73·53	21·20	17·62	78·80	82·38
IV. Kereskedelem és hitel	45·06	40·23	54·94	59·77	38·12	31·26	61·88	68·74
V. Közlekedés	27·02	23·89	72·98	76·11	17·40	15·38	82·60	84·62
VI. Közszolg. és szabadfogl.	37.74	33·58	62·26	66·42	28·01	24·31	71·99	75·69
VII. Véderő	19·09	18·05	80·91	81·95	22·34	15·00	77·66	85·00
VIII. Napszámosok	10·95	17·05	89·05	82·95	7·98	10·42	92·02	89·58
IX. Tőkések és nyugdíjasok	24·84	24·14	75·16	75·86	21·47	17·85	78·53	82·15
X. Házi cselédek	33·43	35·76	66·57	64·24	11·71	8·75	88·29	91·25
XI. Egyéb és ism. fogl.	42·09	42·99	57·91	57·01	28·53	26·63	71·47	73·37

A *kereskedelem* és a *hitel* foglalkozási főcsoportja is világosan mutatja a fővárosi eltartottak számának sokkalta nagyobb arányú hanyatlását. Itt is részben hasonló okok érvényesülnek, mint az ipari főcsoportban.

A *napszámosok*, a *tőkések*, a *nyugdíjasok*, a *házi cselédek*, valamint az *egyéb* és *ismeretlen* foglalkozásúak főcsoportjai is általában ilyen alakulást mutatnak. A tőkésektől eltekintve, ez a négy foglalkozási főcsoport küzd leginkább a megélhetés nehézségeivel. Ezért mutat fővárosi eltartottaiknak száma oly szembeötlő hanyatlást.

A *közszolgálat* és a *szabadfoglalkozások*, valamint a *véderő* terén szintén feltünőek a fővárosnak kedvezőtlen idevágó viszonyai. Még ezekben a főcsoportokban is szemmelláthatólag könnyebb a vidéki családalapítás.

Valamennyire ellentétes irányú fejlődést csupán a *közlekedés* foglalkozási főcsoportja mutat. Ennél a fővárosi eltartottak aránya csak megközelítőleg hasonló mértékben csökkent, mint a keresőké. Magyarázatul itt főleg azt hozhatjuk fel, hogy közlekedési viszonyaink újabb megszilárdulásával közlekedési alkalmazottainknak megint magasabb béreket fizethettünk. Ilyképpen főleg a vasutasok számára tettük lehetővé, hogy megint fokozottabb mértékben alapíthassanak Budapesten családot, ill. hogy családjukat megint fokozottabb mértékben Budapesten helyezzék el. Hiszen foglalkozásuk elsősorban vasúti hálózatunk gócpontjába, azaz a fővárosba viszi őket. Családjukkal javarészt tehát leginkább még úgy érintkezhetnek, ha a fővárosban tartják. Ez azonban csak aránylag igen sovány kivételt jelent abban a folyamatban, amely a gyermekhangot egyre ritkábbá teszi fővárosunk falai között.

Az alábbiakban mármost az lesz feladatunk, hogy az idevágó kölcsönhatásoknak *gazdasági vonatkozásait* építsük ki. Budapest országos gazdasági jelentőségének alakulását bevezető népességi szempontjaink alapján jobban fogjuk megérteni.

ELSŐ RÉSZ

MEZŐGAZDASÁG ÉS IPAR

I. FEJEZET:

Mezőgazdaság.

1. Szántóföld és egyéb városi terület.

A) *A főváros területének gazdasági tulajdonságai.*

Fővárosunk legöregebb lakosai jól emlékezhetnek azokra a napokra, amidőn még a mai Király-utca külső végének tájékán *szántóföldek* terültek el. A jelen század első éveiben is szántóföldi művelés folyt még oly fővárosi részeken, amelyeket ma már Budapest belterületéhez számítunk. A jelen összefüggésben nem lehet hivatásunk, hogy fővárosunk mezőgazdaságilag hasznosított területének fokozatos zsugorodását történetileg is megvilágítsuk. Arra sem vállalkozhatunk, hogy ennek a folyamatnak gazdasági előnyeire és hátrányaira tüzetesebben rámutassunk. Figyelmünket a jelen állapot köti le.

Ha Budapest Székesfővárosnak közvetlen a város határához csatlakozó nagyobb földbirtokai volnának, akkor még ma is erősebben mezőgazdasági jellege lehetne. Itt tehát jelentékeny részben *birtokpolitikai* kérdésről van szó. Ezt jól látjuk, ha fővárosunk mezőgazdasági viszonyait alföldi nagy városainkéval vetjük egybe. Hiszen Debrecen, Kecskemét, Szeged és Hódmezővásárhely határa egyenként is többszörösen nagyobb, mint a fővárosé. Debrecen területe 957, Kecskemété 939, Szegedé 817, Hódmezővásárhelyé pedig 761 km², amivel szemben a szorosabb értelemben vett Budapesté, amint fentebb is láttuk már, mindössze 194 km². Innen ered említett nagy vidéki városaink részben mezőgazdasági jellege. Innen van számos súlyos gazdasági és társadalmi gondjuk, amelyeket kiterjedt földbirtokuk ró rájuk.

Legalább is erősen vitatott kérdés, hogy Budapest országos művelődési és gazdasági feladatait valóban jobban tudná-e betölteni, ha területe hasonlóan nagy volna. A főváros még kevésbbé lehet öncélú közület, mint bármely vidéki város. Tevékenységének minden mozzanatában az *ország egészének érdekeit* kell néznie és felépítésében is úgy kell alakulnia, hogy ezen érdekeknek jól tudja magát alárendelni. Ha azonban önmagának hatalmas mezőgazdasági birtoktestéről is gondoskodnia kellene, csak megfelelően kevesebb figyelme maradhatna az ország egészének mezőgazdasági érdekei számára. Az tehát, hogy fővárosunk területi kiterjedése nem arányos egyik-

másik vidéki városunkéval, semmiesetre sem jelenthet egyoldalú hátrányt. Annak a hatalompolitikai, ipari, kereskedelmi és hiteléleti vezérszerepnek betöltésére, amelyre fővárosunk elsősorban hivatott, jelenlegi területével is mindenképpen alkalmas. Országos mezőgazdasági viszonylatban fővárosunknak első helyen fogyasztópiacként van nagy fontossága. A kölcsönös mezőgazdasági összefüggések szövevénye kétségtelenül több pontján szenvedne zavart, ha fővárosunk mint önálló mezőgazdasági termelő is nagyobb súllyal kelne versenyre a vidékkel. A nyugatnak vezető nagy fővárosai szintén jó példáit szolgáltatják annak, hogy aránylag csekély területen minden hivatásukat kiválóan betöltő fővárosok jöhetnek létre és állhatnak fenn.

Önmagában véve tehát azt a tényt, hogy székesfővárosunk területének csak alig *hatodrésze* jut szántóföldekre, nem kell kedvezőtlenül értékelnünk. Budapestre az ország egész területének (lásd a 8. számú táblázatot) 0·2%-a jut. Magyar szántóföldünknek pedig még ennél is csak két és félszerte kisebb aránya terül el a fővároson belül. Budapest tehát mindenképpen városi jelleggel büszkélkedhet. Fővárosunk nem olyan, mint egyik-másik említett nagy alföldi városunk, amelynek területén a vándor hosszú órákon át szántóföldek és tanyák között járkálhat. Budapest *városiasodása* annyiban is következetes, hogy évtizedünk folyamán is még állandóan tovább fejlődött.

Már itt mindenesetre feltűnő azonban, hogy ez a fejlődés évtizedünk második felében sokkalta gyorsabb volt, mint első felében. Pedig a hozzá nem értő azt mondhatná, hogy a huszas évek második felének fellendülése sokkal inkább indokolhatta volna a főváros területének gyors beépítését, mint a harmincas évek első felének gazdasági hanyatlása. Aki viszont jártas a gazdasági helyzetváltozások valódi természetében, annak számára az itt eléje táruló kép egyáltalában nem meglepő. Jól tudjuk, hogy a tőke gazdasági fellendülés idején inkább a közvetlen termelés, tehát a jelenben közvetlenül termelő üzemek felé fordul. *Jövedelmezőségét* ugyanis, amelyet a lehetőleg rövidlejáratú termelési időszakokra berendezkedő üzemekben lát leginkább biztosítottnak, ilyenkor meg szokta találni. Más szóval: ilyenkor minden mozgó tőke arra törekszik, hogy a termelésben lehetőleg gyorsan fordulhasson meg és hogy ilyképpen minél gyorsabban és minél többször használhassa ki a fellendülés kedvező jövedelmezőségi lehetőségeit.

Melyek azonban fővárosunknak azok a termelési lehetőségei, amelyek így alakulnak? Nyilvánvalóan az *ipar*, a *kereskedelem* és a *hitelélet* lehetőségei. Ennek következtében a huszas évek második felének befektetést kereső mozgó tőkéje elsősorban a főváros ipari és kereskedelmi üzemei, valamint hitelintézetei felé fordult és azoknak tevékenységeit lendítette magasba. Ezt jól ellenőrizhetjük, ha értéktőzsdei árfolyamaink akkori alakulását nézzük. Azok voltak az ipari, kereskedelmi és hitelintézeti részvényárfolyamok magasbaszökésének évei. Valamelyest a kötvénypiac is megmozdult ugyan.

8. Szántóföldjeink területe.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Bevetett terület.	A) *Hektárokban.*									
Budapest	4.302	4.361	4.267	4.258	4.166	4.090	4.040	4.040	3.208	3.409
Vidék	5,211.803	5,232.162	5,276.603	5,335.851	5,385.155	5,429.978	5,448.482	5,444.938	5,474.773	5,469.245
Magyarország összesen.....	**5,216.105**	**5,236.523**	**5,280.870**	**5,340.109**	**5,389.321**	**5,434.068**	**5,452.522**	**5,448.978**	**5,477.981**	**5,472.654**
Ugar.										
Budapest	19	37	72	69	100	104	154	114	98	78
Vidék	274.198	276.568	246.275	199.254	178.139	149.502	140.748	145.824	116.667	123.246
Magyarország összesen.....	**274.217**	**276.605**	**246.347**	**199.323**	**178.239**	**149.606**	**140.902**	**145.938**	**116.765**	**123.324**
Összesen.										
Budapest	4.321	4.398	4.339	4.327	4.266	4.194	4.194	4.154	3.306	3.487
Vidék	5,486.001	5,508.730	5,522.878	5,535.105	5,563.294	5,579.480	5,589.230	5,590.762	5,591.440	5,592.491
Magyarország összesen.....	**5,490.322**	**5,513.128**	**5,527.217**	**5,539.432**	**5,567.560**	**5,583.674**	**5,593.424**	**5,594.916**	**5,594.748**	**5,595.978**
Bevetett terület.	B) *Jelzőszámokban.*									
Budapest	100	101	99	99	97	95	94	94	74	79
Vidék	100	100	101	102	103	104	104	104	105	105
Magyarország összesen.....	**100**	**100**	**101**	**102**	**103**	**104**	**104**	**104**	**105**	**105**
Ugar.										
Budapest	100	195	379	361	526	547	811	600	516	411
Vidék	100	101	90	73	65	54	51	53	42	45
Magyarország összesen.....	**100**	**101**	**90**	**73**	**65**	**54**	**51**	**53**	**42**	**45**
Összesen.										
Budapest	100	102	100	100	99	97	97	96	76	81
Vidék	100	100	101	101	101	102	102	102	102	102
Magyarország összesen.....	**100**	**100**	**101**	**101**	**101**	**102**	**102**	**102**	**102**	**102**
Bevetett terület.	C) *Százalékokban.*									
Budapest	0·08	0·08	0·08	0·08	0·08	0·07	0·07	0·07	0·06	0·06
Vidék	99·92	99·92	99·92	99·92	99·92	99·93	99·93	99·93	99·94	99·94
Magyarország összesen.....	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Ugar.										
Budapest	0·06	0·01	0·03	0·03	0·06	0·07	0·10	0·07	0·08	0·06
Vidék	99·94	99·99	99·97	99·97	99·94	99·93	99·90	99·93	99·92	99·94
Magyarország összesen.....	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Összesen.										
Budapest	0·08	0·08	0·08	0·08	0·08	0·08	0·07	0·07	0·06	0·06
Vidék	99·92	99·92	99·92	99·92	99·92	99·92	99·93	99·93	99·94	99·94
Magyarország összesen.....	**100·00**	**100·00**	**100·0**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Ennek azonban minálunk különleges okai voltak, amelyekről alább külön fogunk majd még szólni. Lényeges vonás, hogy a huszas évek második felének fellendülésében nem a lakóházépítés állt fővárosi befektetéseink előterében, hanem a közvetlenül jövedelmező ipari, kereskedelmi és hitelintézeti befektetés.

A harmincas évek első felében azután megfordult a kocka. Most a hanyatlás tőkepiacának jellegzetes tünetei kerültek előtérbe. Nagy vonalakban egyelőre azt mondhatjuk, hogy a mozgó tőke önmagának megkötésére és értékének a jövőben való megőrzésére törekedett. Üzleti nyelven : a mozgó tőke *földbe és épületekbe menekült.* A hanyatlás éveiben közvetlen jövedelmezőség vagy egyáltalában nem volt, vagy pedig csupán igen alacsony színvonalon mozgott. A tőkének nem lehetett tehát érdeke az, hogy továbbra is a közvetlen termelés felé áramoljon. Inkább az oly befektetési lehetőségeket kellett keresnie, amelyek egyelőre megközelítő értékállandóságot biztosítottak és így a jövendőben remélt nagyobb jövedelmezőség idejére tartották meg a tőke tulajdonában rejlő előnyöket. Fővárosi viszonylatban ezen a síkon természetszerűleg lakóházak építése kínálkozott a legalkalmasabbnak. Ez a folyamat pedig Budapest még meglévő szántóföldjei további jelentékeny részének *beépítését* jelentette.

Ismételjük, hogy a modern *konjunktúraelmélet* síkján újat itt nem mondunk. Hiszen minden válság azzal kezdődik, hogy a mozgó tőke egyelőre az egész termelésből visszavonul. A válság után következő, rövidebb-hosszabb ideig nyúló pangásnak első szakaszát pedig éppen az szokta jellemezni, hogy a lakásépítés lassankint megint megindul. Vele együtt egyéb, a távolabbi jövőbe tekintő befektetések is élénkülni kezdenek. Nevezetesen pedig a kötött kamatozású értékpapírok iránt való érdeklődés erősödik. Jól tudjuk, hogy ezek a folyamatok azután már fokozatosan enyhítik a pangás bajait és észrevétlenül szoktak egyúttal átvezetni az újbóli fellendülés területére.

Előtérben álló válságelméletünknek ezen szempontjaival jól magyarázhatjuk meg tehát azt, hogy a főváros szántóföldterülete miért csökkent jobban a harmincas évek első felében, mint a huszas évek második felében. Ha a csökkenésnek üteme a következő *három évtized* folyamán is még hasonló marad, akkor a szántóföld fővárosunk területéről *teljesen eltűnik.* Mindjárt hozzáfűzhetjük, hogy gazdasági szempontból ez az állapot is egészen megnyugtató lehetne.

Főleg azért lehetne megnyugtató, mert mai közlekedési lehetőségeink színvonalán gazdaságilag korántsem szükséges az, hogy a főváros beépített területeinek tőszomszédságában mindjárt szántóföldek is legyenek. Másként állt a helyzet még mintegy száz esztendővel ezelőtt, amidőn az eredeti elgondolású *Thünen-féle körök* tükrözték vissza a városok ellátási viszonyait. Akkoriban még valóban úgy vélekedtünk, hogy a mezőgazdasági termelés egész csomó különböző ágazatának a főváros köré gyűrűző és mindössze

egynéhány kilométeres sugarú körökön belül volt célirányos elhelyezkednie. Itt oly mezőgazdasági ágazatokról van szó, amelyek egyaránt terjedtek ki a gabonatermelés, az erdőgazdaság és az állattenyésztés különböző területeire.

A szóbanforgó koncentrikus, azaz egybevágó középpontú körök csak imitt-amott mutattak kisebb-nagyobb dudorodásokat. Ott, ahol valamilyen folyó vagy út keresztezte a körvonalat. Már akkor is nyilvánvaló volt, hogy az ilyen kedvező *közlekedési lehetőség* a megfelelő külső területeket közelebb hozta a kör középpontjában fekvő városhoz. A meglehetősen kezdetleges folyami és közúti közlekedés akkori napjaiban azonban ezeknek a dudorodásoknak magassága legfeljebb egynéhány kilométer volt.

Utolsó évszázadunk nagy fejlődési teljesítményeit nem indokolatlanul nevezzük néha a Thünen-féle körök *kiszélesbedésének*. Ezeknek a köröknek sugarai közlekedési lehetőségeink nem várt lendületének szárnyán eleinte többszörös, sőt újabban gyors ütemben hatványozódó mértékben hosszabbodtak meg. A hosszabbodásnak meglepő eredményei mutatkoznak. Azok a körök, amelyek korábban legfeljebb 20—30 km távolságban fonódtak nagy fővárosaink köré, ma más országoknak, más földrészeknek, sőt tengerentúli országoknak területeit szelik. Gondoljunk csak arra a mélyreható átalakulásra, amelyet részben az óceáni gőzhajózás tökéletesítése, részben pedig a hűtőtechnika fejlődése európai nagyvárosaink húsellátásának terén előidézett. Azóta Berlinnek, Bécsnek vagy akár Budapestnek is húsállatokat tenyésztő Thünen-féle körébe még Uruguai és Argentina is kényelmesen belefér.

Ha ezeknek a megfontolásoknak távlatában nézzük Budapest szántóföldi területeinek *fogyását*, bő indokokat találunk. Hangsúlyozhatjuk bár, hogy hazai közlekedésünk számos vonatkozásban nem áll még a nyugati fejlődés színvonalán. Ennek ellenére a sötéten látó pesszimista is csak nehezen törhetne a mellett lándzsát, hogy székesfővárosunknak még ma is szüksége van saját területéhez tartozó szántóföldekre.

Fővárosi szántóföldeink egyik része *bevetett* terület, másik része pedig *ugar*. A kettőnek egymáshoz való aránya azonban fővárosunkban egészen más tekintetek szerint alakul, mint vidéken. Vidéki gazdáink mindenekelőtt mezőgazdasági üzemtechnikai megfontolások alapján ugaroltatják szántóföldeik egy részét. Különösen ott, ahol a modern váltógazdaság rendszere még nem emelkedett a fejlődésnek magasabb színvonalára. A főváros szántóföldjeihez tartozó ugaroknak főleg más eredetük van. Nyilvánvaló, hogy ezek a szántóföldek többé-kevésbbé állandóan csak tartalék jellegűek. Ezt úgy értjük, hogy csupán jobb híján szokták őket bevetni. Jobb felhasználás híján. A jobb felhasználás pedig, azaz a szántóföldi terület beépítése mint jobb lehetőség állandóan ott lappang. Vagy saját beépítése, vagy pedig beépítési célokra való eladása.

A *jövedelmezőségi költségszámítás* szemüvegén át ezt az összefüggést a következőképpen is megfogalmazhatjuk. Fővárosunknak még kültelki területei is túlságosan értékesek ahhoz, semhogy a szántóföldi termelés rajtuk valóban gazdaságosnak bizonyulhatna. A vételárukban vagy pedig lehető eladási árukban rejlő pénztőke kamatait a tekintetbejövő szántóföldi termékekben semmiképen sem hozza meg. Még a legalacsonyabb mértékkel mért piaci kamatait sem. Annyira nem, hogy a szóbanforgó szántóföldi termékek révén elért jövedelem az ugyancsak szóbanforgó kamatok elvesztéséhez, tehát a tényleges kamatveszteséghez képest csak elenyészően csekély szokott lenni. Minél elenyészőbb, annál kevésbbé fontos fővárosi ingatlantulajdonosaink számára az, hogy beépítetlenül heverő telküket szántóföldileg megműveljék. Ha mégis megművelik, ezt — amint fentebb mondtuk — csak úgy mellesleg, jobb híján teszik. Belterjesen tervszerű és az évek hosszú sorára előretekintő szántóföldi művelésről itt tehát szó sem lehet. Költségesebb talajjavítás és egyéb nagyobb szántóföldi befektetések sem jöhetnek tekintetbe. Azért nem, mert ezeknek a területeknek tulajdonosai állandóan, úgyszólván minden nap résen vannak: állandóan mérlegelik, hogy mikor kerülhet sor földjük beépítésére.

Az sem jelenthet tehát sokat az ilyen földtulajdonos szemében, ha földjét valamely évben egyáltalában nem veti be, hanem ugaron heverteti. Az ugaroltatás még akkor sem jelent számára viszonylagosan nagy veszteséget, ha eleve tudja, hogy a mezőgazdasági év folyamán nem kerül sor földjének beépítésére. Ha azonban már a mezőgazdasági év folyamán számít a beépítéssel, akkor földjének megművelésével nyilvánvalóan jelentékeny *kockázatot* vállal. Hiszen nem tudja, hogy földje vajjon szántóföld lesz-e még az aratás idején is. Ha a helyzet bizonytalan, akkor bölcsebben teszi, ha földjét be sem veti. Minél nagyobb tehát annak a lehetősége, hogy a főváros szántóföldi területei a mindenkori közeljövőben beépülhetnek, annál több földtulajdonos fog így gondolkozni. Annál nagyobb lesz tehát az ugaron hagyott fővárosi szántóföldek területe.

Most már azon sem lepődhetünk meg, hogy fővárosunk szántóföldi ugarainak kiterjedése évtizedünkben olyan *erős kilengéseket* mutat. Ha azt látjuk, hogy az ugarok kiterjedése egyik évről a másikra kétszeresére ugrik, utóbb pedig megint igen jelentékenyen csökken, — fenti mérlegeléseink alapján — mint közelfekvő okokra mindjárt a föld beépítési lehetőségeire fogunk gondolni. Hasonló kilengéseket vidéki ugarainknál korántsem látunk. A vidéki ugar területe évtizedünk folyamán ugyan többnyire állandóan fogyott. Ez a fogyás azonban szántóföldi művelésünk belterjességének emelkedéséhez mérten megközelítően szabályszerűen alakult. Vidéki ugarainknak kiterjedése egy évtized alatt mindössze körülbelül felére csökkent. Székesfővárosi ugaraink területe viszont 1931-ben 8-szor akkora volt, mint 1925-ben, hogy azután 1934-ig megint 1931-es színvonalának mintegy felére süllyedjen vissza.

B. Budapest ingatlanforgalma.

Magyarázatot kereső tekintetünk a kifejtett általános összefüggések alapján elsősorban a fővárosi *ingatlanpiac* élénksége felé fordul :[1])

9. Budapest ingatlanforgalma és építési engedélyei.

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ingatlanokra vonatkozó adás-vételek száma	1.597	2.355	2.544	2.599	1.770	2.158	2.990	2.869	2.003	1.389
Kiadott építési engedélyek száma	341	614	929	1.259	1.046	907	1.182	1.249	1.207	633

A tényleg előfordult ingatlanokra vonatkozó *adás-vételek* száma igen jól igazolja gondolatmenetünket. A huszas évek második felének közepétől 1928-ig egyre élénkebben alakult a fővárosi ingatlanok piaca. A következő két év a maga hitelfeszültségével ugyan jelentékeny visszaesést hozott. Aki azonban a gazdasági összefüggéseket nyilt szemmel nézte, az éppen az 1930 elején fokozatosan beköszöntő válság révén eleve tudhatta, hogy itt csakis átmeneti lanyhulásról lehetett szó. Tudták ezt nevezetesen fővárosi szántóföldjeink tulajdonosai is. Ezért mutatott a fővárosi ugarok növekedése fokozatos és egészen 1931-ig terjeszkedő, jelentékeny emelkedést. 1931 azután meghozta a fővárosi ingatlanok adás-vételi forgalmának ugrásszerű emelkedését. Ez volt az az év, amelyben a válságtól megszeppent tőke sietve menekült a fővárosi ingatlanokba. Kereken 3000 fővárosi ingatlan cserélt ebben az évben gazdát.

Ha ezt az adatot most egybevetjük a fővárosi ugarok területének ugyanakkor elért több mint 800-as jelzőszámával, igen szépen *egybehangzó magyarázatot* kapunk. A gyors ütemben pergő ingatlanforgalom idején természetes volt, hogy fővárosi szántóföldtulajdonosaink idegenkedtek a földjüknek bevetésével járó költségkockázat elvállalásától. Igaz ugyan, hogy a székesfővárosi szántóföldi ugarok kiterjedése abszolút számokban kifejezve 1930-ról 1931-re mindössze 50 hektárral növekedett. 50 hektárnak azonban fővárosunk aránylag csekély területén nagy súlya van. Hiszen itt a főváros területének több mint ½%-áról van szó.

1932 — legalább is javarészében — a *hanyatlás mélypontja* volt. A fővárosi ingatlanforgalom még akkor is nagy volt. Amint azonban az általános konjunkturális fellendülés első előszele 1933-ban és 1934-ben lengedezni kezdett, legott másfelé fordult a mozgó tőke is. A fővárosi ingatlanpiacot fokozatosan elhanyagolta, úgyhogy annak képe a harmincas évek közepére

[1]) Hasznos adatokat meríthetünk idevonatkozólag Statisztikai Tudósítónk (STUD) 1935. II. 9.-i számából.

vajmi sivárrá alakult. A fővárosi ingatlanokra vonatkozó adás-vételeink száma ekkor már a huszas évek közepének színvonala alá süllyedt. Csak következetes összefüggés, hogy a fővárosi szántóföldi ugarok is gyors ütemben zsugorodtak össze. Az időközben eszközölt igen jelentős beépítések ellenére is 1934-ben már megint csak alig árnyalatnyilag volt több fővárosi ugarunk, mint 1927-ben. Fővárosi szántóföldeink tulajdonosai a vesztett fejszének legalább a nyelét igyekeztek megmenteni. Ha már továbbra is viselniök kellett nagy kamatveszteségeiket és ha már továbbra sem tudták beépítésre értékesíteni földjeiket, legalább azt a viszonylag kevés nyereséget igyekeztek a maguk számára biztosítani, amellyel a szántóföldek bevetése kecsegtetett.

Vigyázzunk azonban, hogy következtetéseinket itt se hamarkodjuk el. Ügyelnünk kell nevezetesen arra, hogy az ingatlanok adás-vételi forgalma önmagában még távolról sem jelenti fővárosunk beépítetlen területeinek párhuzamos lendületű beépítését. Hiszen nyilvánvaló, hogy oly ingatlanok is sűrűn szerepelnek fővárosi adás-vételi statisztikánkban, amelyek régóta be vannak már építve és amelyeknek adás-vételével semmiféle új építkezés nem kapcsolatos. Még ha az ingatlan továbbadását közvetlenül építkezés is követi, számos eset adódik, amelyben csupán már régebben beépített területek átépítéséről vagy újraépítéséről van szó. Az eseteknek csupán *egy része* tehát az, amely korábban beépítetlen fővárosi ingatlanoknak adás-vételére vonatkozik és amelyben az adásvétel után legott a terület *beépítése* következik.

Hogy ebben a vonatkozásban mily messzemenő óvatosságra van szükség, az már akkor is kiderül, ha a kiadott építési engedélyek számának alakulására — 9. táblánk alapján — csak rövid pillantást vetünk. Általában azt mondhatjuk, hogy ez a sor is híven követi a mellette álló sornak, tehát az eladott ingatlanok számának alakulását. Vele *párhuzamosan* alakul. Amidőn tehát sűrű az ingatlanok adás-vétele, építési engedélyért is többen folyamodnak és ehhez képest a hatóságok is megfelelően több építési engedélyt adnak ki. Fontos azonban megfigyelnünk, hogy a két sor közötti párhuzam csupán tekintélyes *lag*, azaz időbeli késedelem közbeiktatásával áll fenn. A késedelem általános hosszát megállapítanunk itt kétségtelenül nehéz. Megközelítőleg mégis azt mondhatjuk, hogy hossza többnyire meghaladja az 1 esztendőt és hogy csak kevesebb esetben marad alatta.

Általánosításunk azonban itt is viszonylag szűk keretek között mozoghat, aminthogy minden más esetben szintén igen csínján kell bánnunk az ilyfajta lag-gel. Hossza ugyanis nemcsak a szóbanforgó tárgyi összefüggéseknek, hanem a mindenkori *gazdasági forgalom lendületének* is függvénye. A pénz mindenkori forgási sebessége különösen nagy súllyal esik itt latba. Ezt az előttünk lebegő esetből világosan látjuk. Lag-ünk a huszas évek második felének fellendülésében aránylag igen rövid. A pénz a jövedelmezőség akkori magas színvonalára való tekintettel mindenkinek kezén gyorsan fordult meg. Ahhoz, hogy az új tulajdonos valamely ingatlanvétel után mindjárt épít-

kezésre is elhatározza magát általában viszonylag csak rövid idő kellett. Hiszen pénzét nem volt célirányos hevertetnie. Ekkor még az ingatlanokra vonatkozó adás-vételek számát ugrásszerű növekedéseiben majdnem egyidejűleg kíséri nyomon a kiadott építkezési engedélyek számának hasonlóan ugrásszerű gyarapodása. Az 1928-ban bekövetkezett legnagyobb adás-vételi forgalommal a kiadott építési engedélyek terén is híven kapcsolatos a legmagasabb szám. Igaz, hogy az előző évhez mért emelkedés az építési engedélyek körül sokkalta nagyobb. Az is igaz továbbá, hogy a következő évben erősen megcsappant adás-vételt a kiadott építési engedélyek számának aránylag csak sokkal kisebb csökkenése kíséri nyomon. Ezeknek a különbségeknek oka kétségtelenül az előző éveknek tekintélyes adás-vételi lendülete. Más szóval az, hogy még az előző években vásárolt ingatlanokra adtak ki építési engedélyeket. A *lag* tehát itt is nyilvánvalóan megvolt már. Hossza azonban aránylag csak rövid volt. Egy esztendőnél inkább rövidebb, mint hosszabb.

A harmincas évek első felében *erősen megnyúlik* szóbanforgó késedelmünk. A fővárosi ingatlanok adás-vételi forgalma a fentebb kifejtett összefüggések alapján 1930-ban már újból erősen növekedni kezd. Az előző évi csökkenés tehetetlenségi nyomatéka azonban itt még erősen érezteti hatását, úgyhogy a kiadott építési engedélyek száma az előző évhez képest csökkenést mutat. 1931 a legnagyobb fővárosi ingatlanforgalom éve, amelyet azóta — a harmincas évek közepéig — megint fokozatos lemorzsolódás követ. Mégis azt látjuk, hogy kiadott építési engedélyeink száma csak fokozatosan tudott megint az emelkedés lendületébe jutni. 1931-ben ugyan már emelkedést mutat; színvonala azonban 1932-ben és 1933-ban még magasabb. Nevezetesen 1933-ban is magasabb az 1931-es számnál, noha a fővárosi ingatlanok adás-vételi forgalma ebben az évben már csaknem harmadrészével volt csekélyebb. Az a nyomaték tehát, amelyet az 1931-ben és 1932-ben vásárolt ingatlanok nagy száma a kiadott építési engedélyek növekedésére gyakorolt, még 1933-ban is erősen éreztette hatását. A következő év azután hirtelen hozta meg a túlságos telítés utáni visszahatást, azaz az új építési engedélyek iránti kérelmek rohamos csökkenését.

Ne legyünk azonban egyoldalúak, amidőn a lag idevágó konjunktúrális hatásait magyarázzuk. Túllőnénk a célon, ha azt állítanánk, hogy lag-ünknek a harmincas évek első felében mutatkozó megnyúlása egyedül az akkori gazdasági hanyatlással indokolandó. Téves lenne tehát azt mondanunk, hogy itt csupán azok a különböző hatások érvényesültek, amelyek a lag között egyrészt és a gazdasági fellendülés, valamint a gazdasági hanyatlás között másrészt általában fennállnak. Esetünknek ugyanis *különleges vonásai* is vannak. Oly különleges vonásai, amelyek tartalmának sajátos természetén múlnak. Ha a huszas évek második felének fellendülésében valaki ingatlant vásárolt, könnyen kapott pénzt is építkezésre. Az ingatlan megvétele egyéb-

ként is gyakrabban történt egyenesen építkezési céllal, mint a harmincas évek első felének hanyatlásában. Ekkor viszont erősen előtérbe nyomult az a megfontolás, amely minden áron ingatlanba igyekezett befektetni a mozgó tőkét. Építkezésre az új tulajdonos az ilyen vételek tekintélyes részében nem is gondolt. Gyakorta már azért sem gondolhatott, mert a hanyatlás éveinek hitelviszonyai között építkezési hitelt is csak nagy nehézségek árán kaphatott volna. Ne kövessük el tehát azt a hibát, hogy a fellendülés évtödében bekövetkezett ingatlanvételeket ugyanolyan természetű összefüggésbe hozzuk az építkezésekkel, mint a hanyatlás évtödének ingatlanforgalmát. Ezt a *különbséget* egyébként jól igazolja az a körülmény is, hogy 1928-ban a fővárosban több építési engedélyt adtak ki, mint 1931-ben vagy 1932-ben. Pedig ebben az utóbbi két évben sokkalta több fővárosi ingatlan cserélt gazdát, mint 1928-ban. Az építkezési engedélyek és a velük kapcsolatos építkezések összefüggéseire egyébként alább mindjárt ki fogunk még térni.

Most közbevetőleg még csak fővárosi ingatlanforgalmunk ütemét világítsuk meg további szempontból: az *eladott ingatlanok vételárának* szempontjából. Ezt a Statisztikai Tudósító 1935. évi február hó 14-i száma alapján mutathatjuk be szemléltető módon:

10. Az eladott fővárosi ingatlanok vételára.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Összes vételár:										
1.000 pengőben	43.850	55.660	94.080	103.528	75.389	77.943	100.684	92.157	46.668	70.520
jelzőszámokban	100	127	215	236	172	178	232	210	106	161
Egy-egy ingatlan átlagos ára										
pengőben	27.460	23.634	36.981	39.830	42.593	36.116	33.670	32.120	23.300	50.700
jelzőszámokban	100	86	135	145	155	132	126	117	85	185

Legyünk azonban eleve tudatában annak, hogy ezek a statisztikai sorok a bennünket itt érdeklő összefüggésekről csak *igen vázlatos* képet nyujthatnak. Elsősorban azért, mert a fővárosi ingatlanok vételárait összegezve tüntetik fel; pedig bennünket az érdekelne, hogy az egyes ingatlanárak miképen alakultak. Ezt statisztikailag megvilágítanunk nyilvánvalóan igen nehéz lenne. Hiszen az ingatlan a legjobb példája az *egyénileg különböző* árucikknek. Fővárosunk területén nincs két oly ingatlan, amelynek az értékelés síkján egyenlő tulajdonságai lennének és amelynek ára ennek alapján egyenlően változna. Ingatlanok átlagos áráról általában, tehát fővárosunkra vonatkozólag is, csak messzemenő óvatossággal szólhatunk. Nyomatékkal kell gondolnunk nevezetesen arra, hogy a fővárosi ingatlanokért egy évben kifizetett összes vételár változásából korántsem vonható le egyoldalú következtetés az érintett egyes ingatlanok árára vonatkozólag. Hiszen az egyes években forgalmazott ingatlanok száma, kiterjedése és minősége nagyon is különböző lehet. Következtetéseinknek ezt az ingatag alapját táblánk második rovatának segítségével is csak részben szilárdíthatjuk meg. Akkor

ugyanis, amidőn egy-egy ingatlan átlagos áráról szólunk, még mindig nem mondtuk meg, hogy adataink milyen kiterjedésű és milyen minőségű ingatlanokra vonatkoznak. Következtetéseinknek ezekből a forrásokból adódó hézagaira tehát jól ügyeljünk, amidőn mégis tanulságot igyekszünk leszűrni a szóbanforgó számok alakulásából. Ilynemű tanulságok leszűrésére azonban főleg az bátoríthat fel bennünket, hogy számsoraink jó párhuzamot mutatnak egyrészt a fővárosi ingatlanforgalom alakulásával, másrészt pedig a gazdasági fellendülés és hanyatlás jellegzetes tüneteivel.

Nézzük először az *összes vételár* hullámzásait. Sorunk itt két tetőpontot mutat. Az elsőt, amely valamivel magasabb, 1928-ban, a másodikat pedig, amely valamivel alacsonyabb, 1931-ben. Ha egyedül az ingatlanforgalom lendületével való összehasonlításból indulunk ki, a két csúcspont közötti viszonyt bizonyos meglepetéssel kell néznünk. Hiszen 1931-ben jóval több ingatlan cserélt gazdát a fővárosban, mint 1928-ban. Azt várhatnók tehát, hogy a fővárosi ingatlanokért kifizetett összes vételár is 1931-ben megfelelően nagyobb legyen, mint 1928-ban. Ha azonban csak egy pillantást vetünk a következő sorra, látszólagos ellentmondásunk legott kiküszöbölődik. A huszas évek második felének fellendülése 1928-ban tetőpontja felé közeledik. Az ingatlanárak Budapesten is magasan álltak. Akkor aránylag kevesebb ingatlanért is magasabb árat lehetett elérni, mint a harmincas évek első felének hanyatlásában. 1931 pedig már ennek a hanyatlásnak idejébe esik, amidőn a fővárosi ingatlanárak is erősen esni kezdtek. Így magyarázható azután az is, hogy 1933-ban a fővárosi ingatlanokból már csak jóval kevesebb mint félannyi vételár folyt be, mint 1931-ben, noha a forgalmazott ingatlanok száma ugyanezen idő alatt csak nem is egészen $^1/_3$-ával süllyedt. A harmincas évek közepe felé újból beköszönő fellendülés itt is erősen éreztette hatását. A fővárosi ingatlanárak erősen feljebb húzódtak megint, amit világosan tükröztet vissza az 1934-ben befolyt újból erősen emelkedő összes vételár.

Egy-egy ingatlan *átlagos árának* hullámzásából elégedjünk meg annak megállapításával, hogy a válságos árhanyatlás itt 1933-ban érte el mélypontját. A fővárosi ingatlanárak emelkedése viszont a huszas években 1929-ben volt csúcspontján, noha ebben az évben már ellanyhult az ingatlanforgalom. Azért lanyhult el, mert a tőke a fellendülés tetőpontján — amint fentebb már hangsúlyoztuk — más befektetési alkalmak felé áramlott.

Óvakodjunk attól, hogy túlságos következtetési igyekezettel két további — felületesen kézenfekvő — irányba kalandozzunk el. Számsoraink alakulása sem annak feltételezésére nem nyujt alapot, hogy a fővárosi ingatlanárak 1933-ban az 1929. évi színvonaluknak csaknem felére süllyedtek, sem pedig olyféle állításra, hogy 1934-ben azután hirtelen megint több mint duplájára ugrottak fel. A valóság ugyanis az, hogy a válság mélypontján inkább kisebb és gyengébb minőségű ingatlanok cseréltek gazdát. Jelentékeny számmal voltak közöttük különösen oly ingatlanok, amelyekben jövőbetekintő és

óvatos kisemberek kerestek csekély tőkéik számára menedéket. 1934-ben viszont, az újból kezdődő fellendülés bizakodó hangulatában nagyobb értékű fővárosi ingatlanok is eladásra kerültek. Nagyobb vállalatok is bevágták már fejszéjüket új építkezésekbe. Most tehát oly értékesebb ingatlanok kerültek megint piacra, mint a huszas évek vége felé: nevezetesen mint 1928-ban és 1929-ben. A szóbanforgó évek összehasonlításában ilyképpen nagy nyomatékkal érvényesül az a *különbség*, amelyet a tekintetbejövő fővárosi ingatlanok *kiterjedésére* és *minőségére* vonatkozólag az imént már hangsúlyozottan domborítottunk ki.

Fővárosi ingatlanaink forgalmának változásait további összefüggésekkel is még jól megvilágíthatnánk. Az ingatlanfedezettel kibocsátott hitelintézeti *záloglevelek* mennyisége és az ingatlanforgalom között kétségtelenül bizonyos párhuzam vonható. Amikor az ingatlanforgalom jól pereg, akkor a hitelintézetek is szívesen fordulnak ehhez az üzletághoz. Összefüggésünk fordítva is jól megáll. Tudjuk, hogy hazai hitelintézeteink záloglevélkibocsátása a huszas évek második felében lendült fel egyre magasabbra. Jól vág egybe az is, hogy az utolsó nagyobb tömegű ilyen kibocsátás 1931-ben történt, amikor még csaknem 3 millió dollár értékben helyezték el hitelintézeteink újabb zálogleveleiket. Ez az összeg a következő évben körülbelül tizedrészére zsugorodott. Azt is tudjuk viszont, hogy egész évtizedünkben 1931-ben volt a fővárosi ingatlanforgalom csúcspontja.

Hogy ennek a címnek gondolatmenetét mármost lezárjuk, forduljunk közvetlenül az újonnan *beépített fővárosi területek* változó nagyságának szemléletéhez:

11. Az évenkint ujonnan beépített terület Budapesten.

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	A) *Négyzetméterekben.*									
Beltelek ...	39.648	44.359	115.026	131.227	127.318	95.809	88.301	71.350	56.971	52.052
Kültelek ...	68.010	121.424	123.899	232.783	199.037	168.645	159.712	175.457	209.909	124.927
Összesen ...	**107.658**	**165.783**	**238.925**	**364.010**	**326.355**	**264.454**	**248.013**	**246.807**	**266.883**	**176.979**
	B) *Jelzőszámokban.*									
Beltelek....	100	112	290	331	321	242	223	180	144	131
Kültelek ...	100	178	182	342	293	248	235	258	309	184
Összesen ...	**100**	**154**	**222**	**338**	**303**	**246**	**230**	**229**	**248**	**164**
	C) *Százalékokban.*									
Beltelek ...	36·83	26·76	48·14	36·05	39·01	36.23	35.60	28·91	21·35	29·41
Kültelek ...	63·17	73·24	51·86	63.95	60·99	63.77	64·40	71·09	78·65	70·59
Összesen ...	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Itt már előre is feltehetjük, hogy további *lag*-gel lesz dolgunk. Az első és fentebb fejtegetett lag az ingatlan vétele és a vele kapcsolatos építkezési engedély kibocsátása között adódott. Most pedig azt a lag-et kell mérlegel-

nünk, amely az építési engedély kibocsátása és a fővárosi területek újonnan való beépítése között szükségszerűen szokott fennállni. A két sor közötti eltérés nyilvánvalóan nemcsak időbeli, hanem egyúttal tárgybeli is. Hiszen nem minden építkezési engedély vonatkozik újonnan beépítendő területekre. Tekintsünk azonban el ettől a tárgybeli eltéréstől és irányítsuk figyelmünket csupán az *időbeli* késedelemre. A késedelmet legott meg is találjuk. A területek tényleges beépítése a huszas évek második felének folyamán csak lassan jön lendületbe. Aránylag alacsonyan áll nevezetesen még 1927-ben is, noha a kiadott építkezési engedélyek száma akkor már magas színvonalat mutat. 1928 a területek beépítése vonatkozásában csúcspontot jelez. A következő évben bekövetkezett hanyatlás azonban itt határozottan kisebb, mint a kiadott építkezési engedélyek számánál. Általában itt is azt mondhatjuk, hogy második számú lag-ünk a huszas évek második felének fellendülésében szintén jóval rövidebb, mint a harmincas évek első felének hanyatlásában. Ez világosan bizonyítható is. A kiadott építési engedélyeknek 1931-ben és 1932-ben tapasztalt nagy száma csak 1933-ban vezetett az újonnan beépített terület erősebb növekedéséhez. Pedig ebben az évben már megint jóval kevesebb építési engedélyt adtak ki, és az ingatlanforgalom még sokkal inkább csökkent. 1934 azután a beépített terület nagyságában is meghozta a maga erős visszaesését. Ez a visszaesés azonban korántsem oly nagy, mint a kiadott építési engedélyek számának ugyanabban az évben való hanyatlása. A lag mint tehetetlenségi nyomaték tehát még akkor is éreztette hatását.

Szempontunkból érdekes megfigyelnünk, hogy a beépített *beltelki* és *kültelki* területek egymásközti aránya miképpen alakult. A fellendülés évtödében, amikor építkezési célokra olcsóbb és több pénz állt rendelkezésre, viszonylag jóval több volt a drága beltelki építkezés. Ezt különösen jól a fellendülés első nagyobb lökésénél, azaz 1927-re vonatkozólag figyelhetjük meg. Hasonlóan alakult egyébként még az 1928.-i és az 1929.-i fővárosi építkezések megoszlása is. Amint viszont beköszöntött a harmincas évek első felének gazdasági hanyatlása, az olcsóbb kültelki építkezések aránya egyszeriben erősen emelkedni kezdett. Ez megfelel annak az állításunknak, amelyet az imént kisembereknek ugyanebben az időben való építkezésére vonatkozólag tettünk. Így pl. 1933-ban a főváros beltelkein újonnan csak alig ¼-ével nagyobb terület épült be, mint kültelkein. 1927-ben pedig a beltelki építkezések kiterjedése még majdnem kétszerte akkora volt, mint a kültelkieké. 1934 a maga újból kezdődő lassú fellendülésével szemmelláthatólag megint a beltelki építkezések nagyobb hangsúlyozása felé terelt bennünket.

A szóbanforgó arány különösen a fővárosi szántóföldek *ugarainak* változó kiterjedésére vet megint jó világot. A huszas évek második felében, amikor aránylag még több volt a beltelki építkezés, a főváros kültelkén meghúzódó szántóföldeken is egyre nőtt az ugaron maradt terület. Itt oly

területekről van szó, amelyek ugyan beépítésre vártak, amelyeken azonban tényleg nem építkeztek. 1931 után viszont, amidőn jobban előtérbe jutott a kültelki építkezés, fővárosunk szántóföldi ugarai is gyors zsugorodást mutatnak. Idevágó következtetésünk nem egészen egyenes vonalú, mert az ingatlanforgalom felé való következtetés másik iránya valamelyest kétségtelenül zavarja. Mellékesen magyarázó szempontként azonban mégis indokoltan hívhatjuk segítségül.

2. Földművelés.

Budapest termelésében a földművelés, amint azt részben már az eddig bemutatott összefüggések alapján is láthatjuk, vajmi szerény szerepet játszik. Eddig ugyan még csak a főváros szántóföldi területeinek jelentőségéről szóltunk. Nyilvánvaló azonban, hogy Budapest területén a *kert-* és az *erdőgazdasági termelés* sem juthat nagyobb súlyra. A kerteknek és az erdőknek fővárosunkban köztudomásulag egészen más elsőrendű céljaik vannak, mint vidéken. Első helyen közegészségi célokat és a város külső alakjának szépítését szolgálják. Termékeiknek piaci értékesítése csak mellékesen jöhet tekintetbe. Ez főleg fővárosi ligeteinkre, erdeinkre és parkjainkra vonatkozik. Aránylag csak igen kicsiny kiterjedésben akadnak a főváros külterületén oly kertek is, amelyeket általános szóhasználatunkban kertgazdaságoknak, azaz a piacra való termelésre szánt kerteknek mondhatunk. Ezek termelésének értéke is elenyészően csekély a vidék kertgazdaságaihoz mérten. Az arány ugyan nagyon megváltozna, ha tekintetünket Nagy-Budapest, vagy Budapest közvetlen környékére irányítanók. Itt ugyanis már sokkal fontosabb kertgazdaságokkal találkozhatunk. Vizsgálódásaink tárgya azonban továbbra is következetesen csak a szó szorosabb értelmében vett Budapest területe marad.

Nézzük most először egész *mezőgazdasági termelésünk* értékének megoszlását:

12. Egész mezőgazdasági termelésünk értéke.

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	Ezer pengőben.								
Budapest	1.887	2.092	1.834	2.129	1.069	1.006	1.236	850	933
Vidék	1,786.656	2,077.803	2,480.390	1,658.221	1,195.384	1,041.713	1,017.467	743.366	1,051.799
Magyarország összesen	1,788.543	2,079.895	2,482.224	1,660.350	1,196.453	1,042.719	1,018.703	744.216	1,052.732
	Jelzőszámokban.								
Budapest	100	111	97	113	57	53	65	45	49
Vidék	100	116	139	93	67	58	57	42	59
Magyarország összesen	100	116	139	93	67	58	57	41	59
	Százalékokban.								
Budapest	0·10	0·10	0·07	0·13	0·09	0·10	0·12	0·11	0·09
Vidék	99·90	99·90	99·93	99·87	99·91	99·90	99·88	99·89	99·91
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·0	100·00	100·00	100·00	100·00

Hogy a főváros területén előállított mintegy 1—2 millió pengő értékű mezőgazdasági termék viszonylagosan *mily keveset* jelent, azt jól láthatjuk, ha ezt a számot akár fővárosi ipari termelésünk értékadataival, akár pedig fővárosi ingatlanaink értékével hasonlítjuk össze. Hiszen a főváros belterületén számos ingatlan akad, amelynek értéke egymagában sokkal magasabb fővárosunk egész mezőgazdasági termelésének egyévi értékénél. Az idevágó összefüggések mérlegelésénél épen ezért aránylag rövidek lehetünk.

Jól használható szempontokat kapunk, ha a mezőgazdasági termelés értékének megoszlását a fővárosi és a vidéki *ugarok* kiterjedésének alakulásával vetjük egybe. Az egybevetés 1925-re vonatkozólag nem ejthető meg, mert ezévi idevágó adatokat Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala nem dolgozott ki. A következő évek folyamán azonban általában azon összefüggés érvényesül, hogy minél nagyobb arányban növekednek a főváros területén az ugaron hagyott szántóföldek, annál inkább esik vissza fővárosunknak amúgy is csekély mezőgazdasági termelése a vidéki termeléssel szemben. 1932-ben, amidőn megint csökkenni kezd fővárosi ugaraink kiterjedése, a fővárosi mezőgazdasági termelés értéke is viszonylagos növekedést mutat.

Időközben természetesen másirányú összefüggések is érvényesülnek, amelyeknek tartalma részben ellentétes hatású. Részben le is rontják első következtetésünket. Különösen az 1928—1929. évekre vonatkozólag alakul a helyzet ilyképpen. 1928-ban a *mezőgazdasági áraknak* viszonylag még kedvező állása és az általános *fellendülés* nyomása erős lökést adott vidéki mezőgazdaságunk belterjességének. A vidéki ugarok kiterjedése ekkor mutatta évtizedünk első jelentékeny csökkenését. Innen van az a kedvező arány, amely a vidéki mezőgazdasági termelés értékének javára mutatkozik. 1929-ben viszont több oly szántóföldi főterményünk, amelyet majdnem kizárólag csak a vidék termel, már erős árhanyatlást mutatott. A főváros területén valamelyest szerepet játszó kertgazdasági terményeknek ekkor még meglehetősen jó áruk volt. Főleg ezzel magyarázható, hogy ebben az évben a fővárosnak idevágó részesedése oly kedvező képet mutathatott.

Jelen gondolatmenetünkben azoknak az összefüggéseknek bővebb fejtegetésébe sem szükséges bocsátkoznunk, amelyek az ország egészére vonatkozólag mutatják mezőgazdasági termelésünk értékének erős zuhanását. Hiszen annak a különbségnek, amely a huszas évek második felének fellendülése és a harmincas évek első felének gazdasági hanyatlása között oly erősen domborodik ki, egyik legfőbb oka éppen a mezőgazdasági termékek *árának* aránytalanul nagy *zuhanása*. Későbbi összefüggésben még méltatni fogjuk ennek az árzuhanásnak különböző gazdasági és társadalompolitikai hatásait. Itt meg kell elégednünk annak hangsúlyozásával, hogy Budapest sorsa ezen a síkon erősen a vidékéhez hasonlóan alakult. Általában tehát fővárosunk mezőgazdasági termelése sem tudott jobban védekezni az

árkatasztrófával szemben, mint a vidék. Kétségtelen viszont, hogy fővárosunk ezt a katasztrófát távolról sem érezhette meg annyira, mint a vidék, amely viszonylag sokkalta inkább támaszkodik mezőgazdasági termelésére. A mezőgazdasági *árollónak* fővárosunk, amint még alább is látni fogjuk, éppen ellenkezőleg, jelentékeny közvetlen hasznát látta. A hangsúly itt a »közvetlen« szón van.

Nem szükséges hosszadalmasabban időznünk fővárosi *szántóföldi terményeinknek* egyes termékek szerinti megoszlásánál sem. (Lásd a 13. számú táblázatot.)

Amidőn azt vizsgáljuk, hogy fővárosunk szántóföldi művelése milyen tényezők egybehatása alapján oszlik meg ilyképen az egyes termelési ágak szerint, leginkább *négy szempontra* kell ügyelnünk. Először a talajösszetételi és az éghajlati szempontra, azután a fogyasztópiac közelségének hatásaira, harmadszor itt is megint a beépítés állandó lehetőségére és negyedszer végül fővárosi mezőgazdasági birtokviszonyainkra.

Éghajlati szempontból fővárosunk területén a csonkamagyarországi termelés lehetőségeinek többféle változata találkozik össze. A pesti oldalon lévő kültelkek az Alföld éghajlatával rendelkeznek, míg a budai oldal fővárosi kültelkei már inkább északi hegyes-dombos vidékünk éghajlatától függnek. Hasonlóképpen alakulnak a talajösszetételi tényezők is. A pesti oldalon és a budai oldal dunamenti részein az Alföld televényes földjét találjuk, míg a budai dombvidék javarészén inkább erdőtalaj váltakozik köves és sziklás részekkel. Elvben tehát azt mondhatjuk, hogy ami kevés földművelésre szánt terület még megmaradt fővárosunkban, az sokféle változatban Csonka-Magyarország majdnem valamennyi termékének előállítására alkalmas. Ha mégis azt látjuk, hogy Budapest szerény földművelése csupán egynéhány termék termelésére összpontosítja figyelmét, ennek nyilvánvalóan egyéb okainak kell lennie.

Ezen okok között előkelő helyen állnak azok a megfontolások, amelyeket már fenti összefüggésben a Thünen-féle körök kapcsán érintettünk. A *fogyasztópiac közvetlen közelsége*, azaz többnyire csupán egynéhány száz, vagy legfeljebb egynéhány ezer méterre való fekvése erősen befolyásolja fővárosunk földművelési termékeinek kiválasztását. Itt különösen két szempont emelkedik ki : az egyik bizonyos friss főzelékek termelése, a másik pedig egyes takarmányszükségletek fedezése. A zöldfőzelékek között ugyanis több olyan van, amely a hosszabb szállítást még a mai fejlett közlekedési technika mellett is csak nehezen bírja el. Termelőhelyükhöz minél közelebb adhatók el ezek a fajták, annál nagyobb fogyasztási és ennek következtében piaci értékük is van.

Alább látni fogjuk, hogy fővárosunkban az állattenyésztésnek is van még némi jogosultsága. Nyilvánvaló, hogy ha egyes nagyobb térfogatú vagy súlyú, de olcsóbb *takarmányfajtákat* ennek az állattenyésztésnek közelé-

13. Fontosabb szántóföldi termékeink.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	Ezer métermázsában									
Búza:										
Budapest	3·98	4·85	4·17	5·38	7·11	3·79	3·47	5·46	4·35	3·24
Vidék	19.503·02	20.382·15	20.933·83	26.995·62	20.400·89	22.949·21	19.741·53	17.538·54	26.219·65	17.638·76
Magyarország összesen.....	**19.507·00**	**20.387·00**	**20.938·00**	**27.001·00**	**20.408·00**	**22.953·00**	**19.745·00**	**17.544·00**	**26.224·00**	**17.642·00**
Rozs:										
Budapest	6·22	6·59	3·25	4·58	6·93	4·48	3·35	5·20	4·01	3·27
Vidék	8.255·78	7.973·41	5.677·75	8.272·42	7.975·07	7.210·52	5.501·65	7.691·80	9.560·99	6.189·73
Magyarország összesen.....	**8.262·00**	**7.980·00**	**5.681·00**	**8.277·00**	**7.982·00**	**7.215·00**	**5.505·00**	**7.697·00**	**9.565·00**	**6.193·00**
Árpa:										
Budapest	5·86	5·54	4·66	6·47	7·27	4·48	3·52	9·13	5·09	4·44
Vidék	5.531·14	5.548·46	5.151·34	6.671·53	6.818·73	6.005·52	4.757·48	7.181·87	8.409·91	5.434·56
Magyarország összesen.....	**5.537·00**	**5.554·00**	**5.156·00**	**6.678·00**	**6.826·00**	**6.010·00**	**4·761·00**	**7.191·00**	**8.415·00**	**5.439·00**
Zab:										
Budapest	2·09	1·51	2·29	2·16	2·32	1·87	1·55	2·74	1·96	1·66
Vidék	3.703·91	3.598·49	3.264·71	3.993·84	4.104·68	2.610·13	1.938·45	3.155·26	3.574·04	2.591·34
Magyarország összesen.....	**3.706·00**	**3.600·00**	**3.267·00**	**3.996·00**	**4.107·00**	**2.612·00**	**1.940·00**	**3.158·00**	**3.576·00**	**2.593·00**
Borsó:										
Budapest	1.46	0·97	0·70	0·35	0·73	1·24	1·89	3·72	2·93	2·94
Vidék	86·54	92·03	93·30	115·65	159·27	218·76	167·11	259·28	356·07	302·06
Magyarország összesen.....	**88·00**	**93·00**	**94·00**	**116·00**	**160·00**	**220·00**	**169·00**	**263·00**	**359·00**	**305·00**
Bab:										
Budapest	0·16	0·09	0·08	0·06	0·12	0·04	0·03	0·14	0·06	0·03
Vidék	62·84	50·91	33·92	18·94	35·88	46·96	41·97	56·86	52·94	47·97
Magyarország összesen.....	**63·00**	**51·00**	**34·00**	**19·00**	**36·00**	**47·00**	**42·00**	**57·00**	**53·00**	**48·00**
Burgonya:										
Budapest	33.94	30·26	29·31	16·04	22·98	14·73	10·28	19·08	18·63	16·17
Vidék	23.061·06	18.715·74	20.569·69	14.688·96	21.660·02	18.399·27	14.464·72	15.555·92	18.538·37	21.170·83
Magyarország összesen.....	**23.095·00**	**18.746·00**	**20.599·00**	**14.705·00**	**21.683·00**	**18.414·00**	**14.475·00**	**15.575·00**	**18.557·00**	**21.187·00**
Fejeskáposzta:										
Budapest	15·87	9·94	12·36	9·90	17·64	4·18	3·96	4·86	10·73	7·47
Vidék	984·13	730·06	1.030·64	868·10	953·36	788·82	764·04	991·14	804·27	805·53
Magyarország összesen.....	**1.000·00**	**740·00**	**1.043·00**	**878·00**	**971·00**	**793·00**	**768·00**	**996·00**	**815·00**	**813·00**
Cukorrépa:										
Budapest	0·30	—	0·90	—	—	0·06	—	—	—	0·11
Vidék	15.273·70	14.446	14.553·10	14.378	16.070	14.609·94	9.662	8.490	9.443	9.221·89
Magyarország összesen.....	**15.274·00**	**14.446**	**14.554·00**	**14.378**	**16.070**	**14.610·00**	**9.662**	**8.490**	**9.443**	**9.222·00**
Takarmányrépa:										
Budapest	17·10	17·02	17·67	15·69	14·80	11·82	18·91	19·95	16·45	18·51
Vidék	25.830·90	24.303·98	25.368·33	21.532·31	23.008·20	22.008·18	20.604·09	26.863·05	29.323·55	29.726·49
Magyarország összesen.....	**25.848·00**	**24.321·00**	**25.386·00**	**21.548·00**	**23.023·00**	**22.020·00**	**20.623·00**	**26.883·00**	**29.340·00**	**29.745·00**
Csalamádé:										
Budapest	4·96	7·29	9·62	6·22	6·42	5·50	7·47	16·06	9·22	15·13
Vidék.....	20.672·04	23.632·71	20.030·38	13.997·78	14.419·58	13.602·50	13.898·53	18.176·94	18.375·78	17.854·87
Magyarország összesen.....	**20.677·00**	**23.640·00**	**20.040·00**	**14.004·00**	**14.426·00**	**13.608·00**	**13.906·00**	**18.193·00**	**18.385·00**	**17.870·00**

13. Fontosabb szántóföldi termékeink. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	Jelzőszámokban.									
Búza:										
Budapest	100	122	105	135	179	95	87	137	109	81
Vidék	100	104	107	138	105	118	100	90	134	90
Magyarország összesen	**100**	**104**	**107**	**138**	**105**	**118**	**101**	**90**	**134**	**90**
Rozs:										
Budapest	100	106	52	74	111	72	54	83	64	52
Vidék	100	96	69	100	97	87	67	93	116	75
Magyarország összesen	**100**	**96**	**69**	**100**	**97**	**87**	**67**	**93**	**116**	**75**
Árpa:										
Budapest	100	94	79	110	124	76	60	156	87	76
Vidék	100	100	93	121	123	108	86	130	152	98
Magyarország összesen	**100**	**100**	**93**	**121**	**123**	**108**	**86**	**130**	**152**	**98**
Zab:										
Budapest	100	72	109	103	111	89	74	132	93	79
Vidék	100	97	88	108	111	70	52	85	96	70
Magyarország összesen	**100**	**97**	**88**	**108**	**111**	**70**	**52**	**85**	**96**	**70**
Borsó:										
Budapest	100	66	4 8	24	50	85	129	255	201	201
Vidék	100	106	108	134	184	253	193	300	411	349
Magyarország összesen	**100**	**106**	**107**	**132**	**182**	**250**	**192**	**299**	**408**	**347**
Bab:										
Budapest	100	56	50	37	75	25	19	87	37	19
Vidék	100	81	54	30	57	75	67	90	84	76
Magyarország összesen	**100**	**81**	**54**	**30**	**57**	**75**	**67**	**90**	**84**	**76**
Burgonya:										
Budapest	100	89	86	47	68	43	30	56	55	48
Vidék	100	81	89	64	94	80	63	67	80	92
Magyarország összesen	**100**	**81**	**89**	**64**	**94**	**80**	**63**	**67**	**80**	**92**
Fejeskáposzta:										
Budapest	100	63	78	62	111	26	25	31	68	47
Vidék	100	74	105	88	97	80	78	101	82	82
Magyarország összesen	**100**	**74**	**104**	**88**	**97**	**79**	**77**	**100**	**81**	**81**
Cukorrépa:										
Budapest	100	—	300	—	—	20	—	—	—	37
Vidék	100	94	95	94	105	96	63	55	62	60
Magyarország összesen	**100**	**94**	**95**	**94**	**105**	**96**	**63**	**55**	**62**	**60**
Takarmányrépa:										
Budapest	100	99	103	92	86	69	110	117	96	108
Vidék	100	94	98	83	89	85	80	104	113	115
Magyarország összesen	**100**	**94**	**98**	**83**	**89**	**85**	**80**	**104**	**113**	**115**
Csalamádé:										
Budapest	100	147	194	125	129	111	151	324	186	305
Vidék	100	114	97	68	70	66	67	87	88	86
Magyarország összesen	**100**	**114**	**97**	**68**	**70**	**65**	**67**	**88**	**89**	**86**

13. Fontosabb szántóföldi termékeink. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	Százalékokban.									
Búza:										
Budapest	0·02	0·02	0·02	0·02	0·03	0·02	0·02	0·03	0·02	0·02
Vidék	99·98	99·98	99·98	99·98	99·97	99·98	99·98	99·97	99·98	99·98
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Rozs:										
Budapest	0·08	0·08	0·06	0·05	0·09	0·06	0·06	0·07	0·04	0·03
Vidék	99·92	99·92	99·94	99·95	99·91	99·94	99·94	99·93	99·96	99·97
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Árpa:										
Budapest	0·11	0·10	0·09	0·10	0·11	0·08	0·07	0·13	0·06	0·08
Vidék	99·89	99·90	99·91	99·90	99·89	99·92	99·93	99·87	99·94	99·92
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Zab:										
Budapest	0·05	0·04	0·07	0·05	0·06	0·07	0·08	0·09	0·05	0·06
Vidék	99·95	99·96	99·93	99 ·95	99·94	99·93	99·92	99·91	99·95	99·94
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Borsó:										
Budapest	1·66	1·04	0·75	0·30	0·46	0·56	1·11	1·41	0·82	0·96
Vidék	98·34	98·96	99·25	99 ·70	99·54	99·44	98·89	98·59	99·18	99·04
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Bab:										
Budapest	0·25	0·18	0·24	0·32	0·33	0·09	0·07	0·25	0·11	0·06
Vidék	99·75	99·82	99·76	99·68	99·67	99·91	99·93	99·75	99·89	99·94
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Burgonya:										
Budapest	0·15	0·16	0·14	0·11	0·11	0·08	0·07	0·12	0·10	0·08
Vidék	99·85	99·84	99·86	99·89	99·89	99·92	99·93	99·88	99·90	99·92
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Fejeskáposzta:										
Budapest	1·59	1·34	1·18	1·13	1·82	0·53	0·52	0·49	1·32	0·92
Vidék	98·41	98·66	98·82	98·87	98·18	99·47	99·48	99·51	98·68	99·08
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Cukorrépa:										
Budapest	0·00	0·00	0·01	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00
Vidék	100·00	100·00	99·99	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Takarmányrépa:										
Budapest	0·07	0·07	0·07	0·07	0·06	0·05	0·09	0·07	0·06	0·06
Vidék	99·93	99·93	99·93	99·93	99·94	99·95	99·91	99·93	99·94	99·94
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Csalamádé:										
Budapest	0·02	0·03	0·05	0·04	0·04	0·04	0·05	0·09	0·05	0·08
Vidék	99·98	99·97	99·95	99·96	99·96	99·96	99·95	99·91	99·95	99·92
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

ben tudunk termelni, viszonylag előnyös helyzetre teszünk szert. Ne feledjük azonban, hogy ezeket a szempontjainkat szintén lerontja a főzelékfajták és a takarmányok termelésére szánt területeknek igen nagy forgalmi értéke. Az a kamatveszteség, amely ennek a forgalmi értéknek függvénye, sokkalta súlyosabb hátránynak bizonyul, mint az imént említett távolsági viszonyokban rejlő előnyök. További, szilárdabb talajt nyujtó érveket kell tehát keresnünk.

Ilyfajta érvhez jutunk, ha a földművelésre szánt fővárosi területek *beépítési lehetőségeire* gondolunk. Már fentebb is mondtuk, hogy oly mezőgazdasági termelési ágakból, amelyek költségesebb és hosszabb időre tekintő befektetéseket követelnek meg, ezeken a területeken szó sem lehet. Eleve ki vannak tehát kapcsolva mindazon mezőgazdasági termelési ágak, amelyek csak ily befektetések segítségével állhatják meg helyüket a piaci versenyben. A fővárosi mezőgazda többnyire egyetlen évre, vagy a lehetőségekhez képest csupán egynéhány hónapra tekint előre. Nála javarészt csupán ennek az egészen rövid időnek minél jobb kihasználásáról van szó, nem pedig arról, hogy földjét kitartó és következetes talajjavítással, valamint egyéb befektetésekkel tökéletesítse. Talajjavításra legfeljebb oly értelemben szánja rá magát, hogy földjét alkalmasabbá teszi a beépítésre. Mindenképen arra törekedik, hogy termésének betakarításával teljesen szabad keze legyen földje eladására. Költségszámítását igen megzavarná, ha telkén költségesebb mezőgazdasági befektetéseket is mérlegelnie kellene.

Hasonlóan nagy súllyal befolyásolja fővárosi mezőgazdasági termékeink megoszlását az a tény, hogy itt mindenképen a *törpebirtok* áll előtérben. Hiszen nyilvánvaló, hogy fővárosunk területén még mezőgazdasági kisbirtokról is csak a legritkább esetben szólhatunk. Ha a kisbirtok alsó határát 5 katasztrális holdban szabjuk meg, csak igen szélső esetekben találunk fővárosunk kültelkein ennél nagyobb oly birtoktesteket, amelyeken tervszerű mezőgazdasági termelés folyik. Annál kevésbbé beszélhetünk fővárosi közép- és nagybirtokról. Ilyképen már eleve is láthatjuk, hogy fővárosi földművelésünkben csak azok a termelési ágak lendülhetnek fel, amelyekben a törpebirtok aránylag jól tud érvényesülni. Igen fonák dolog lenne tehát, ha ennek a szempontnak figyelmen kívül hagyásával fővárosunk területén erdőgazdaságot, juhtenyésztést vagy pedig a modern istállógazdaság fejlett színvonalán álló tehenészetet keresnénk. Ellenkezőleg: minél apróbb terület alkalmas a földművelés valamilyen ágára, elvben annál inkább várhatjuk, hogy fővárosunk kültelkein vele találkozni fogunk.

Általános megfontolásaink síkján most még egy egészen triviális, azaz az összefüggések kirívó felületén mutatkozó szempontra is figyelnünk kell. A főváros lakosságának alsóbb osztályaiban számos bizonytalan foglalkozású egyént találunk. Hozzájuk járulnak még a főváros ifjúságának kevésbbé jól nevelt és kevésbbé fegyelmezett rétegei, amelyek szintén

gyakorta csatangolnak földművelésre szánt kültelkeink között. *A mezőgazdasági lopásokat* velük szemben megakadályoznunk igen nehéz. Itt még a leggondosabb felügyelet is többnyire hatástalannak bizonyul. Más lapra tartozik annak szüksége, hogy ezen a téren — megfelelő tömegneveléssel — magasabb erkölcsi színvonalra törekedjünk. Alapjában véve javarészt nem is annyira közönséges lopási szándékról van itt szó. A fővárosi ember gondolkozásából valamiképen hiányzik az a tudat, hogy a szántóföldön vagy kertben található és még el nem választott mezőgazdasági termék is épen annyira idegen magántulajdon, mint a szomszédjának ládafiában heverő pénz. A mezőgazdasági lopás tényálladékával a fővárosi ember valamiképen kevésbbé ismerős, mint a vidéki. A főváros közvetlen közelében ilyképen nem célirányos oly mezőgazdasági termékek előállítása, amelyek felé köztudomásúlag inkább tekint a csavargó tolvaj. Azok a termékek állnak itt előtérben, amelyek nyers állapotban elfogyaszthatók vagy pedig egyébként kevés fáradsággal, rövid idő alatt fogyasztásra kész állapotba hozhatók. Többek között valószínűleg ez az oka annak, hogy Budapest területén tengerivel oly ritkán találkozunk. Más a helyzet a burgonyára, valamint egyes gyümölcsökre vonatkozólag, mert ezeket a fővárosi lakos inkább zárt kertekben termeli.

Ha ezeket az általános szempontokat mármost egybeszőjük, többékevésbbé jól összefüggő indokolását kapjuk annak, hogy Budapest kültelkein miért azok a földművelési termékek állnak előtérben, amelyeket fenti táblánk mutat. A *búza*, a *rozs*, az *árpa* és a *zab* oly szántóföldi termékek, amelyeknek termeléséhez sem nagyobb befektetésre, sem pedig a földnek hosszabb időre szóló lekötésére szükség nincs. Törpe parcellákon is jól termelhetők és a fővárosi mezőgazdasági tolvaj szemében is kevésbbé kívánatosak. Takarmány céljára aránylag jól felhasználhatók. Ez a szempont kiváltképen a rozsnál és a zabnál fontos. A többi termék közül viszont különösen a *borsó* és a *fejeskáposzta* számára jelent nagy előnyt, ha teljesen friss állapotban, tehát közvetlen közelről kerül a fogyasztópiacra. Tudjuk, hogy ezeknek a cikkeknek termelését főleg a főváros kültelkein letelepedett bolgárkertészek karolták fel. Ezek sok munkával és földjeiknek egészen belterjes kihasználásával aratják le a fővárosi fogyasztópiac közelségében rejlő előnyöket. Ha fővárosunk területén még valamelyes *burgonyamennyiséget* is termelünk, úgy itt inkább arról van szó, hogy a kültelki kisember kertjének egyik sarkában saját fogyasztására szánt egynéhány tő burgonyát is elültet. Semmi esetre se gondoljunk tehát nagyobb területet elfoglaló tervszerű burgonyatermelésre. A többi idevágó termék közül fővárosunk területén a babnak, a cukorrépának, a takarmányrépának, a csalamádénak és egyebeknek csak vajmi kevés jelentőségük van.

Általában azt látjuk, hogy fővárosunk szóbanforgó földművelési termékei többékevésbbé úgy alakulnak, miként azt általános megfontolásaink alapján

elvárhatjuk. Az országosan jó vagy rossz termésátlagok többnyire fővárosi termelésünket is befolyásolják. Mégis szembeötlő, hogy fővárosi rozstermelésünk, amely évtizedünk elején még valamennyire fontosabb volt, az évtized vége felé erős ütemben hanyatlik. Fővárosi zabtermelésünk viszont inkább az emelkedés útján van. Ez főleg a *rozsnak* igen kedvezőtlen áralakulásával és értékesítési lehetőségeivel magyarázható. Hiszen ára a harmincas évek első felében annyira esett, hogy még a távolabbi vidékről is könnyen volt beszerezhető, amennyiben főleg takarmány céljából volt szükség rá a fővárosban.

A *zab* ára viszont aránylag a legjobban tartotta magát a válság folyamán. Éppen a harmincas évek első felének válsága okozta azt is, hogy a gépkocsik elterjedése a fővárosban átmenetileg megakadt. A lófogatú vontatás többékevésbbé tartani tudta helyét, és így a zabnak mint takarmánynak a fővárosban jó kelendősége volt.

A fővárosi *búza* és *árpa* évtizedünk egész folyamán megközelítőleg megőrizte az ország egész termelésében elfoglalt csekély súlyát. Érdekes azonban megfigyelnünk, hogy oly éveink is akadtak, amelyekben budapesti gabonatermelésünk az országos gyengébb átlagának ellenére is ugrásszerűen emelkedett. Ilyen helyzetnek különösen az 1932. év nyujtja jó példáját. Búzában ez az év sokkal gyengébb termést hozott, mint a közvetlenül előző. Budapest búzatermelése azonban mégis több mint felével szökött fel. A látszólagos ellentmondás legott kiküszöbölődik, ha visszagondolunk arra, amit ugaron hagyott fővárosi szántóföldeink alakulásáról mondtunk. 1932-ben a fővárosban az előző év folyamán ugarolt területek jelentékeny részét fogták megint művelés alá. Főleg innen ered, hogy búzából Budapesten a kedvezőtlen időjárási viszonyok ellenére is megint sokkal többet termeltünk. Az is jellegzetes viszont a fővárosi mezőgazdák különleges magatartására, hogy a következő évben, amidőn a vidéki búzatermelés erősen feljavult, megint sokkal kevesebb búzát termeltek. A helyzet nyilvánvalóan az volt, hogy 1931 őszén az ugartól elvont földjükbe behatóbb megfontolás nélkül, első zavarukban búzát vetettek. Csak a következő évben kezdtek azután tervszerűbben gondolkozni arról, hogy újra termelés alá vont földjüket milyen más termék előállításával tudnák jobban kihasználni.

A *kerti termelvények* közül különösen a főváros területéről származó borsómennyiségnek növekedése szembeötlő. Sokkal kisebb arányban emelkedett a második helyet elfoglaló fővárosi fejeskáposzta-termelés. Magyarázatul itt főleg a friss főzelékek fogyasztásának újabb erős hangsúlyozása szolgál. A borsó ebben a tekintetben inkább áll előtérben, mint a fejeskáposzta. A fővárosi állattenyésztéstől függő takarmányrépa- és csalamádétermelés erős hullámzásokkal bár, de általában jól tudta tartani magát egész évtizedünk folyamán.

3. Állattenyésztés.

Miként a földművelésben, úgy az állattenyésztés terén is először különleges fővárosi összefüggéseinkre kell figyelmünket irányítanunk. Az állattenyésztés a főváros területén általában korántsem önálló termelési ág. Ezzel eleve tisztában kell lennünk. A jövedelmezőségi költségszámítás síkján itt távolról sem lenne gazdaságos, ha valamilyen mezőgazdasági üzem önálló vagy legalább is termelési főcélként tekintett állattenyésztésre rendezkedne be. A Thünen-féle körök már túlságosan is kiszélesbedtek, semhogy ilyfajta termelésnek manapság még létjogosultsága lehetne. A fővárosi állattenyésztésnek tehát általában csakis *járulékos*, azaz *mellékes* termelési jellege lehet.

Ebből viszont az következik, hogy állattenyésztési *nagyüzemnek* Budapest területén talaja nincsen. Kivételnek legfeljebb csak azt az egynéhány nagyobb üzemet tekinthetnénk, amelyek a fővárosi lótartást imitt-amott központosítják. Több oly magán- és közüzemünk van Budapesten, amelyek különböző tevékenységeikben még lóvontatásra támaszkodnak. Egyes fővárosi istállókban még nagyobb számú hátasló is található. A fővárosi lótenyésztés súlypontja mégis inkább a kültelki kisemberek lótartásán van. A főcélnáluk sem a lótenyésztés, hanem a ló munkaerejének valamilyen más üzemben való járulékos, tehát mellékes természetű felhasználása.

Annál inkább érvényesül a járulékosságnak ez a vonása a többi, fővárosunkban még előforduló állatfajtánál. A kültelki kisember, akit foglalkozása többnyire az iparhoz vagy a közlekedéshez köt, imitt-amott törpegazdaságot rendez be és abban — főleg csupán a maga és családja szükségleteinek fedezésére — *egy-két állatot* tart. Így tevődik össze fővárosunk állatállományának zöme. Legfontosabb hivatása a kisember háztartásába való közvetlen betagolódás, nem pedig a piacra szánt termelés. Mindezek a megfontolások tehát fővárosunk állattenyésztését egészen más megvilágításba helyezik, mint vidéki állattenyésztésünket. (Lásd a 14. számú táblázatot.)

Ami mindenekelőtt fővárosi *szarvasmarhaállományunkat* illeti, előterében főleg a tejtermelés szempontjai állnak, nem pedig a hústermelésé. Gazdasági életünknek az az általános megszilárdulása, mely államháztartásunk és pénzünk rendezésével a huszas évek közepetáján bekövetkezett, jól tükröződik vissza fővárosi szarvasmarhaállományunk akkori fokozatos emelkedésében: nevezetesen abban a tekintélyes növekedésében, amelyet 1925 és 1927 között látunk. A főváros kültelki kisembere csak ezekben az években jutott oly szilárdabb gazdasági alaphoz, amely megengedte számára, hogy tehenet is tartson. Más mellékkörülmények is közrejátszottak. Kétségtelen azonban, hogy a szóbanforgó emelkedésben legfontosabb szerepe ennek a szempontnak volt.

14. Állatállományunk megoszlása.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	A) *Abszolút számokban.*									
Szarvasmarha :										
Budapest	1.312	1.628	2.780	2.522	2.021	2.172	1.975	2.066	2.358	2.578
Vidék	1,918.714	1,845.821	1,802.658	1,809.125	1,817.333	1,782.461	1,811.919	1,816.768	1,694.257	1,675.134
Magyarország összesen	**1,920.026**	**1,847.449**	**1,805.438**	**1,811.647**	**1,819.354**	**1,784.633**	**1,813.894**	**1,818.834**	**1,696.615**	**1,677.712**
Ló :										
Budapest	8.480	8.396	7.715	7.248	6.651	6.653	7.917	7.432	7.268	7.335
Vidék :	867.288	876.350	895.611	910.726	885.480	853.726	856.654	838.116	812.603	795.698
Magyarország összesen	**875.768**	**884.746**	**903.326**	**917.974**	**892.131**	**860.379**	**864.571**	**845.548**	**819.871**	**803.033**
Sertés :										
Budapest	20.921	7.545	9.118	5.834	4.301	13.789	15.876	3.920	2.836	2.310
Vidék	2,612.045	2,512.424	2,377.546	2,655.705	2,577.954	2,347.777	2,698.759	2,357.275	1,896.643	2,499.853
Magyarország összesen	**2,632.966**	**2,519.969**	**2,386.664**	**2,661.539**	**2,582.255**	**2,361.566**	**2,714.635**	**2,361.195**	**1,899.479**	**2,502.163**
Juh :										
Budapest	61	56	36	112	35	15	32	21	13	14
Vidék	1,890.450	1,804.010	1,610.680	1,566.339	1,573.145	1,463.819	1,440.377	1,210.470	1,056.205	1,087.450
Magyarország összesen	**1,890.511**	**1,804.066**	**1,610.716**	**1,566.451**	**1,573.180**	**1,463.834**	**1,440.409**	**1,210.491**	**1,056.218**	**1,087.464**
Kecske :										
Budapest	1.893	1.533	1.282	1.026	813	662	532	391	536	724
Vidék	57.938	47.100	35.136	28.810	22.980	21.522	23.495	22.358	22.304	25.146
Magyarország összesen	**59.831**	**48.633**	**36.418**	**29.836**	**23.793**	**22.184**	**24.027**	**22.749**	**22.840**	**25.870**
Szamár :										
Budapest	35	79	52	53	54	45	39	30	[1]) 61	[1]) 52
Vidék	5.004	4.875	4.732	4.637	4.431	4.249	4.252	3.961	[1]) 5.024	[1]) 4.711
Magyarország összesen	**5.039**	**4.954**	**4.784**	**4.690**	**4.485**	**4.294**	**4.291**	**3.991**	[1]) **5.085**	[1]) **4.763**
Öszvér :										
Budapest	66	59	54	57	47	32	26	18	.	.
Vidék	1.721	1.688	1.603	1.482	1.339	1.210	1.083	1.041	.	.
Magyarország összesen	**1.787**	**1.747**	**1.657**	**1.539**	**1.386**	**1.242**	**1.109**	**1.059**	.	.

[1]) Az öszvérrel együtt.

14. Állatállományunk megoszlása. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	B) *Jelzőszámokban.*									
Szarvasmarha :										
Budapest	100	124	212	192	154	165	150	157	180	196
Vidék	100	96	94	94	95	93	94	95	88	87
Magyarország összesen	**100**	**96**	**94**	**94**	**95**	**93**	**94**	**94**	**88**	**87**
Ló :										
Budapest	100	99	91	85	78	78	93	88	86	86
Vidék :	100	101	103	105	102	98	99	97	94	92
Magyarország összesen	**100**	**101**	**103**	**105**	**102**	**98**	**99**	**96**	**94**	**92**
Sertés :										
Budapest	100	36	43	28	20	66	76	19	13	11
Vidék	100	96	91	102	99	90	103	90	73	96
Magyarország összesen	**100**	**96**	**91**	**101**	**98**	**90**	**103**	**90**	**72**	**95**
Juh :										
Budapest	100	92	59	183	57	24	52	34	21	23
Vidék	100	95	85	83	83	77	76	64	56	57
Magyarország összesen	**100**	**95**	**85**	**83**	**83**	**77**	**76**	**64**	**56**	**57**
Kecske :										
Budapest	100	80	68	54	43	35	28	21	28	38
Vidék	100	81	61	50	40	37	40	38	38	43
Magyarország összesen	**100**	**81**	**61**	**50**	**40**	**37**	**40**	**38**	**38**	**43**
Szamár :										
Budapest	100	226	148	152	154	128	111	86	174	149
Vidék	100	97	94	93	88	85	85	79	100	94
Magyarország összesen	**100**	**98**	**95**	**93**	**89**	**85**	**85**	**79**	**100**	**94**
Öszvér :										
Budapest	100	89	82	86	71	48	39	27	.	.
Vidék	100	98	93	86	78	70	63	60	.	.
Magyarország összesen	**100**	**98**	**93**	**86**	**77**	**69**	**62**	**59**	.	.

14. Állatállományunk megoszlása. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	C) *Százalékokban.*									
Szarvasmarha :										
Budapest	0·07	0·09	0·15	0·14	0·11	0·12	0·11	0·11	0·14	0·15
Vidék	99·93	99·91	99·85	99·86	99·89	99·88	99·89	99·89	99·86	99·85
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Ló :										
Budapest	0·99	0·95	0·85	0·79	0·75	0·77	0·92	0·88	0·89	0·91
Vidék :	99·01	99·05	99·15	99·21	99·25	99·23	99·08	99·12	99·11	99·09
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Sertés :										
Budapest	0·79	0·29	0·38	0·22	0·17	0·58	0·58	0·17	0·15	0·09
Vidék	99·21	99·71	99·62	99·78	99·83	99·42	99·42	99·83	99·85	99·91
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Juh :										
Budapest	0·003	0·003	0·002	0·007	0·002	0·001	0·002	0·001	0·002	0·001
Vidék	99·997	99·997	99·998	99·993	99·998	99·999	99·998	99·999	99·998	99·999
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Kecske :										
Budapest	3·16	3·15	3·52	3·44	3·42	2·98	2·21	1·72	2·35	2·38
Vidék	96·84	96·85	96·48	96·56	96·58	97·02	97·79	98·28	97·65	97·62
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Szamár :										
Budapest	0·69	1·59	1·09	1·13	1·20	1·05	0·91	0·75	1·20	1·09
Vidék	99·31	98·41	98·91	98·87	98·80	98·95	99·09	99·25	98·80	98·91
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Öszvér :										
Budapest	3·70	3·38	3·25	3·70	3·39	2·58	2·35	1·70	.	.
Vidék	96·30	96·62	96·75	96·30	96·61	97·42	97·65	98·30	.	.
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	.	.

Szembeötlő, hogy az egész ország *lóállományában* a székesfőváros évtizedünk folyamán eleinte még több mint tízszerte oly magas és még utóbb is jóval nagyobb arányban részesedett, mint az ország szarvasmarha-állományában. Ennek oka az, hogy a főváros közlekedésének lebonyolításában lovakra aránytalanul nagyobb mértékben van még mindig szükségünk, mint budapesti tejszükségletünk ellátásában a főváros területén tartott tehenekre. A ló tehát Budapesten közvetlenül sokkalta fontosabb állat, mint a szarvasmarha.

Első ránézésre kétségtelenül feltűnő jelenség az, hogy Budapest évtizedünk folyamán megközelítőleg megtartotta az ország lóállományában való közel 1%-nyi részesedését. A huszas évek második felének folyamán ez a részesedés ugyan — általános várakozásunknak megfelelően — rohamosan *csökkent*. Különösen mélyre az akkori fellendülés tetőpontján hanyatlott. Némi bizakodással 1929 tájékán már abban reménykedhettünk volna, hogy a ló Budapest utcáiról hasonlóan rohamos sebességgel fog eltűnni, mint New Yorkból, vagy Londonból. A fellendülés tetőpontján ugyancsak rosszul állta a gépkocsival való versenyt. A gyorsan forgó pénz és a magas jövedelmezőség akkor már többnyire gazdaságosabbá tette a gépjárművekbe való magasabb befektetéseket.

A harmincas évek első felének gazdasági *hanyatlása* azonban egyszerre megfordította az idevágó összefüggéseket. Fővárosunknak az ország lóállományában való részesedése 1930-ról 1931-re aránylag nagyot emelkedett megint és színvonalát kevés ingadozással megőrizte a harmincas évek közepéig. A hanyatlástól kikényszerített takarékoskodásban és a forgalomnak lassúbb ütemében a ló fővárosunk közlekedésének terén megint elfoglalta egy évtizeddel korábbi helyét. Az is nyilvánvalóan közrejátszott, hogy a válsággal beköszöntő nemzetgazdasági elzárkózásunk világában csak nehezebben juthattunk a gépjárművek külföldi eredetű üzemanyagához. Benzint és gépolajat átváltási (transzfer-) nehézségeink idején egyaránt csak jelentős nemzetgazdasági áldozatok árán tudtunk beszerezni.

Gazdaságpolitikánk tehát *bölcsen járt el*, amidőn nem gördített nehézséget a lófogatú közlekedés újabb terjeszkedése elé. Hiszen azokat a külföldi valutaösszegeket, amelyeket benzinbehozatalunkon ilyképen megtakaríthattunk, elsőrendűen fontos egyéb ipari nyersanyagok behozatalára fordíthattuk. Másrészt egyes mezőgazdasági termékeink elhelyezésének gondjain könnyítettünk, amidőn legalább lóállományunkat igyekeztünk valamelyest megvédeni. A lótartás fogyasztást jelentett ezen termékeink számára és olcsóbbodásukkal olcsóbbá vált a lófogatú közlekedés is.

A főváros területén található *juhaink* csekély számuknál fogva szóra sem érdemesek. Megközelítőleg ugyanezt mondhatjuk fővárosi *kecske-, szamár- és öszvérállományunkról* is. Itt csupán azt fűzhetjük még hozzá,

hogy ez a három állatfajta jellegzetesen a szegény ember háziállata. Főleg a főváros kültelkének kisemberei foglalatoskodnak velük. Noha az ország egész kecske-, szamár- és öszvérállományából aránylag sokkalta nagyobb rész jut a fővárosra, mint akár a szarvasmarhákból, akár pedig a lovakból, önmagában véve itt mégis csak gazdaságilag elenyészően csekély tételekről van szó. Ezek is főleg a budai oldal dombos vidékeire vonatkoznak.

Ami mármost a fővárosi állatállománynak *önmagában való számszerű alakulását* illeti, a legnagyobb idevágó növekedést a *szarvasmarhaállománynál* találjuk. Ennek a jelenségnek magyarázata egészen világos. A huszas évek második felének fellendülésében — amint már fentebb is mondtuk — a kültelki kisember jóléte emelkedett. A jólétnek pedig nála egyik legjellegzetesebb mértéke az, hogy mennyire képes tehéntartásra. Így magyarázható, hogy 1925 és 1927 között fővárosi szarvasmarhaállományunk kétszeresnél magasabbra emelkedett. A későbbi hullámzás főleg a válság első lökéseinek hatása. Táblánk ilyképen a harmincas évek elején tapasztalható mélypontot is jól mutatja. Megint nagyon jellegzetes azonban, hogy amint a harmincas évek közepe felé az újabb gazdasági fellendülésnek első tünetei mutatkoznak, a főváros területén tartott szarvasmarháknak a száma legott ismét erős ütemben gyarapodik.

A fővárosi *lóállományról* megállapíthatjuk, hogy nemcsak az ország egész lóállományában való részesedését, hanem önmagának számbeli színvonalát is megközelítően tartani tudta egész évtizedünk folyamán. A hosszabblejáratú irányvonal ebben a vonatkozásban ugyan már erősebben érvényesül. Nem kétséges ugyanis, hogy hosszabb lejáratra a ló fokozatosan mégis csak kiszorul Budapestről. Ezért látjuk, hogy évtizedünk végén valóban már csak kevesebb ló van fővárosunkban, mint az évtized elején. Az előbb említett hullámszerű visszahatásnak tulajdoníthatjuk, hogy a harmincas évek első felének válságában hirtelen akadt meg a fővárosi lovak számának apadása és helyette átmenetileg újabb emelkedését látjuk. A lótartás azonban Budapesten korántsem annyira és olyértelmű jóléti tünet, mint a szarvasmarhatartás. Ezzel magyarázhatjuk, hogy fővárosi lovaink száma még a huszas évek második felének fellendülésében is inkább csökkenést mutatott.

Önmagukban általában jelentékeny csökkenést mutatnak a főváros területén kimutatott *juhok*, *kecskék* és *öszvérek* is. Némi, de gazdaságilag kevésbbé fontos kivételt csupán a *szamarak* tesznek.

A fővárosi *sertéstenyésztés* alakulásával célirányosnak látszik kissé bővebben foglalkoznunk. Először azért, mert évtizedünk egyes részeiben sertésből egyedül nagyobb számot találunk Budapest területén, mint az összes többi említett állatból együttvéve. Fővárosi sertéstenyésztésünk tehát időnkint meglehetősen fontossá válik. Másodszor pedig azért érdemes ezzel a tárggyal behatóbban foglalkoznunk, mert a sertéstenyésztés állat-

tenyésztésünknek leginkább konjunkturaérzékeny ága. A bennünket itt elsősorban érdeklő konjunkturális fellendülés és hanyatlás jelenségei tehát fővárosi viszonylatban is jól figyelhetők meg a sertéstenyésztés alakulásán.

A *konjunkturális érzékenységnek* itteni magas foka egészen kézenfekvő okokon mulik. Míg valamennyi többi említett háziállatunk élő állapotban is többé-kevésbbé jelentékeny hasznokat hajthat számunkra, addig a sertés hasznát egyedül levágásakor nyujtja. A többi említett háziállatnál tehát még a gazdasági helyzet hanyatlásakor is többé-kevésbbé erősen habozunk, mielőtt levágásukra elhatározzuk magunkat. Rövidebb-hosszabb ideig még a hanyatlás közepette is, várni vagyunk hajlandók, hogy időközben értékesíthessük az élő állat hasznait, és húzódunk attól a tőkeáldozattól, amelyet levágásuk ebben a vonatkozásban jelent. A sertéstenyésztésben ez másképen áll. A sertés levágása semmiképen nem jelent tőkeáldozatot, és levágásának elhatározása merőben a hizlalással kapcsolatos jövedelmezőségi költségszámításon múlik. Másrészt pedig a sertés jóval szaporább, mint az összes többi említett háziállat. Ilyképen tehát olyan általános vagy részleges fellendülés idején, amikor jövedelmezőségi költségszámításunk a sertéstartást kedvező színben tünteti fel, sertéseink számát aránylag igen gyorsan növelhetjük. Mindezek a szempontok a sertéstenyésztés *általános* konjunkturális érzékenységére vonatkoznak.

Budapesten azonban *különös* konjunkturális helyzet érvényesül a sertéstenyésztésre vonatkozólag is. Oly különleges vonások lépnek itt előtérbe, amelyek fővárosi sertéstartásunknak a gazdasági helyzetváltozásokra vonatkozó érzékenységét részben egészen más tényezőktől teszik függővé, mint amelyeket vidéken látunk. Melyek azok a megfontolások, amelyeknek alapján Budapest kültelki lakosa sertéstartásra határozza el magát? Ezeknek főleg három csoportjára kell itt figyelmünket irányítanunk.

Először arra, hogy a sertéstartás meglehetősen sok munkával jár. A kisember munkaerejét tehát meglehetősen nagymértékben leköti. Ha a kisembernek jobb, azaz jövedelmezőbb munkaalkalma akad, akkor sertéstartásra csak kevésbbé fog vállalkozni. Amidőn viszont oly időket élünk, hogy a sertéstartásból várható nyereség jóval magasabb más kínálkozó munkabérnél, akkor fővárosi sertéstenyésztésünk gyarapodhat. Gazdaságilag ilyenkor az a helyzet, hogy a kisember fizetett munkásból, azaz bérmunkásból önálló vállalkozóvá, azaz sertéstenyésztővé válik. Ez történik lényegileg még akkor is, ha csak egynéhány sertést hizlal. Mint önálló vállalkozónak természetesen megfelelő tőkére is szüksége van. Ennek a tőkének fontosságát és előteremtésének lehetőségeit nem szabad figyelmen kívül hagynunk, amikor az idevágó megfontolásokat mérlegeljük.

A sertéstartó fővárosi kisembernek tekintete *másodsorban* a sertéstartás költségei felé irányul. Annál inkább erre a szempontra összpontosul,

minél egyoldalúbban csupán saját fogyasztására tartja a sertést. Ha a sertéstartás drága, akkor húzódni fog tőle. Amint viszont olcsóbbá válik, legott belefog megint.

Harmadik megfontolásként természetesen a sertésárakra is gondol. Ezt annál inkább teszi, minél hajlamosabb arra, hogy sertéseit ne maga fogyassza el, hanem a piacon értékesítse. Hozzá kell azonban mindjárt fűznünk, hogy ez a harmadik irányú megfontolás már csak azért is aránylag a legcsekélyebb szerepet játsza a fővárosi sertéstenyésztőnél, mert kevés közöttük az olyan, aki elsősorban a sertéspiacra termel.

Ezért amit fentebb fővárosi állattenyésztésünkről általában mondtunk, az nevezetesen budapesti sertéstartásunkra is vonatkozik: fővárosunkban a sertéstartásnak is csak a kisemberek háztartásán belüli *járulékos*, azaz inkább *mellékes* szerepe van. Valóban vállalkozásszerű sertéstenyésztés Budapest területén csak ritkán fordul elő. A főváros kültelkének kisembere tehát, amidőn sertést tart, nem bír a modern vállalkozónak egyik legfontosabb tulajdonságával: jövedelmezőségi költségszámítását, amint mondtuk, elsősorban nem a piacra állítja be. Ellenkezőleg: vezető szempontja saját háztartása, tehát saját fogyasztása. Innen van, hogy a tekintetbejövő piaci árak csekélyebb változásait a fővárosi sertéstenyésztés nem igen érzi meg. A sertéstartó kültelki kisember csekélyebb árváltozásokat sem a sertéstartás költségeinek, sem pedig a sertésáraknak terén nem igen szokott észrevenni. Éppen azért nem, mert nincsen meg benne a legkisebb piaci ingadozásokat is gondosan mérlegelő vállalkozói érzék. Ilyképpen meglehetősen nagy áringadozások kellenek ahhoz, hogy budapesti sertéstenyésztésünk az említett három megfontolás terén bekövetkező változásokra visszahasson.

Évtizedünk legelején, azaz 1925-ben a pénzromlás ideje még mindenkinek erősen emlékezetében élt. A kültelki kisember is még igen jól emlékezett azokra az évekre, amelyekben egyetlen sertésnek hízlalásából nagyobb jövedelemre tudott szert tenni, mint hosszú hónapoknak egyéb szakmákban eltöltött verejtékes munkájából. Főleg ezzel magyarázhatjuk, hogy 1925-ben fővárosunk területén aránylag még oly *sok* sertést találunk. A következő évek azután — gazdaságunk általános javulásának lendületével — más és jobbnak bizonyuló jövedelmi lehetőségek kapuit nyitották meg. Indokoltnak látszott tehát, hogy a kültelki kisember is más, bővebben folyó jövedelmi források felé tekintsen. Innen van a fővárosi sertésállománynak a huszas évek végéig tartó rohamos *hanyatlása*.

1930-ban és 1931-ben azután megint más összefüggés szöktette magasba a fővárosi sertéstartást. Ez a sertéstartás hirtelen *olcsóbbodása* volt. Főtényezőjeként pedig a tengerinek árzuhanása jött tekintetbe. Ha a budapesti árutőzsdén métermázsánként jegyzett tengeriárakat vesszük alapul, akkor évtizedünkben a következő alakulásukat kapjuk:

Év	A tengeri áralakulása métermázsánkint pengőben	Év	A tengeri áralakulása métermázsánkint pengőben
1925	20·92	1930	13·58
1926	17·94	1931	14·55
1927	22·40	1932	13·41
1928	28·79	1933	7·34
1929	23·75	1934	9·92

1925-ben és 1926-ban a tengeriárak jegyzése ugyan még koronában történt. Ezeket az árakat is azonban — 1 pengő = 12.500 papírkorona arányban — szintén pengőre számítottuk át. Az a hirtelen zuhanás, amely 1929-ről 1930-ra beköszöntött, jól magyarázza meg idevágó összefüggéseinket. Különösen akkor, ha a sertéstartó külterjes kisembernek fentebb említett második megfontolását vesszük tekintetbe: azt, hogy őt jövedelmezőségi költségszámításában elsősorban a *sertéstartás költségei* vezérlik, mert főleg a saját fogyasztására termel. Könnyen érthető, hogy a válság tüneteinek beköszöntekor, amidőn anyagi alapjait újból bizonytalannak látta, tekintetét a sertéstartásnak vélt előnyei egyszeriben megragadták. Csak azt látta, hogy a tengeri ára hirtelen csaknem mintegy $^2/_5$-ével esett ugyanakkor, amikor az őt elsősorban érdeklő iparcikkek árai többé-kevésbbé változatlanok maradtak. Így magyarázhatjuk, hogy a fővárosban tartott sertések száma ekkor megint több mint háromszorosára ugrott fel. Emelkedését a továbbra is alacsony tengeriárak alapján még 1931-ben is megtartotta.

Most azonban kétségtelenül már két további tényező is érvényesülni kezdett. Az egyik a sertéstartó külvárosi kisembernek a *sertésárak* felé való érdeklődése. Mondtuk, hogy ez az érdeklődés általában csekély fokú. Előbb-utóbb azonban valamelyest mégis csak érezteti hatását. Minden sertéstenyésztőnek ijedve kellett látnia, hogy sertéstermékeink kiviteli lehetőségei egyszerre megcsappantak:

15. Disznózsír- és szalonnakivitelünk.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Mennyiség (q) .	88.042	162.942	82.666	41.463	34.519	83.456	43.607	34.827	59.762	134.752
Érték:										
1000 P-ben .	19.373	32.801	17.135	8.987	7.119	14.149	6.211	5.368	6.701	15.883
egész kivitelünk %-ában	2·28	3·74	2·12	1·10	0·69	1·55	1·10	1·61	1·71	3·93

1930-ban ugyan megint erősen felduzzadt *disznózsír-* és *szalonnakivitelünk;* 1931-ben azonban ismét hirtelen csaknem a felére süllyedt. Megközelítően párhuzamosan alakultak sertésáraink is. Erre a következtetésre már a kivitt disznózsír és szalonna értékének hanyatlása is eléggé jó támpontot nyujt. A fővárosi külterjek sertéstartó kisembere egyszeriben meg-

szeppent és alacsony áron is túladni igyekezett sertésein. Ezért mutat az 1932. év oly váratlanul nagy hanyatlást budapesti sertéstenyésztésünkben.

Ugyanekkor azonban már egy további tényező, a gazdasági pangás okozta fokozódó *nincstelenség* is éreztette hatásait. A kültelki kisember forgótőkéje is rohamosan fogyott. Nevezetesen az a forgótőkéje is, amely a sertéstartást számára korábban lehetővé tette. Most már az ínség késztette arra, hogy a sertéstartásról lemondjon. Itt már sertéskivitelünknek a harmincas évek közepe felé beköszöntő újbóli fellendülése, a sertésáraknak nyomában járó emelkedése és a tengeri árának további süllyedése sem használt. Noha ezek az összefüggések a kültelki kisember számára a sertéstartást kétségtelenül megint előnyösebbé tették volna, attól egyre fokozódó mértékben kellett elállnia. Ennek a fejlődésnek következménye, hogy budapesti sertésállományunk a harmincas évek közepén egy évtizeddel korábbi színvonalának csaknem tizedrészére süllyedt.

Mindezen állattenyésztési összefüggéseknek ugyan nincsen nagy szerepük Budapest országos gazdasági jelentőségében; aminthogy a mezőgazdaság egyéb ágazatai is csak *szerény helyet* foglalhatnak el fővárosunk termelésében. A mi szempontunkból is sokkal hálásabb tárgy lett volna, ha Budapest és a magyar mezőgazdaság közötti vonatkozásokat a szokásos síkon vizsgálhattuk volna. Azon a síkon, amely az egész ország mezőgazdasági termelésének alakulását Budapestre gyakorolt hatásaiban nézi. Ez a sík azonban elkalandozást jelentett volna vizsgálataink központi tárgyától. Feladatunk csupán az lehetett, hogy Budapest mezőgazdaságának az ország egész mezőgazdaságában elfoglalt súlyát nézzük. Bármily kevéssé fontosak is azok az összefüggések, amelyeket itt kibogoznunk sikerült, ismeretük további fejtegetéseink helyes megértéséhez mégis *lényegesnek* fog bizonyulni.

II. FEJEZET:

Ipar.

1. Iparosodásunk tényezői.

A) *Iparosodásunk társadalmi alapjai.*

Már a népesedés kérdéseivel kapcsolatosan kifejtett szempontjainkból láthattuk, hogy Budapest országos gazdasági jelentősége főleg *iparában* gyökerezik. Fővárosunk gazdasági súlyán úgyszólván semmit sem változtatnánk, ha önálló mezőgazdaságát egészen megszüntetnénk. Egynéhány lakosnak más foglalkozás után kellene ugyan néznie, aminthogy többeknek mellékjövedelemeik csorbulnának. Az így támadt zavarok azonban aránylag rövid idő múltán elsimulnának, és Budapest az ország gazdaságában továbbra is az a fontos gócpont maradna, amelyet mai termelési összetételében jelent. Ipara nélkül viszont fővárosunk majdnem teljesen meg-

AKADÉMIAI KÖNYVTÁR

semmisülne. Nemcsak azért, mert népességének jelentékeny része közvetlenül iparából él, hanem főleg azért, mert kereskedelme és hitelélete is elsősorban helyi iparára épült fel.

Egész Európában kétségtelenül Budapest a legjobb példája annak, hogy a modern iparosodás lendülete milyen gyorsan és mily magasra emelheti nagyvárosainkat. Ha a mult század egészének fejlődését nézzük, azt látjuk, hogy Európa valamennyi fontosabb városai közül aránylag Budapest népessége mutatta a *legnagyobb* növekedést. Berlin, Varsó, Manchester, Riga, Glasgow, Liverpool, Köln, Bécs, Szentpétervár, Boroszló, Drezda és Európa többi fontosabb gócpontja a népességi fejlődés ütemében csak utána következik. Egész Európában tehát a mi fővárosunk tudta legjobban kihasználni a mult század általános iparosodási lehetőségeit.

Tudjuk, hogy a XVIII. század vége felé főleg Angliában kidolgozott és gépeket is fokozottabb mértékben alkalmazó ipari termelési módszerek túlnyomórészt csak a mult század folyamán kerültek gyakorlati alkalmazásba. Már fentebb is mondtuk, hogy modern tőkegazdasági szervezetünk miképen kapcsolódott be ide és hogy egyes fővárosok ezt az iparosodási folyamatot miképen fordíthatták a maguk javára. Budapest mai területének lakossága 1825-ben még csak 101.000 lélek volt, ami az akkori Nagy-Magyarország lakosságának kevesebb mint 1%-át jelentette. Az *iparosodás* szárnyán fővárosunk innen kezdve már rohamosan nőtt. Az 1910. évi népszámláláskor Budapestre az akkori Nagymagyarország lakosságának már majdnem 5%-a jutott.

A világháború is nagyban közrejátszott a szóbanforgó eredmények elérésében. Minthogy Budapest volt az ország mozgósítási központja és minthogy a katonai igazgatás szálai szintén ide futottak egybe, itt létesültek a nagy *háborús ipari központok* is. Ezek a háború befejezte után még jó egynéhány éven át éreztették központosító és a fővárost fejlesztő hatásaikat. Utóbb az ország feldarabolása Budapesten hagyta a korábban itt központosított ipari mozgótőke javarészét. A főváros további ipari fejlődésének alapjai tehát megmaradtak.

Kétségtelen azonban, hogy mindezek az okok csupán az összefüggések *felületén* mutatkoznak. Ha Budapest országos ipari jelentőségének *mélyebb* és távolabbi hátterét keressük, nem lehet érdektelen ezt az egész kérdéscsoportot rendszeresebben feltárnunk.

Mint minden más hasonló gazdasági fejlődésnek, úgy ennek is részben a gazdasági összefüggéseken belüli, részben azokon kívüli okait nézhetjük. Az utóbbiakat *metaökonómiai* okoknak is nevezhetjük. Azokon a területeken találhatjuk meg őket, amelyeknek általában elsőrendű befolyásuk van társadalomgazdasági intézményeink alakulására: a hatalmi politika, a művelődési politika és a társadalmi politika vonatkozásaiban.

Hatalompolitikai téren Budapest iparosodására *Ausztriával* való évszázados kapcsolatunknak voltak igen fontos hatásai. Ezeknek a hatások-

nak egyszerre több irányát is jól elemezhetjük. Mindenekelőtt gátló értelemben érvényesültek. Az osztrák merkantilizmus évszázadokon át mindent elkövetett, hogy a magyar ipar lendületesebb fejlődését akadályozza. Itt nevezetesen Bécs féltékenykedése állt előtérben. Az osztrák császárváros még a kiegyezés utáni években is féltő irígységgel nézte magyar versenytársának gyors emelkedését. A helyzet nálunk már akkor is az volt, hogy a vidék mezőgazdasági érdekei számos tekintetben álltak szöges ellentétben a főváros iparosodásával. Vidékünk mezőgazdaságának elsőrendű érdeke volt az osztrák fogyasztópiac biztosítása. Mindenképen arra törekedett tehát, hogy Ausztriával fennálló gazdasági kapcsolatainkat a lehetőséghez képest szorosra fűzze.

Gondoljunk csak a mult század legelejének ezen a síkon való kedvező alakulására. Míg Ausztriának jelentékeny területei közvetlenül szenvedtek a napoleoni hadjáratoktól, addig Magyarország — a rövid ideig tartó győri kalandtól eltekintve — a szó tágabb értelmében vett hadtápterület maradt. Az osztrák császári seregeknek élelemmel való ellátása ezekben a súlyos években főleg Magyarország feladatát tette. Innen eredt akkori hatalmas *gabonakonjunktúránk*, amely vidéki nemességünk javarészének viszonylagos jólétéhez vezetett. A vidéki nemes anyagi alapját főleg akkor teremtette meg. Akkor gyüjtötte egybe azokat a gazdasági erőket, amelyeket később az ország függetlenségének szolgálatába állíthatott. Nyilvánvaló azonban, hogy ennek a gazdasági gyarapodásnak forrása közvetlenül Ausztriával való szoros gazdasági kapcsolatunk volt.

A gabonakonjunktúrára — a huszas években való leáldozása után — a *gyapjúárak jelentékeny emelkedése* következett. Ezt pedig az akkor még javarészt külterjes magyar mezőgazdasági nagybirtok igen jól tudta kihasználni. Itt megint csak arról volt szó, hogy ausztriai, közelebbről a csehországi fonó- és szövőgyárak számára szállítottuk a gyapjút.

A dolgokat természetesen más szemszögből is nézhetjük. Hiszen még kedvezőbb lett volna, ha akkoriban már saját ipari feldolgozó üzemeink virágzottak volna és így az ipari munkabérekért sem kellett volna külföldre fizetéseket teljesítenünk. Ne feledjük azonban, hogy *tőkében való szegénységünk* akkor még rendkívül nagy volt. Az imént említett lassú gazdagodás egyelőre még arra is alig volt elég, hogy mezőgazdaságunk megtegye első kezdő lépéseit a kor színvonalán álló belterjesség felé. Annál kevesebb tőkénk maradt gyáripari üzemek alapítására. Ezt az összefüggést nemzeti önállósági felbuzdulásunkban mégis olyképen fordítottuk meg, hogy Ausztriát gazdasági kizsákmányolásunkkal vádoltuk. Ily hangulatból születtek meg Széchenyi és Kossuth gazdasági reformjai. Első nagyobb ipari tőkéink előteremtésében kétségtelenül sokat köszönhetünk nekik. Az ipari hitel csak akkoriban kezdett nálunk lendületesebben fejlődni.

A szabadságharc leveretése utáni nemzetileg gyászos napokban Magyarország és az örökös tartományok közötti *vámhatár eltörlése* mégis némi gazdasági segítséget jelentett. Ez 1850-től kezdve újabb magyar gabonakonjunktúrát indított útjára. A vidéki mezőgazdaság fellélegzett; Budapest iparára azonban a változás súlyos nyomásként nehezedett.

A kiegyezés utáni szabadelvű korszakunkban egyre jobban érvényesült az a *visszahatás*, amelyet Bécs ipari féltékenykedése nálunk kiváltott. Budapestnek Béccsel való versengését mintegy nemzeti üggyé emeltük. A vételkedésnek legfontosabb gazdasági területéül pedig az ipart tekintettük. Voltak persze idők, amikor ez az igyekezet a felületes megítélés hibáiba sodort bennünket. Gyakorta nem jól választottuk meg azokat az időpontokat, amidőn a vételkedés folyamán keményebb csapásokat mértünk Bécs ipari érdekeire. Erősen vitatható, hogy a jelen század elejének tulipánmozgalmát nem ily szerencsétlen időpontban indítottuk-e útjára. Hiszen az akkori európai politikai feszültségben minden nyitott szemmel járó magyar embernek látnia kellett, hogy mezőgazdasági cikkeink elhelyezésében mennyire rászorultunk az osztrák fogyasztópiacra. A mezőgazdasági kivitelünk és az ipari behozatalunk közötti szoros és szükségszerű kapocsnak emlegetését akkoriban azonban nemzetietlennek szerettük bélyegezni. Pedig csak a józan észnek parancsolatairól volt szó. Bármint álljanak is ezek a kérdések, a Béccsel való vetélkedés akkoriban több vonatkozásban mesterségesen is magasra fejlesztette egyik-másik fővárosi iparágunkat. Így Budapest iparosodása az évszázados osztrák kapcsolatnak — az itt vázolt visszahatás révén — bizonyos mértékben még hasznát is láthatta.

Budapest elhelyezkedése *Európa térképén* igen figyelemreméltó további tényező a hatalompolitikai megfontolások terén. Unos-untalan hangoztatott és ezért már erősen elcsépelt gondolat az, amely Magyarországot és fővárosát a nyugati és a keleti *művelődés* határára szereti állítani. Gazdasági síkon mégis van benne valami igazság. Nevezetesen az, hogy a török hatalom a maga javarészt heroikus eszményeivel tőlünk keletre sokkal tovább tudott megállni. A nyugatról jövő gazdasági szervezkedés szellemét ott sokkal tovább tudta visszautasítani. Hogy a két felfogásnak ez a különbsége a tőlünk keletre eső területeken még a török uralom megszűnte után is jó ideig erősen érezhető volt, az egész társadalomgazdasági berendezésükkel jól bizonyítható. Nyugati lendületű ipar ott egészen a világháborúig magasabbra fejlődni nem tudott. Magyar iparunknak gócpontja, azaz Budapest ily értelemben valóban hosszú évtizedeken át keletre előretolt bástyája volt a nyugati lendületű iparosodás szellemének. A budapesti ipar ennek a körülménynek tudatában is volt és jelentékeny további erőket merített belőle.

Ez az összefüggés lényegében Nagymagyarország feldarabolása után is megmaradt. Könnyen megbizonyosodhatunk róla, ha csak rövid pillantást

vetünk újabb ipari külforgalmi statisztikánkra. Láthatjuk belőle, hogy amíg *nyugatról* még mindig jelentékeny ipari behozatalunk van, addig *keleti* szomszédaink ipari szükségleteik tekintélyes részét nálunk elégítik ki. Hogy ebben a folyamatban mennyire erős gazdasági nyomaték rejtőzik, azt különösen akkor érthetjük meg jól, ha szembeállítjuk vele azt a hatalompolitikai feszültséget, amely bennünket keleti szomszédainktól és közöttük is különösen Romániától elválaszt. Pedig ipari kivitelünknek éppen ez az ország egyik legjelentékenyebb piaca. Budapest iparosodása tehát nem csekély mértékben merített lendületet európai földrajzi helyzetéből.

Igen kényes és kétségtelenül többirányú érzékenységet sértő szempontot érintünk, amidőn Budapest iparosodásának *művelődéspolitikai* alapjait kutatjuk. A magyar fajnak számos kiváló tulajdonsága mellett kétségtelenül nem különleges erénye, hogy a tőkegazdaságilag megszervezett ipar terén kitűnjön. Egészen más kérdés egyes kézműiparokban való kiválósága. Ahol azonban a pénztőke veszi át az ipar vezetését, ott a hagyományos magyar gondolkodásmódnak nyilvánvaló hátrányai vannak. Tagadhatatlan, hogy színmagyar területeink alacsony ipari fejlődési fokának komoly okait ezekben a hátrányokban kereshetjük. Épp oly kevésbbé kétségtelen azonban, hogy Budapestnek itt is jelentékeny helyzeti előnyei vannak. Hosszú évszázadok óta mai fővárosunk volt a magyarság és az idegen népek keveredésének tégelye, egybeolvadásának kemencéje. A XIX. század folyamán is főleg Budapesten telepedtek le a külföldről hozzánk özönlő kereskedők, iparosok és pénzemberek. A magyarsággal való gyorsütemű keveredésük a fővárosi embert utóbb általában alkalmasabbá tette a tőkegazdasági iparosodásra, mint a vidékit. Messze túllőnénk a célon, ha ezzel az állításunkkal valamilyen szigorú törvényszerűséget igyekeznénk sejtetni. Az ellenkező értelmű eseteknek is megannyi példája van. Itt inkább csak a nagy számok törvényén át való érvényesülésre gondolunk és a megfelelő átlagértékek jelentőségére utalunk. Csak annyi látszik bizonyosnak, hogy Budapestnek idegen népek művelődésével való közelebbi kapcsolatai kedvezően befolyásolták iparosodásának ütemét is.

A gazdaságon kívüli megfontolások sorában vessünk most még rövid pillantást az idevágó *társadalompolitikai* vonatkozásokra is. Nem ítélnénk helyesen, ha egyoldalúan fővárosi iparosodásunkkal indokolnánk Budapest újabb gyors növekedését. Fentebb is már ismételten láttuk, hogy ez az összefüggés sokkal inkább kölcsönös természetű. A főváros növekedése önmagában ugyanis szintén serkentőleg hatott vissza az iparosodásunkra. Gazdaságpolitikánk vezetőinek a fővárosba egybegyülemlett néptömeggel már a mult század dereka óta, mint fontos tényezővel kellett számolniok. Azt is jól tudták, hogy ebben a tömegben aránylag széles elégedetlen rétegek vannak. Oly rétegek, amelyeknek körében az egyenlőség felé tekintő társadalomújító eszmék bármikor könnyen találhattak termékeny talajra. A szociálizmusnak

különböző árnyalataira, utóbb pedig a bolzevismus törekvéseire célzunk. Az országnak Budapesten székelő gazdaságpolitikai irányítása tehát állandóan közvetlen közelről ható társadalompolitikai nyomás alatt állt. A szóbanforgó elégedetlen tömegek így mintegy állandóan budapesti gazdaságpolitikai vezetőink torkán tartják kezüket.

Nem lepődhetünk meg tehát azon, hogy amidőn ipari munkaalkalmak teremtéséről és az alsó rétegek jólétének iparosodás útján való emeléséről volt szó, Budapesten székelő gazdaságpolitikai kormányszerveink igen gyakran *elsősorban helyi érdekekre* tekintettek. Társadalompolitikailag feszültebb időkben legközvetlenebbül az ilyen helyi megoldások könnyítettek helyzetükön. Ha ilyképen fővárosi népszerűségre tehettek szert, félig már nyert ügyük is volt. A fővárosi népszerűség szócsöve, a fővárosi sajtó a vidék hangulatát is mindenkor messzemenően befolyásolni tudta. Így közvetve még a vidéken is emelte népszerűségüket, noha gyakorta tulajdonképen a vidék érdekei ellen irányuló magatartásukról volt szó. Az ilyféle csábításnak csak keménykötésű gazdaságpolitikai vezetőink tudtak ellenállni. Áldozataikat mindenkor történeti távlatból, tehát csak a távolabbi jövőből voltunk képesek meglátni. Ennek a tömeglélektani összefüggésnek magyar fejlődésünk szempontjából való előnyeit és hátrányait sokféle megvilágításba állíthatjuk. Annyi azonban bizonyos, hogy a szóbanforgó társadalompolitikai nyomás időnként szintén jelentékeny súllyal járult hozzá Budapest iparosodásának siettetéséhez.

B) *Iparosodásunk gazdasági előfeltételei.*

A gazdaságon kívüli szempontok érintése után térjünk át mármost a gazdaságon belüli, tehát *tulajdonképeni gazdasági* tényezők idevágó méltatására. Azt már bevezetőben láttuk, hogy a fővárosoknak a vidékkel szemben mily általános termelési fölényeik vannak. Láttuk, hogy ezen fölények sorában az ipar különös előnyöket biztosít a fővárosok számára. Itt most még az lesz feladatunk, hogy általános szempontjainkat röviden Budapest iparosodására alkalmazzuk. Azt a kérdést vetjük fel, hogy az iparban fontos egyes termelési tényezők síkján Budapestnek mint Magyarország fővárosának milyen különleges előnyei voltak és vannak. Ha erre a kérdésre — bárcsak vázlatosan is — választ adunk, közelebbről sikerül behatolnunk fővárosi iparosodásunk többé-kevésbbé rejtett gazdasági összefüggéseibe.

Mint minden termelésnek, úgy az iparnak is fontos tényezője a természeti erő. Minthogy itt általában a termőföldben összpontosuló természeti erőkre célzunk, helyettük akár röviden a *földre*, mint termelési tényezőre is utalhatunk. Az iparral való összefüggése többnyire csak közvetett. Az ipar ugyanis az őstermeléstől anyagait csupán átdolgozásra veszi át. A föld mint termelési tényező pedig közvetlenül az őstermelésben segíti

elő új anyagok létrejöttét. A kapcsolatnak ez a közvetettsége az egyes iparágakban erősen különböző. Minél inkább mezőgazdasági jellegű iparról van szó, annál inkább hajlik kapcsolatunk a közvetlenség felé. Minél inkább a végső feldolgozással foglalatoskodó iparral kerülünk viszont szembe, annál inkább közvetett a szóbanforgó kapocs.

Oly vonatkozások is vannak azonban, amelyekben az iparnak a földdel közvetlenül akad dolga. Ide sorolhatjuk nevezetesen a földön, azaz a *földterületen való elhelyezkedéssel* kapcsolatos távolsági viszonyokat. Budapestnek ezen a sikon nemcsak Európában, hanem különösen Nagy-Magyarország termelési együttesében is igen kedvező helyzete volt. Oly helyzete, amely ipari gócpontként való fejlődésre mindenképpen alkalmassá tette. Megközelítőleg az ország közepén feküdt. Peremén a Nagy Magyar Alföldnek, amely mintegy gyüjtőmedencéje volt a környező domb- és hegyvidék gazdasági munkamegosztásának. Partján a Dunának, amely keresztbe szelte Nagy-Magyarországot és amely egész vízi közlekedési rendszerünk ütőere volt. Emberi szorgalommal is messzemenően sikerült gondoskodnunk arról, hogy fővárosunknak ezt a kivételesen kedvező fekvését még továbbfejlesszük. Azt, hogy nagymagyarországi út- és vasúthálózatunk középpontjává tettük, már előbbi összefüggésben is említettük. Az ipari termelés segédanyagai tehát jól futhattak egybe az ország minden részéből Budapestre. Másrészt az ipari termékek innen jól voltak szétoszthatók az ország egész területére.

A *trianoni* békefeltételek ebben a vonatkozásban is mélyreható változásokat hoztak. Nagy-Magyarország korábbi munkamegosztásos egysége az ipar terén is egyszeriben szakadt szét. Budapest most már többé nem az ország közepén fekszik, hanem inkább északi határszélén. Korábbi egységes vizi közlekedési rendszerünk is megszakadt azóta, amióta a Tiszáról csupán külföldi területen át juthatunk a Dunára. Budapest tehát elvesztette azon távolsági viszonyaiban rejlő előnyeit, amelyekkel korábban a *természet* ajándékozta volt meg. Ezzel szemben megmaradtak *emberkéz alkotta* közlekedési előnyei. Vasúti hálózatunk a csonka országról is Budapestre fut egybe, aminthogy itt találkozik továbbra is közutainknak zöme. Újabban légi közlekedésünk központjává szintén Budapestet építettük ki.

Ezeknek a *közlekedési előnyöknek* segítségével Budapest ma is még mindig sikerrel állja a versenyt oly vidéki városainkkal szemben, amelyek jóval közelebb esnek pl. az ipari nyersanyagok fontosabb belföldi vagy külföldi lelőhelyeihez. Az ipari termelés legtöbb ágazatában különböző helyekről származó nyersanyagok kerülnek feldolgozásra. Amint pedig ipari nyersanyagoknak ily különböző helyekről való egyesítéséről van szó, Budapest a maga közlekedési előnyeivel többnyire könnyen gyüri maga alá vidéki versenytársait. A természeti erőnek az iparban való részesedése síkján Budapest — amint láttuk — ugyan sokat vesztett. Végeredményben

azonban itt sem adódnak pótolhatatlan veszteségeink. Általában itt sem került kedvezőtlenebb helyzetbe vidéki ipari városaink bármelyikénél.

A többi három, ipari téren is fontos termelési tényező vonatkozásában pedig fővárosunknak egyenesen döntő fölényei vannak. Ezt a helyzetet látjuk mindjárt az ipari *munka* viszonylataiban. Korábban több oly vidéki városunk volt, amelynek hosszú évszázadokkal ezelőtt idegenből hozzánk telepedett iparos polgársága nagy helyi előnyt jelentett az ipari munka terén. Amióta azonban Budapest népessége oly rohamosan szaporodott, ezek a vidéki előnyök egyre inkább gyengültek. Lökésszerűen javult azután Budapest idevágóan kedvező helyzete az ország feldarabolásával kapcsolatosan. A főváros a megcsonkított országnak most egyszeriben több, mint kétszer oly súlyos népességi gócpontjává vált, mint amilyen előbb, Nagy-Magyarország idején volt. Feléje irányult az elcsatolt területekről jövő menekülők főáradata is. Ezt a jelenséget más szemszögből már fentebb értékeltük. A munka Budapesten egy csapásra igen erősen kínált jószággá vált. Az ipari termelésben pedig többé-kevésbbé nagytömegű munkára van szükség.

Ha mai viszonyaink között Budapesten létesül valamilyen új ipartelepünk, a legkülönbözőbb szakmájú és minőségű munkáskezek többnyire bőven találhatók a *telephely közvetlen közelében.* Vidéken egészen más és sokkal kedvezőtlenebb viszonyokat látunk. Ha ott gondolunk valamilyen ipartelep létesítésére, a szükséges munkáskezek előteremtése többnyire súlyos gondokat okoz. Előteremtésük gyakorta jelentékeny költséggel is jár, mert az ipari munkásokat távolabbi helyekről, számos esetben a fővárosból kell előbb odatelepítenünk.

A fővárosi lakosság faji összetételének szempontját itt is tekintetbe vehetjük. *Idegen népekkel* való keveredése folytán ez a lakosság általában alkalmasabb az ipari munkára, mint vidékünknek a napsütéses rögöt szerető, színtiszta magyarja. Idegenekkel való keveredésének Budapest népessége tehát az ipari munka vonatkozásában is inkább előnyeit látja.

Különleges előnyei vannak Budapest iparosodásának az ipari *tőkével* kapcsolatosan is. Az iparhoz elsősorban szükséges *pénztőke* ugyan igen mozgékony. Ilyképpen alaposabb megfontolás nélkül azt mondhatnók, hogy a helyi tőke fővárosi iparosodásunk szempontjából nem jelenthet kivételes előnyt, mert hiszen ez a tőke — éppen mozgékonyságánál fogva — könnyen változtatja helyét és így könnyen mehet el vidékre is. Ha azonban az idevágó összefüggéseket jobban megnézzük, látnunk kell, hogy a szóbanforgó mozgékonyság is csak erősen viszonylagos. Budapesten gyors ütemű iparosodásunk idején a tőke két forrásból gyülemlett egybe: részben belföldről, részben pedig külföldről. A budapesti hitelintézeteknek idevágó működésére ezen a helyen bővebben még nem térünk ki. Tevékenységüket alább még részleteiben is méltatni fogjuk. Tekintetünket

egyelőre inkább csak a hitelintézetek mögött rejlő tőkekeletkezési folyamatokra irányítjuk.

A Budapesten meggazdagodott *belföldi* már meggazdagodásának folyamán jól kiismerte a fővárosi élet kényelmeit. Különösen azokat, amelyek főleg csak a jobbmódúak számára érhetők el. Az ilyen tőkés általában nem szívesen hagyja el többé a fővárost. Hasonlóképpen a fővárosba vágyik azoknak javarésze, akik vidéken jutottak tekintélyesebb mennyiségű mozgó tőkéhez. Másképpen áll a helyzet a vidéki ingatlan tőke körül. A vidéki föld- és házbirtok már inkább helyhez köti a birtokost. A vidéki pénztőke tulajdonosai azonban mindig sóvár szemmel néztek a fővárosi letelepedés lehetőségei felé.

Azt is láttuk, hogy Magyarországnak *külföldi* tőkecsoportokkal elsősorban Budapesten át vannak kapcsolatai. A külföldi tőkés, aki Magyarországon befektetni óhajt, elsősorban Budapestre kerül. Itt és innen néz szét befektetési lehetőségek után. Igen jól figyelhettük meg ezt a folyamatot a huszas évek második felének fellendülésében, amikor a külföldi tőke lázas igyekezettel keresett elhelyezkedést Magyarországon. A külföldi nagy tőkecsoportoknak képviselői hetekig, sőt hónapokig egyfolytában székeltek Budapest előkelő szállóiban és innen kerestek minél kedvezőbb magyar tőkeelhelyezési alkalmakat. A külföldi nagy vállalatoknak egyébként is elsősorban Budapesten vannak fiókintézeteik, akár hitelintézetekről, akár pedig ipari vállalatokról van szó. Ezeknek magyar kapcsolatai is főleg Budapesten gyökereznek.

Azok a belföldi és külföldi tőkések, akik legnagyobb számban ilyképpen Budapesten találhatók, pénztőkéjüket már csak közelfekvő *kényelmi lélektani* okoknál fogva is szívesebben irányítják a fővárosi ipar felé. Hiszen itt befektetéseiknek jövedelmezősége irányában sokkal közvetlenebb tájékozódási lehetőségeik vannak. Utazgatás nélkül és közvetlenül vizsgálhatják meg ennek a jövedelmezőségnek legkülönbözőbb vonatkozásait és személyesen tárgyalhatnak mindazokkal, akiktől szakszerű vagy egyéb üzleti felvilágosításokat várhatnak. Közvetlenül figyelhetik meg továbbá mindazokat a környező gazdasági lehetőségeket, amelyek a befektetett ipari tőke sorsát irányítják: az ipari nyersanyagok beszerzésének és az ipari termékek elhelyezésének lehető körülményeit. Azt is eleve tudják, hogy a fővárosban befektetett ipari tőkéjük pályafutását közvetlenül és akár személyesen is ellenőrizhetik. Valamiképpen nagyobb biztonsági érzetet nyujt számukra, ha tudják, hogy befektetett ipari tőkéjük lakóhelyük közvetlen közelében dolgozik.

Ez a szempont még az elszemélytelenedett ipari nagytőke esetében is fontos. Itt a részvénytársaságokra felépülő magasabb tőkeszervezetekre, azaz a kartellekre, trösztökre, konszernekre, poolokra, ringekre és egyéb ú. n. *másodlagos tőkeszervezési folyamatokra* célzunk. Noha a részvényesnek

— éppen befektetett tőkéje elszemélytelenedése folytán — közvetlen ellenőrzési lehetősége nincsen, még őt is inkább megnyugtatja, ha a részvénytársaság nem valahol a távoli vidéken működik. Az a fővárosi tőkés tehát, aki tőkéjét részvényekbe kívánja befektetni, többé-kevésbbé szintén előszeretettel viseltetik a fővárosi iparvállalatok iránt.

Értsük meg jól: itt csupán többé-kevésbbé érvényesülő és inkább csak lélektanilag megalapozott *előszeretetről* van szó. Az ellenkező eseteknek is megannyi gyakorlati példáját látjuk. A tőkés szóbanforgó előszeretete általában azonban mégis elég erős ahhoz, hogy Budapestet a tőkének mint az ipari termelés tényezőjének síkján is kivételesen kedvező helyzetbe hozza. A pénztőke mozgékonysága — ismételjük — ezt az előnyt csak részben ronthatja le.

Erősen rokontermészetű vonások érvényesülnek végül a negyedik ipari termelési tényezőnek, a *vállalkozási eszmének* idevágó hatásai körül. Önmagában véve a vállalkozási eszme is rendkívül mozgékony. A pénztőke helyváltoztatásához mai hitelszervezetünkben egyetlen távirat vagy távolsági telefonbeszélgetés elegendő. A vállalkozási eszme is ugyanilyen könnyen győzi le a legnagyobb távolságokat korszerű hirközvetítésünk és hirszolgálatunk révén. Nemkevésbbé kétségtelen azonban egyúttal az is, hogy a vállalkozási eszmének távolsági működésére intézményesen berendezkednünk általában nem kedvező. Általában nem lehet előnyös, ha a vállalkozó mindig csak a távolból irányítja üzemét. Az a tétel, hogy a gazda szeme hizlalja a jószágot, az ipari és nevezetesen még a nagyipari termelésre vonatkozólag is megáll.

Vigyázzunk itt egy meglehetősen fínom gazdaságelméleti árnyalatra. Ne tévesszük össze a *vállalkozói eszmét* azzal a *szellemi irányító munkával*, amelyet a vállalkozó vállalatában esetleg szintén elvégez. Ebben az utóbbi vonatkozásban ugyanis a vállalkozó már szellemi munkásként jön tekintetbe. Ily vonatkozás számos esetben előfordul. Megannyi más esetben viszont mi sem gátolja a vállalkozót abban, hogy még a legfőbb szellemi irányítás munkáját is alkalmazott igazgatóra vagy egyéb munkaerőre bízza. Itt már egészen világosan látjuk a vállalkozói tevékenység és az irányító szellemi munka szétválasztását. A vállalkozói tevékenység egyedül a vállalatban alkalmazott természeti erő, tőke és munka egybekovácsolására irányul. A vállalkozási eszmének egyedüli tartalma ennek az egybekovácsolásnak legalkalmatosabb, leggazdaságosabb terve, azaz felépítése. A gazdaságosság foka pedig itt is mindig a vállalkozó jövedelmezőségi költségszámítása szerint alakul. A vállalatnak általános szellemi irányítása a vállalkozási eszmének tehát már nem feladata.

Pontosabban körülírt vállalkozási eszménk is azonban nyilvánvalóan akkor fog legelőnyösebben eredményre vezetni, ha a *vállalat működésének helyén* tevékenykedik. A vállalkozónak jó tehát vállalata helyén laknia.

Csak ott kísérheti közvetlen figyelemmel mindazokat a körülményeket, amelyekhez képest egyre újabb és újabb alakban kell csoportosítania a vállalatához szükséges természeti erőt, tőkét és munkát.

Érintettük már, hogy Budapest népességében a vállalkozói eszme *történeti okoknál* fogva jobban fejlődhetett ki, mint vidéken. Budapesten tehát már a világháború előtt is aránylag jóval több vállalkozói lendületű ember élt. A *világháború* pezsgő fővárosi hangulata, az akkori gyors gazdasági fordulatok még csak növelték a fővárosi ember vállalkozó kedvét.

Az elcsatolt területekről való *menekülésnek* is utóbb fontos idevágó hatásai voltak. Sok menekült Budapestre tudta menteni pénztőkéjének egy részét. Még sokkal több olyan akadt azonban közöttük, aki Budapesten — tőke nélkül is — új létalap után nézett. Akár vállalkozó volt előbb, akár pedig nem. Az utóbbi vonatkozásban eléggé számos olyan menekültről tudunk, akik korábban tisztviselők voltak vagy szabad pályákon működtek; most azonban elfogta őket az új gazdasági létalap teremtésének láza és hanyatt-homlok fogtak a legkülönbözőbb vállalkozásokba.

Ez különösen akkor volt könnyű, amidőn a huszas évek első felének *pénzromlása* a legszélsőbb vállalkozási eszmék boldogulásának útját nyitotta meg. Inkább a legszélsőbbekét, mint a komolyan és szakszerűen végiggondoltakét, amelyek a jól kipróbált középső megoldások útján jártak. Ezek voltak azok az idők, amikor a budapesti gombamódra keletkező új vállalatok élén meglepően fiatal és többnyire tapasztalatlan vezetőket látunk. Részbeni sikerük éppen tapasztalatlanságukra volt visszavezethető. Az akkori ki nem számítható gazdasági fejlemények közepette a korábbi, szilárdabb körülmények között iskolázott vállalkozási eszme csak nehezen tudott eligazodni. A pénzromlás egészen új foglalkozási köröket teremtett, amelyeknek gazdasági lehetőségeit bizonyos fokú szakszerű elfogultság hiányában, fiatalos lendülettel jobban lehetett kihasználni.

Ne értsük félre a helyzetet: a politikai okokból menekültek között is akadtak olyanok, akik ezen az úton magasba tudtak emelkedni. Ezeknek száma azonban aránylag csak igen csekély volt. Sokkal többen voltak közöttük azok, akik hozzánk újabban *nem politikai okokból vándoroltak be.* Aminthogy számos tősgyökeres vállalkozó vagy vállalkozói sarjadék is részesedett az akkori évek gazdasági lehetőségeinek ügyes kihasználásában.

Amidőn államháztartásunk és pénzünk *rendezése* a huszas évek közepe táján rövid időre megakasztotta a termelési lendületet, Budapesten igen sok vállalkozó vált tétlenné. Közülük sokan szellemi vagy testi munkásnak kényszerültek szegődni. Olyanok is voltak közöttük, akik tisztviselői pályán tudtak elhelyezkedni. A főváros fölösszámú vállalkozói azonban — a háttérben — továbbra is megmaradtak. Hiszen még azok is, akiknek pályát kellett cserélniök, állandóan virtuális, azaz *lehető vállalkozóknak* tekintendők.

A fellendülésnek legkisebb hulláma megint előtérbe csalja őket. Budapest iparosodásába bármikor nagy igyekezettel hajlandók megint bekapcsolódni. Mindent egybevetve tehát Budapestnek a vállalkozói eszme terén is *kedvezőbb* helyzete van, mint a vidéknek.

C) Ipari termelésünk értékének megoszlása.

Szempontjaink már önmagukban is élénk világot vetnek Budapestnek újabb magyar ipari fejlődésünkben való részesedésére. Nézzük ezt a részesedést először az összes előállított iparcikkek, azaz egész *ipari termelésünk értékének* vonatkozásában:

16. Ipari termelésünk értéke.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	A) *Ezer pengőben.*								
Budapest	826.308	926.872	1,125.529	1,232.137	1,282.991	1,108.568	913.378	790.994	765.142
Vidék	1,241.920	1.264.786	1,566.443	1,644.734	1,584.103	1,383.300	1,145.282	1,031.628	998.287
Magyarország összesen ..	**2,068.228**	**2,191.658**	**2,691.972**	**2,876.871**	**2,867.094**	**2,491.868**	**2,058.660**	**1,822.622**	**1,763.429**
	B) *Jelzőszámokban.*								
Budapest	100	112	136	149	155	134	110	96	92
Vidék	100	102	126	132	127	111	92	83	80
Magyarország összesen ..	**100**	**106**	**130**	**139**	**139**	**120**	**99**	**88**	**85**
	C) *Százalékokban.*								
Budapest	39·95	42·29	41·69	42·83	44·75	44·49	44·37	43·40	43·39
Vidék	60·05	57·71	58·31	57·17	55·25	55·51	55·63	56·60	56·61
Magyarország összesen ..	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Az itt feltüntetett értékeknek csupán *névleges* értelmük van. Azért csupán névleges, mert a pengő vásárlóereje évtizedünk folyamán nagyot változott. Amidőn tehát Magyarország egész ipari termelése értékének alakulását nézzük, csupán névleges síkon állíthatjuk, hogy ez a termelés évtizedünk folyamán erősen csökkent. Igaz, hogy a harmincas évek közepe felé még az 1925. évi színvonalnál is jóval csekélyebb névleges értékű ipari termelésünk volt. Ugyanekkor azonban pengőnk vásárló ereje sokkalta magasabban állt. Ezt *iparcikkeink áralakulásával* is jól magyarázhatjuk. Alapul a Központi Statisztikai Hivataltól a Magyar Statisztikai Évkönyvben közölt havi budapesti áralakulási adatokat vehetjük. Ha 1925-től 1928-ig az »ipari anyagok és termékek«, 1929-től 1934-ig pedig az »egyéb ipar« körébe tartozó cikkek budapesti árainak évi átlagait vesszük és ezeket az átlagokat jelzőszámszerűen 1925. évi alapra számítjuk át, akkor a következő összeállításhoz jutunk:

Év	Ipari anyagok és termékek budapesti átlagos árának jelzőszámai	Év	Ipari anyagok és termékek budapesti átlagos árának jelzőszámai
1925	100	1930	85
1926	90	1931	79
1927	93	1932	76
1928	95	1933	72
1929	92	1934	74

Ennek a sornak alakulásából jól láthatjuk, hogy iparunk egészénél nem forgott fenn a termelés *tényleges* értékének hanyatlása. Ellenkezőleg: ez a tényleges érték inkább eléggé jelentékeny emelkedést mutatott. Megközelítően hasonló eredményhez jutunk, ha a Magyar Gazdaságkutató Intézet 24. helyzetjelentéséből merítünk idevágó árstatisztikai adatokat:

17. Gyári áraink alakulásának jelzőszámai. (1929=100)

Megnevezés	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Vas- és fémáruk, gépek és készülékek általában.....	102·3	101·6	100·0	92·6	88·7	84·6	82·5	79·5
Textilfélgyártmányok és készáruk általában	108·3	107·2	100·0	90·5	81·7	76·2	70·2	68·4
Bőráruk (készbőrök)	110·1	117·0	100·0	95·2	81·7	69·7	70·5	71·3
Vegyipari áruk általában ..	101·7	103·1	100·0	98·0	93·4	85·6	81·6	77·8

Ezek a számok az ipari árak alakulását azért világítják meg ismét másik oldalukról, mert részint csakis a *gyári árakra* vonatkoznak, részint pedig egynéhány főbb *iparágunk szerint* taglalva nézik őket. Az egyes iparágak közötti különbségek ezen a síkon igen jelentékenyek. Okaikra alább bővebben lesz még alkalmunk utalni. A jelen összefüggésben csupán annyit fontos látnunk, hogy az ipari termelésünk névleges és tényleges értéke közötti különbség korántsem alakult egységesen. Ha azonban közös nevezőre hozzuk az összes idevágó különbségeket, akkor itt megint csak azt látjuk, hogy mennyire nem indokolt ipari termelésünk egészének tényleges értékhanyatlásáról szólnunk. Figyelmünket ugyanis nem kerülheti el az a körülmény, hogy a Magyar Gazdaságkutató Intézet helyzetjelentéséből átvett táblázatból hiányzik az 1925. és az 1926. év. Ha ezt a táblázatot is az 1925. év alapján számítjuk át jelzőszámokra, akkor előbbi eredményeinkhez többé-kevésbbé hasonló képet kapunk.

Budapest *ipari térfoglalása* évtizedünk egészében folytatódott. A harmincas évek közepén az ország iparának nagyobb része összpontosul Budapesten, mint egy évtizeddel korábban. Pedig az akkori értékszerűen $^2/_5$-nyi fővárosi részesedés is már igen tekintélyes volt. Ebben a további emelkedésben élénken tükröződnek vissza mindazok az összefüggések, amelyeket az imént Budapest iparosodásának kedvezőbb előfeltételeire vonatkozólag bemutattunk.

Igen figyelemreméltó árnyalati összefüggéshez jutunk, ha most megint két részre bontjuk évtizedünket. Szembeötlő, hogy Budapest szóbanforgó ipari emelkedésének egésze a huszas évek második felének *fellendülésére* jutott, míg a harmincas évek első felének *hanyatlása* inkább csorbította Budapest országos ipari jelentőségét. Hiszen a Budapest és vidék közötti százalékos megoszlás 16. táblánkban a harmincas évek elején Budapest terhére határozott csökkenést mutat. A helyzet tehát az, hogy Budapest országos ipari jelentősége a fellendülés évtödében gyors ütemben emelkedett, a hanyatlás évtödében azonban megakadt. Sőt valamivel vissza is hanyatlott.

Nézzük ugyanezt az összefüggést a 16. tábla *jelzőszámainak* síkján. Ha itt csupán Budapest és a vidék közötti összehasonlításra szorítkozunk, akkor nem zavarhat meg bennünket az, hogy a szóbanforgó jelzőszámok csak az ipari termelés névleges értékét tükröztetik vissza. A huszas évek közepe és vége, azaz 1925 és 1929 között a vidék ipari termelésének névleges értéke csak valamivel több mint egynegyed részével emelkedett. Budapest ipari termeléséé viszont több mint felével. Úgy is mondhatjuk tehát, hogy a fellendülés évtödében Budapest ipara kétszer oly gyors ütemben emelkedett, mint a vidéké. A következő évtödben azonban hanyatlása is valamivel gyorsabb volt. Évtizedünk egészében végeredményül ugyan még mindig azt látjuk, hogy a vidéki ipari termelés névleges értéke kb. *kétszer annyival csökkent*, mint a budapestié. Mégis fontos felvetnünk a kérdést, hogy honnan ered az a nagy különbség, amely Budapest és a vidék iparosodásának üteme között két évtödünkben mutatkozott.

Magyarázatul már ezen a helyen is a tekintetbejövő különböző *üzemnagyságokra* kell utalnunk. A gyáriparnak és a kézműiparnak számos vonatkozásban különböző fejlődési előfeltételei vannak. Mindazok az előnyök, amelyeket Budapest iparosodása javára a fentiekben boncolgattunk, elsősorban csakis a *gyáriparra* vonatkoznak. Csak benne érvényesül a munkaerők nagy száma, a nagy tőke és az a sajátos nagy vállalkozói lendület, amelyet Budapesten inkább találunk meg, mint a vidéken.

A *kézműipar* lendületére ezek a tényezők részben még zavarólag is hatnak. A kézműipar inkább kívánja meg a vidék csendjét. Annak lassúbb gazdasági pergésében jobban állja meg helyét. Ahol kevesebb a lakosság, ott közvetlenebbül találja meg kapcsolatát fogyasztóival. Kevésszámú

munkaerővel is beéri. Többnyire nagyobb tőkére sincsen szüksége. A kézműipari vállalkozó pedig korántsem a modern tőkegazdagság jövedelmezőségi költségszámításának alapján áll. Hiszen a nagyipari fejlődés színvonalán álló tőkegazdasági vállalatnak egyik legjellegzetesebb vonása éppen az, hogy csak csekélyebb részben dolgozik saját tőkéjével. Sokkal inkább támaszkodik idegen tőkéknek igénybevételére. Kézműiparunkban viszont még manapság is inkább a vállalkozói saját tőkéknek felhasználása áll előtérben. Vitatható, hogy nem lenne-e jobb, ha kézműiparunk is nagyobb mennyiségű idegen tőkét használhatna fel. Iparpolitikánk és hitelpolitikánk dícséretreméltó törekvéseket fejt ki ebben az irányban. Több különleges rendeltetésű nagy hitelintézetünk is van, amelyeknek célja elsősorban az, hogy a kézműipart idegen tőkéhez juttassák. Ezek a törekvések a jövőben megváltoztathatják a helyzetet. Jelenleg azonban tényként fogadhatjuk el, hogy kézműiparunkban a saját tőke még mindig kiemelkedő szerepet játszik.

Termelési tényezőinek vonatkozásában a kézműipar tehát Budapesten általában nem talál kedvezőbb előfeltételeket, mint vidéken. A kézműiparos létfenntartási költségeinek alacsonyabb vidéki színvonala egyenesen arra alkalmas, hogy *a vidék javára* billentse a mérleget.

További összefüggésre is ügyelünk. Budapesten — amint láttuk — a gyáriparnak különösen kedvező talaja van. Ennek a fővárosi gyáriparnak közvetlen közelében a kézműipar csak aránylag nehezen állhat meg. Itt különösen keményen érzi a gyáriparnak számos téren *sikeresebb versenyét.* Nem meglepő tehát, hogy a kézműiparos már erre való tekintettel is inkább vidéken húzódik meg. Ott ahol kevésbbé kell tartania a gyáripar közvetlen helyi versenyétől. Ime, egy további összefüggés, amely a vidéki kézműiparnak aránylag kedvezőbb általános helyzete mellett szól. Így adódott már korábban, hogy Budapest iparában a gyári nagyüzem, a vidékében viszont a kézműipari kisüzem került előtérbe.

Az is kézenfekvő, hogy a gyáripari nagyüzem általában könnyebben tagolódik be a *nemzetközi forgalomba,* mint a kézműipari kisüzem. A gyáripari termelés inkább támaszkodik mind nyersanyagjainak beszerzése, mind pedig termékeinek elhelyezése terén a külföldre. Ipari nyersanyagjaink és félgyártmányaink behozatalában gyáriparunk sokkal nagyobb arányban részesedik, mint kézműiparunk. Aminthogy sokkal nagyobb arányban veszi ki részét ipari kivitelünkből is.

Ennek *indokolására* elég egynéhány szó. A gyáripari üzem nagyobb mennyiségű nyersanyagot és félgyártmányt vesz és megfelelően nagyobb mennyiségű ipari készárut ad el. A *külkereskedelem* pedig szintén nagy tételekben bonyolódik le. Így közvetlenebbül tud segíteni a nagyobb árumennyiségekkel dolgozó belföldi termelőnek. A külföldre támaszkodó kézműiparos mindenképpen a közvetítő külkereskedelem árumegosztó tevékenységétől

függ. A gyáripari nagyüzem viszont közvetlenül is lebonyolíthatja külföldi vásárlásait és eladásait.

A kézműiparnak azonkívül rendszerint gazdasági *látóköre* is túlszűk ahhoz, hogy jól tudjon elhelyezkedni a nemzetközi munkamegosztás bonyodalmaiban. A gyáripari nagyüzem inkább bír ily látókörrel. Részben az ipari nagyvállalkozóknak, részben pedig a gyárban alkalmazott magasabb képzettségű munkaerőknek inkább vannak ilyirányú ismereteik. Ez a második legfontosabb oka annak, hogy a nagyipar inkább támaszkodik a külforgalomra, mint a kisipar. Egyúttal azonban megfelelően nagyobb mértékben is függ tőle.

Térjünk vissza most a fellendülés évtödére és az azt követő hanyatlásra. *Fellendülésünk* idejében nagy mennyiségben áramlott be hozzánk az idegen tőke. Ezt rendszerint nem pénztőke, hanem árucikkek alakjában tette. Behozatalunk erősen felduzzadt, és ennek kapcsán kivitelünk is sokkalta jobban pergett. Külkereskedelmünk egész volumenje, azaz terjedelme azokban az években nagy növekedést mutatott. Számszerű alakulását későbbi helyen fogjuk még majd boncolgatni. A budapesti *gyáripar* tehát ebben a kedvező külforgalmi helyzetben gyorsan fejlődhetett. Annak minden előnyét alaposabban használhatta ki. A fellendülés lázas befektetéseinek sorában a nagytőke járt elől. Nagy pénztőkékre pedig elsősorban a nagyiparnak van szüksége. A fellendülés évtödét nagyiparunk ezen a síkon is jobban fordíthatta a maga javára, mert a termeléshez szükséges nagyobb tőkék bőven özönlöttek feléje.

A *kézműiparnak* is kedvezett ugyan mindkét vonatkozás, de korántsem oly mértékben, mint a gyáriparnak. A kézműipar is ki tudta őket használni. Segítségükkel megindult fejlődése azonban sokkalta lassúbb ütemű volt, mint a gyáriparé. Ezek a különbségek magyarázzák meg, hogy miért emelkedett Budapest ipara a termelt árucikkek névleges értékének vonatkozásában a huszas évek második felének fellendülése folyamán kétszerte oly magasra, mint a vidéké.

A harmincas évek első felének általános gazdasági *hanyatlásával* mindkét vonatkozás szögesen ellentétes irányba csapott át. A világgazdasági válság beköszöntével, különösen pedig akkor, amikor hullámai bennünket nagyobb nyomatékkal értek el, külkereskedelmünk egyszeriben csappant meg. A behozatalnak és egyúttal a kivitelnek is korábban nem remélt és nem várt nehézségei merültek fel. Főleg transzfer-, azaz átváltási nehézségeink következtében. A behozatalhoz szükséges idegen valutákat egyszerre csak a legnagyobb nehézségek árán tudtuk előteremteni. Pénzünk külföldi értékének védelmére pedig mindent el kellett követnünk. Arra törekedtünk tehát, hogy a magyar pengő lehetőleg idebenn maradjon. Kivitelünket ugyan erőnkhöz képest serkenteni igyekeztünk. A külföldi államok zöme azonban hasonló megfontolások alapján zárkózott el a mi kivitelünk elől, mint

mi az övével szemben. Külkereskedelmünk terjedelme ilyképpen a hanyatlás mélypontján korábbi terjedelmének mintegy harmadrészére süllyedt.

Azok az ipari *nagyvállalatok*, amelyek nyersanyagjaikat és félgyártmányaikat jelentékeny részükben külföldről szerezték be és termékeiket is részben a külföldön helyezték el, most egyszeriben kivételesen nehéz helyzetbe sodródtak. Nehézségeiket még csak növelte az, hogy újabb idegen tőkéket kapni úgyszólván egyáltalában nem tudtak. Új külföldi tőke Magyarországra a hanyatlás éveiben többé nem jött. Egyúttal a belföldi hitelpiac is erősen megmerevedett. Hitelbiztonságunk pedig megingott. A belföldi tőke is visszahúzódott. Így ipari nagyvállalataink az ő támogatásával sem számíthattak. Most tehát mindkét okcsoport egybehatott és fokozott mértékben nehezítette ipari nagyvállalataink helyzetét.

Egybehatásuk ugyan a *kézműipart* is kedvezőtlenül érintette. A hatásfok itt azonban jóval csekélyebbnek mutatkozott. Hiszen kézműiparunk már korábban is csak kevésbbé függött a külföldi piactól. A külföldi kapcsolatok meglazulását ilyképpen kisebb mértékben sínylette. Hasonlóképpen kevésbbé támaszkodott idegen tőkékre. Ezeknek visszavonulása is tehát csak megfelelően kisebb csapást mért rá.

Ebből a kétirányú összefüggésből most világos magyarázatát kapjuk annak, hogy a harmincas évek első felének hanyatlása *miért sujtotta erősebben* Budapest iparát, mint a vidékét. Százalékos arányaink és jelzőszámaink eltolódásai ugyan a szóbanforgó különbséget viszonylag csak csekélynek tüntetik fel. Legyünk tekintettel azonban arra a körülményre, hogy a hosszabb lejáratra szóló, tehát az irányvonalszerű fejlődés ebben az évtödben is Budapest országos ipari jelentőségének lendületes további emelkedése felé szorított. Az évtizedes hullámzás nemcsak ezt a nyomatékot tüntette el, hanem — rajta túlmenőleg — még egyenesen valamivel a vidéki ipar ütemének színvonala alá szorította Budapestet. Ha ezt jól végiggondoljuk, látnunk kell, hogy Budapest ipara a világgazdasági válságtól mennyivel inkább szenvedett, mint a vidéké. Egyúttal összhangzatosan zárul le az a gondolatkörünk, amelyben a szóbanforgó két évtöd fővárosi és vidéki iparosodási ütemének magyarázatát kerestük.

2. Gyáripar és kézműipar.

A) *Gyártelepeink.*

Ne elégedjünk azonban meg az idevágó fejlődésnek csupán nagy vonalakban való vázolásával. Igyekezzünk valamelyest *részletekbe* hatolni. Ezt olyképen tehetjük, hogy egyrészt gyáriparunk újabb fejlődését vizsgáljuk fővárosi és vidéki viszonylatban, másrészt pedig kézműiparunk boncolgatására is hasonló szempontokat alkalmazunk. Vizsgálódásainkból fontos további összefüggések fognak kiderülni.

Nézzük mindenekelőtt *gyártelepeink* számának megoszlását:

18. Gyártelepeink száma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	A) *Abszolút számokban.*								
Budapest	939	995	1.197	1.181	1.168	1.137	1.188	1.165	1.194
Vidék	2.221	2.292	2.347	2.372	2.344	2.354	2.236	2.159	2.158
Magyarország összesen	**3.160**	**3.287**	**3.544**	**3.553**	**3.512**	**3.491**	**3.424**	**3.324**	**3.352**
	B) *Jelzőszámokban.*								
Budapest	100	106	127	126	124	121	126	124	127
Vidék	100	103	105	106	105	105	100	97	97
Magyarország összesen	**100**	**104**	**112**	**112**	**111**	**110**	**108**	**105**	**106**
	C) *Százalékokban.*								
Budapest	29·71	30·27	33·75	33·24	33·26	32·57	34·70	35·05	35·62
Vidék	70·29	69·73	66·25	66.76	66·74	67·43	65·30	64·95	64·38
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·0**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Azzal már eleve legyünk tisztában, hogy a gyártelepek számának alakulása önmagában még csak *igen keveset mond* iparunk fejlődésének lendületére vonatkozólag. Hiszen iparosodásunk egészén egyetlen hatalmas gyártelep alapítása többet lendíthet, mint amennyit akár 10—20 kisebb gyártelep megszüntetése ront rajta. Abból egyedül tehát, hogy gyártelepeink száma emelkedik avagy csökken, ne vonjunk elhamarkodott következtetéseket egész iparunk alakulására. Csupán messzemenő óvatossággal és fenntartásokkal fogadhatjuk el kedvezőnek az ipar fejlődése szempontjából azt, ha több új gyártelep alakul, mint amennyi megszűnik.

Az *összes magyarországi gyártelep* számának alakulása mégis jól tükrözteti vissza azokat a legáltalánosabb vonásokat, amelyeket iparosodásunk újabb üteméről már a korábbiakban is megállapítottunk. Várakozásainknak tökéletesen megfelel, hogy országunk összes gyártelepeinek száma a huszas évek második felének fellendülésében a huszas évek közepének állapotaihoz mérten több mint 10%-kal emelkedett. Ez a szám a harmincas évek első felének hanyatlása folyamán azután megint fokozatosan lemorzsolódott. Az sem lephet meg, hogy amint a harmincas évek közepe felé az újabb fellendülésnek előjelei mutatkozni kezdtek, országunk összes gyártelepeinek száma ismét az emelkedés útjára lépett.

Gondolatmenetünk síkján mégis sokkal fontosabb annak a megfigyelése, hogy *Budapest részesedése* évtizedünk folyamán itt mily erősen emelkedett. Hiszen a huszas évek közepén összes magyarországi gyártelepeinknek jóval kevesebb mint harmadrészét találtuk még csak Budapesten. A harmincas évek közepén pedig már jóval több mint harmadrészét. Az eltolódás itt jelentékeny és szembeötlő. Ha évtizedünk egészét nézzük, a budapesti gyártelepeink száma több mint negyedrészével emelkedett, míg a vidékieké általá-

ban korábbi színvonalát is alig tudta megtartani. Ez a fejlődés híven tükrözi vissza Budapest iparosodásának nagyobb helyzeti előnyeit.

Első ránézésre azonban meglepő, hogy — ha most megint *két részre* osztjuk évtizedünket — nem találjuk meg az imént kidolgozott összefüggések visszhangját. 1927-ig úgy fejlődött minden, ahogyan azt korábbi megállapításaink alapján elvárhattuk. Budapest a gyártelepek megoszlásának országos statisztikájában lendületesen tört előre. Utána mintegy két évig megtartotta elért magasságát. 1930 pedig valóban némi hanyatlását hozta meg. Eddig tehát kisebb-nagyobb zökkenőkkel helyt állhat az a magyarázat, hogy a budapesti nagyüzemek viszonylag magasabbra lendültek a huszas évek második felének kedvező gazdasági viszonyai között, míg a harmincas évek elején kezdődő hanyatlás őket sujtotta erősebben. Itt azonban két további szempontra kell felfigyelnünk.

Elsősorban arra, hogy a budapesti ipari nagyüzemekkel most nem a vidék kézműipari üzemeit hasonlítjuk össze, hanem a *vidéki gyártelepeket*, tehát a legnagyobb vidéki ipari üzemeket. Ezeket pedig a harmincas évek első felének hanyatlása többé-kevésbbé hasonló keménységgel sujtotta, mint a budapesti ipari nagyüzemeket. Helyzetük részben még kedvezőtlenebbül alakult. Számos esetben előfordult, hogy két hasonló gyárüzem közül a budapesti jobb helyi összeköttetéseinek alapján még a hanyatlás éveiben is valamelyes hitelhez tudott jutni, míg a vidéki menthetetlenül esett áldozatául a pangásnak. Ha tehát egyrészt azt láttuk, hogy a huszas évek második felének fellendülése többet segített a budapesti gyártelepeken, mint a vidékieken, másrészt korántsem állíthatjuk, hogy a vidéki gyártelepek jobban tudtak ellentállni a harmincas évek első felében bekövetkező hanyatlásnak, mint a budapestiek.

A *másik* szempont, amelyre itt ügyelnünk kell, az, hogy a budapesti gyártelepek között is messzemenően különböző nagyságú üzemeket találunk. Most elsősorban megint arra utalunk, amit a gyártelepeink száma és az egész iparunk lendülete közötti összefüggésről mondtunk. A hanyatlás éveiben Budapesten nyilvánvalóan csak arról volt szó, hogy több oly *kisebb gyártelep* létesült, amely a sanyarúbb viszonyok között is jobban tudott megélni, mint a nagyobb gyártelepek. Nevezetesen: kisebb tőkeigényüket, nagyobb mozgékonyságukat és a külföldtől való függésüknek kisebb fokát ezekben az években előnyösen tudták kihasználni. Így értelmezzük azt a folyamatot, amelyet a harmincas évek első felében látunk. A budapesti gyártelepek száma némi megtorpanás után újból az emelkedés útjára lép és az ország összes gyártelepeinek számában való részesedését is tovább tudja fokozni. Helyesen tehát ezt a folyamatot csakis úgy magyarázhatjuk, hogy fővárosunkban egynéhány nagyobb gyártelep megszüntetése mellett több új kisebb ipari gyártelep létesült. Viszonylag mindenesetre több, mint amennyi vidéken jött létre. Míg a vidéki kézműipar aránylag még jól állta a pangás nehéz helyzetét, addig vidéki gyáriparunkról ez korántsem mondható el.

Valamely gyártelep fennállása önmagában semmit sem mond ipari lendületünkről, ha kéményei nem füstölnek. A *szünetelő gyártelep* semmiképen sem tekinthető élő ipari üzemnek. Még akkor sem járunk el helyesen, ha a szünetelő gyártelepeket számításainkból egyszerűen kihagyjuk. Szünetelésük ténye ugyanis korántsem fogható fel egyszerűen olyannak, amely fennállásukat szempontunkból csupán lerontja. Fontoljuk meg, hogy a fennálló és berendezett gyártelepeknek a még csak felállítandóval vagy berendezendővel szemben igen nagy termelési előnyei vannak. Ha tehát egyrészt fővárosunk külső részein gyárépítésre alkalmas üres telkeket látunk, másrészt pedig szünetelő gyártelepekkel találkozunk, a kettőnek iparosodásunk lendületének megítélésében távolról sincsen azonos jelentősége.

Nagyobbszámú gyárszünetelés mindenképen erősfokú pangást jelent. A szünetelés ténye ugyanis nyilvánvalóvá teszi a gyári termelés *jövedelmezőségének igen kedvezőtlen képét*. Jövedelmezőségre az ilyen szünetelő üzemek még annak ellenére sem tudnak szert tenni, hogy tárgyi kereteikben már megvannak és termelésre készen állnak. A szünetelő gyártelep nemcsak a gyári épületeknek és berendezéseknek öregedése és romlása, porladozása következtében szenved veszteséget, hanem befektetett tőkéjének kamatveszteségei is igen erősen nyomják. Ha a termelés jövedelmezősége még olyan színvonalat sem ér el, hogy ezek a veszteségek a gyártelepek üzemének megindításával kiküszöbölhetők vagy legalább is csökkenthetők lennének, az ipar általános helyzetére vajmi kedvezőtlen eredménnyel következtethetünk. Ezért fontos az üzemben lévő és a szünetelő gyártelepek szembeállításának szempontja.

Ha azonban megint csupán a *gyártelepek számát* nézzük és elhanyagoljuk a közöttük lévő nagysági különbségeket, Budapest a hanyatlás éveinek folyamán még ezen a síkon is valamivel kedvezőbben áll, mint a vidék:

19. Üzemben levő és szünetelő gyáripari telepeink száma.

Megnevezés	Üzemben volt			Szünetelt		
	Budapest	Vidék	Magyarorsz.	Budapest	Vidék	Magyarorsz.
	a) *Abszolút számokban.*					
1931	1.142	2.044	3.186	46	192	238
1932	1.134	2.015	3.149	31	144	175
1933	1.164	1.991	3.155	30	167	197
	b) *Telephely szerinti %-os megoszlás.*					
1931	35·84	64·16	100·00	19·33	80·67	100·00
1932	36·01	63·99	100·00	10·76	89·24	100·00
1933	36·89	63·11	100·00	15·20	84·80	100·00
	c) *Működés szerinti %-os megoszlás.*					
1931	96·13	91·41	.	3·87	8·59	.
1932	97·34	93·33	.	2·66	6·67	.
1933	97·49	92·26	.	2·51	7·74	.

Egész Magyarországon 1925-ben 166 szünetelő gyártelepünk volt. Ez a szám átmeneti emelkedés után 1927-ben és 1928-ban eléggé érezhetően csökkent. 1929-ben azonban — a világgazdasági válság első lökésére — megint emelkedni kezdett és egész évtizedünk folyamán 1930-ban érte el tetőfokát: akkor 242-re rúgott. Aki csak a szabad gazdaság összefüggéseit nézi és annak konjunkturális hullámaiból következtet, most azt várhatná, hogy szünetelő gyártelepeink száma a harmincas évek első felében rohamosan továbbnőtt. Tévedne. Azért követne el hibát, mert nem venné tekintetbe az idevágó, nagyon is fontos gazdaságpolitikai összefüggéseket.

Jól tudjuk, hogy a harmincas évek első felének hanyatlása magyar iparosodásunk fejlődésének egészében korántsem jelent szomorú időszakot. Erőteljes *gazdaságpolitikai eszközöket* alkalmazó újabb *iparfejlesztésünket* ugyan már a háború utáni új magyar vámtarifánk felállításával megkezdtük. A huszas évek második felének fellendülése azonban nem volt kedvező légkör ezen céltudatosan iparvédő vámtarifánk érvényesülésének számára. Az akkori magas általános jövedelmezőség és a gyorsan pergő nemzetközi forgalom könnyen tette túl magát magas vámtételeinken. Nemzetközi munkamegosztásunk még akkor is jelentékeny nyereséget biztosított, ha költségeibe beleszámította az új magas vámtételeket. A vámtarifa ilyképen nem tudta valóban megvédeni hazai iparunkat. Legalább is nem oly mértékben, mint ahogyan azt alkotói eredetileg elgondolták.

Így volt ez egyébként akkor többé-kevésbbé az egész földkerekségen. A háborús gazdasági szétszakadásra akkor meglepően erőteljes visszahatás következett. A nemzetközi megértés alapján nyugvó *nemzetközi munkamegosztás* soha magasabb színvonalon nem állt, mint akkor. Ez a munkamegosztás pedig ellensége minden mesterséges és más országok érdekei ellen irányuló iparfejlesztésnek. Az ipar fejlődésének akkor egyetlen feltétele és lendítő ereje a tényleges és a gazdasági szabadságban bebizonyosodott termelési fölény volt. Azok az iparok, amelyek ily fölények alapján álltak akkoriban, többé-kevésbbé magasra fejlődtek. Mesterséges üvegházi csemeték nevelésének azonban a nemzetközi munkamegosztásos fellendülés semmiképen sem kedvezett. Ne essünk viszont túlzásokba. Védvámos iparfejlesztésünk valamelyes eredményeket akkor is kétségtelenül elért. Ezt alább még tüzetesebben látni fogjuk, amidőn majd egyes főbb iparágaink fejlődését nézzük. Itt egyelőre mindössze azt állítjuk, hogy védvámos iparfejlesztő törekvéseink a huszas évek második felének fellendülésében aránylag csak igen lassan tudtak tért hódítani.

A helyzet gyökeresen változott meg a harmincas évek első felében. Az ország egésze ekkor ugyan a gazdasági pangás keresztjét hordta. Iparunk viszont a mindenhol felburjánzó nemzetközi elzárkózás következtében nem várt és még csak nem is remélt módon kedvező helyzetbe jutott. Ezt különösen azokról az iparágainkról mondhatjuk, amelyeknek felnevelésére

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA

védvámos politikánk elsősorban irányult. Most, amidőn a nemzetközi munkamegosztásra való hajlandóság egyszeriben megcsappant, a *védvámok* igen hatékonyakká váltak.

Mellettük azonban a nemzetközi cserének csakhamar oly más nehézségei is támadtak, amelyek többszörösen múlták felül a vámoknak a belföldi ipar fejlődését védő hatásait. Ezek a fentebb már ismételten érintett *átváltási nehézségek* voltak. Reájuk való tekintettel most már a legtöbb kedvezmény záradéka is hatásaiban többnyire üres alakiságggá süllyedt. Már csak új és különleges nemzetközi kereskedelmi szerződések bizonyultak eléggé hatékonyaknak ahhoz, hogy a szűkkeblű nemzetgazdasági elzárkózás falait imitt-amott áttörjék. Ilyenekként alkalmaztuk újabban kompenzációs, kliring-, kontingentális, preferenciális és regionális szerződéseinket.

Gazdaságpolitikánk most egyszerre azt vette észre, hogy iparunk fejlődésének megvédésére a vámpolitikánál sokkalta hatékonyabb eszközei vannak. Amint valutaengedélyhez kezdtük kötni a legtöbb külföldi árunak behozatalát, elegendő volt az ilyen behozatali engedély megtagadása. Ennél hatékonyabb védelmet megfelelő hazai termelésünk álmában sem kívánhatott volna. Iparvédelmünk súlypontja a vámpolitikáról most egyszeriben *külföldi valutapolitikánkra* tolódott el. Ennek területén a behozatali engedélyeken kívül más eszközök is bőven akadtak.

Ilyen volt a különböző *valutafelárak* alkalmazásának rendszere. Ha Nemzeti Bankunk csak magas feláron adott valamely behozatali célra idegen valutát, könnyen tehetett értéktelenné és gyakorlatilag felhasználhatatlanná bármilyen behozatali engedélyt. Egységes valutafeláraink bevezetésével ez a lehetőség ugyan megszűnt. Külföldi valutapolitikánk azonban változatlanul számos egyéb eszközt nyujt hazai iparunk megvédésére. Ezeket az eszközöket a harmincas évek első felének hanyatlásában legkülönbözőbb változataikban alaposan ki is használtuk. Nem meglepő tehát, hogy iparunk korábban soha nem élvezett oly messzemenő védelmet a külföld versenyével szemben, mint éppen a hanyatlás nehéz éveiben. Innen eredt az a lendületes lökés, amelyet fejlődésében kapott.

Így magyarázható egyúttal az is, hogy gazdaságpolitikánk különösebb erőfeszítések nélkül is jól meg tudta akadályozni szünetelő gyártelepeink számának további emelkedését. Nemcsak az emelkedést akadályozta meg, hanem ellenkezőleg: *jelentékeny csökkenést* idézett elő. Most már jól meg tudjuk érteni azt, hogy miért mutatott az ország szünetelő gyártelepeinek száma gazdasági pangásunk két legrosszabb évében, 1932-ben és 1933-ban csökkenést. Annak is világosnak kell lennie előttünk, hogy ez a csökkenés legott megint megakadt, amint nemzetgazdasági elzárkózásunk az újabb fellendülés szárnyán lazult és amint megint jobban éreztük meg a külföld versenyét.

Budapest ebben a vonatkozásban is valamivel *kedvezőbben* fejlődött, mert szünetelő gyártelepeinek aránya valamivel kisebb volt a vidékiekénél. Magyarázatot főleg abban lelünk, amit fentebb a nagyobb számú, de kisebb terjedelmű új budapesti gyártelepek alapításáról mondtunk. Ezek a fővárosi gyártelepek a pangás éveiben születtek meg. Meglepő lett volna, ha jelentékenyebb részük mindjárt szünetelt is volna. A vidéken viszont kisebb számú új gyáralapítást látunk. Közelfekvő, hogy a vidék régebbi gyártelepei közül a pangás éveiben aránylag többen voltak kénytelenek üzemüket beszüntetni.

B) *Gyári munkásaink.*

Gondolatfűzésünk ilyképen kialakuló eredményeiben még jobban megerősödünk, ha *gyáripari munkáslétszámunk* fejlődését nézzük:

20. Gyáripari munkáslétszámunk.[1])

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	A) *Abszolút számokban.*								
Budapest	78.737	83.125	99.853	102.714	102.886	86.767	81.152	74.654	81.262
Vidék	119.772	122.399	142.294	140.161	141.234	130.075	109.544	100.897	111.173
Magyarország összesen ...	**198.509**	**205.524**	**242.147**	**242.875**	**244.120**	**216.842**	**190.696**	**175.551**	**192.435**
	B) *Jelzőszámokban.*								
Budapest	100	105	127	130	131	110	103	95	103
Vidék	100	102	119	117	118	109	91	76	93
Magyarország összesen ...	**100**	**104**	**122**	**122**	**123**	**109**	**96**	**88**	**97**
	C) *Százalékokban.*								
Budapest	39·66	40·44	41·24	42·29	42·14	40·01	42·56	42·53	42·23
Vidék	60·34	59·56	58·76	57·71	57·86	59·99	57·44	57·47	57·77
Magyarország összesen ...	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Ezekben a számsorokban egyaránt vettük tekintetbe mind a férfi, mind pedig a női gyári munkások számát. Az a tény, hogy *az összes magyarországi gyárak munkásainak száma* a huszas évek második felének fellendülésében erősen megduzzadt, önmagában véve nem látszik meglepőnek. Az is a dolgok természetes rendjéből folyik, hogy amint beköszöntött a harmincas évek első felének hanyatlása, ez a szám legott megint jelentékeny csökkenést mutatott. A csökkenés 1932-ben érte el mélypontját és innen a harmincas évek közepe felé — gyáripari helyzetünk fokozatos javulásával — megint emelkedni kezdett.

Az azonban már feltűnő, hogy az összes magyar gyártelepeken alkalmazott munkások száma a harmincas évek első felének hanyatlásában sokkal nagyobb zsugorodáson ment át, mint a gyártelepek száma. Hiszen a munkás-

[1]) Az október 1-i állapot szerint.

létszám a fellendülés tetőpontja és a hanyatlás mélypontja között több mint ¼-ével csökkent, míg a gyártelepek számának megfelelő csökkenése mindössze mintegy $^1/_{15}$ résznyi. Ez igen világosan szóló bizonyíték azon fenti állításunk mellett, hogy a *fellendülés* évtöde elsősorban a *nagyobb* gyártelepeknek kedvezett és hogy a *hanyatlásban* a *kisebb* gyártelepek viszonylag jobban tudtak megélni. Itt most az is éles megvilágításban derül ki, hogy a gyártelepeknek még a harmincas évek első felében is aránylag kedvezően alakuló száma önmagában korántsem jelenti iparunk egészének hasonlóan kedvező helyzetét. Azért nem, mert akkor, amint mondtuk, a kisebb gyártelepek száma duzzadt meg.

Érdekes továbbá megfigyelnünk, hogy míg a huszas évek második felének fellendülésében összes magyarországi gyártelepeink száma 1928-ban érte el tetőfokát, addig a munkáslétszám 1929-ben állt legmagasabban. Ebből tehát kiviláglik, hogy 1929-ben az akkori gyártelepek még mindig bővíteni tudták üzemüket és munkásaik számát is megfelelően emelni voltak képesek. Ezen az alapon gyáriparunk legmagasabb fejlődési pontját inkább 1929-re, mint 1928-ra kell tennünk. Az idevágó lag-et, azaz *időbeli késedelmet* a hanyatlás évtödében már kevésbbé találjuk meg. Mind a gyártelepek számának, mind pedig a munkáslétszámnak mélypontja egyaránt 1932. Az 1933. év már mindkét vonatkozásban újbóli erőteljes emelkedést mutat. A késedelem hiányának magyarázatául itt az szolgált, hogy amint javulni kezdett a gyáripar jövedelmezősége, nemcsak a meglévő üzemek bővítése következett mindjárt be, hanem egyúttal több új kisebb gyártelep alapítása is. Azoké a kisebb gyártelepeké, amelyek a viszonylagos pangásban jobban tudtak mozogni.

Összefüggéseink még világosabban domborodnak ki, ha Budapest és a vidék közötti *szembeállításban* nézzük őket. A huszas évek második felének fellendülésében *Budapest* gyáripari munkáslétszámának növekedésével messze maga mögött hagyta a vidéket. Érdekes jelenség, hogy 1925-től 1927-ig a Budapesten alkalmazott gyári munkások száma majdnem ugyanolyan arányban emelkedett, mint a budapesti gyártelepeké. Míg azonban a gyártelepek száma innen kezdve megint lassan fogyni kezd, addig a fővárosi gyáripari munkások számukat egészen 1931-ig tovább tudták gyarapítani.

Annál nagyobb zökkenőt szenvedett ez a fejlődés a *világgazdasági válság* beköszöntével. Míg most a budapesti gyártelepek száma csak aránylag csekély újabb hanyatlást mutat, addig az alkalmazott munkások létszámában csaknem $^1/_5$-nyi hirtelen zuhanás következik be. Ez 1929 és 1930 között történt. Abban az évben, amikor a budapesti gyártelepek üzemüket hirtelen szorították meg és amikor sokan közülük teljesen szünetelni voltak kénytelenek. A budapesti gyáriparnak külföldtől függő helyzete ebben a zuhanásban tükröződött leginkább vissza. Amily mértékben lazultak külföldi kapcsolataik, oly mértékben kellett egész üzemüknek megakadást szenvednie.

Az első nagy csapás kiállta után 1932-ig budapesti gyártelepeink *munkásainak* számában már csak lassúbb további lemorzsolódás következett. Pedig a budapesti *gyártelepek* száma ebben a két évben emelkedést mutatott. Az 1932. évi mélypont után viszont Budapesten is mindkét vonatkozásban újabb emelkedést tapasztalhatunk, mert a harmincas évek közepe felé kezdődő fellendülés egyaránt bővítette mind a meglévő gyártelepek üzemét, mind pedig számukat.

Részben más fejlődési ütemet mutatott *vidéki* gyártelepeink munkáslétszáma. A huszas évek második felében itt is erőteljes emelkedést látunk ugyan. Oly emelkedést, amely a vidéki gyártelepek számának növekedésénél is jóval erősebb volt. A vidék tehát az akkori fellendülésben inkább meglévő gyártelepeinek üzemét terjesztette ki. Újabb gyártelepek létesítéséhez nem nyúlt oly gyors kézzel, mint a főváros. Ebben jól tükröződik vissza a vidék gazdasági ütemének nagyobb lassúsága. A háttérben érettebb megfontolás és merészebb vállalkozói kockázatok elvállalásától való húzódás található. A vidéki gyáripari munkáslétszám 1927-ben azután meg is állapodott és a növekedésnek útján nem követte többé Budapestet. Ennek köszönhette főleg, hogy 1930-ban bekövetkező hirtelen csökkenése is csak jóval kisebb mértékű volt, mint a fővárosban.

Most igen tanulságos megint megfigyelnünk a további fejlődést. Azt mondtuk, hogy vidéki gyári vállalkozóink a fellendülésben is lassabban mozogtak, mint a budapestiek. Nagyobb tehetetlenségi nyomatékuk a hanyatlás éveiben szintén igen élesen rajzolódik le. Ebből adódik a válság és a pangás lebonyolódásának *erősen különböző* budapesti és vidéki üteme.

Budapesti gyáriparunkban, ha munkásai létszámát nézzük, a válság első lökése volt kivételesen erős. Az utána következő pangás ugyan fájónak bizonyult, de már nem hozott különösen mély további romlást. Azért nem, mert a fővárosi gyári vállalkozó a pangás éveiben is mozgékonyabbnak mutatkozott és így könnyebben találta meg ismét a kibontakozás útjait.

Vidéki gyáriparunkban viszont a válság első jelentkezése viszonylag nem volt annyira romboló. Nem is lehetett, mert vidéki gyárvállalkozóink a fellendülésben is óvatosabbaknak bizonyultak. Az első csapás itt továbbá azért sem volt oly súlyos, mert vidéki gyárüzemeink még a fellendülés évtödében sem voltak oly szoros kapcsolatban a külfölddel, mint a fővárosiak. A nemzetközi munkamegosztás hirtelen hanyatlása tehát nem is ingathatta meg őket oly messzemenően. A válságszerű lökés után következő pangás azonban vidéki gyáriparunkat sokkal erősebben nyomta, mint a fővárosit. A vidéki gyáriparos kevésbbé bizonyult mozgékonynak. Előbb említett tehetetlenségi nyomatéka most egyre jobban rántotta a pangás mélységeibe még akkor is, amidőn a fővárosi gyáriparos gazdaságpolitikánk újabb iparvédő lehetőségeit már megint jól tudta a maga javára hasznosítani. A vidéki gyár-

iparos ezekben az új lehetőségekben csak lassabban ismerte ki magát és megfelelően később tudta segítségükkel üzemét újból kiterjeszteni.

Így magyarázható, hogy 1931 és 1932 között a vidéki gyártelepek munkáslétszámának további csökkenése aránylag mintegy kétszer akkora volt, mint a fővárosi gyáraké. Vidéken a pangásnak ez az *utolsó mélyülése* jóval fájdalmasabb zsugorodást idézett elő, mint a válságnak 1930. évi első csapása. Ezen a síkon: csaknem kétszer akkorát. Budapesten viszont a válság *első lökése* volt mintegy kétszer annyira fájdalmas, mint a pangás utolsó évében még bekövetkezett további lemorzsolódás. Érthető azonban másrészt az is, hogy vidéki gyáraink munkáslétszáma 1933-ban, az újabb fellendülés első tüneteinek beköszöntekor jóval nagyobb arányban emelkedett, mint a budapesti gyáraké. Hiszen közvetlenül megelőző zsugorodása is mélyebb volt.

Ha gazdaságelméletileg is kimélyíteni kívánnánk ezt az összefüggést, azt kellene mondanunk, hogy vidéki gyáraink munkáslétszáma *változékonyabb*, mint a budapesti gyáraké. A budapesti gyárak munkáslétszáma viszont rugalmasabb, mint a vidéki gyáraké. Ezt úgy értjük, hogy az általános gazdasági helyzet elváltozásaira vidéki gyáraink munkáslétszáma viszonylag nagyobb megfelelő változásokat mutat. Változásai különösen zsugorodásának irányában nagyobbak. A hanyatlás évötöde nagyobb arányú csökkenést hívott benne létre, mint a budapesti gyárakéban. A fellendülés első tünetei is megint gyorsabb ütemben növelik a vidéki gyárak munkáslétszámát.

A budapesti gyárak üteme viszont oly értelemben mutatott a válsággal szemben nagyobb *rugalmasságot*, hogy az 1930-ban bekövetkezett első súlyos csapás után inkább bizonyult ellenállóképesnek. Igaz viszont, hogy a huszas évek második felének fellendülése mindkét vonatkozásban részben más helyzetet teremtett. Gazdaságelméleti következtetéseinket ez megfelelő részükben le is rontja.

Ha mégis megközelítő *okait* kutatnánk annak, hogy miért mutatkozik vidéki gyáraink munkáslétszáma a hanyatlással szemben változékonyabbnak, mint akár a fellendüléssel szemben, akár pedig Budapest gyárainak munkáslétszáma a hanyatlással szemben, a gyári munkások egyéb *kereseti lehetőségeire* kell utalnunk. Hanyatlás idején a vidéki gyári munkás akár a kézműiparban, akár pedig a mezőgazdaságban nyilvánvalóan könnyebben talál elhelyezkedést, mint a fővárosi. Bérének színvonala tehát nem is szorítható viszonylagosan oly mélyre, mint a fővárosié. Azért nem, mert a túlságosan mély gyári bérek idején aránylag könnyebben menekül más keresetek felé. Fellendüléskor pedig arról van szó, hogy a vidéki gyáripar elsősorban a helyi kézműiparból és mezőgazdaságból szerezzen új munkásokat. Ennek azonban éppen a fellendülésre való tekintettel bizonyos nehézségei vannak. Hiszen mind a kézműipar, mind pedig a mezőgazdaság ilyenkor szívesebben tartja meg a maga munkáskezeit. A fővárosban viszont többé-kevésbbé

mindig akad ipari tartaléksereg, amelyből a fellendülés idején a fővárosi gyártelepek munkásaik létszámát különösebb nehézségek nélkül tudják növelni. A szóbanforgó változékonysági és rugalmassági különbségek megközelítő körvonalai innen adódnak.

Nézzük végül gyáripari munkásainknak a főváros és a vidék közötti *százalékos* megoszlását. Az idevágó hosszabb lejáratú irányvonalak közötti különbség annyiban érvényesül, hogy évtizedünk egészében inkább Budapest javára való lassú további eltolódást mutat. Magyarországi gyári munkásaink tehát továbbra is folytatták a fővárosban való nagyobb arányú csoportosulásukat. Ennek a folyamatnak társadalompolitikai hatásai nem kerülhetik el figyelmünket.

Magyarországi *társadalmi osztálymérlegünknek* már korábban is egyik legfájdalmasabb pontja éppen az volt, hogy a gyökeres egyenlőségi eszmékkel szemben fogékonyabb gyárimunkásságunk aránylag túlnagy mértékben halmozódott fel egy helyen: a fővárosban.

Tudjuk, hogy a szóbanforgó társadalomújító eszméknek korántsem lehet a gyári munkásság körében annyira gyújtó hatása, ha egyéb foglalkozási csoportok között, velük jobban elvegyülve él. A forradalmosítás hatásfoka nevezetesen ott csekélyebb, ahol a gyári munkásokkal megfelelő számú kézműiparos és mezőgazdasági munkás áll szemben. A különböző társadalmi osztályérdekek ily helyeken inkább találják meg a maguk természetes *kiegyenlítődését*. Ez pedig megfelelő mértékben szilárdítja a társadalomgazdasági egyensúlyt.

Ahol viszont a gyárimunkások száma erős túlsúlyra emelkedik, ott könnyen hajlanak *egyoldalú társadalomgazdasági szemléletüknek túlzása* felé. Könnyen esnek abba az optikai tévedésbe, hogy a maguk gazdasági érdekei a társadalom egészének megváltásával párhuzamosak. Érdekeiknek védelmében könnyen nyúlnak tehát szélsőségesen erőszakos eszközökhöz.

Magyarországon, sajnos, keserű idevágó tapasztalataink vannak, amelyek jól bizonyítják ennek az összefüggésnek helyességét. A *tanácsköztársaság* idején is a fővárosi és a budapest-környéki gyári munkásság bizonyult a legkönnyebben gyúló forradalmi tápanyagnak. Indokul a háttérben már akkor is gyári munkásaink létszámának kedvezőtlen megoszlása szolgált. Alaposan tehetjük fel, hogy a tanácskormány nálunk sohasem tudott volna uralomra jutni, ha gyári munkásainknak oly aránytalanul nagy része nem egy helyen, azaz a fővárosban tömörült volna, már közvetlenül a világháború után is. Közép-Európa országainak javarészét minden valószínűség szerint elsősorban az óvta meg akkoriban a bolsevizmus hullámaival szemben, hogy gyári munkásaik területükön egyenletesebben oszlottak meg.

Társadalompolitikai szempontból tehát *nem örvendetes* az a tény, hogy Budapest gyáripari munkáslétszámának országos súlya a figyelmünk

előterében álló évtizedben továbbra is emelkedett. Társadalmi politikánknak nyomatékkal kell ügyelnie és a fejlődésnek ezt az irányát féltő gonddal kell nyomon kísérnie.

Ami az évtizedünkön belüli fejlődés *egyes szakaszait* illeti, a huszas évek második felében Budapest javára bekövetkezett nagyobb arányú eltolódás megfelel a fővárosi gyáripar akkori gyorsabb fellendülésének. Különösen az a tekintélyes ugrás szembeötlő, amelyet itt *1927 és 1928 között* látunk. Hiszen ebben az évben a budapesti gyáripar munkáslétszáma több mint egy egész százalékkal javította országos arányát. Hogy miért, azt már az előbb láttuk. Míg vidéki gyáripari munkáslétszámunk 1927-ben érte el tetőfokát, addig Budapest gyáripari munkásainak száma még 1928-ban is erőteljesen tovább emelkedett.

Ugyancsak szembeötlő az az átmeneti megtorpanás is, amelyet a Budapest javára való eltolódásban az *1930-as év* mutat. Magyarázatul gondoljunk megint arra a hirtelen és súlyos csapásra, amelyet a világgazdasági válság kitörése budapesti gyáriparunkra mért. Az eredmény az volt, hogy 1930-ban összes magyarországi gyáripari munkásainknak a főváros és a vidék között majdnem ugyanazon arányú megoszlását látjuk, mint 1925-ben.

A *hanyatlás későbbi évei* azután ismét erősen Budapest javára billentették az arányt. Itt Budapest gyári üzemeinek érintett nagyobbfokú rugalmassága lépett előtérbe. Az is egyenesen folyik fenti fejtegetéseinkből, hogy a *harmincas évek közepe felé* a vidék megint valamelyest javítani tudta arányát. Társadalompolitikai téren ennek a legújabb lassú fordulatnak kétségtelenül kedvező hatásai vannak.

C) *Ipartestületeink.*

A fővárosi és a vidéki gyáripar legáltalánosabb vonásainak megvilágítása után forduljunk mármost az érme másik oldala felé. Vizsgáljuk meg a *kézműipar* megfelelő alakulását. Ezen a téren *statisztikai* szempontból bizonyos *nehézségeink* adódnak. A gyáriparnak jobban összpontosított üzemei sokkalta könnyebben tarthatók nyilván, mint a kézműipar apró egységei. A gyáripari vezetésnek általában magasabb szellemi színvonala is erősen megkönnyíti ott a statisztikai felvételi munkálatokat. Nevezetesen *vállalati statisztikánknak* vannak a gyáripari felvételek terén jelentékeny előnyei. Hogy ezek az előnyök a statisztikai feldolgozás folyamán is mily pompásan használhatók ki, azt élénken bizonyíthatják *Laky Dezsőnek* a jelen század első két évtizedére irányuló kiváló kutatásai. Ezek a kutatások jól mutatják, hogy a vállalati statisztika mily sokféle változatban és mily sokatmondóan hasznosítható fővárosi és vidéki iparunk gazdasági megvilágításában. Az idevágó szempontok azonban csupán a népszámlálási években segítenek rajtunk.

Az ilyen években kézműiparunk alakulására is fényt vetnek. Minthogy azonban bennünket a huszas évek közepétől a harmincas évek közepéig terjedő folyamatos fejlődés érdekel, erre a módszerre itt nem támaszkodhatunk. Gyáripari fejlődésünket még *részvénytársasági statisztikánk* is igen jól megvilágítja, ha kiválogatjuk belőle az ipari részvénytársaságok adatait.

A kézműiparra vonatkozólag azonban közvetett módszerhez kell folyamodnunk. A rendelkezésünkre álló statisztikai adatokhoz képest még a leginkább járható út az, ha *ipartestületeink* fejlődését nézzük. Ipartestületeinknek ugyan számos nagyiparos tagja is van. Kétségtelen azonban, hogy a kézműipar erősen kiemelkedő szerepet játszik bennük. Annyira kiemelkedő szerepet, hogy fejlődésük egészéből kézműiparunk alakulására eléggé megbízható következtetéseket vonhatunk.

Kezdjük el azon a szemponton, amely következtetéseinkre egyelőre még csak viszonylag gyengébb alapot nyujt: az ipartestületek *számának* szempontján:

21. Ipartestületeink száma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	A) *Abszolút számokban.*									
Budapest	39	40	42	45	45	45	46	45	44	43
Vidék	256	280	301	307	312	329	339	342	343	344
Magyarország összesen ...	**295**	**320**	**343**	**352**	**357**	**374**	**385**	**387**	**387**	**387**
	B) *Százalékokban.*									
Budapest	13·22	12·50	12·24	12·78	12·60	12·03	11·95	11·63	11·37	11·11
Vidék	86·78	87·50	87·76	87·22	87·40	87·97	88·05	88·37	88·63	88·89
Magyarország összesen ...	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Az, hogy valamely helyen hány ipartestület működik, elsősorban a kisipar *minőségi tagolásán* múlik; nem pedig azon, hogy a kisipar ott mily kiterjedésű vagy pedig mily lendületű. Hiszen elvben könnyen előfordulhat, hogy a kézműiparosok kisebb számuk ellenére is több testületbe tömörülnek. Ilyképen csak messzemenő fenntartásokkal mondhatjuk, hogy az ipartestületek nagyobb száma egyúttal a kézműipar megfelelően nagyobb lendületét jelenti.

Világosan láthatók az ilynemű következtetésnek veszélyei, ha *összes magyarországi ipartestületeink számának* alakulását nézzük. A kézműipar minőségileg is egyre fejlődik. Ezért nem meglepő, hogy a szóbanforgó szám évtizedünk leforgása alatt csaknem $^1/_3$-dal növekedett. Az is egészen következetesnek látszik, hogy ez a növekedés a harmincas évek első felének hanyatlásában is csupán megállapodott, de nem csapott át csökkenésbe. Hiszen

általában hanyatlás idején sincsen ok arra, hogy valamely már meglévő ipartestületet feloszlassunk. Legfeljebb csak csökkentjük tevékenységeit. A későbbi újbóli fellendülés reménye elég indok arra, hogy a már egyszer megszervezett ipartestületet továbbra is fenntartsuk. Költségeket ez, ha a testület nagyobbszabású tevékenységektől eláll, nem igen jelent. A hanyatlás tehát az ipartestületek számának alakulásában nem domborodhatik ki kellően. Ha csak azt nem vesszük ilynemű kidomborodásnak, hogy magyarországi összes ipartestületeink száma 1932-től 1934-ig ugyanazon a színvonalon maradt meg.

Következtetéseinket messzemenően zavarja az a tekintélyes *időbeli késedelem* is, amely ezen a téren mutatkozik. Létrejöttét lélektani és szervezeti szempontokkal könnyen magyarázhatjuk. Amikor a kisipar lendületbe jut, egyrészt a régebbi iparágak tagolódnak újabb csoportokra és alcsoportokra, másrészt pedig új iparágak keletkeznek. Ezek a folyamatok azonban csak fokozatosan érvényesülnek. Annak a szüksége is tehát csak fokozatosan mutatkozik, hogy érdekeik képviseletére és szervezetük szilárdítására külön ipartestületeket létesítsenek. Szükségességükről az érintett kézműiparosok egyideig egymásközt beszélgetnek. Különböző oldalairól meghányják-vetik az új ipartestület létrehívásának gondolatát. Minél pezsgőbb ütemű a kisipar lendülete, annál kevésbbé ér rá a kisiparos az ilynemű tanakodásokra. Annál tovább húzódik az új ipartestület alapítása. Mire végül létrejön, esetleg már meg is fordult a konjunktúra kereke. Ne lepődjünk meg tehát magyarországi ipartestületeink számának szóbanforgó alakulásán sem.

A huszas évek második felének elején az akkori fellendülés csak részben indokolta ipartestületeink számának gyors gyarapodását. Mellette részben nyilvánvalóan az is sokat nyomott a latban, hogy pénzügyi és vele egész gazdasági helyzetünk nekilendülésével most inkább kerülhetett sor *régóta vajúdó* új ipartestületek alapítására. Az 1926. és 1927. évi idevágó adatokban tehát még a huszas évek közepén bekövetkezett pénzügyi rendezésünk visszhangja mutatkozik.

A fellendülés tetőpontján, 1928-ban és 1929-ben ipartestületeinknek még gyorsabb ütemű szaporodását várhatnánk. Tényleg azonban nem így volt. Számuk növekedése akkor igen lassúnak bizonyult. Ugrásszerű emelkedésüket csak 1930-ban látjuk megint, amikor pedig már válsághullámok mutatkoztak a világgazdaságban. Íme itt látjuk az előbb elvben kifejtett *késedelemnek* további jó példáját. Cáfolatára esetleg azt mondhatnók, hogy a kézműipart a kezdődő világgazdasági válság csak később érte el, mint a gyáripart. Hiszen a kézműiparnak nemzetközi kapcsolatai csak kevésbbé fontosak. 1930-ban pedig nálunk még inkább csak azok az üzemek szenvedtek erősebben, amelyek nagyobb mértékben épültek ily nemzetközi kapcsolatokra. Ennek az érvnek azonban meg kell inognia, amint a további fejlődést nézzük. 1931 összes magyarországi ipartestületeink számában újabb tekin-

télyes emelkedést hozott. Ez pedig csakis úgy magyarázható, hogy a huszas évek végének fellendülési tetőpontján elhatározott új ipartestületek csak most értek meg a tényleges alapításra. A hanyatlás borús felhői nem törték meg kézműiparosaink bizakodását. A korábban elhatározott új ipartestületeket a helyzetváltozás ellenére is most már ténylegesen létrehívták.

Az idevágó lag-nek világos további érvényesülését látjuk a *harmincas évek közepe felé.* Ekkor az újbóli fellendülésnek már az ipartestületek számának további lassú emelkedésében kellett volna visszatükröződnie. A lag azonban megakadályozta az összefüggéseknek ily gyors érvényesülését. Nyilvánvaló, hogy itt is csak egy-két évi késedelemmel lesz érezhető a harmincas évek közepének lassú újbóli fellendülése.

Az mindenesetre szembeötlő jelenség, hogy Budapest ipartestületei évtizedünkben sokkalta lassúbb szaporodást mutattak, mint a vidékiek. Bővebb magyarázatra ezen a ponton nincsen szükség. Hiszen már a fentiekből is tudjuk, hogy a *vidék* mennyivel szilárdabb talaja a kézműiparnak, mint a főváros. Különösen a hanyatlás éveiben van ez így. A huszas évek második felének fellendülésében a vidéki gyáripar kibontakozása kétségtelenül kellemetlen versenyt támasztott az ottani kézműiparnak. A harmincas évek első felének hanyatlása azután vidéki gyáriparunkat mély pangásba döntötte. Ezt fentebb bővebben ecseteltük. A vidéki kézműipar most megint szabadabban tudta szárnyait bontogatni. Vidéki ipartestületeink ezért tudták számukat a harmincas évek egész első felének folyamán továbbra is növelni.

Budapesten viszont újabb ipartestületek keletkezésével csak a huszas évek második felének fellendülésében találkozunk. A budapesti gyáripar, amint már fentebb is mondtuk viszonylag gyorsan tudta kiheverni azt a csapást, amelyet a világgazdasági válság kitörése reá mért. A harmincas évek első felében így azután csakhamar erősen szorongatta megint a fővárosi kézműipart a maga elfojtó versenyével. Ennek a folyamatnak visszhangja a székesfővárosi ipartestületek számának akkori lemorzsolódása. Panaszra azonban még így sem lehet ok, mert hiszen székesfővárosi kézműiparunk ipartestületei még 1934-ben is[1]) messzemenő tagoltságot mutatnak.

[1]) Ebben az évben, amelyre vonatkozólag a Magyar Statisztikai Évkönyv 43 budapesti ipartestületről szól, Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve a következő 44 fajtájú fővárosi ipartestületet sorolja fel: arany- és ezüstműves, asztalos, kovácsmester, bádogos és rézöntő, borbély és fodrász, bronzműves, cipész és csizmadia, cukrász és mézeskalácsos, drogista, építőmester, épületburkoló, fehérneműtisztító, fényképész, férfiszabó, fogtechnikus, hentes, járműgyártó, kalapos, kádár és esztergályos, kárpitos és gombkötő, kávés, kelmefestő, kéményseprő, kozmetikus, kőműves és kőfaragó, könyvkötő és szijgyártó, kötő-szövő, kövező, lakatos és puskaműves, mészáros, mű- és aranyhímező, női divatkalapkészítő, női fodrász, női szabó, órás, sokszorosító, sütő, szállodás és vendéglős, szobafestő és mázoló, szűcs, tetőfedő és kályhás, üveges és rokonszakmás, vegyes (szűcs, sapkás, hangszerkészítő stb.), villanyszerelő stb.

D) *Kézműiparosaink.*

Az ipartestületekhez tartozó *mesterek*, *segédek* és *inasok* száma a következőképen oszlott meg.

22. Az ipartestületeinkhez tartozó mesterek, segédek és inasok.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	A) *Abszolút számokban.*									
Mesterek:										
Budapest	26.050	27.487	27.961	27.682	27.842	27.899	28.603	29.072	28.432	29.528
Vidék	103.413	104.830	111.956	113.008	115.335	118.629	124.263	126.090	126.134	129.348
Magyarország összesen	**129.463**	**132.317**	**139.917**	**140.690**	**143.177**	**146.528**	**152.866**	**155.162**	**154.566**	**158.876**
Segédek:										
Budapest	81.650	83.591	113.549	120.342	126.915	116.162	115.601	111.088	87.507	81.847
Vidék	50.621	51.316	61.584	60.824	67.999	62.041	53.011	41.235	42.898	47.573
Magyarország összesen	**132.271**	**134.907**	**175.133**	**181.166**	**194.914**	**178.203**	**168.612**	**152.323**	**130.405**	**129.420**
Inasok:										
Budapest	23.421	22.671	18.834	21.651	23.288	20.682	17.369	15.803	14.324	13.586
Vidék	56.976	58.025	62.285	59.830	58.080	50.059	42.338	32.806	30.900	33.339
Magyarország összesen	**80.397**	**80.696**	**81.119**	**81.481**	**81.368**	**70.741**	**59.707**	**48.609**	**45.224**	**46.925**
	B) *Jelzőszámokban.*									
Mesterek:										
Budapest	100	105	107	106	107	107	110	112	109	113
Vidék	100	101	108	109	111	115	120	122	122	125
Magyarország összesen	**100**	**102**	**108**	**109**	**110**	**113**	**118**	**120**	**119**	**123**
Segédek:										
Budapest	100	102	139	147	154	142	141	136	107	100
Vidék	100	101	122	120	134	122	105	81	85	94
Magyarország összesen	**100**	**102**	**132**	**137**	**147**	**135**	**127**	**115**	**98**	**98**
Inasok:										
Budapest	100	97	80	92	99	88	74	67	61	58
Vidék	100	102	109	105	102	88	74	57	54	59
Magyarország összesen	**100**	**100**	**101**	**101**	**101**	**88**	**74**	**60**	**56**	**58**
	C) *Százalékokban.*									
Mesterek:										
Budapest	20·12	20·77	19·98	19·67	19·45	19·04	18·71	18·74	18·39	18·59
Vidék	79·88	79·23	80·02	80·33	80·55	80·96	81·29	81·26	81·61	81·41
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Segédek:										
Budapest	61·73	61·96	64·84	66·43	65·11	65·18	68·56	72·92	67·10	63·24
Vidék	38·27	38·04	35·16	33·57	34·89	34·82	31·44	27·08	32·90	36·76
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Inasok:										
Budapest	29·13	28·09	23·22	26·57	28·62	29·24	29·09	32·51	31·67	28·95
Vidék	70·87	71·91	76·78	73·43	71·38	70·76	70·91	67·49	68·38	71·05
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Itt mindenekelőtt azt állapíthatjuk meg, hogy a *kisiparhoz tartozó iparosok száma* hazánkban társadalmilag még mindig nagyobb súlyt jelent, mint a gyárimunkásoké. Bármennyire túlszárnyalta tehát már gyáripari termelésünk a kézműiparét, társadalmi osztálymérlegünkben a kézműipar mai napig is fontosabb tételt jelent, mint a gyáripar. Igaz ugyan, hogy egyes gyáraink ipartestületeknek is tagjai. Ilyképen az ipartestületekhez tartozó iparosok számában is szerepelnek. Ez zavarólag hat. A hibaforrás azonban semmiesetre sem oly nagy, hogy az ilynemű összehasonlítást egészen alaptalanná tenné. Az ipartestületekhez tartozó iparosok száma még a harmincas évek közepén is jóval több mint felével nagyobb számot tesz, mint a gyáripari munkásoké. A gyáripar előtörésének hosszúlejáratú irányvonala viszont ezen a síkon is érvényesül. Míg gyárimunkásaink száma évtizedünk egészében egész Magyarországon valamivel emelkedett, addig az ipartestületekhez tartozó iparosoké valamivel csökkent.

Noha itt nincsen nagy különbségekről szó, *társadalompolitikai* szempontból mégis megint figyelemreméltó jelenséggel állunk szemben. Társadalmunk szervezeti egyensúlyának a kézműipar mindenképen nagyobb biztosítéka, mint a gyáripari munkássereg. Ebből a szempontból tehát a szóbanforgó eltolódás nem minősíthető örvendetesnek.

Más eredményhez vezet *merőben gazdasági mérlegelésünk.* Ezt alkalmazzuk, ha csupán az ipari termelés közvetlen jövedelmezőségét nézzük. Itt a gyáriparnak tagadhatatlanul tekintélyes előnyei vannak. Az is kétségtelen, hogy a gyáripar — termékeinek olcsóbb árán és nagyobb elterjedésén át, tehát közvetett utakon — társadalompolitikai összefüggéseinket is kedvező értelemben befolyásolhatja. Ezen a helyen azonban nem lehet feladatunk, hogy az idevágó szempontokat részleteikben is kimélyítsük.

Figyelmünket inkább *Budapestnek* a kézműiparban elfoglalt jelentősége felé kell irányítanunk. Társadalompolitikai szempontból megint valamelyest kedvezőtlen jelenség, hogy az ország összes ipartestületeihez tartozó mesterek, segédek és inasok számából Budapestre aránylag kisebb rész jut, mint a gyáripari munkások számából. Utóbbiaknál a harmincas évek közepén kereken 42%-nyi fővárosi részesedésről beszéltünk. Az ipartestületekhez tartozó összes iparosokból pedig csak 37% jut a fővárosra.

Kétségtelen, hogy a kézműiparosok körében a társadalmi egyenlőség felé irányuló *újító áramlatoknak* kevésbbé van talajuk, mint a gyáripari munkásoknál. Már csak azért is, mert a kézműiparon belül inkább van meg a magasabb társadalmi osztályba vagy legalább is árnyalatba való emelkedés reménye. Hiszen a dolgok természetes rendje szerint az inasból és segédből előbb-utóbb mester lesz, aki — hacsak valamennyire is boldogul — könnyen kiemelkedhetik alsó osztályunkból. A módosabb mesteremberek nálunk jól tudnak beilleszkedni a középosztály alsó rétegeibe is. Ilyképen a kézműipar viszonylag *jó támasztéka* hagyományos, osztályok szerint rétegeződő

társadalmunknak. Mindenesetre sokkal megbízhatóbb támasztéka, mint a gyáripari munkásság. Budapest társadalomgazdasági egyensúlyát tehát határozottan gyöngíti az a tény, hogy országos viszonylatban aránylag kevesebb kézműiparosa van, mint gyárimunkása.

Egész kézműiparunk sanyarú helyzetére élénk világot vet az a tény, hogy mesterei egyre kevesebb *segéderővel* kénytelenek dolgozni. Évtizedünk elején az *egész országban* még több segéd volt, mint mester. Az évtized végén pedig a mesterek száma már messze haladta meg a segédekét. Egyidejűleg a kisipari tanoncok száma is csaknem felére süllyedt. Annak, hogy ilyképen a harmincas évek közepén aránylag is jóval több kisipari mesterünk van, mint segédünk, csak a tárgyhoz nem értő örülhetne. Csak ő beszélhetne ezen a téren a magasabb képesítési fok nagyobb elterjedéséről. A valóságban azonban itt az amúgy is kicsiny kézműipari üzemek további *zsugorodásáról* és elaprózódásáról van szó.

Míg a huszas évek közepén az egész országban egy mesterre átlagosan még két segéderő, azaz segéd vagy inas jutott, addig a harmincas évek közepén a mesterek száma már majdnem eléri a segédekét és az inasokét együttvéve. Most tehát átlagosan alig egy segéderő jut egy-egy kézműipari mesterre. Ennek az eltolódásnak egyenes következménye kézműiparosainknak további *elszegényedése*, elproletárosodása. Az a mesterember ugyanis, aki üzemében egyedül dolgozik vagy legfeljebb csak egy segéderőt tart, általában nem tekinthető a középosztályhoz tartozónak. Nemcsak termelési környezete, hanem anyagi lehetőségei is az alsó osztályhoz kötik. Az ilyen mester fejlettebb termelési módszereket, gépeket stb. sem igen tarthat. Termelésének egésze tehát ugyancsak megsínyli szegénységét. Nyilvánvaló, hogy ennek a kisipari mesternek fogyasztási színvonala szintén igen alacsony. Fogyasztópiacaink a szóbanforgó eltolódást így erősen megérzik. Itt tehát végeredményben nemcsak társadalompolitikai, hanem gazdaságpolitikai szemszögből is igen kedvezőtlen jelenséggel állunk szemben.

Az ipartestületekhez tartozó mesterek száma a huszas évek második felének *fellendülése* folyamán egyenletesen emelkedett. A segédeké viszont ugrásszerűen növekedett. Minél kedvezőbben alakult ugyanis a kézműipar sora, annál több segédet tudtak a mesterek alkalmazni. Az inasok száma ugyanekkor megközelítőleg egyenlő színvonalon mozgott. Ekkor már a fiatal munkaerőknek gyárakba való tódulása és más foglalkozásokban való nagyobbmérvű elhelyezkedése okozta, hogy a kézműipar viszonylagosan kedvező helyzetében sem emelkedett inasainak száma.

1930 a kedvező vagy legalább is kielégítő ütemű fejlődés *megtorpanásának* éve volt. Ez a megtorpanás azonban mindhárom csoportban különbözően festett. Az ország összes ipartestületeihez tartozó *mesterek* számának akkori csekély csökkenése csak átmenetinek bizonyult. A következő év további ugrásszerű emelkedését eredményezte. Nyilvánvalóan azért, mert a segédek

száma a korábbi években oly rohamosan emelkedett. A hanyatlásban egyszerre munkanélkülivé vált kisipari segédek azon kérdés elé kerültek, hogy vajjon pályát változtassanak-e, vagy pedig inkább mint önálló mesteremberek próbáljanak szerencsét. Egyrészük az utóbbi lépésre határozta el magát. Ezért kellett a mesterek számának 1931-ben oly hirtelen, közel 10%-os további emelkedést mutatnia. Ezt a színvonalát meg is tartotta azután a hanyatlás későbbi folyamán, sőt a harmincas évek közepe felé, az újbóli általános fellendülés serkentésére még valamivel növelni is tudta.

Az ország összes ipartestületeihez tartozó *segédek* számát a harmincas évek első felének hanyatlása sokkal súlyosabban viselte meg. Itt az 1929-ben elért tetőpont után egészen 1933-ig szakadatlan és rohamos csökkenés mutatkozik. Az újból kezdődő fellendülés ezt a folyamatot 1934-ben csupán megállítani volt képes. Ellenkező irányba megfordítani nem tudta. Magyarázatul egészen nyilvánvalóan az szolgál, hogy kézműipari mestereink üzemük terjedelmét a hanyatlás éveiben általában egyre csökkenteni voltak kénytelenek. Így egyre több segédet kellett elbocsátaniok. Innen van az ipartestületekhez tartozó segédek számának erős fogyása.

Az ország összes kisipari *inasai* számának alakulásában a harmincas évek első felének hanyatlása megint egészen más okcsoportot vetett felszínre. Amint megállt a huszas évek első felének fellendülése, legott megint teljes súlyával érvényesült az a hosszúlejáratú irányvonal, amely a kisipari pályától való fokozatos idegenkedés felé mutat. A kisipar jövőjének valójában itt láthatjuk legkevésbbé biztató oldalát. Azok az ifjak, akik korábban nagyobb mértékben tódultak a kézműipar felé, most minden erőfeszítésükkel *más pályák felé* indulnak.

Egyik részük görcsösen ragaszkodik a középosztályba való gyors felemelkedés gondolatához. Ezek szüleiknek súlyos áldozatai árán is a *középiskolák* padjait koptatják. Csak csekély töredékük bizonyul ott valóban alkalmasnak arra, hogy azokon a pályákon helyezkedjen el, amelyekre a középiskola minősít. Még kevesebb azoknak a száma, akik a főiskolában is derekasan állják meg helyüket. Zömük azonban a középiskolák gyenge tanulóinak tömegét teszi. Később pedig, amidőn vagy félbeszakítani kényszerülnek középiskolai tanulmányaikat vagy pedig recsegve-ropogva bár, de túljutnak a középiskolán, társadalmunk legelégedetlenebb rétegeihez csatlakoznak. Ezek az elemek többnyire semmiképen sem találják meg társadalmi helyüket. A középosztályban való elhelyezkedésre túlgyengéknek bizonyulnak. Az alsóbb osztályba való visszatagolódástól pedig húzódoznak. Elégedetlenségük társadalmunk erjedésének legveszedelmesebb kovászává válik.

A kisipari pályától idegenkedő ifjaknak *másik* csoportja általában jobban szokott járni. Az a csoport, amely a *kereskedelemben*, nevezetesen pedig a közlekedésben talál elhelyezkedést.

A *legegészségesebb megoldás* útjára a kisiparos családból származó ifjú, ha már idegenkedik a kisipari pályától, még akkor lép, ha a *mezőgazdaságban* igyekszik elhelyezkedni. Erre azonban sajnos, meglehetősen kevés példánk van. Mezőgazdasági lakosságunk számbeli aránya ugyanis még mindig nagyon tekintélyes. Így a mezőgazdasági munkáskezek utánpótlása bőven kerül ki mezőgazdasági népességünk természetes szaporodásából. Kevés alkalom van arra, hogy még a kisiparos sarjadéka is boldogulni tudjon ezen a téren.

Így magyarázható, hogy Magyarország összes ipartestületeihez tartozó inasaink száma a harmincas évek első felének hanyatlásában *miért zuhant* oly erősen. Ezek az összefüggések világítják meg továbbá azt is, hogy 1934 a maga kezdődő fellendülésével miért hozott számukban aránylag csak oly csekély emelkedést. Ha ezen a síkon nézzük kézműiparunk jövőjét, vajmi szomorú képet kapunk. Amennyivel kevesebb ma a kisipari inas, annyival kevesebb lesz holnap a segéd és holnapután a mester.

Nézzük ezek után, hogy miképen festett a *Budapest* és a *vidék* közötti megoszlás alakulása a szóbanforgó három csoporton belül. Itt mindenekelőtt azt a feltűnő tényt kell méltatnunk, hogy Budapest a *segédek* számában több mint háromszor oly magas arányban részesedik, mint a mesterek számában. Így volt ez már évtizedünk elején is. Míg az ország összes ipartestületeihez tartozó mestereknek csak mintegy $^1/_5$-e jutott Budapestre, addig a segédeknek több mint $^3/_5$-e dolgozott a fővárosban. Évtizedünk végére azután a fővárosi mesterek aránya továbbra is csökkent, a segédeké viszont még újabb emelkedést mutatott.

A budapesti *mesteremberek* viszonylagos fogyását főleg az idevonatkozó hosszúlejáratú irányvonallal kell magyaráznunk. Azzal az irányvonallal, amely a fővárosban egyre jobban előtérbe nyomja a gyáripart, a kézműipart pedig ennek megfelelően egyre inkább háttérbe szorítja. Önmagában véve ugyan évtizedünkben még a budapesti kisipari mesterek száma is emelkedett. Sokkalta gyorsabban emelkedett azonban a vidéki mestereké. Emelkedésének üteme már a huszas évek második felének fellendülésében is valamivel gyorsabb volt, mint a fővárosban. Ezt a gyorsabb ütemet azután még a harmincas évek hanyatlásában is fokozni tudták. Nyilvánvalóan azért, mert a munkanélkülivé vált kisipari segédek javarészt vidéken, önálló mesterekként telepedtek le. Nem pedig a fővárosban, ahol ezen az úton csak kevésbbé várhatták boldogulásukat. Így a budapesti mesteremberek számának növekedése a harmincas évek első felében erősen meglassult. Az idevágó országos megoszlás pedig megfelelően jelentékeny mértékben tolódott el a vidéki mesteremberek javára.

Egészen másképen alakult konjunkturális hullámainkban az ipartestületekhez tartozó *segédek* megoszlása. A *budapesti* önálló kisiparosok a huszas évek második felének fellendülésében jól tudták bővíteni üzemeiket.

A harmincas évek legelején ugyan megakadt a fővárosi önálló kisipari üzemek számának növekedése. A már meglévők azonban általában itt inkább tudták megtartani segédeiket. 1931-ben és 1932-ben pedig, amikor a fővárosi gyáriparnak aránylag kedvezőtlen helyzete a piaci versenyt is könnyebbé tette a kézműiparosok számára, a számbeli arány még jobban eltolódott a budapesti segédek javára. A budapesti iparosoknak még ezekben az években is csak meglehetősen kevés segédet kellett elbocsátaniok. A vidéki kisiparosok viszont ugyanekkor rohamos léptekkel kényszerültek üzemük szűkítésére. A helyzet legott megfordult, amint a budapesti gyáripar a harmincas évek közepe felé megint lendületesebben bontogathatta szárnyait. A fővárosi kisipar most újra teljes keménységében érezte a gyáripar versenyét. Segédeit oly gyors ütemben kellett elbocsátania, hogy 1934-ben megközelítőleg már csak ugyanannyi segéd tartozott a budapesti ipartestületekhez, mint 1925-ben.

A *vidéki* kisiparosok viszont a gyáriparnak kevésbbé nyomasztó és kevésbbé közvetlen versenye következtében inkább használhatták ki a harmincas évek közepe felé mutatkozó fellendülést üzemük újabb bővítésére. 1933-ban és 1934-ben ilyképen egyre több segédet alkalmazhattak. Ezzel tekintélyes mértékben javíthatták az ország összes kisipari segédeinek számában való részesedésüket. Egy évtizeddel korábbi idevágó színvonalukat azonban még így sem sikerült újból elérniök.

Országos viszonylatban *Budapestnek* aránylag ugyan jóval több kisipari *inasa* van, mint mestere. A fővárosi kisipari inasok száma azonban viszonylag jóval kisebb, mint a segédeké.

Ez egyrészt azzal magyarázható, hogy a fővárosi kisipari üzemek nagyobbak és így több segédet tudnak foglalkoztatni, mint a vidékiek. Másrészt azonban azt is meg kell fontolnunk, hogy a vidéki kisiparos a maga nyugodtabb ütemű üzemében inkább fordíthatja figyelmét inasoknak nevelésére. Nála még az is tekintetbe jön, hogy az inas olcsóbb munkaerejere inkább szorul rá, mint az általában kedvezőbb körülmények között működő fővárosi kisiparos. Ezért tartozik a fővárosi ipartestületekhez aránylag oly sokkal kevesebb inas, mint segéd.

Érdekes megfigyelnünk a fellendülésnek és a válságnak idevágó hatásait. A huszas évek második felének *fellendülése* idején, amikor a fővárosban számos alkalom volt az ifjaknak egyéb, a kisiparnál népszerűbb elhelyezkedésére, a fővárosi inasok száma erősen leapadt. A vidékieké viszont ugyanakkor — ellenkező előjelű összefüggések alapján — eléggé jelentékenyen emelkedett. Országos összehasonlításban tehát az a helyzet, hogy a fellendülés vidéken az inaskorban lévő ifjakat sikeresebben csalogatja a kézműiparhoz, mint a fővárosban. Ha javul a gazdasági élet általános menete, a vidéki ifjú inkább a kisipartól várja boldogulását, mert abban még mindig aránylag jó pályát lát. A fővárosi ifjú viszont inkább csak rossz gazdasági időkben fanyalodik a kisiparra.

Jól látjuk ezt a *harmincas évek első felének* alakulásában. Ekkor a budapesti inasok száma jóval lassúbb arányban fogyott, mint a vidékieké. A vidéki kisiparos fia most megijedt a kisiparosi pályával járó bizonyos fokú kockázatoktól és kerülte apja mesterségét. Fővárosi kartársa viszont a nehéz években, amikor más, szemében jobb pályák elzárultak előtte, inkább ment inasnak. Igaz, hogy az akkor fővárosi kisipari inasok jelentékeny része ezt csak átmeneti megoldásnak tekintette. A harmincas évek közepefelé ugyanis mihelyt más pályákon megint valamelyes lehetőségek mutatkoztak, hirtelen csökkenni kezdett a fővárosi kisipari inasok száma. A vidéki inasok mindenesetre komolyabban és kitartóbb lendülettel haladnak pályájukon. Ezt mutatta az 1934. évi fejlődés, amikor is számuk ismét erőteljesebben kezdett duzzadni. Így adódott, hogy évtizedünk végén vidéken aránylag valamivel több inast találunk, mint a fővárosban.

E) *Gyári tisztviselőink.*

Ha az eddigiekben a kézműiparhoz tartozó iparosainkat, mesterek, segédek és inasok szerinti tagoltságukban néztük, akkor a továbbiakban helyesnek fog bizonyulni, hogy gyáripari munkásaink számának alakulása után *gyáripari tisztviselőink* viszonyaira szintén röviden pillantást vessünk. (Lásd a 23. számú táblázatot.)

Ahol gyártelepeink tisztviselőként férfiakat és nőket vegyesen alkalmaznak, ott számukat végzettségük szempontjából is *összesítettük* és így állítottuk be sorainkba. Meg kell még jegyeznünk, hogy a Budapest Székesfővárosi Statisztikai és Közigazgatási Évkönyvben »egyéb főiskola« címen szereplő rovatot *ugyanolyan tartalmúnak* tekintettük, mint a Magyar Statisztikai Évkönyvben található »tudományegyetem és más iskola« feliratú rovatot. Hasonlóképen egyenlő értelműnek vettük a Budapest Székesfővárosi Statisztikai és Közigazgatási Évkönyvben szereplő »egyéb középiskola« és a Magyar Statisztikai Évkönyvben feltüntetett »középiskola« című rovatokat.

Általában inkább kedvezőtlen jelenség az, hogy az *ország összes gyártelepi tisztviselőinek száma* évtizedünk egészében tekintélyesen fogyott ugyanakkor, amikor munkásaiknak száma valamelyest gyarapodott. Már első ránézésre nyilvánvaló ugyanis, hogy itt a drágább munkaerőkön való takarékoskodásról van szó. Ez pedig jellegzetes tünete az inkább külterjes ipari gazdálkodásnak. Gyáraink újabban olcsóbb munkaerőkkel igyekeznek oly munkákat is elvégeztetni, amelyekre korábban drágábbakat alkalmaztak. Másrészt az is kétségtelen, hogy minél kisebb a tisztviselők száma a munkásokhoz képest, annál jobban kénytelenek a gyárak tisztviselőik munkaerejét kihasználni. Ez a törekvés bizonyos határig gazdaságosnak is bizonyulhat. Adott határon túl azonban a tisztviselői munka minősége viseli meg mennyiségének fokozott kiaknázását. Ez pedig egész gyáriparunk üzemi fejlődését

23. Gyáripari telepeink tisztviselőinek száma és iskolai végzettsége.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	A) *Abszolút számokban.*								
A tisztviselők száma:									
Budapest	11.081	11.374	10.955	11.172	11.346	10.993	10.396	9.573	9.500
Vidék	8.614	8.273	7.402	7.576	7.745	7.807	7.096	6.627	6.532
Magyarország összesen	**19.695**	**19.647**	**18.357**	**18.748**	**19.091**	**18.800**	**17.492**	**16.200**	**16.032**
A tisztviselők iskolai végzettsége.									
Műegyetem:									
Budapest	911	982	863	921	931	940	922	852	865
Vidék	699	689	408	460	491	538	504	506	548
Magyarország összesen	**1.610**	**1.671**	**1.271**	**1.381**	**1.422**	**1.478**	**1.426**	**1.358**	**1.413**
Felső ipariskola:									
Budapest	729	795	774	774	803	794	749	649	603
Vidék	499	482	436	464	473	448	419	416	390
Magyarország összesen	**1.228**	**1.277**	**1.210**	**1.238**	**1.276**	**1.242**	**1.168**	**1.065**	**993**
Ipari szakiskola:									
Budapest	308	309	300	263	285	272	252	213	181
Vidék	236	248	190	195	200	193	172	175	159
Magyarország összesen	**544**	**557**	**490**	**458**	**485**	**465**	**424**	**388**	**340**
Más műszaki iskola:									
Budapest	246	236	214	187	171	155	144	149	146
Vidék	224	214	178	166	180	147	117	148	86
Magyarország összesen	**470**	**450**	**392**	**353**	**351**	**302**	**261**	**297**	**232**
Keresk. akadémia:									
Budapest	257	333	259	268	242	259	237	223	223
Vidék	229	230	156	157	168	191	123	113	96
Magyarország összesen	**486**	**563**	**415**	**425**	**410**	**450**	**360**	**336**	**319**
Felső keresk. iskola:									
Budapest	2.258	2.320	2.361	2.551	2.575	2.487	2.388	2.281	2.267
Vidék	1.820	1.729	1.541	1.635	1.600	1.794	1.610	1.515	1.563
Magyarország összesen	**4.078**	**4.049**	**3.902**	**4.186**	**4.175**	**4.281**	**3.998**	**3.796**	**3.830**
Más keresk. iskola:									
Budapest	1.625	1.642	1.658	1.534	1.622	1.555	1.396	1.344	1.295
Vidék	980	873	867	862	938	900	806	758	739
Magyarország összesen	**2.605**	**2.515**	**2.525**	**2.396**	**2.560**	**2.455**	**2.202**	**2.102**	**2.034**
Egyéb főiskola:									
Budapest	427	451	385	377	384	406	425	399	407
Vidék	383	360	297	312	282	273	277	332	309
Magyarország összesen	**810**	**811**	**682**	**689**	**666**	**679**	**702**	**731**	**716**
Egyéb középiskola:									
Budapest	1.973	2.052	2.002	2.031	2.102	2.001	1.953	1.732	1.790
Vidék	1.719	1.794	1.660	1.691	1.638	1.571	1.513	1.457	1.390
Magyarország összesen	**3.692**	**3.846**	**3.662**	**3.722**	**3.740**	**3.572**	**3.466**	**3.189**	**3.180**
Egyéb iskola:									
Budapest	2.347	2.254	2.139	2.266	2.231	2.124	1.930	1.731	1.723
Vidék	1.825	1.654	1.669	1.634	1.775	1.752	1.555	1.207	1.252
Magyarország összesen	**4.172**	**3.908**	**3.808**	**3.900**	**4.006**	**3.876**	**3.485**	**2.938**	**2.975**

23. Gyáripari telepeink tisztviselőinek száma és iskolai végzettsége. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	B) *Jelzőszámokban.*								
A tisztviselők száma:									
Budapest	100	103	99	101	102	99	94	86	86
Vidék	100	96	86	88	90	91	82	77	76
Magyarország összesen	**100**	**100**	**93**	**95**	**97**	**95**	**89**	**82**	**81**
A tisztviselők iskolai végzettsége.									
Műegyetem:									
Budapest	100	108	95	101	102	103	101	93	94
Vidék	100	99	58	66	70	77	72	72	78
Magyarország összesen	**100**	**104**	**79**	**86**	**88**	**92**	**88**	**84**	**88**
Felső ipariskola:									
Budapest	100	109	106	106	110	109	103	89	83
Vidék	100	96	87	93	95	90	64	83	78
Magyarország összesen	**100**	**104**	**98**	**101**	**104**	**101**	**95**	**87**	**81**
Ipari szakiskola:									
Budapest	100	100	97	85	92	88	82	69	59
Vidék	100	105	80	83	85	82	73	74	67
Magyarország összesen	**100**	**102**	**90**	**84**	**89**	**85**	**78**	**71**	**62**
Más műszaki iskola:									
Budapest	100	96	87	76	69	63	58	60	59
Vidék	100	95	79	74	80	66	51	66	38
Magyarország összesen	**100**	**96**	**83**	**75**	**75**	**64**	**55**	**63**	**49**
Keresk. akadémia:									
Budapest	100	130	101	104	94	101	92	87	87
Vidék	100	100	68	69	73	83	54	49	42
Magyarország összesen	**100**	**116**	**85**	**87**	**84**	**93**	**74**	**69**	**66**
Felső keresk. iskola:									
Budapest	100	103	104	113	114	110	106	101	100
Vidék	100	95	85	90	88	98	88	83	86
Magyarország összesen	**100**	**99**	**96**	**103**	**102**	**105**	**98**	**93**	**94**
Más keresk. iskola:									
Budapest	100	101	102	94	100	96	86	83	80
Vidék	100	89	88	86	96	92	82	67	75
Magyarország összesen	**100**	**96**	**97**	**92**	**98**	**94**	**84**	**81**	**78**
Egyéb főiskola:									
Budapest	100	106	90	88	90	95	99	93	95
Vidék	100	94	77	81	74	71	72	87	81
Magyarország összesen	**100**	**100**	**84**	**85**	**82**	**84**	**87**	**90**	**88**
Egyéb középiskola:									
Budapest	100	104	101	103	106	101	99	88	87
Vidék	100	104	96	98	95	91	88	85	81
Magyarország összesen	**100**	**104**	**99**	**101**	**101**	**97**	**94**	**86**	**86**
Egyéb iskola:									
Budapest	100	96	91	96	95	90	82	74	73
Vidék	100	91	91	89	97	96	85	66	69
Magyarország összesen	**100**	**94**	**91**	**93**	**96**	**93**	**83**	**70**	**71**

23. Gyáripari telepeink tisztviselőinek száma és iskolai végzettsége. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	C) *Százalékokban.*								
A tisztviselők száma:									
Budapest	56·26	57·89	59·67	59·59	59·43	58·47	59·43	59·09	59·25
Vidék	43·74	42·11	40·33	40·41	40·57	41·53	40·57	40·91	40·75
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
A tisztviselők iskolai végzettsége.									
Műegyetem:									
Budapest	56·58	58·76	67·89	66·69	65·47	63·59	64·65	62·74	61·22
Vidék	43·42	41·24	32·11	33·31	34·53	36·41	35·35	37·26	38·78
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Felső ipariskola:									
Budapest	59·36	62·25	63·96	62·52	62·93	63·92	64·01	60·93	60·72
Vidék	40·64	37·75	36·04	37·48	37·07	36·08	35·99	39·07	39·28
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Ipari szakiskola:									
Budapest	56·62	55·48	61·22	57·42	58·76	58·49	59·29	54·89	53·23
Vidék	43·38	44·52	38·78	42·58	41·24	41·51	40·71	45·11	46·77
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Más műszaki iskola:									
Budapest	52·34	52·44	54·59	52·97	48·71	51·32	55·17	50·16	62·93
Vidék	47·66	47·56	45·41	47·03	51·29	48·68	44·83	49·84	37·07
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Keresk. akadémia:									
Budapest	52·88	59·14	62·41	63·05	59·02	57·55	65·83	66·37	69·90
Vidék	47·12	40·86	37·59	36·95	40·98	42·45	34·17	33·63	30·10
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Felső keresk. iskola:									
Budapest	55·37	57·29	60·50	60·94	61·67	58·09	59·73	60·09	59·19
Vidék	44·63	42·71	39·50	49·06	38·33	41·91	40·27	39·91	40·81
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Más keresk. iskola:									
Budapest	62·38	65·28	65·66	64·02	63·35	63·34	63·39	63·93	63·66
Vidék	37·62	34·72	34·34	35·98	36·65	36·66	36·61	36·07	36·34
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Egyéb főiskola:									
Budapest	52·71	55·61	56·45	54·71	57·65	59·79	60·54	54·58	56·84
Vidék	47·29	44·39	43·55	45·29	42·35	40·21	39·46	45·42	43·16
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Egyéb középiskola:									
Budapest	53·43	53·35	54·67	54·56	56·20	56·02	56·34	54·31	56·29
Vidék	46·57	46·65	45·33	45·44	43·80	43·98	43·66	45·69	43·71
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Egyéb iskola:									
Budapest	56·25	57·67	56·17	58·10	55·69	54·82	55·38	58·91	57·91
Vidék	43·75	42·33	43·83	41·90	44·31	45·18	44·62	41·09	42·09
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

megint inkább kedvezőtlen mederbe tereli. Ebben a mederben ugyanis a nem alaposan megfontolt termelési folyamatok könnyebben fordulnak elő.

Különösen ott veszélyes, ahol az újabb tőkebefektetéseknek csak felületesen átgondolt irányításáról van szó. A *téves tőkebefektetések* (Kapitalfehlleitung) pedig egész újabb nagyipari fejlődésünknek egyik legnagyobb baját teszik. Egész világgazdasági válságunk tekintélyes részében kétségtelenül ebből a bajból származik. Hazai iparunknak tehát mindenképen érdeke, hogy a lehetőséghez képest elkerülje.

Egyoldalúságba esnénk azonban, ha az ország gyártelepi tisztviselői számának csökkenését csupán kedvezőtlen színben látnánk. Ennek a jelenségnek a valóságban kedvező oldala is van. Gondoljunk az ipar újabb racionalizálására, azaz *észszerűsítésére*. Ennek két iránya áll előtérben.

Az egyik a *műhelyi*, a másik pedig az irodai észszerűsítés. Az első a gépeknek fokozott és célszerűbb kihasználását jelenti. Ez az a folyamat, amely különösen fájó tüske a társadalmi egyenlőség felé törekvő munkásérdekeltségek szemében. Különösen akkor, ha figyelmüket Marx elszegényedési elméletére (Verelendungstheorie) és az ipari tartalékseregről alkotott tanítására irányítják. Ha ezt teszik, akkor a gépek egyre fokozottabb alkalmazását és kihasználását okolják azért, hogy egyre több munkás szorul ki a gyárakból. Az így kiszorított munkásokról azután, amint tudjuk, azt állítják, hogy állandó munkakínálatukkal még a dolgozó munkások bérét is igen alacsony színvonalra nyomják. Az oly műhelyi észszerűsítés irendszerek tehát, mint amilyeneknek alapjait Taylor, Bedeau, Henry Ford és mások vetették meg, a munkaalkalmak védelmezői számára széles támadási felületet nyujtanak.

E helyen nem lehet feladatunk, hogy az idevágó támadásoknak egyikmásik alapvető tévedésére rámutassunk. Nevezetesen azzal sem foglalkozhatunk, hogy az ipari termékek árának a műhelyi észszerűsítés nyomán bekövetkező általános csökkenését, fogyasztásuk kiterjeszkedését és ilyképen termelésük fellendülését, valamint az általános fogyasztási színvonal emelését boncolgassuk. Szempontunkból ebben az összefüggésben csupán annyi fontos, hogy összes magyarországi gyári munkásaink számának évtizedünk egészében tapasztalt csekély emelkedése — a szóbanforgó megfontolások tekintetbevételével — korántsem jelenti egész gyáriparunk színvonalának csak hasonlóan csekély emelkedését. Azért nem, mert gyáriparunk műhelyi észszerűsítése a szóbanforgó évtized alatt nagyot haladt. Ez pedig azt vonta maga után, hogy gyáriparunk egésze évtizedünk végén aránylag kevéssel több munkás segítségével is már *jelentékenyen termékenyebb* volt, mint évtizedünk elején.

Nézzük azonban a gyáripari észszerűsítésnek másik ágazatát, az *irodai* munka észszerűsítését. Itt is nagy haladást tapasztalhatunk évtizedünk folyamán. Magyarországon a fejlődés színvonalán álló irodai *gépeket* javarészt

csak ebben az évtizedben vezettük be. A nyugati országokban, különösen pedig Amerikában ezen a téren már közvetlenül a világháború utáni években következett be nagyarányú haladás. Mi azonban akkor — pénzromlásunk idején — az aránylag igen drága nyugati irodai gépeket általában még nem tudtuk megvásárolni. Itt jól kezelhető és egyszerű számológépekről, ú. n. tabulátorokról, szóbeli diktátumot felvevő és visszaadó gépekről stb. van szó. Csupán pénzünknek a huszas évek közepén elért rendezésével jutottunk abba a helyzetbe, hogy ezeket a gépeket fokozatosan idehaza is alkalmazhattuk. Nyilvánvaló, hogy gyáripari tisztviselőink számát is megfelelő ütemben tudtuk csökkenteni.

Hasonló eredményt értünk el az irodai munkák egyéb irányú, *a gépek alkalmazásától független* észszerűsítésével. Itt többé-kevésbbé apró, de annál fontosabb szervezeti fogásokról, célszerűbb időbeosztásról, ügymenetről stb. kell megemlékeznünk.

Nincsen okunk panaszra, hogy gyártelepi tisztviselőink száma részben ezen az úton is csökken. Az irodai észszerűsítésnek mindkét említett iránya ugyanis csak pontosabbá és tökéletesebbé teszi a gyárüzemi vezetést. *Társadalompolitikai* szempontból azonban fogas kérdést jelent, hogy a munkájukat elvesztő gyártelepi tisztviselőkkel mit kezdjünk. Ez különösen oly időkben okoz gondot, amidőn egyéb magántisztviselőink és közületi tisztviselőink is fölös számban vannak. Az ilynemű társadalompolitikai megfontolásoknak azonban nem szabad túlságos jelentőséget tulajdonítanunk. Főleg ugyanoly okokból nem, amilyenekből — ha jól végiggondoljuk — nem kesereghetünk műhelyi gépeink bevezetésén és műhelyi észszerűsítésünk egyéb fogásain sem. Hiszen a gyárüzemi irodai észszerűsítés is végeredményben a gyáripari termékek olcsóbbodásához és ezen a réven fogyasztási, valamint termelési színvonalunk emeléséhez vezet. Amit tehát közvetlenül elvesztünk a réven, azt közvetve visszanyerjük a vámon. A gyártelepek most inkább terjeszkedhetnek. Az ennek folyamán járó általános gazdasági lendület előbb-utóbb és közvetve a munkanélkülivé vált gyártelepi tisztviselőknek is valamiképen új munkaalkalmakat nyujt.

Az *ország összes* gyártelepi tisztviselőinek számában bekövetkezett csökkenés évtizedünk folyamán közel $^1/_5$-nyi volt. Gondolatmenetünk síkján azonban figyelemreméltó jelenség, hogy *Budapesten* ez a csökkenés csupán 14%-ra, *vidéken* viszont 24%-ra rúgott. Vidéken tehát a gyártelepi tisztviselők fogyása aránylag mintegy $^2/_5$-nyivel gyorsabb ütemű volt, mint Budapesten. Amíg ugyanis Budapest a huszas évek második felének fellendülésében megközelítőleg változatlan színvonalon volt képes megtartani gyártelepi tisztviselőinek számát, addig vidéken már ebben az évtödben is 10%-os csökkenést látunk. Az egész évtizedben látható különböző ütemű fejlődésnek okát ebben a különbségben kell keresnünk. 1929-től 1933-ig ugyanis — a hanyatlás nyomása alatt — mind budapesti, mind pedig vidéki gyári tisztviselőink

száma megközelítően hasonló arányban csökkent. Ebből azt következtethetjük, hogy a budapesti nagy gyárüzemek a fellendüléssel párhuzamos gyors terjeszkedésük idején ugyanannyi új tisztviselőt voltak képesek beállítani, mint amennyit az észszerűsítési folyamat révén elbocsátottak vagy amennyit el kellett volna bocsátaniok. A vidéki gyáraknál viszont főleg ez az utóbbi folyamat, azaz a tisztviselők tényleges elbocsátása érvényesült. A hanyatlás idején azután a további észszerűsítéshez mind Budapesten, mind pedig vidéken takarékoskodási és általános üzemcsökkentési törekvések is hozzájárultak.

Ha a *százalékos megoszlást* nézzük, azt látjuk, hogy Budapesten évtizedünk elején is már aránylag jóval több gyári tisztviselő volt, mint gyári munkás. Ez az arány Budapest javára a huszas évek második felének fellendülésében gyors ütemben még tovább tolódott el. Az ország gyári tisztviselőinek most már kereken $^3/_5$-e esik Budapestre, míg gyári munkásaiból csak valamivel több mint $^2/_5$. Nyomatékkal kell figyelmeztetnünk, hogy ezt a különbséget és a további eltolódást nem a budapesti gyártelepek irodai észszerűsítésének rovására magyarázzuk. Nyilvánvalóan csak felületes következtetéssel mondhatnók, hogy eltolódásainkból a vidéki gyártelepek gyorsabb ütemű irodai észszerűsítése tűnik ki. A valóságban itt inkább a budapesti gyárak belterjesebb szervezetéről és a műszaki tökéletesség magasabb színvonalán álló termeléséről van szó. Főleg ezért van szükségük több gyáripari tisztviselőre. Érdekes egyébként megfigyelnünk, hogy a budapesti gyáraknak ez a lendülete a harmincas évek első felének hanyatlásában a vidéki gyárakat is részben hasonló útra kényszerítette. Második évtödünkben innen van a vidéki gyártelepi tisztviselők arányának bár igen lassú, de azért mégis figyelemreméltó javulása.

A gyári tisztviselők egész számának alakulása azonban még mindig csak igen nyers körvonalakat nyujt. Finomabb részletekhez úgy juthatunk, ha a gyári tisztviselőket csoportokra osztjuk és számuknak alakulását így nézzük. A csoportosítás legalkalmasabb szempontjául pedig *iskolai végzettségük* foka kínálkozik. Nyilvánvaló ugyanis, hogy a magasabb iskolai végzettségű gyári tisztviselő általában drágább és egyúttal magasabb színvonalú, tehát belterjesebb termeléssel foglalkozó üzemre enged következtetést.

Ha ezen a síkon először *országos* állapotainkat nézzük, akkor iskolai végzettségük szempontjából gyári tisztviselőinket legcélszerűbben a következő három csoportra oszthatjuk: 1. Azoknak a tisztviselőknek csoportjára, akiknek országos aránya évtizedünkben növekedést mutat; 2. olyanokra, akiknek megfelelő aránya többé-kevésbbé megőrizte színvonalát és 3. olyanokra, akiknek aránya csökkenőben van.

Első csoportunkhoz a felsőkereskedelmi iskolát, az »egyéb főiskolát« és az »egyéb középiskolát« végzett gyáripari tisztviselők tartoznak. Az *egyéb főiskolások* csoportja, amint az táblázatunkból nyilvánvaló, sem a mű-

egyetemet, sem pedig a kereskedelmi akadémiát nem foglalja magában. Itt tehát jogi és államtudományi, közgazdaságtudományi és egyéb hasonló főiskolai szakvégzettségűekről van szó. Csoportjuk önmagában aránylag eléggé kicsiny. Az, hogy évtizedünk egészében lassabban csökkent, mint az összes gyári tisztviselők száma, főleg jogi és államtudományi végzettségű ifjaink nagy számával magyarázható. E helyen nem bocsátkozhatunk annak a kérdésnek firtatásába, hogy jogi és államtudományi tudorok terén vajjon túltermelésünk van-e. Annyi azonban tényként állapítható meg, hogy ily végzettségű ifjaink aránya az ország összes főiskolai végzettségűinek sorában az utóbbi években megint erős gyarapodást mutat. Érthető, hogy az így keletkező többletből a gyáripari pályán is egyre több ifjú kapott elhelyezkedést. Ismételjük azonban, hogy ez az egész »egyéb főiskolai« csoport az ország összes gyártelepi tisztviselőinek számában aránylag csak igen csekély szerepet játszik.

Sokkal súlyosabb a felsőkereskedelmi iskola és az egyéb középiskolák csoportja. Hiszen a harmincas évek közepén egyedül erre a kettőre az ország összes gyári tisztviselőinek csaknem fele jutott. Az *»egyéb középiskolák«* csoportján itt gimnáziumot, reálgimnáziumot és reáliskolát kell értenünk. Az a körülmény, hogy az ezen középiskolák csoportjából kikerült gyáripari tisztviselők száma is lassabban csökkent, mint az ország összes gyári tisztviselőié, tehát hogy a szóbanforgó csoport országos aránya szintén valamelyest javult, főleg az ezen középiskolák iránti általános előszeretetnek tudható be. Közelebbről: annak a fentebb már érintett általános törekvésnek, hogy széles társadalmi rétegeink mindenáron ezen középiskolák felé irányítják gyermekeiket. Az ily középiskolai végzettségűek munkaereje a nagy kínálat révén igen olcsóvá vált és így ezt a munkaerőt gyártelepeink is viszonylagosan alantas tisztviselői munkák elvégzésére vehetik igénybe.

Egyenesebb vonalú magyarázatot nyujthatunk a *felsőkereskedelmi iskolai* végzettségüekre vonatkozólag. Ez az a csoport, amely az ország gyári tisztviselőinek számában még 1930-ban is abszolút emelkedést mutatott és amelynek viszonylagos erősödése kiemelkedően a legmagasabb. Itt két különböző irányban indokolható jelenséggel állunk szemben.

Először megint nyilvánvalóan arról az imént már érintett *általános* törekvésről van szó, hogy főiskolai végzettségű gyári tisztviselők helyett inkább az *olcsóbb munkaerőt* jelentő középiskolai végzettségűeket alkalmazzuk. Különösen azokban az években, amelyekben a gyártelepek jövedelmezőségi költségszámítása erősen a költségek lehető csökkentése felé szorít. A gyár nyilvánvalóan költséget takarít meg akkor, ha középiskolai végzettségű tisztviselőkkel is el tudja végeztetni azt a munkát, amelyet korábban főiskolai végzettségűekkel végeztetett. Ez a jelenség önmagában véve nem kedvező. Nem valószínű ugyanis, hogy a középiskolai végzettségű gyári tisztviselő a szóbanforgó munkálatokat ugyanolyan tökéletességgel végezné el, mint

a főiskolai végzettségű. Ebből pedig megint csak a gyáripari termelés belterjességére származik hátrány. Közelfekvő továbbá, hogy ezen a téren gyakorta nem egészen gazdaságos takarékoskodásról van szó. Kétségtelen, hogy gyáraink gyakorta sokkal nagyobb veszteségeket szenvednek vagy nyereségeket mulasztanak el tisztviselőik silányabb munkája révén, mint amennyit az olcsóbb munkaerők alkalmaztatása révén megtakarítanak. De azért ne legyünk egyoldalúak. A kérdésnek csak egyik oldalát világítjuk meg, amidőn arra utalunk, hogy modern gyáraink számos tisztviselői teendője főiskolai végzettség alapján tökéletesebben végezhető el, mint középiskolai végzettséggel. Kérdésünk másik oldalát alább világítjuk majd meg. Látni fogjuk, hogy középiskolai végzettségű gyáripari tisztviselőink száma közvetlenül nem is a főiskolai, hanem az alsóbb képesítésűek számának rovására gyarapszik.

Nagyobb fontossággal bír idevágó indokolásunk második iránya. Az, amely *különösen kereskedelmi* végzettségű gyári tisztviselők fokozott alkalmazása felé mutat. A háttérben a gyárüzemi igazgatás újabb nehézségei húzódnak meg. Egyre terjeszkedő tervgazdasági irányításunk gyártelepeinkre növekvő mértékben ró oly munkálatokat, amelyeket az üzleti nyelv üres menetnek (Leerlauf-nak) szeret nevezni. Ide tartozik nevezetesen az az irodai munkatöbblet, amely a kötelező társadalmi biztosítás kiterjesztésével, a termelést és különösen a külföldi pénzforgalmat szabályozó felsőbbségi rendelkezések közötti eligazodással, sokirányú statisztikai kimutatások készítésével stb. kapcsolatos. Kétségtelen, hogy tervgazdálkodásunknak ezekre a munkálatokra mulhatatlanul szüksége van. Bizonyos továbbá, hogy feszült gazdasági helyzetünkben tervgazdasági vezetésre nagyobb mértékben szorulunk rá. Tagadhatatlan azonban egyúttal az is, hogy a tervgazdaság intézkedéseiből sarjadzó és szóbanforgó munkatöbblet súlyosan nehezedik magánvállalatainkra. Így gyártelepeink vállára is. Ezek a munkálatok nagyobb szellemi erőfeszítést vagy előképzettséget nem kívánnak meg. Oly tisztviselőkkel tehát, akiknek csupán felsőkereskedelmi végzettségük van, jól végezhetők el. Különösen azért, mert ezeknek a tisztviselőknek a kereskedelmi számtanban és a könyvelési munkálatokban is kielégítő jártassága szokott lenni. Főleg innen ered az a jelenség, hogy felsőkereskedelmi iskolai végzettségű gyártisztviselőink száma évtizedünk folyamán országos viszonylatban aránylag annyira megerősödött.

Abba a *második* csoportba, amely évtizedünkben megközelítőleg *változatlan* színvonalat őrzött meg, a műegyetemi és a felsőipariskolai végzettségű gyáripari tisztviselők tartoznak. Mindkettő műszaki szakképzettséget jelent. Általában örvendetesnek fogadhatjuk el azt a tényt, hogy ezen a téren csak abszolút értelemben volt csökkenés tapasztalható, viszonylagosan azonban nem. Még örvendetesebb, hogy műegyetemi végzettségű gyári tisztviselőink száma még valamivel kedvezőbben alakult, mint a

felsőipariskolai végzettségűeké. Ebből joggal következtethetjük, hogy gyártelepeink takarékoskodásuk és észszerűsítési törekvéseik közepette sem hanyagolták el a magasabb képzettséget megkövetelő műszaki vezetés szempontjait. Igaz viszont, hogy minél tovább halad a műhelyi észszerűsítés, annál magasabb színvonalú műszaki vezetésre van szükségünk.

A *harmadik* csoport végül az ipari szakiskolát, a más műszaki iskolát, a kereskedelmi akadémiát, a más kereskedelmi iskolát és az »egyéb iskolát« végzett gyári tisztviselők csoportja. Ezek országos viszonylatban évtizedünk folyamán *csökkenő* részesedést mutatnak. Egyéb iskolákon elsősorban különböző fajtájú népiskolákat kell értenünk. Mindenesetre örvendetes, hogy ily végzettségű gyáripari tisztviselőnk egyre kevesebb van. Különösen azért örvendetes, mert gyári tisztviselőinknek ez az alcsoportja önmagában véve még a harmincas évek közepén is igen tekintélyes.

Magasabb képzettséget ebben a csoportban csupán a *kereskedelmi akadémia* elvégzése jelent. Ezt az intézetet azonban általában csak kevés gyáripari tisztviselő végezte el. Számuknak évtizedünk folyamán tapasztalt feltűnően erős további csökkenése főleg azzal magyarázható, hogy Budapesten működő kereskedelmi akadémiának egyre több hallgatóját vonták el a közgazdasági felső oktatásnak egyéb intézményei. Ezek között is elsősorban a budapesti Egyetemi Közgazdasági Kar, amely 1934-ben azután a József Műegyetemmel és egy gazdasági jellegű főiskoláinkkal olvadt egybe. Az idevágó csökkenésnek tehát egészen különleges jellege van. Itt tehát nem arról van szó, hogy általában a magasabb végzettségű gyáripari tisztviselők száma erősebben fogy. Amit ugyanis ez az alcsoport nagyobb arányban adott le, azt a másik oldalon kétségtelenül az egyéb főiskolák, valamint a műegyetem alcsoportja kapta meg növekedésül.

A *többi három* említett alcsoport, amelyekben gyáripari tisztviselőink száma országos átlagánál gyorsabban csökken, aránylag csupán *szerényebb fokú* képzettséget képvisel. Ezért a viszonylagosan nagyobb fogyásért korántsem szükséges aggódnunk. Csak megelégedéssel szemlélhetjük az olyan folyamatot, amely alacsonyabb végzettségű gyári tisztviselőinket fokozatosan magasabb szakképzettségűekkel helyettesíti.

A jelen összefüggésben fontos megállapítanunk, hogy *Budapest* és a *vidék* egymásközti összehasonlításában a főváros javára főleg a magasabb képzettségű gyári tisztviselők alcsoportjaiban tapasztalható kedvező eltolódás. Ezek az alcsoportok: a műegyetemi, a felsőipariskolai, a kereskedelmi akadémiai és a más kereskedelmi iskolai végzettségűek.

Műegyetemi végzettségű gyáripari tisztviselőnk a huszas évek közepén Budapesten aránylag kevesebb volt, mint vidéken. Nyilvánvalóan azért, mert általában régebbi budapesti gyáraink irodái akkor még inkább voltak tele korábbi tisztviselőik közül azokkal, akiknek nem volt ily magas műszaki

szakképzettségük. A budapesti gyárak azonban — gyorsabb műszaki észszerűsítésük folyamán — hamarosan ezen a téren is felülmulták a vidékieket. Míg a huszas évek közepén az összes magyar gyártelepeken alkalmazott műegyetemi végzettségű tisztviselőknek még csak alig több, mint fele volt Budapesten, addig a huszas évek vége felé már mintegy $^2/_3$-ukat találjuk a fővárosban. A harmincas évek első felének hanyatlása a fővárosi gyárakat ezen a téren inkább szorította takarékoskodásra. A vidéki gyárak viszont fokozatosan arra kényszerültek, hogy üzemüket mégis csak belterjesebbé alakítsák. Ez pedig csak olyképen volt lehetséges, hogy viszonylagosan több műegyetemi végzettségű tisztviselőt alkalmaztak. Így magyarázható, hogy 1933-ra az ország összes gyári mérnökeinek megint mintegy $^3/_5$-e jutott a fővárosra.

A *felsőipariskolát* végzett gyáripari tisztviselők közül már évtizedünk elején is aránylag magas százalék esett Budapestre. Évtizedünk folyamán ez a részesedés a főváros javára valamivel emelkedett.

Nagyobb volt és még évtizedünk végén is nagyobb arányúnak mutatkozott Budapesten a *kereskedelmi akadémiát* végzett gyártelepi tisztviselők száma. Évtizedünk folyamán Budapesten ebben az alcsoportban ugyan valamelyes csökkenés észlelhető. Az idevágó fővárosi részesedés önmagában azonban még a harmincas évek közepe felé is igen tekintélyes.

Viszonylagosan kedvező aránya van végül fővárosunknak a »*más kereskedelmi iskolát*« végzett gyáripari tisztviselők alcsoportjában is. Ez az alcsoport azonban Budapesten nyilvánvalóan csupán alantasabb tisztviselői munkát végez. Azt a munkát, amelyet vidéki gyárainkban általában a felsőkereskedelmi iskolát végzett tisztviselők bonyolítják le.

A *többi* említett iskolák csoportjaiban Budapest részesedése kisebb az ország összes gyártelepi tisztviselőinek számában való részesedésénél.

A lényeg ebből az egész fejlődési folyamatból jelen gondolatfűzésünkben az, hogy a főváros nemcsak viszonylagosan nagy részt hasít ki magának az ország gyári tisztviselőinek számából, hanem a magasabb képzettségű gyári tisztviselőket általában még ennél is nagyobb mértékben köti magához. A két szempont egybehatásaként fővárosunk gyáriparának a vidékit *messze felülhaladó belterjessége* domborodik ki. Egyúttal általában egyre nagyobb arányban múlja felül a vidékit. A különbség tehát fővárosi gyáriparunk javára évtizedünk folyamán itt is egyre emelkedőben volt.

F) *Gyári művezetőink.*

A gyári munkások és a gyári tisztviselők számának, valamint csoportosításuknak áttekintése után nézzük meg most még röviden, hogy gyári alkalmazottainknak harmadik fontos csoportja, a *művezetők* miképen oszlottak meg. (Lásd a 24. számú táblázatot.)

24. Gyáripari telepeink művezetőinek száma és iskolai végzettsége.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	A) *Abszolút számokban.*								
A művezetők száma:									
Budapest	1.958	1.976	1.923	1.945	1.918	1.823	1.711	1.498	1.382
Vidék	3.085	2.928	3.020	3.076	2.984	2.849	2.647	2.548	2.463
Magyarország összesen	**5.043**	**4.904**	**4.943**	**5.021**	**4.902**	**4.672**	**4.358**	**4.046**	**3.845**
A művezetők iskolai végzettsége.									
Felsőipariskola:									
Budapest	165	126	148	153	150	146	142	141	136
Vidék	151	181	142	151	145	151	142	157	174
Magyarország összesen	**316**	**307**	**290**	**304**	**295**	**297**	**284**	**298**	**310**
Ipari szakiskola:									
Budapest	711	678	789	717	694	651	576	519	497
Vidék	858	899	827	822	845	804	714	737	705
Magyarország összesen	**1.569**	**1.577**	**1.616**	**1.539**	**1.539**	**1.455**	**1.290**	**1.256**	**1.202**
Középiskolai érettségi:									
Budapest	15	19	21	14	23	27	24	28	36
Vidék	38	30	37	41	47	54	47	52	60
Magyarország összesen	**53**	**49**	**58**	**55**	**70**	**81**	**71**	**80**	**96**
Kereskedelmi iskola:									
Budapest	46	33	27	23	18	19	24	24	18
Vidék	36	55	31	29	32	77	23	20	25
Magyarország összesen	**82**	**88**	**58**	**52**	**50**	**96**	**47**	**44**	**43**
Egyéb iskola:									
Budapest	1.021	1.120	938	1.038	1.033	980	945	786	695
Vidék	2.002	1.763	1.983	2.033	1.915	1.763	1.721	1.582	1.499
Magyarország összesen	**3.023**	**2.883**	**2.921**	**3.071**	**2.948**	**2.743**	**2.666**	**2.368**	**2.194**

24. Gyáripari telepeink művezetőinek száma és iskolai végzettsége. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
A művezetők száma:	B) *Jelzőszámokban.*								
Budapest	100	101	98	99	98	93	87	76	70
Vidék	100	95	98	100	97	92	86	82	80
Magyarország összesen	**100**	**97**	**98**	**99**	**97**	**93**	**86**	**80**	**76**
A művezetők iskolai végzettsége.									
Felsőipariskola:									
Budapest	100	76	90	92	91	88	86	85	82
Vidék	100	120	94	100	96	100	94	104	115
Magyarország összesen	**100**	**97**	**92**	**96**	**93**	**94**	**90**	**94**	**98**
Ipari szakiskola:									
Budapest	100	95	111	101	98	91	81	73	70
Vidék	100	105	96	96	98	94	84	86	82
Magyarország összesen	**100**	**100**	**103**	**98**	**98**	**93**	**82**	**80**	**77**
Középiskolai érettségi:									
Budapest	100	127	140	93	153	180	160	187	240
Vidék	100	79	97	108	124	142	124	137	160
Magyarország összesen	**100**	**93**	**109**	**104**	**132**	**153**	**134**	**151**	**181**
Kereskedelmi iskola:									
Budapest	100	72	59	50	39	41	52	52	39
Vidék	100	153	86	80	89	214	64	44	69
Magyarország összesen	**100**	**107**	**71**	**64**	**61**	**117**	**57**	**54**	**52**
Egyéb iskola:									
Budapest	100	110	92	102	101	96	92	77	68
Vidék	100	88	99	101	96	88	86	79	70
Magyarország összesen	**100**	**95**	**97**	**101**	**97**	**91**	**88**	**78**	**72**

24. Gyáripari telepeink művezetőinek száma és iskolai végzettsége. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	C) *Százalékokban.*								
A művezetők száma:									
Budapest	38·82	40·29	38·90	38·73	39·12	39·01	39·26	37·02	35·94
Vidék	61·18	59·71	61·10	61·27	60·88	60·99	60·74	62·98	64·06
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
A művezetők iskolai végzettsége.									
Felsőipariskola:									
Budapest	52·21	41·04	51·03	50·32	50·84	49·15	50·00	47·31	43·87
Vidék	47·79	58·96	48·97	49·68	49·16	50·85	50·00	52·69	56·13
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Ipari szakiskola:									
Budapest	45·31	42·99	48·82	46·58	45·09	44·74	44·65	41·32	41·34
Vidék	54·69	57·01	51·18	53·42	54·91	55·26	55·35	58·68	58·66
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Középiskolai érettségi:									
Budapest	28·30	38·77	36·20	25·45	32·85	33·33	33·80	35·00	37·50
Vidék	71·70	61·23	63·80	74·55	67·15	66·67	66·20	65·00	62·50
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Kereskedelmi iskola:									
Budapest	56·10	37·50	46·55	44·23	36·00	19·79	51·06	54·54	41·86
Vidék	43·90	62·50	53·45	55·77	64·00	80·21	48·94	45·46	58·14
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Egyéb iskola:									
Budapest	33·77	38·84	32·09	33·80	35·04	35·72	35·44	33·19	31·67
Vidék	66·23	61·16	67·91	66·20	64·96	64·28	64·56	66·81	68·33
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Ahol hivatalos statisztikánk külön tünteti fel a művezetők és a művezetőnők csoportjait, ott táblázatunkban a kettőt ezen a helyen szintén számszerűen *egyesítettük.*

Akit az újabb statisztikai irodalmunkban annyira divatos *lag* szempontja közelebbről érdekel, az gyári művezetőink *országos* számának megfigyelése alapján igen tanulságos szempontokhoz jut. Különösen akkor, ha ezt a számot egyrészt a gyári munkások, másrészt pedig a gyári tisztviselők országos számának alakulásával veti egybe.

Itt először azt a tényt kell megfontolnunk, hogy a gyári alkalmazottak *felmondási idejének* hossza erősen különböző. A munkásoké általában rövidebb, mint a művezetőké. Ezeké pedig általában jóval rövidebb, mint a tisztviselőké. A gyárvállalat megfelelő mértékben fontolja meg, mielőtt alkalmazottainak ebből a három csoportjából elbocsátásokat eszközöl. A munkásokat aránylag könnyen bocsátja el és könnyen állítja be megint üzemébe, mert ezzel nagyobb anyagi kockázatot nem vállal. Hiszen a munkás felmondási ideje, amint mondtuk, többnyire igen rövid. A művezetőknél már több megfontolás szükséges. A tisztviselők elbocsátása és új tisztviselők beállítása pedig többnyire egyenesen igen bonyolult jövedelmezőségi költségszámítás tárgya.

Mérlegeljük a helyzetet egy kissé *gazdaságelméleti* síkon is. A gyári vállalkozó munkásainál és többé-kevésbbé művezetőinél is aránylag könnyen számítja ki munkájuknak gazdaságelméletileg fontos két bérhatárát. A gyárvállalat szempontjából itt nyilvánvalóan elsősorban a felső bérhatár fontos, amely az alkalmazott munkájának *határjövedelmezőségétől* függ. Tehát attól a jövedelmezőségétől, amelyet — egyenlő és egymással helyettesíthető munkaerők esetén — az utolsó az üzembe még beállított alkalmazottnak munkája a gyári termelés egész jövedelmezőségén lendít. Ezt a határjövedelmezőséget a gyárvállalat a munkásoknál és a munkavezetőknél, az itt tekintetbejövő aránylag rövid felmondási idő alapján, többé-kevésbbé csupán a jelen viszonyaiba vetíti. Ezeknek alapján dönti el, hogy mennyire érdemes még beállítania a kérdéses új alkalmazottat. Hasonló alapon dönti el egyúttal azt is, hogy mennyire szorul rá munkásainak vagy munkavezetőinek elbocsátására. A tisztviselőknél azonban már részint egészen másképen áll a helyzet. A többé-kevésbbé hosszú felmondási idő az alkalmazottak ezen csoportjára vonatkozólag a jövőbe való tekintést kívánja meg. A határjövedelmezőségi költségszámításnak a felmondási idő hosszához mérten a jövő esélyeit is latolgatnia kell. Ezeket mind a tisztviselők elbocsátásakor, mind pedig új tisztviselők alkalmazásakor egyaránt tekintetbe kell vennie. A közvetlen jövő általános és különös gazdasági kilátásait alaposan meg kell tehát vizsgálnia, mielőtt ily lépésre határozza el magát. Az ily lépésekkel szemben tehát fontos megfontolások és ennek következtében megfelelő gyakorlati gátlások forognak fenn. A gyárvállalat tisztviselői-

nek elbocsátására vagy alkalmazására ezért határozza el magát csak nehezebben.

Innen van egyúttal az a különböző lag, azaz időbeli késedelem is, amelyet évtizedünk folyamán egyrészt gyári munkásaink és művezetőink, másrészt pedig gyári tisztviselőink számának alakulásában látunk. Amidőn a huszas évek második felének *fellendülése* végén, azaz 1929-ről 1930-ra gyári munkásaink száma hirtelen zuhant, gyári tisztviselőink száma pedig csak árnyalatilag gyengült, művezetőink számának csökkenése a kettő között foglalt helyet. Az idevágó számok részletesebb boncolgatása igen finom árnyalatokban mutatja a szóbanforgó lag-nek különböző hosszát. A *válság* első nyomására a munkások könnyen voltak elbocsáthatók, a művezetők már nehezebben, míg a tisztviselők nagyobbarányú elbocsátására, épen többé-kevésbbé hosszú felmondási idejükre való tekintettel, csak lassúbb ütemben kerülhetett sor.

Minthogy a művezetőknek is viszonylag hosszabb felmondási idejük van, országos számuknak alakulása évtizedünk folyamán erősen hasonlított a gyári tisztviselők megfelelő számának módosulásaihoz. Náluk is nagy szerepre jutott a gyárak takarékoskodási, valamint észszerűsítési törekvése. Főleg ezzel magyarázhatjuk, hogy számuk évtizedünk folyamán miért csökkent oly nagy arányban. A *műhelyi észszerűsítés* gyárainkban nyilvánvalóan még lendületesebb ütemben haladt, mint az irodai észszerűsítés. Ezért fogyott az ország gyártelepi művezetőinek száma még gyorsabb arányban, mint gyári tisztviselőinek száma. Ugyancsak ezért nem tudta a harmincas évek közepének kezdődő fellendülése a gyári művezetők számának hanyatlását hasonlóképen megakasztani, mint a gyári tisztviselők számáét.

A műhelyi észszerűsítés itt tehát igen erőteljes *irányvonalként* érvényesült. Ennek hatásait az oly átmenetinek látszó, időszakos fellendülés, mint amilyennek a harmincas évek közepén megint tanui vagyunk, egykönnyen nem tudja lerontani.

Közgazdasági értékelésünk ebben a vonatkozásban inkább kedvezően alakulhat. Hiszen mind gyáripari közvetlen jövedelmezőségünk, mind pedig a gyári termelést néző nemzetgazdasági termelékenységünk főleg csak javát látja annak, hogy gyártelepeink tökéletesebb műszaki berendezéseik következtében csak viszonylagosan kevesebb művezető alkalmazására szorulnak. A kisebb költségek révén elért *közgazdasági* előny itt általában jóval súlyosabbnak bizonyul, mint az a hátrány, amelyet a feleslegessé váló munkavezetők révén *társadalompolitikai* téren szenvedünk. Más szóval: közgazdaságunk egésze többet nyer a gyári költségeknek ilyképen való csökkenése révén, mint amilyen nehézségeket okoz társadalompolitikánk összefüggéseiben a feleslegessé váló gyári művezetőknek más munkakörökben vagy más foglalkozásokban való elhelyezése.

Igen tanulságos most megint megfigyelnünk gyári művezetőink számának *fővárosi* és *vidéki* viszonylatban való megoszlását. Míg az ország összes gyári tisztviselőiből a harmincas évek közepén közel $^3/_5$ jut a fővárosra, addig összes gyári művezetőink számában Budapest csak alig $^1/_3$-dal részesedik. Ez a részesedés nevezetesen még annál is jóval csekélyebb, mint amilyent a főváros javára gyári munkásaink megoszlásában láttunk. Fontos továbbá az is, hogy míg fővárosunk részesedése a gyári tisztviselők számának megoszlásában évtizedünk folyamán még tovább emelkedett, addig a gyári művezetők számában való részesedése inkább csökkenő arányt mutatott. A huszas évek második felének folyamán a fővárosi gyári művezetők számának viszonylagos színvonala még tartotta magát. A harmincas évek első felének hanyatlásában azonban erősen leesett. Kétségtelenül azért, mert Budapesten 1932-ben és 1933-ban, ebben a két nehéz évben, nagyobb mértékben szorultak rá gyáraink az olynemű takarékoskodásra és észszerűsítésre, amely a művezetőket inkább teszi feleslegessé.

Általában azt mondhatjuk, hogy minél nagyobb valamely gyári üzem, annál inkább érvényesülhetnek benne a műhelyi észszerűsítés fogásai. A művezetők számának csökkenése pedig a műhelyi észszerűsítés növekedésének függvénye. Azt a körülményt tehát, hogy fővárosi gyárainknak országos viszonylatban sokkal kevesebb művezetője és tisztviselője van és hogy évtizedünkben a művezetőknek még ez a kisebb aránya is egyre jobban csökkent, részben fővárosi gyártelepeink nagyobb üzemével, részben pedig a bennük végrehajtott műhelyi észszerűsítésnek nagyobb lendületével magyarázhatjuk. Mindkét szempont egyaránt megint csak a fővárosi gyári termelés *magasabb színvonala* mellett tanuskodik.

Ha mármost röviden még gyári művezetőink számának alakulását is *iskolai végzettségük* szerint csoportosítva nézzük, a tekintetbejövő végzettségeket itt két nagy csoportra oszthatjuk. Az első csoport főleg a *műszaki* végzettségű művezetőkből áll. Ezekhez hozzácsatolhatjuk még azokat az aránylag igen csekély számú művezetőinket is, akik kereskedelmi iskolát vagy más középiskolát végeztek. A művezetők másik nagy és egyúttal népesebb csoportja az »*egyéb iskolák*«-ból került ki. Itt az elemi és polgári iskolai, tehát megint az alsófokú iskolai végzettség áll előtérben. Örvendetesen állapíthatjuk meg, hogy ez a csoport évtizedünk egészében jóval nagyobbarányú csökkenést mutat, mint az első. Ez pedig azt jelenti, hogy hazai gyárainkban alkalmazott művezetőink átlagos képzettsége évtizedünk folyamán tekintélyesen emelkedett.

Igaz, hogy ennek az eltolódásnak részben egészen *általános* jellegű művelődési okai vannak. Itt arra a fentebb már érintett törekvésre célzunk, amely ifjainknak, esetleg nagy áldozatok árán is, de mindenképen magasabb képzettséget kíván biztosítani. Részben azonban nyilvánvalóan *különleges* gyári termelésű szempontok is közrejátszottak a szóbanforgó eredménynek

elérésében. A műhelyi észszerűsítés ugyanis a művezetők alkalmazásának terén szintén kétélű folyamat. A fejlett műhelyi észszerűsítést alkalmazó gyártelepnek ugyan kevesebb művezetőre van szüksége. Ennek a megmaradó kevesebb művezetőnek azonban műszakilag magasabbrendű munkát kell végeznie. Mindenképen célirányos tehát, hogy képzettségük és általános műveltségük is magasabb legyen. Ezért tudnak gyáraink csak egyre csökkenő mértékben alkalmazni oly művezetőket, akiknek mindössze elemi vagy polgári iskolai végzettségük van.

Boncolgassuk most még a *magasabb végzettségű* művezetők említett első csoportját is. A leginkább szembeötlő jelenség itt a legmagasabb művezetői szakképzettséget jelentő *felsőipariskolai* végzettségnek viszonylagosan erőteljes terjeszkedése. Hiszen ennek az alcsoportnak abszolút száma az ország összes gyártelepein évtizedünk egész folyamán nagyjában egyenlő színvonalon mozgott. Jelzőszáma seholsem süllyedt a 90 alá. Valamivel növekedett súlyában az *ipari szakiskolai* végzettségű művezetőknek az ország összes művezetői számában való részesedése is. Itt szintén a műszaki szakképzettség előretörését látjuk.

Annak a körülménynek, hogy a *középiskolai érettségivel* rendelkező művezetőknek önmagában igen kicsiny alcsoportja viszonylagosan oly erősen megduzzadt évtizedünk folyamán, nagyobb jelentőséget ne tulajdonítsunk. Nem vitatható, hogy gyári művezetőnek középiskolai érettségire általában nincsen szüksége. Itt főleg oly egyénekről van szó, akik eredetileg más pályák felé indultak el és inkább csak hajótöröttekként fanyalodtak a gyári művezetőségre. Kétségtelen, hogy zömük nem is nagyon elégedett elhelyezkedésével. Az pedig semmiképen sem kívánatos, hogy az ily egyének száma szaporodjon.

Hasonlóképen csak csekély súlya van annak a jelenségnek is, hogy ennek az egész csoportnak egyetlen kivételeként a *kereskedelmi iskolai* végzettségű művezetők alcsoportja még az országos átlagnál is nagyobbmérvű hanyatlást mutat. Általában kereskedelmi iskolai végzettségű egyén sem való gyári művezetőnek. Itt is inkább arról van szó, hogy egyesek jobb híján, más pályákról jönnek át ide. Jól igazolja ezt az állításunkat a kereskedelmi iskolai végzettségű művezetők számának 1930-ban bekövetkezett hirtelen felduzzadása. Ez volt az az év, amelyben különféle irodai alkalmazottak és egyéb magántisztviselők váratlanul szorultak ki más pályákról. Egyelőre számosan tódultak közülük a gyáripari művezetői állások felé. De csak egyelőre. A következő évek folyamán fokozatosan más területeken sikerült elhelyezkedniök. Számuk a harmincas évek első felében ezért mutat megint oly jelentékeny hanyatlást.

Rövid megjegyzést kell még tennünk az »*egyéb iskolák*«-at végzett művezetőkről is. Fentebb azt állítottuk, hogy ezek az egyéb iskolák többnyire elemi és polgári iskolát jelentenek. Kétségtelen azonban, hogy nem kizáró-

lagosan elemi és polgári iskolát. Ebben a csoportban olyan gyári művezetők is akadnak, akiknek főiskolai végzettségük van: nevezetesen *műegyetemi* végzettségük. Tagadhatatlanul sajnálatos tény, hogy hazai gyárainkban elég gyakran találkozunk oly okleveles mérnökökkel, akik átmenetileg csak szerény művezetői munkakört töltenek be. Fontos szempont azonban, hogy ezt javarészt csak átmenetileg teszik. Nálunk is ritka az olyan eset, amelyben okleveles mérnök véglegesen gyári művezetői minőségben helyezkedik el. Az ilyen mérnökök előbb-utóbb mégis csak képzettségüknek méltóbban megfelelő munkakörhöz szoktak jutni. Az egész kérdésnek épen ezért nem is kell túlnagy fontosságot tulajdonítanunk. A szóbanforgó érv tehát azokat a következtetéseinket sem dönti meg, amelyeket fentebb az »egyéb iskolát« végzett művezetőink országos számának alakulásához fűztünk.

Igen feltűnő a budapesti gyáriparnak országos viszonylatban kedvező helyzete, ha a művezetők iskolai végzettségének megoszlását a *főváros* és a *vidék* szembeállításának síkján boncolgatjuk. Gondoljunk megint a fentebb megkülönböztetett idevágó két nagy csoportra.

Az »*egyéb iskolát*« végzett művezetők csoportjában Budapest már évtizedünk elején is csak jóval kisebb arányban részesedett, mint az ország összes művezetőinek számában. Átmeneti jellegű emelkedés után ez a részesedése az évtized végén még további csökkenést mutatott. Az általában gyengébb képesítésű és alacsony műveltségű gyári művezetők tehát egyre nagyobb arányban vidéki gyárainkban találhatók.

A másik nagy csoport egészében azonban, amely a *magasabb szakképzettségű* gyári művezetőket foglalja magában, Budapest viszonylagosan sokkal jobban áll, mint a vidék. Ez különösen évtizedünk elején volt így. Akkor felsőipariskolát, ipari szakiskolát és kereskedelmi iskolát végzett gyári művezetőinknek közel fele jutott budapesti gyárainkra, noha az ország összes művezetőiből csak kevesebb mint $^2/_5$ esett rájuk. Különösen felsőipariskolai és kereskedelmi iskolai végzettségű művezetőink közül dolgoztak sokan Budapesten. Évtizedünk folyamán azután Budapest előnyös helyzetének ezen a téren lassú lemorzsolódása következett be. Hiszen a műhelyi észszerűsítésnek vidéki gyárainkban is fokozatosan tért kellett hódítania. Ezzel a folyamattal párhuzamosan ők is egyre jobban szorultak magasabb végzettségű művezetők alkalmazására. A budapesti gyárak azonban mindhárom alcsoportban még a harmincas évek közepén is viszonylagosan sokkal jobban álltak, mint a vidékiek. Művezetőiknek iskolai végzettsége tehát még ekkor is átlagosan sokkal magasabb volt, mint a vidékieké.

Annak a körülménynek, hogy a *középiskolai érettségivel* rendelkező gyári művezetők számának alakulása ezen a téren bizonyos rendellenességet mutat, itt megint nem szabad nagyobb jelentőséget tulajdonítanunk. Hiszen ebbe a csoportba mindössze igen csekély számú művezető tartozik. Hogy Budapest részesedése itt az évtized elején aránylag csekély volt és hogy

évtizedünk folyamán tekintélyesen emelkedett, annak alighanem társadalomlélektani okai vannak. Évtizedünk elején a középiskolai végzettségű művezetők még inkább vidéki gyárakban húzódtak meg. A harmincas évek közepe felé azonban — a világgazdasági válság nyomására — ilyirányú előítéletek is már csak kevésbbé szorították őket vidékre. Most már a fővárosi gyárakban is szívesebben helyezkedtek el. Ez ellen tévesen felfogott társadalmi szemérmetességük most már csak kevésbbé tiltakozott.

A szóbanforgó mellékvágányú összefüggésnél sokkal fontosabb az az általános eredményünk, hogy budapesti gyáriparunk általános lendülete akkor is sokkal kedvezőbb képet nyujt a vidékinél, ha tisztviselői és művezetői iskolai végzettségének szempontjából vizsgáljuk.

G) *Gyári üzemanyagaink.*

Hasonlóan tanulságos további ismereteket nyerünk Budapest gyáriparának országos jelentőségére vonatkozólag, ha a fővárost a vidékkel a gyári üzemben felhasznált *legfontosabb anyagok* síkján vetjük egybe. Itt legalkalmasabb alapként a gyárakban kazánfűtésre, mótorhajtásra, fűtésre és világításra felhasznált anyagok megoszlása kínálkozik. (Lásd a 25. sz. táblázatot.)

A táblázatunkban említetteken kívül van még egynéhány, a szóbanforgó célokra használatos anyag. Ilyenek a *karbid* és a *kőolaj*, amelyeket Magyar Statisztikai Évkönyvünk külön rovatokban mutat ki, valamint a *fahulladék*, amely viszont Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének idevágó részében szerepel külön rovatként. Ez a három csoport azonban a többi említett anyaggal való összehasonlításban elenyészően csekélyfontosságú. Ha tehát a rendelkezésünkre álló statisztikai adatok hiányai miatt egybevetésünkből kihagyjuk őket, semmiképen sem követünk el értelemzavaró mulasztást.

Valamennyi említett anyag közül a felhasznált *szén* fontosságával magasan kiemelkedik. Hiszen ez aránylag még nem is oly régen gyáriparunknak úgyszólván egyedüli tüzelőanyagja volt. Nem meglepő tehát, hogy még manapság is erősen előtérben áll. Viszonylagos fontossága annyira kimagasló, hogy felhasznált mennyisége egész gyáriparunk alakulásának megközelítően hű képét adja. Az *ország összes gyártelepein* felhasznált szénmennyiség a huszas évek második felének fellendülése folyamán fokozatosan emelkedett, hogy azután a harmincas évek első felének hanyatlásában sokkalta gyorsabb ütemben morzsolódjék le. Amennyivel az egész ország gyáriparának szénfogyasztása 1925-től 1929-ig, tehát 5 év alatt növekedett, azt 1931-ig, vagyis további két év alatt megint le is adta. Ilyképen az egész ország gyári szénfogyasztásának színvonala 1931-ben megközelítőleg már megint csak ott állt, ahol 1925-ben. A gazdasági helyzet hanyatlásának azután következő mélypontja a szóbanforgó szénmennyiséget még jelentékenyebben lejjebb szorí-

25. A gyártelepeinken kazánfűtésre, mótorhajtásra, fűtésre és világításra felhasznált anyagok megoszlása.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	A) *Abszolút számokban.*								
	a) Métermázsákban.								
Szén :									
Budapest	10,380.103	10,193.093	11,332.558	11,754.508	12,133.118	10,045.969	8,437.900	7,387.000	7,511.000
Vidék	23,789.347	26,350.405	30,873.261	31,724.359	32,005.519	28,435.986	25,802.666	22,529.278	23,531.126
Magyarország összesen...	**34,169.450**	**36,543.498**	**42,205.819**	**43,478.867**	**44,138.637**	**38,481.955**	**34,240.566**	**29,916.278**	**31,042.126**
Kovácsszén :									
Budapest	45.406	45.437	50.067	42.310	45.313	24.496	21.800	14.000	11.000
Vidék	35.905	31.971	34.760	34.501	30.272	21.060	15.903	13.054	13.312
Magyarország összesen ..	**81.311**	**77.408**	**84.827**	**76.811**	**75.585**	**45.556**	**37.703**	**27.054**	**24.312**
Brikett :									
Budapest	7.233	3.852	4.489	9.005	14.442	17.180	62.000	79.000	89.000
Vidék	1.833	8.594	5.643	4.531	21.983	38.624	52.192	64.456	68.904
Magyarország összesen ..	**9.066**	**12.446**	**10.132**	**13.536**	**36.425**	**55.804**	**114.192**	**143.456**	**157.904**
Koksz :									
Budapest	312.180	368.853	441.957	483.990	518.913	401.895	402.300	312.000	232.000
Vidék	1,149.775	326.107	362.272	374.436	381.072	349.252	274.702	235.022	227.174
Magyarország összesen ..	**1,461.955**	**694.960**	**804.229**	**858.426**	**899.985**	**751.147**	**677.002**	**547.022**	**459.174**
Tűzifa :									
Budapest	332.759	297.930	261.033	329.971	305.044	309.494	246.600	237.000	237.000
Vidék	886.223	825.416	834.459	963.346	842.182	693.615	682.813	708.477	825.730
Magyarország összesen ..	**1,218.982**	**1,123.346**	**1,095.492**	**1,293.317**	**1,147.226**	**1,003.109**	**929.413**	**945.477**	**1,062.730**
Faszén :									
Budapest	35.099	35.611	33.483	34.807	34.495	26.416	20.800	18.000	16.000
Vidék	124.636	118.053	148.641	134.759	126.247	104.587	104.040	92.110	88.709
Magyarország összesen ..	**159.735**	**153.664**	**182.124**	**169.566**	**160.742**	**131.003**	**124.840**	**110.110**	**104.709**
Benzin :									
Budapest	10.005	8.846	10.858	16.200	20.693	21.829	26.100	25.000	28.000
Vidék	4.642	6.898	8.952	13.827	17.969	22.015	20.508	18.100	18.624
Magyarország összesen ..	**14.647**	**15.744**	**19.810**	**30.027**	**38.662**	**43.844**	**46.608**	**43.100**	**46.624**
Nyersolaj :									
Budapest	14.648	15.911	16.767	15.481	15.871	16.615	17.000	20.000	16.000
Vidék	68.252	72.080	79.437	84.685	84.288	78.421	70.357	60.362	45.113
Magyarország összesen ..	**82.900**	**87.991**	**96.204**	**100.166**	**100.159**	**95.036**	**87.357**	**80.362**	**61.113**
	b) Köbméterekben.								
Gáz :									
Budapest	5,369.417	5,522.530	6,177.983	6,067.564	6,305.775	6,061.235	5,964.400	5,217.000	5,593.000
Vidék	425.583	526.470	5,521.017	786.436	910.225	1,054.765	1,328.600	1,047.000	1,159.000
Magyarország összesen ..	**5,795.000**	**6,049.000**	**11,699.000**	**6,854.000**	**7,216.000**	**7,116.000**	**7,293.000**	**6,264.000**	**6,752.000**

25. A gyártelepeinken kazánfűtésre, mótorhajtásra, fűtésre és világításra felhasznált anyagok megoszlása. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	B) *Jelzőszámokban.*								
Szén :									
Budapest	100	99	110	114	118	98	82	72	73
Vidék	100	111	130	133	134	119	108	95	99
Magyarország összesen ..	**100**	**107**	**123**	**127**	**129**	**113**	**100**	**87**	**91**
Kovácsszén :									
Budapest	100	100	110	93	100	54	48	31	24
Vidék	100	89	97	96	84	59	44	36	37
Magyarország összesen ..	**100**	**96**	**106**	**96**	**94**	**57**	**47**	**34**	**30**
Brikett :									
Budapest	100	53	62	124	200	237	857	1.092	1.230
Vidék	100	468	308	247	1.199	2.107	2.847	3.516	3.759
Magyarország összesen ..	**100**	**137**	**112**	**149**	**401**	**615**	**1.259**	**1.582**	**1.741**
Koksz :									
Budapest	100	118	141	155	166	129	129	100	74
Vidék	100	28	31	32	33	30	24	20	19
Magyarország összesen ..	**100**	**47**	**55**	**59**	**61**	**51**	**46**	**37**	**31**
Tűzifa :									
Budapest	100	89	78	99	92	93	74	71	71
Vidék	100	93	94	109	95	78	77	80	93
Magyarország összesen ..	**100**	**92**	**90**	**106**	**94**	**82**	**76**	**78**	**87**
Faszén :									
Budapest	100	101	98	99	98	75	59	51	45
Vidék	100	95	119	108	101	84	83	74	71
Magyarország összesen ..	**100**	**96**	**114**	**106**	**101**	**82**	**78**	**69**	**65**
Benzin :									
Budapest	100	98	108	162	207	218	261	250	280
Vidék	100	149	193	298	387	474	442	390	401
Magyarország összesen ..	**100**	**107**	**135**	**205**	**264**	**299**	**318**	**294**	**318**
Nyersolaj :									
Budapest	100	109	114	106	108	113	116	136	109
Vidék	100	106	116	124	123	115	103	88	66
Magyarország összesen ..	**100**	**106**	**116**	**121**	**121**	**115**	**105**	**97**	**74**
Gáz :									
Budapest	100	103	115	113	117	113	111	97	104
Vidék	100	124	1.297	185	214	248	312	246	272
Magyarország összesen ..	**100**	**104**	**202**	**118**	**124**	**123**	**126**	**108**	**116**

25. A gyártelepeinken kazánfűtésre, mótorhajtásra, fűtésre és világításra felhasznált anyagok megoszlása. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	C) *Százalékokban.*								
Szén :									
Budapest	30·08	27·89	26·85	27·03	27·49	26·10	24·64	24·69	24·19
Vidék	69·92	72·11	73·15	72·97	72·51	73·90	75·36	75·31	75·81
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Kovácsszén :									
Budapest	56·53	58·69	59·02	55·08	78·68	53·77	57·82	51·74	45·24
Vidék	43·47	41·31	40·98	44·92	21·32	46·23	42·18	48·26	54·76
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Brikett :									
Budapest	79·78	30·94	44·30	66·52	39·64	30·78	54·29	55·06	56·36
Vidék	20·22	69·06	65·70	33·48	60·36	69·22	45·71	44·94	43·64
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Koksz :									
Budapest	21·35	53·07	54·95	56·38	57·65	53·50	59·42	57·03	50·52
Vidék	78·65	46·93	45·05	43·62	42·35	46·50	40·58	42·97	49·48
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Tűzifa :									
Budapest	27·29	26·52	23·82	25·51	26·58	30·85	26·53	25·06	22·30
Vidék	72·71	73·48	76·18	74·49	73·42	69·15	73·47	74·94	77·70
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Faszén :									
Budapest	21·97	23·17	18·38	20·52	21·45	20·16	16·66	16·34	15·28
Vidék	78·03	76·83	81·62	79·48	78·55	79·84	83·34	83·66	84·72
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Benzin :									
Budapest	68·30	56·18	54·81	53·95	53·52	49·78	55·99	58·00	60·00
Vidék	31·70	43·82	45·19	46·05	46·48	50·22	44·01	42·00	40·00
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Nyersolaj :									
Budapest	17·66	18·02	17·42	15·45	15·84	17·48	19·46	24·88	26·18
Vidék	82·34	81·98	82·58	84·55	84·16	82·52	80·54	75·12	73·82
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Gáz :									
Budapest	92·65	91·26	52·80	88·52	87·38	85·17	80·67	83·28	82·83
Vidék	7·35	8·74	47·20	11·48	12·62	14·83	19·33	16·72	17·17
Magyarország összesen ..	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

totta. Az viszont szintén megfelel általános várakozásainknak, hogy a harmincas évek közepe felé mutatkozó lassú fellendülés itt is valamelyes újbóli emelkedést hozott.

A szén fontossága mellett eltörpül két, már régebben használatos széntermékünknek, a *koksznak* és a még ennél is sokkalta kisebb jelentőségű *kovácsszénnek* gyári használata. Mindkettőnek jóval nagyobb kalóriaértéke van ugyan, mint a szénnek. Felhasznált mennyiségüknek viszonylagos csekélységénél fogva azonban nálunk a gyári szénnel, mint üzemanyaggal mégsem vetekedhetnek. Első ránézésre meglepő, hogy évtizedünk folyamán mindkettőnek az ország összes gyáraiban felhasznált mennyisége több mint $^2/_3$-ával csökkent. A koksznál ez a csökkenés már a huszas évek második felében gyors ütemben indult meg és a harmincas évek első felének hanyatlásában még tovább folytatódott. A kovácsszén gyárilag elfogyasztott mennyisége viszont aránylag jól tartotta magát még a huszas évek második felének fellendülésében is. A harmincas évek első felének pangása azután annál erősebben szorította le.

Ennek az egész meglepő alakulásnak viszonylag jó magyarázatát találjuk, ha a *brikett* elfogyasztott mennyiségét nézzük. A huszas évek közepén még csak szóra is alig volt érdemes az a brikettmennyiség, amelyet gyáraink fogyasztottak. Ez a mennyiség azután egy évtized leforgása alatt közel 20-szorosára ugrott fel. Emelkedése a huszas évek második felének fellendülésében aránylag még lassú volt. Ugrásszerűen csak 1929-től kezdve, tehát éppen akkor szökött magasba, amidőn általános gazdasági helyzetünk alakulása alapján hanyatlását várhattuk volna. A brikett felhasználásának ez az emelkedése tehát éppen fordított irányban tükrözi vissza általános gazdasági helyzetünk hullámzásait.

Tudjuk, hogy itt viszonylagosan *csekélyebb kalóriaértékű* hazai porszenünk sajtolt alakjáról van szó. Gyári felhasználásától korábban, amidőn kiválóbb minőségű külföldi szénfajták még könnyebben voltak beszerezhetők, valamelyest idegenkedtünk. Amily mértékben nehezült azonban a külföldről való szén és széntermék behozatala és amily mértékben szorultunk rá egyébként is hazai szénbányáink nagyobb kihasználására, oly ütemben *került előtérbe* a brikett gyári felhasználása. Nyilvánvaló, hogy a szóbanforgó kényszerűségek a harmincas évek első felének hanyatlásában növekedtek magasra. Így már könnyen értjük meg brikettfelhasználásunk akkori ugrásszerű emelkedését.

A *tüzifának*, *faszénnek* és a *nyersolajnak* országunk összes gyáraiban való felhasználása szembeötlőbb eltolódásokat évtizedünk folyamán nem mutat. Hanyatlása megközelítően követi gyáriparunk egészének a harmincas évek első felében bekövetkezett nyomott állapotát. Azt viszont, hogy a *benzinnek* és a *gáznak* az ország összes gyáraiban való felhasználása évtizedünk folyamán erősen emelkedett, főleg úgy magyarázhatjuk, hogy ez a két

anyag gyárüzemeink újabb műszaki tökéletesítésével, a kor színvonalán álló berendezések kapcsán szükségszerűen került előtérbe.

Budapest és a *vidék* összehasonlításában ezen a sikon mindenekelőtt az fontos, hogy a budapesti gyáraknak az ország összes gyári *szénfelhasználásában* való részesedése már a huszas évek közepén is aránylag igen csekély volt. Hiszen már akkor is csak jóval kevesebb mint $^1/_3$-ra rúgott. Évtizedünk folyamán azután még erős ütemben tovább csökkent. A harmincas évek első felének általános gazdasági hanyatlást mutató éveiben pedig már az $^1/_4$-es színvonal alá süllyedt. Itt megint csak igen felületes következtetéssel mondhatnánk megint mindjárt azt, hogy ez a csökkenés a budapesti gyáripar megfelelő viszonylagos hanyatlását mutatja. Éppen ellenkezőleg. Általában úgy áll a helyzet, hogy a szén gyári ipartelepeinken kazánfűtésre, mótorhajtásra, fűtésre és világításra főleg csak régibbmódú termelési eljárásainkban használatos. Minél újabb és tökéletesebb berendezésekre tudnak gyáraink szert tenni, aránylag csak annál kevésbbé szorulnak a szénre. Kivétel természetesen ezen a téren is számos fordul elő. Mi azonban itt csak a nagy átlagokra vagyunk tekintettel.

Kisebb fontossággal bár, de a szénhez hasonlóan alakult a budapesti gyárakban felhasznált *tűzifa* és *faszén* mennyisége is. Fővárosi gyáraink mindkettőből már a huszas évek közepén a szén arányánál is viszonylagosan jóval kevesebbet használtak fel. A harmincas évek első felében részesedésük mindkettőben még mélyebbre süllyedt. Kézenfekvő viszont, hogy sem a tűzifa, sem pedig a faszén nem tartoznak azon legmodernebb tüzelőanyagaink közé, amelyeket manapság gyári kazánfűtésre, motorhajtásra, fűtésre és világításra használunk. Korántsem kedvezőtlen jelenség tehát, hogy fővárosi gyáraink ezekből az anyagokból is csak egyre kevesebbet fogyasztanak.

Az érme másik oldala azt mutatja, hogy fővárosi gyárainkban többnyire éppen azok a kazánfűtésre, mótorhajtásra, fűtésre és világításra felhasznált anyagok játszanak viszonylagosan nagyobb szerepet, amelyek a kor színvonalán álló műszaki berendezésekhez szükségesek. Ez az állításunk mindenekelőtt a gyárilag felhasznált *benzin-* és *gáz* mennyiségére vonatkozik. Az ország összes gyáraiban felhasznált benzinből évtizedünk elején és végefelé $^3/_5$-nyi rész jutott a budapesti gyárakra; az országban gyárilag felhasznált gázból pedig több mint $^4/_5$. Igaz, hogy a budapesti részesedés mindkét anyag terén évtizedünk egész folyamán inkább valamelyes csökkenést mutatott. A fogyás mértéke különösen a huszas évek második felének fellendülésében volt szembeötlő. Nyilvánvalóan azért, mert akkor a vidéki gyárak is gyorsabban emelkedő arányban tudták előteremteni azokat a költségeket, amelyekkel a drága benzinnek és gáznak felhasználása jár. A harmincas évek első felének hanyatlásában viszont a fővárosi gyárüzemek nagyobb tőkeereje bizonyult megint fontosabbnak. Most megint az ő benzin- és gáz-

fogyasztásuk aránya javult. A harmincas évek közepe felé az a helyzet, hogy ebből a két anyagból fővárosi gyáriparunkra, még általános országos jelentőségéhez mérten is, aránylag sok jut.

Kokszból és *nyersolajból* a huszas évek közepetáján fővárosi gyáraink viszonylag még csak sokkalta kevesebbet fogyasztottak, mint a vidékiek. Részesedésüket azonban évtizedünk folyamán jelentékenyen tudták növelni. Ennek a folyamatnak különösen a kokszsnál van nagyobb jelentősége. Összes szóbanforgó anyagaink közül ugyanis a szén után legnagyobb szerepe kétségtelenül a koksznak van.

Az ország gyáraiban felhasznált *brikettben* a táblánkból kitűnő százalékos megoszlás alapján évtizedünk folyamán csökkent ugyan a fővárosi gyárak részesedése. Ha azonban az idevágó számsorok mögé tekintünk, lényegesen más helyzetet látunk. Igaz, hogy 1925-ben a fővárosi gyárak csaknem $^4/_5$-ét használták fel az ország összes gyárilag felhasznált brikettjének. Akkoriban azonban, amint már az imént is láttuk, a brikett gyári felhasználása nálunk egészében még csak aránylag csekély szerepet játszott. Sokkal nagyobb súlya van annak a jelenségnek, hogy a harmincas évek első felének hanyatlásában, amikor egyszerre igen magasra szökkent a magyarországi gyárakban elfogyasztott brikettmennyiség, Budapestre belőle jóval több mint felerész jutott. A brikett ugyan az aránylag olcsóbb gyári üzemanyagok sorába tartozik. Újabb műszaki fejlődésünknek azonban egyik különlegesen hazai vívmánya, hogy a magyar brikettet még a kor színvonalán álló gyári berendezéseinkben is jól tudjuk felhasználni. Azt se hagyjuk továbbá tekinteten kívül, hogy itt elsősorban dorogi brikettről, tehát oly anyagról van szó, amelynek lelő és feldolgozási helye a fővároshoz viszonylagosan közel esik. Ha tehát a fővárosi gyárak fokozott mértékben használják fel ezt a brikettet, a szállítási költségek terén is kétségtelenül fölényben vannak a vidéki gyárak javarészével szemben.

A gyártelepeinken kazánfűtésre, mótorhajtásra, fűtésre és világításra felhasznált anyagok mennyiségének vizsgálata alapján általában tehát megint csak oly következtetésekhez jutunk, amelyek a *fővárosi gyáripar* helyzetét tüntetik fel *kedvezőbbnek*. Nevezetesen megállapíthatjuk, hogy fővárosi gyártelepeinken inkább azok az anyagok kerültek évtizedünk folyamán előtérbe, amelyek a *kor színvonalán álló* és műszakilag tökéletesebb gyári berendezések üzemben tartásához szükségesek. A vidéki gyáraknak részesedése viszont főleg azokban az anyagokban emelkedett, amelyek a *régibbmódú* gyári üzemekben használatosak.

H) *Gyári gépeink.*

Csupán kiegészítő szempontként nézzük most még a gyártelepeinken használt *gőzkazánok* és *kalórikus* gépek megoszlásának fejlődését is.

26. A gyártelepeinken használt gőzkazánok és kalórikus gépek száma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	a) *Abszolút számokban.*								
Gőzkazánok:									
Budapest	876	879	929	919	919	915	889	862	859
Vidék	1.969	2.026	2.121	2.006	1.947	1.938	1.863	1.772	1.678
Magyarország összesen	**2.845**	**2.905**	**3.050**	**2.925**	**2.866**	**2.853**	**2.752**	**2.634**	**2.537**
Túlhevítők:									
Budapest	328	340	346	335	321	332	304	300	289
Vidék	796	856	908	921	910	967	863	850	836
Magyarország összesen	**1.124**	**1.196**	**1.254**	**1.256**	**1.231**	**1.299**	**1.167**	**1.150**	**1.125**
Füstgázzal fűtött tápvíz előmelegítők:									
Budapest	56	65	70	79	69	88	91	86	95
Vidék	135	160	182	185	197	247	239	226	236
Magyarország összesen	**191**	**225**	**252**	**264**	**266**	**335**	**330**	**312**	**331**
Kipufogó dugattyús gőzgépek:									
Budapest	256	219	218	289	280	264	173	161	153
Vidék	688	694	517	586	511	478	522	469	428
Magyarország összesen	**944**	**913**	**735**	**875**	**791**	**742**	**695**	**630**	**581**
Kondenzációs dugattyús gőzgépek:									
Budapest	188	191	194	185	175	168	154	142	124
Vidék	670	678	692	672	659	634	591	558	498
Magyarország összesen	**858**	**869**	**886**	**857**	**834**	**802**	**745**	**700**	**622**
Gőzturbinák:									
Budapest	44	45	48	54	53	52	53	49	52
Vidék	106	104	129	127	127	141	137	125	133
Magyarország összesen	**150**	**149**	**177**	**181**	**180**	**193**	**190**	**174**	**185**
Villamos mótorok:									
Budapest	12.386	13.364	14.954	15.831	16.870	17.803	18.610	19.298	19.975
Vidék	12.812	13.325	15.168	16.997	18.535	20.269	20.805	21.487	22.255
Magyarország összesen	**25.198**	**26.689**	**30.122**	**32.828**	**35.405**	**38.072**	**39.415**	**40.785**	**42.230**
Világítógázmótorok:									
Budapest	40	36	34	28	26	24	25	22	21
Vidék	7	8	9	6	7	8	12	8	8
Magyarország összesen	**47**	**44**	**43**	**34**	**33**	**32**	**37**	**30**	**29**
Generátorgázmótorok:									
Budapest	26	27	30	30	25	26	23	26	26
Vidék	217	232	248	259	255	242	240	242	284
Magyarország összesen	**243**	**259**	**278**	**289**	**280**	**268**	**263**	**268**	**310**
Benzinmótorok:									
Budapest	31	34	36	38	38	37	34	29	29
Vidék	127	130	138	132	145	152	142	123	120
Magyarország összesen	**158**	**164**	**174**	**170**	**183**	**189**	**176**	**152**	**149**
Nyersolajmótorok:									
Budapest	16	15	16	12	11	10	10	10	9
Vidék	60	68	62	58	57	63	45	48	38
Magyarország összesen	**76**	**83**	**78**	**70**	**68**	**73**	**55**	**58**	**47**
Diesel és hasonló rendszerű mótorok:									
Budapest	49	47	47	53	51	49	51	60	62
Vidék	204	219	260	270	264	268	270	249	224
Magyarország összesen	**253**	**266**	**307**	**323**	**315**	**317**	**321**	**309**	**286**
Összes erőgépek:									
Budapest	13.038	13.379	15.578	16.481	17.476	18.372	19.157	19.825	20.493
Vidék	14.963	16.135	17.518	16.347	17.929	19.700	22.840	23.382	24.044
Magyarország összesen	**28.001**	**29.514**	**33.096**	**32.828**	**35.405**	**38.072**	**41.997**	**43.207**	**44.537**

26. A gyártelepeinken használt gőzkazánok és kalórikus gépek száma. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	b) *Jelzőszámokban.*								
Gőzkazánok :									
Budapest	100	100	106	105	105	104	101	98	98
Vidék	100	103	108	102	99	98	95	90	85
Magyarország összesen	**100**	**102**	**107**	**103**	**101**	**100**	**97**	**93**	**89**
Túlhevítők :									
Budapest	100	104	105	102	98	101	93	91	88
Vidék	100	108	114	116	114	122	108	107	105
Magyarország összesen	**100**	**108**	**112**	**112**	**109**	**116**	**104**	**102**	**100**
Füstgázzal fűtött tápvíz előmelegítők :									
Budapest	100	117	125	142	124	158	163	155	171
Vidék	100	119	135	138	146	183	177	168	175
Magyarország összesen	**100**	**118**	**132**	**138**	**139**	**175**	**173**	**163**	**173**
Kipufogó dugattyús gőzgépek :									
Budapest	100	86	85	113	109	103	68	63	60
Vidék	100	101	75	85	74	69	76	68	62
Magyarország összesen	**100**	**97**	**99**	**93**	**84**	**79**	**74**	**67**	**62**
Kondenzációs dugattyús gőzgépek :									
Budapest	100	102	103	99	94	90	82	76	66
Vidék	100	101	103	100	98	95	88	83	73
Magyarország összesen	**100**	**101**	**103**	**100**	**97**	**93**	**87**	**82**	**73**
Gőzturbinák :									
Budapest	100	102	109	123	120	113	120	111	118
Vidék	100	98	122	120	120	133	129	118	125
Magyarország összesen	**100**	**100**	**118**	**121**	**120**	**129**	**127**	**116**	**123**
Villamos mótorok :									
Budapest	100	108	121	128	136	144	150	156	161
Vidék	100	104	118	133	145	158	162	168	174
Magyarország összesen	**100**	**106**	**119**	**130**	**140**	**151**	**156**	**162**	**167**
Világítógázmótorok :									
Budapest	100	90	85	70	65	60	63	55	53
Vidék	100	114	128	86	100	114	171	114	114
Magyarország összesen	**100**	**94**	**91**	**72**	**70**	**68**	**79**	**64**	**62**
Generátorgázmótorok :									
Budapest	100	104	115	115	96	100	88	100	100
Vidék	100	107	114	119	117	111	111	111	126
Magyarország összesen	**100**	**106**	**114**	**119**	**115**	**110**	**108**	**110**	**128**
Benzinmótorok :									
Budapest	100	110	116	122	122	119	110	93	93
Vidék	100	102	109	104	114	120	112	97	94
Magyarország összesen	**100**	**104**	**110**	**107**	**116**	**119**	**111**	**96**	**94**
Nyersolajmótorok :									
Budapest	100	93	100	75	69	62	62	62	56
Vidék	100	113	103	97	95	105	75	80	63
Magyarország összesen	**100**	**109**	**103**	**92**	**89**	**96**	**72**	**76**	**62**
Diesel és hasonló rendszerű mótorok :									
Budapest	100	96	96	108	104	100	104	122	126
Vidék	100	107	127	132	129	131	132	122	110
Magyarország összesen	**100**	**105**	**121**	**128**	**124**	**125**	**127**	**122**	**118**
Összes erőgépek :									
Budapest	100	103	119	126	134	141	147	152	157
Vidék	100	108	117	109	120	118	153	156	161
Magyarország összesen	**100**	**104**	**118**	**117**	**126**	**136**	**150**	**154**	**159**

26. A gyártelepeinken használt gőzkazánok és kalórikus gépek száma. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	c) *Százalékokban.*								
Gőzkazánok:									
Budapest	30·79	30·25	30·46	31·41	32·06	32·07	32·30	32·72	33·85
Vidék	69·21	69·75	69·54	68·59	67·94	67·93	67·70	67·28	66·15
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Túlhevítők:									
Budapest	29·18	27·96	27·59	26·67	26·07	25·55	26·05	26·08	25·68
Vidék	70·82	72·04	72·41	73·33	73·93	74·45	73·95	73·92	74·32
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Füstgázzal fűtött tápvíz előmelegítők:									
Budapest	29·32	28·88	27·77	29·92	25·94	26·26	27·57	27·56	28·70
Vidék	70·68	71·12	72·23	70·08	74·06	73·74	72·43	72·44	71·30
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Kipufogó dugattyús gőzgépek:									
Budapest	27·11	23·98	23·31	33·02	35·39	35·58	24·89	25·55	26·33
Vidék	72·89	76·02	76·69	66·98	64·61	64·42	75·11	74·45	73·67
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Kondenzációs dugattyús gőzgépek:									
Budapest	21·91	21·98	21·89	21·58	20·98	20·94	20·67	20·28	19·93
Vidék	78·09	78·02	78·11	78·42	79·02	79·06	79·33	79·72	80·07
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Gőzturbinák:									
Budapest	29·33	30·20	27·11	29·83	29·44	26·94	27·89	28·16	28·10
Vidék	70·67	69·80	72·89	70·17	70·56	73·06	72·11	71·84	71·90
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Villamos motorok:									
Budapest	49·15	50·07	49·64	48·22	47·64	46·76	47·21	47·31	47·30
Vidék	50·85	49·93	50·36	51·78	52·36	53·24	52·79	52·69	52·70
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Világítógázmotorok:									
Budapest	85·10	81·81	79·07	82·35	78·78	75·00	67·56	73·33	72·41
Vidék	14·90	18·19	20·93	17·65	21·22	25·00	32·44	26·67	27·59
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Generátorgázmotorok:									
Budapest	10·70	10·42	10·79	10·38	8·92	9·70	8·74	9·70	8·38
Vidék	89·30	89·58	89·21	89·62	91·08	90·30	91·26	90·30	91·62
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Benzinmótorok:									
Budapest	19·62	20·73	20·68	22·35	20·76	19·57	19·31	19·07	19·46
Vidék	80·38	79·27	79·32	77·65	79·24	80·43	80·69	80·93	80·54
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Nyersolajmótorok:									
Budapest	21·05	18·07	20·51	17·14	16·17	13·69	18·18	17·24	19·14
Vidék	78·95	81·93	79·49	82·86	83·83	86·31	81·82	82·76	80·56
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Diesel és hasonló rendszerű motorok:									
Budapest	19·36	17·66	15·31	16·40	16·19	15·45	15·88	19·41	21·67
Vidék	80 64	82·34	84·69	87·60	83·81	84·55	84·12	80·59	78·33
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Összes erőgépek:									
Budapest	46·56	45·33	47·07	50·20	49·36	48·25	45·61	45·88	46·01
Vidék	53·44	54·67	52·93	49·80	50·64	51·75	54·39	54·12	53·99
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

Táblánk magyarázatául mindenekelőtt azt kell hangsúlyoznunk, hogy adataink csak *a szó szorosabb értelmében vett gyáriparra* vonatkoznak. Így pl. az építőiparnak adatait már nem foglalják magukban.

Ki kell emelnünk továbbá, hogy egyes oly kalórikus gépfajtákat, amelyek évtizedünk egészében vagy egyik részében csupán Budapesten vagy pedig csupán vidéken fordultak elő, itt kihagytunk. Ebből az okból kimaradtak a *lokomobilok*, amelyek kizárólag Budapesten voltak használatban. Hasonlóképen kimaradt a *víziturbinák*, a *vízikerekek* és a *»egyéb mótorok«* csoportja, amelyeket Magyar Statisztikai Évkönyvünk feltüntet, amelyek azonban — legalább is az utóbbi években — egyedül vidéken voltak használatosak. Az ilyképen kimaradt kalórikus gépfajtáknak száma a többihez mérten elenyészően csekély. Ezért számításainkat az sem zavarja meg különösen, hogy az összes kalórikus gépfajták rovatában ezeket a kimaradt tételeket is tekintetbe vettük. E rovat tehát nem csupán az itt részletezett kalórikus gépek egyéb rovatainak összegét jelenti, hanem rajtuk kívül a kimaradt, de részletezésre itt érdemesnek nem talált tételeket is magában foglalja.

Meg kell jegyeznünk továbbá, hogy a villamosmotorok számának alakulását a fővárosra vonatkozólag Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének »villamos áramot termelő és beszerző ipartelepek« című táblázatából vettük. A villamosmotorok így kapott számát azután hozzáadtuk az említett évkönyv »erőgépek összes száma« című rovatának számaihoz. Így adódtak *fővárosi összes erőgépeinknek* fenti táblánkban feltüntetett adatai.

Megemlítendő, hogy a *gőzturbinák* rovatát hivatalos forrásaink »kipufogó gőzturbinák« és »kondenzációs gőzturbinák« feliratú rovatainak összesítéséből nyertük.

Nyomatékkal kell kiemelnünk végül, hogy hivatalos statisztikánk szakszerű csoportosításához képest az *erőgépek* csoportjába itt nem számítottuk be a gőzkazánokat, a túlhevítőket és a füstgázzal fűtött tápvízelőmelegítőket. A hivatalos csoportosítástól eltérően viszont — az országos és a fővárosi adatok jobb összehasonlíthatósága kedvéért — erőgépeknek tekintettük a villamos mótorokat is.

Gyári gépeink fejlődésének terén mindenekelőtt szembeötlő, hogy az *egész országban* alkalmazott és a körülírt módon értelmezett gyári *erőgépeink* évtizedünkben mennyire lendületes fejlődést mutattak. Gyarapodásuk a huszas évek közepén fennforgott számuknak mintegy $^2/_3$-a. 1934-ben ugyanis, amely év táblánkban már nem szerepel, összes magyarországi gyári erőgépeink száma 47.446 volt. Különösen tanulságos ennek a fejlődésnek egész évtizedünkre kiterjedő megközelítő egyenletessége: a szóbanforgó emelkedés nemcsak a huszas évek második felének fellendülésében haladt örvendetesen, hanem ütemét a harmincas évek első felének hanyatlásában is csak kevéssel lassította.

Évtizedünk első felében a gyáripari termelés jó *jövedelmezősége* tette lehetővé egyre újabb rendszerű és egyre több erőgép alkalmazását. Évtizedünk második, azaz már az általános gazdasági élet hanyatlását mutató felében pedig a műhelyi *észszerűsítés* szempontjai szorították gyártelepeinket a gépek használatának fokozott fejlesztésére. Erre kétségtelenül részben a fellendülés évtödében felgyülemlett saját tőkéik tették őket képessé. Még átmeneti nagy áldozatok árán is be kellett látniok, hogy a kor műszaki tökéletesedésével haladó gépeket nem nélkülözhették. Nélkülözésük ugyanis csak igen kevéssé gazdaságos takarékoskodást jelenthetett volna.

Igaz viszont, hogy — amint alább mindjárt látni fogjuk — gyári erőgépeink *összetételében* is jelentékeny eltolódás következett be. Ezekre az eltolódásokra való tekintettel óvakodnunk kell elhamarkodott következtetésektől. Számszerűen több gép nem jelenti szükségszerűen a gépeknek fokozott alkalmazását. Különösen akkor nem, ha valamilyen nagyobb és több erőt szolgáltató régebbi gépet több kisebb, de egyenként megfelelően kevesebb erőt szolgáltató új géppel cserélünk fel.

Ha tehát a számszerű alakulás alapján itt egyenes vonalakban és közvetlenül kívánunk következtetni gyáriparunk mechanizálására, azaz gépesítésére, bizonyos *hibaforrásokkal* eleve számolni kell. Ezt a szempontot állandóan figyelmünk előterében kell tartanunk. De még ebben az esetben is kétségtelen, hogy gyáriparunk egésze nagyot haladt évtizedünkben a *gépesítés* útján. Termékenységének itt mindenesetre sokkal közvetlenebb és sokkal többet mondó képét kapjuk, mint hogyha merőben alkalmazott munkásainak létszámából következtetünk. Hiszen a gyáriparnak a kézműiparral szemben éppen a gép fokozott alkalmazása a legkirívóbb vonása. Ezért a gyáripar fejlődésében többet jelent a gépek fokozódó használata, mint az emberi munkáé. Még ha jól le is mérjük említett hibaforrásaink jelentőségét, abból a tényből, hogy az ország egész gyáripara a harmincas évek közepén mintegy $^2/_3$-dal több erőgépet alkalmazott, mint egy évtizeddel előbb, mindenesetre kedvező következtetéseket vonhatunk le idevágó egész fejlődésünkre vonatkozólag. Gyáriparunk ebben az évtizedben mindenképen nagyot haladt.

Külön magyarázatra szorul *Budapestnek* az ország gyári erőgépeiben való részesedése. Kiindulópontul megállapíthatjuk, hogy ez a részesedés évtizedünk átlagában igen tekintélyes. Hiszen azáltal, hogy az ország összes gyári erőgépéből mind a huszas évek közepén, mind pedig a harmincas évek közepefelé 46%-nál több jutott a fővárosi gyárakra, ezek a vidékiekkel szemben határozott előnyben vannak. Számarányuk itt is jóval nagyobb az ország összes gyári munkáslétszámában való részesedésüknél. Ez pedig nyers vonalakban azt jelenti, hogy fővárosi gyáraink mind a huszas évek közepén, mind pedig a harmincas évek közepefelé a gépesítésnek általában jelentékenyen *magasabb fokán* álltak, mint vidéki gyáraink.

Ha azonban a fejlődés *irányvonalát* nézzük, akkor azt kell látnunk, hogy évtizedünk egészében a fővárosnak idevágó részesedése árnyalatilag csökkent. A huszas évek második felének fellendülését fővárosi gyáraink — jobb külföldi kapcsolataik révén — nagyobb mértékben tudták kihasználni, mint a vidékiek. Ennek következtében akkor erőgépeik számát is lendületesebben tudták gyarapítani. Így adódott, hogy 1928-ban az ország összes gyári erőgépeinek már több mint fele a fővárosi gyártelepekre jutott. A harmincas évek első felének hanyatlását viszont — amint már fentebb is mondtuk — többféle vonatkozásban nevezetesen vidéki gyáraink állták jobban. Fővárosi gyárainkat ekkor nevezetesen erősebben sujtotta sűrű külföldi kapcsolataiknak hirtelen megszakadása. A gépesítést ezekben az években vidéki gyáraink tudták gyorsabb ütemben folytatni. Így a fővárosi gyártelepeknek idevágó országos részesedése 1932-ig eléggé érezhetően visszaesett. Csak a harmincas évek közepefelé mutatkozó újabb fellendülés szárnyán tudták szóbanforgó arányukat megint valamelyest feljavítani. Kétségtelen, hogy az újbóli fellendülés további kibontakozásával ennek a javulásnak folytatását várhatjuk. Bizonyos tehát, hogy minél tovább tart az új fellendülés, annál inkább fogják megint fővárosi gyáraink nagyobbfokú gépesítésükben rejlő *fölényüket* éreztetni.

Ha mármost erőgépeinknek egyes fajtáik szerinti megoszlását nézzük, a *villamosmótorok* hazai gyárainkban való használatának jelentősége erősen kimagaslik. Hiszen a harmincas évek közepén, nevezetesen 1934-ben kereken 47.000 magyarországi gyári erőgépünkből nem kevesebb mint 45.000 jutott egyedül a villamos mótorokra. Ennek az erőgépfajtának fejlődése tehát összes gyári erőgépeink alakulását majdnem egymagában megmagyarázza. A kor színvonalán álló villamosításunk lendületéről a jelen összefüggésben nem szükséges bővebben beszélnünk. Ezt a fejlődési folyamatot műszaki szakmunkák és az egyéb, tágabbkörű irodalom is úton-útfélen, a legkülönbözőbb változatokban: tudományosan, szakszerű módon és lapos közhelyekkel egyaránt hangoztatja. Az is köztudomású, hogy a villamosításnak hordozója a villamosmótor mint erőgép. Szempontunkból sokkal fontosabb az a tény, hogy az *ország összes gyártelepén* alkalmazott villamosmótorok évtizedünk folyamán még jobban előtérbe nyomultak gyári erőgépeink sorában. Összes gyári erőgépeinkből évtizedünk végén tehát még nagyobb rész esett a villamosmótorokra, mint évtizedünk elején.

Az is figyelemreméltó jelenség gondolatmenetünk síkján, hogy a *fővárosi* gyáraknak országos viszonylatban aránylag még több villamosmótoruk, mint egyéb gyári erőgépjük van. Idevágó részesedésük a huszas évek második felében erősen közel állt az 50%-hoz és azt részben el is érte. Csak utóbb mutatott némi hanyatlást. Ezt hasonló összefüggések alapján tette, mint amelyeket a fővárosnak összes gyári erőgépeinkben való részesedésére vonatkozólag fentebb kiemeltünk. A budapesti gyáraknak ez a

részesedése azonban még 1933-ban is magasabb volt, mint az ország összes gyári erőgépeiben tapasztalható számarányuk. Tanulságul tehát azt szűrhetjük le, hogy budapesti gyárainkban a villamosítás, az utóbbi évek viszonylagos idevágó hanyatlása ellenére is, átlagosan még mindig *magasabb* színvonalon áll, mint vidéki gyárainkban.

Minthogy az összes *többi erőgépnek* mind budapesti, mind pedig vidéki gyárainkban viszonylagosan csak erősen alárendelt szerepe van, velük bővebben foglalkoznunk feleslegesnek látszik. Talán elegendő, ha összefüggésükből csupán egyetlen számsort ragadunk ki és arra hívjuk fel az olvasó figyelmét.

A műszaki téren járatlan olvasó is sokat hallott már a *Diesel-* és hasonló rendszerű motoroknak újabb térfoglalásáról. Elterjedésük kétségtelenül azzal magyarázható, hogy műszaki fejlődésünk mai színvonalán igen előnyös jövedelmezőségi költségszámítással használhatók ki. Fővárosi gyárainkban ugyan országos viszonylatban még a harmincas évek közepén is aránylag csak kevés Diesel-motor volt használatban. Ezt a jelenséget egyszeriben megértjük, ha a fővárosi gyáriparunkban előtérben álló és alább mindjárt részletezendő iparágakra gondolunk. Figyelemre érdemes tény azonban, hogy évtizedünk folyamán fővárosi gyárainknak az ország összes gyári Diesel-motorjában való részesedése valamelyest emelkedett.

Egyenesen kirívó tétel az, melyet a fővárosi *világítógázmotorok* száma mutat. Noha ily erőgépe Magyarországnak együttvéve is csak igen kevés van, mégis kiemelendő, hogy a huszas évek közepén 85%-uk és a harmincas évek közepefelé is jóval több mint $^2/_3$-uk dolgozott budapesti gyárakban.

Vessünk most még egy pillantást az ország gyáraiban használt gőzkazánokra, túlhevítőkre és füstgázzal fűtött tápvíz-előmelegítőkre, amelyeket itteni összeállításunkban nem tekintettünk tulajdonképeni erőgépeknek. Hogy miért nem, annak magyarázata — mint merőben műszaki összefüggés — nem tartozhat ide. A három csoport közül a legnagyobbat a *gőzkazánok* képviselik. Noha számuk évtizedünk folyamán eléggé érezhetően csökkent, Magyarország összes gyártelepein még 1934-ben is csaknem kétszer annyi volt használatban belőlük, mint a *túlhevítőkből* és a *füstgázzal fűtött tápvíz-előmelegítőkből*. Az utóbbi kettő a műszaki tökéletesedésnek magasabb fokán áll. Ezzel indokolhatjuk, hogy összes hazai gyárunkban való alkalmazásuk nem csökkent, sőt részben erősen gyarapodott. Fővárosi gyárainkban mindhárom gépfajtából országos viszonylatban aránylag kevés van. Ezt a jelenséget jól magyarázhatjuk meg azzal a fentebb kifejtett folyamattal, amely budapesti gyáraink nagyobbfokú villamosítása felé mutat. Ez pedig, ha nem is kiemelkedően fontos, de mégis figyelemreméltó tétel azon adatok sorában, amelyek Magyarország egész gyáriparában való további emelkedésükről tanuskodnak.

27. Egyes gyáripari ágazataink termékeinek értéke. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	b) *Jelzőszámokban.*								
Vas- és fémipar:									
Budapest	100	128	176	195	187	149	130	100	95
Vidék	100	108	115	130	130	108	78	61	63
Magyarország összesen	100	114	133	149	146	120	93	72	72
Gépgyártás:									
Budapest	100	104	140	157	185	143	96	74	61
Vidék	100	116	83	96	112	96	70	48	48
Magyarország összesen	100	110	113	128	150	120	83	62	55
Közhasználatú villamos áramfejlesztőtelepek:									
Budapest	100	106	128	131	146	129	123	118	114
Vidék	100	111	130	138	169	161	161	165	159
Magyarország összesen	100	108	129	135	149	145	142	141	137
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	100	137	188	198	183	128	103	89	80
Vidék	100	130	153	157	145	112	94	63	54
Magyarország összesen	100	131	159	164	152	115	96	68	58
Fa- és csontipar:									
Budapest	100	115	175	197	193	136	102	83	77
Vidék	100	89	103	125	118	91	63	44	44
Magyarország összesen	100	97	124	146	140	104	75	56	54
Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, ruggyantaipar:									
Budapest	100	322	417	433	463	375	340	228	289
Vidék	100	89	99	109	95	102	85	75	72
Magyarország összesen	100	104	120	130	118	120	102	85	86
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	100	112	137	155	178	157	140	127	142
Vidék	100	109	108	109	111	100	88	80	95
Magyarország összesen	100	110	118	124	133	119	106	96	111
Ruházati ipar:									
Budapest	100	108	153	163	160	137	120	89	97
Vidék	100	118	94	103	99	85	65	51	55
Magyarország összesen	100	112	133	142	139	119	101	76	82
Papirosipar:									
Budapest	100	128	170	189	193	176	148	135	128
Vidék	100	152	166	199	310	372	421	406	401
Magyarország összesen	100	134	169	192	225	230	223	209	208
Élelmezési és élvezeti cikkek:									
Budapest	100	107	112	123	121	110	88	80	71
Vidék	100	96	99	100	89	74	61	61	53
Magyarország összesen	100	99	103	107	99	85	70	67	58
Vegyészeti ipar:									
Budapest	100	125	148	155	160	145	131	121	129
Vidék	100	115	98	105	114	122	106	98	103
Magyarország összesen	100	120	123	129	136	133	118	110	116
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	100	117	159	173	181	179	143	118	114
Vidék	100	125	133	143	155	153	113	87	77
Magyarország összesen	100	118	156	170	178	176	140	114	110

27. Egyes gyáripari ágazataink termékeinek értéke. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	c) *Százalékekban.*								
Vas- és fémipar:									
Budapest	28·58	32·15	37·89	37·39	36·55	35·63	39·82	39·65	37·35
Vidék	71·42	67·85	62·11	62·61	63·45	64·37	60·18	60·35	62·65
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Gépgyártás:									
Budapest	52·42	49·81	66·82	64·30	64·54	62·23	60·20	62·69	58·42
Vidék	47·58	50·19	33·18	35·70	35·46	37·77	39·80	37·31	41·58
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Közhasználatú villamos áramfejlesztőtelepek:									
Budapest	49·67	48·52	49·42	48·40	48·76	44·05	43·02	41·37	41·28
Vidék	50·33	51·48	50·58	51·60	51·24	55·95	56·98	58·63	58·72
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	16·97	17·74	20·13	20·49	20·52	18·92	18·31	22·33	23·12
Vidék	83·03	82·26	79·87	79·51	79·48	81·08	81·69	77·67	76·88
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Fa- és csontipar:									
Budapest	29·29	34·86	41·03	39·49	40·47	38·22	40·04	43·88	41·88
Vidék	70·71	65·14	58·97	60·51	59·53	61·78	59·96	56·12	58·12
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, ruggyantaipar:									
Budapest	6·47	19·94	22·57	21·64	25·26	20·21	21·66	17·46	21·66
Vidék	93·53	80·06	77·43	78·36	74·74	79·79	78·34	82·54	78·34
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	33·19	33·85	33·59	41·35	44·25	44·00	44·10	44·08	42·48
Vidék	66·81	66·15	66·41	58·65	55·75	56·00	55·90	55·92	57·52
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Ruházati ipar:									
Budapest	65·22	63·11	75·34	74·70	75·08	75·14	77·69	76·49	76·63
Vidék	34·78	36·89	24·66	25·30	24·92	24·86	22·31	23·51	23·37
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Papirosipar:									
Budapest	72·56	69·00	73·00	71·60	62·20	55·58	48·18	46·78	45·86
Vidék	27·44	31·00	27·00	28·40	37·80	44·42	51·82	53·22	54·14
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Élelmezési és élvezeti cikkek:									
Budapest	31·90	34·35	34·64	36·52	38·78	41·01	40·18	37·85	38·58
Vidék	68·10	65·65	65·36	63·48	61·22	58·99	59·82	62·15	61·42
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Vegyészeti ipar:									
Budapest	48·69	50·79	58·84	58·31	57·06	53·00	53·89	53·90	54·29
Vidék	51·31	49·21	41·16	41·69	42·94	47·00	46·11	46·10	45·71
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	87·65	86·90	89·45	89·52	89·27	89·25	90·01	90·53	91·30
Vidék	12·35	13·10	10·55	10·48	10·73	10·75	9·99	9·47	8·70
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

részletezendő arányváltozásoknak. Hiszen — a termelés értékét tekintve — élelmezési és élvezeti cikkeink ipara fonó- és szövőiparunkkal együtt nagyobb súllyal bír nemzetgazdaságunk egészében, mint összestöbbi említett gyáripari ágazataink együttvéve. Nyilvánvaló, hogy figyelmünket is megfelelő arányban kell ennek a két igen fontos iparágunknak belső eltolódásaira irányítanunk.

Szempontunkból fontos megkülönböztetés továbbá az, amelyet *régebbi* és *újabb* iparágaink között tehetünk. Ezt csupán úgy értelmezzük, hogy már régebben is aránylag magas fejlődési fokra emelkedett iparágainkat elválasztjuk azoktól az iparágainktól, amelyeknek hazai fejlődése csak évtizedünk folyamán mutatott nagyobb lendületet. Viszonylag szerényebb keretek között azonban ezek az iparok már korábban is megvoltak nálunk. Az ily értelemben vett *első* csoporthoz tartozik vas- és fémiparunk, gépgyártásunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, fa- és csontiparunk, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk, ruházati iparunk, valamint élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása. A *második* csoport pedig közhasználatú villamosfejlesztő iparunkból, fonó- és szövőiparunkból, papirosiparunkból, vegyészeti iparunkból, valamint sokszorosító- és műiparunkból áll. Itt is hangsúlyoznunk kell, hogy csak a szó szorosabb értelmében vett gyáripari ágazatokat vesszük tekintetbe. Eltekintünk tehát egyik legfontosabb iparágunktól, az építőipartól is.[1])

Már régebben jelentékeny színvonalra fejlődött iparágaink közül az *élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása* emelkedik ki.[2]) Korábbi nagy fejlettségét főleg az indokolja, hogy iparunknak előbb elsősorban mezőgazdasági ipari jellege volt. Amikor a mainál sokkalta nagyobb mértékben voltunk még agrárország, ipari tevékenységeinknek is elsősorban a mezőgazdaság tehette legalkalmasabb alapját. Közelfekvő volt, hogy először is mezőgazdasági iparainkat és ezekhez közvetlen kapcsolódó élelmezési- és élvezeti cikkeink iparát fejlesztettük magasra.

Ne feledjük, hogy ezekben az iparcikkekben a monarchia idején Ausztria is tekintélyes mértékben reánk támaszkodott. Ez az egész iparágunk főleg csak a monarchián belüli munkamegosztásban tudott oly magasra emelkedni. Ugyancsak közelfekvő összefüggés viszont, hogy a monarchia felbomlása nálunk ezen a téren bizonyos mérvű *visszafejlődést* eredményezett. A visszafejlődésnek különösen arra való tekintettel kellett bekövetkeznie,

---

[1]) A szorosabb értelemben vett építészeten kívül ehhez tartozik a kőművesipar, az ács-, a cserepes-, a szobafestő- és mázoló-, a címfestő- és a lakástisztító ipar.

[2]) Ennek részei: A malomipar, a sütőipar és tésztagyártás, a cukorka-, cukorsütemény-, kakaó- és csokoládégyártás, a pótkávé- és növénykonzervgyártás, a szalámi-, hús-, húsáru- és halkonzervgyártás, a tejtermékek gyártása, a dohánygyártás, a sör- és malátagyártás, a szeszgyártás, a konyak-, likőr-, pálinka- és rumgyártás, az ásványvízkiaknázás, a szikvízgyártás és a közhasználatú vízművek tevékenysége, a jéggyártás és egyéb apró idetartozó gyártási tevékenységek.

hogy a monarchia *utódállamai* a háború utáni években nagy erélyel és céltudatossággal fejlesztették saját élelmezési iparukat. Ezt nem utolsó helyen hatalompolitikai megfontolások alapján is tették. Hiszen a világháború világosan megmutatta, hogy az élelmiszerellátásban való lehető függetlenség nemzetközi viszályok idején mily sokat jelent. Ezeknek a folyamatoknak eredményeként élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása azon iparágaink közé tartozik, amelyeknek *hanyatlása* évtizedünk folyamán viszonylag legnagyobb volt. Hiszen 1925 és 1933 között termékeinek névleges értéke 42%-kal süllyedt. Igaz ugyan, hogy az 1934. év itt megint eléggé tekintélyes újabb emelkedést hozott. Élelmezési és élvezeti cikkeink gyártásának hanyatlása azonban mindenképen igen súlyos.

Másik két régebbi tekintélyes iparágunk: *vas- és fémiparunk*,[1]) valamint *gépgyártásunk*.[2]) A mult század végefelé, de különösen a jelen század elején ez a két nehézipar állott iparosodási törekvéseink középpontjában. A hozzájuk szükséges nyersanyagokkal a monarchia területén kielégítő mértékben rendelkeztünk. Itt is elsősorban hatalompolitikai megfontolások szorítottak bennünket viszonylag nagy erőkifejtésre. A nemzetnek mindenképen érdeke volt, hogy a hadifelszerelések szempontjából oly fontos vas- és fémiparunk, valamint gépgyártásunk lehetőleg az ország belső részein, tehát ne határmenti területeken helyezkedjen el. Ez különösen a gépgyártásra vonatkozólag volt fontos. Minthogy azután az ország feldarabolása főleg csak belső részeit hagyta meg nekünk, közvetlenül érthető, hogy miért volt nálunk a békekötés utáni években ennek a két iparágnak aránylag oly nagy súlya. Ugyanezen összefüggések alapján az is érthető viszont, hogy a bennünket itt érdeklő évtizedben miért kellett mindkét iparágunknak eléggé jelentékeny hanyatlást mutatnia.

Itt egyelőre csak fejlődésüknek hosszabblejáratú *irányvonalára* vetjük tekintetünket. Ez pedig, 1925 és 1933 között, a vas- és gépgyártásra nézve szomorúbban alakult, mint gépiparunkra vonatkozólag. Utóbbinak

---

[1]) Ide tartoznak: a vas- és acélgyártás, a vas- és acélöntés, a kovácsolt áruk, szerszámok, szegek és csavarok gyártása, a drótkötél-, vasfonat-, kábelgyártás és a drótáruk előállítása, a zománcozott edények gyártása, az épület- és műlakatosság, a vas- és rézbútorok, valamint pénzszekrények gyártása, a nemes- és nemnemes fémek és az ezekből való félgyártmányok előállítása, az arany- és ezüstáruk gyártása, a rézművesipar, a fémöntészet, a csillár- és lámpaárugyártás, a bádogos- és szerelőipar, valamint az egyéb fémáruk gyártása.

[2]) Ennek pontosabb neve Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyvének idevágó csoportosításában a következő: gépgyártás és közlekedési eszközök gyártása, villamossági ipar, hangszeripar, műszerek, tudományos eszközök és tanszerek gyártása. Körébe tartoznak: a kazán-, gép- és hajógyártás, a fegyver-, vagón-, varrógép- és kerékpár-gyártás, a mérleggyártás, az elektrotechnikai cikkek gyártása, orgona- és zongorakészítés és egyéb hangszeripar, az óragyártás, az orvosi és egyéb műszerek, valamint a szorosabb értelemben vett tudományos eszközök és tanszerek gyártása.

viszonylagos csökkenése még az élelmiszeriparénál is nagyobb volt. Itt is fel kell figyelnünk azonban arra a tényre, hogy 1934-ben mindkét iparágunk ugrásszerű újabb emelkedést mutatott. Hogy miért, azt konjunktúra-érzékenységük síkján mindjárt bővebben fogjuk még indokolni. Vas- és fémiparunk termékeinek értéke 1933 és 1934 között 159 millió pengőről 202 millióra, gépgyártásunké pedig 107 millióról 138 millióra szökkent. Ha ezt a legújabb alakulást is tekintetbe vesszük, képünk valamivel vígasztalóbb színt ölt.

Évtizedünk egészében viszonylagosan igen súlyos hanyatlást mutatott még *kő-*, *föld-*, *agyag-*, *aszbeszt-* és *üvegiparunk*,[1]) valamint *fa-* és *csontiparunk*.[2]) Ennek a két iparágunknak már korábban elért magas fejlődési fokát főleg a jelen évszázad elején magasra lendült építőiparunk indokolja. Hiszen Magyarország a mult század utolsó és a jelen század első éveiben kétségtelenül Európának leggyorsabb ütemben építkező országai közé tartozott. Trianon után viszont a leglassabban építkezők sorába süllyedtünk. Minthogy pedig szóbanforgó két iparágunkat elsősorban az építkezés veszi igénybe, nem meglepő, hogy 1925-től 1933-ig nekik is — termékeik névleges értékében — egyenkint 40%-nál nagyobb hanyatlást kellett mutatniok. Itt ugyancsak nyomatékkal kell viszont kiemelnünk, hogy 1933-ról 1934-re mindketten megint erős ugrást mutattak. Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk termékeinek értéke most egyetlen év lefolyása alatt 53 millió pengőről 67 millióra, fa- és csontiparunk termékeinek értéke pedig 35 millióról 45 millióra emelkedett. Alább mindjárt látni fogjuk, hogy a harmincas évek közepefelé szárnyait bontogató újabb fellendülésünk mennyire serkentette építkezésünket és ennek folytán ezt a két iparágunkat is.

Jóval csekélyebb az a viszonylagos hanyatlás, amelyet évtizedünkben *bőr-*, *sörte-*, *szőr-*, *toll-* és *ruggyantaiparunk*[3]), valamint *ruházati iparunk*[4])

---

[1]) Ennek alfajai: a cementgyártás, a műkőipar és a cementárugyártás, a kőmegmunkáló telepek tevékenysége, a téglagyártás, a tűzálló agyagáru-, a hővédanyag- és aszbesztgyártás, a kályhakészítés, egyéb agyagáruk gyártása, valamint az üvegcsiszolás és köszörülés.

[2]) Részei: a fűrésztelepek tevékenysége, a hordó- és faedénygyártás, egyéb faáruk gyártása, az asztalosipar, a faredőnygyártás, az esztergályosipar, a botgyártás, az aranyozók, a tükör- és képkeretek, valamint faragott áruk gyártása, a csont-, gyöngyházstb. áruk előállítása, valamint a fésűgyártás, a gyermekjátékszergyártás fából és fával kapcsolatos anyagból, a nádszövet-, szalmahüvely- és szalmafonatgyártás, valamint a kosárkötőipar, a kocsigyártás, kerékgyártás és csónakgyártás, valamint a faipar körébe tartozó egyéb iparágak.

[3]) Ez a következőképen tagolódik: 1. Bőr- és rúggyantagyártás, 2. Bőrdíszmű- és bőröndgyártás, valamint a szíjgyártó- és nyergesipar, 3. Sörte-, szőr- és tollipar (kefegyártás).

[4]) Ennek részei: a szabóipar, a szűcsipar, amelynek köréből az egész ország gyáripari adatait kimutató Magyar Statisztikai Évkönyvünk 1931 óta a szőrmekikészítő üzemeket a bőrgyártás csoportjába tette át, a fehérnemű- és ágyneműgyártás, a férfi- és női divatáru cikkek gyártása, a kesztyűs- és kötszerrészipar, a gyapjúból és egyéb szőrökből való kalapok készítése, a művirág- és dísztollgyártás, a bőrcipőgyártás és a ruházati ipar körébe tartozó egyéb apró iparágak.

mutatott. Az előbbinek idevágó csökkenése 1925 és 1933 között valóban nem volt nagy. Mindjárt hozzáfűzhetjük, hogy még ezt az aránylag csekély esést is majdnem teljes mértékben helyreütötte megint 1934-ben, amikor termékeinek névleges értéke csupán parányi árnyalattal maradt az 1925. évi színvonal alatt. Igaz ugyan, hogy itt nem jelentéktelen szerepe van annak a jegyzetünkben említett ténynek, hogy 1931 előtt szűcsiparunk termékeit országos viszonylatban még a ruházati iparhoz, 1931 óta pedig már ehhez a csoporthoz soroltuk. Csoportunk termékei annyira közhasználatú cikkek, hogy fejlődésének meglehetősen egyenletes színvonala kézenfekvőnek látszik.

Ruházati iparunk viszont már valamivel nagyobb süllyedést mutat. Itt 1934 is csupán árnyalati további javulást hozott 1933-mal szemben. Ezt az iparágat többé-kevésbbé az egész földkerekségen megtaláljuk, mert hiszen a ruházati cikkek előállítása mindenhol legrégibb iparágaink közé tartozik. Hazánkban is már ősmagyar iparnak tekinthetjük, amelynek korábbi, aránylag magas színvonala ilyképen jól érthető. Kézenfekvő nevezetesen az is, hogy Nagy-Magyarország ruházati szükségletét tekintélyes mértékben azoknak a nagyobb városoknak idevágó iparából elégítettük ki, amelyek a csonkaország területén fekszenek. Területünk feldarabolása után és nevezetesen a bennünket érdeklő évtizedben is ezért kellett ruházati iparunknak viszonylagosan visszafejlődnie.

Ha ezekután az évtizedünkben abszolút fejlődést mutató magyar gyáripari ágazatok felé fordulunk, úgy sorukban a legnagyobb viszonylagos haladást kétségtelenül *papirosiparunk*[1]) mutatja. Hiszen ez termelésének névleges értékét 1925 és 1933 között több mint megkettőzte és 1934 újabb ugrásszerű emelkedését hozta: 1933-ról 1934-re termelésének névleges értéke 32 millió pengőről 36 millióra emelkedett. Hogy irányvonala miért ennyire kedvező, azt könnyen beláthatjuk.

A *monarchia másik felével* szemben kifejlődött és fentebb már ismételten említett *munkamegosztásunknak* egyik fontos pontja volt, hogy a monarchia területén szükséges papirosnak zömét az örökös tartományok ipara állította elő. Mi pedig idevágó szükségletünket onnan fedeztük. Az örökös tartományok részben amortizált papírgyáraik révén akkoriban velünk szemben oly nagy termelési fölényben voltak, hogy saját papirosiparunk fejlesztésére nem is igen törekedhettünk. Addig, amíg Ausztria ezért cserébe a mi mezőgazdaságunk egyes ágazatainak hasonló mértékű termelési fölényét elismerni és támogatni hajlandó volt, nem nagyon volt okunk papirosgyártásunknak mélyrehatóbb eszközökkel való mesterséges fejlesztésére. A helyzet azonban a monarchia felbomlásával és az elcsatolt területeken szárnyát bontogató magyar papirosiparunk elvesztésével egyszeriben változott meg. Ausztria

[1]) Ez papirosáru- és könyvkötőiparra oszlik.

most egyszerre erélyes eszközökkel kezdte mezőgazdaságát fejleszteni. Nevezetesen pedig — ami nekünk legjobban fáj — gabonatermelését emeli. Hiszen oly területei is vannak, amelyeken a tenger színe felett 1000 méternyi magasságban, hatalmas áldozatok árán termel búzát. Ezt csak azért teszi, hogy kevésbbé szoruljon gabonabehozatalra. A dolgok ilyetén fordultával nekünk sem maradt más választásunk, mint hogy azokat az iparágakat, amelyekben előbb főleg Ausztriára és annak különösen cseh területeire kellett támaszkodnunk, most szintén a legerélyesebb eszközökkel fejlesszük. Papirosiparunk is ennek a folyamatnak köszönheti gyors *fellendülését.* Hiszen a papírszükséglet művelődésünk emelkedésével arányosan növekedik és mindenképen nagy nyomatékkal áll előtérben.

Ha 1925 és 1933 között nézzük többi, abszolút fejlődést mutató iparágunkat, akkor lendületével második helyen *közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeink* tevékenysége következik. Termékei névleges értékének haladása ebben az időszakban több mint $^1/_3$-ra rúgott. 1933 és 1934 között azonban 111 millió pengőről csak 114 millió pengőre gyarapodott tovább. Korábbi összefüggésben bemutatott fejtegetéseink után itt már nem kell sok magyarázó szót vesztegetnünk. A figyelmünk középpontjában álló évtized volt Magyarországon a lendületes villamosításnak ideje. Ezzel korántsem állítjuk, hogy a harmincas évek közepén villamosításunk nemzetközi viszonylatban magasabb színvonalat ért volna el. Ezen a téren is sokat kell még fejlődnünk. Annyi azonban bizonyos, hogy iparosodásunknak súlypontja az utóbbi években épen a villamosításra jutott. Közhasználatú villamosfejlesztő telepeink tekintélyes fejlődését így könnyen megérthetjük.

Aránylag jóval kisebb már az a gyarapodás, amelyet fontosabb iparágaink köréből évtizedünkben *vegyészeti iparunk*[1]) mutatott. Ennek az iparágunknak terén is korábban messzemenően függő helyzetben voltunk Ausztriától és mellette főleg Németországtól. Csonka-Magyarország új vámhatárainak létrejöttével és nemzetgazdasági különállásunk szükségszerű növelésével a korábbi nemzetközi munkamegosztásnak itt is meg kellett szakadnia. Egyéb iparágaink önálló fejlődésének elsőrendű érdeke volt, hogy a vegyészeti ipar terén is legalább megközelítő önállóságra tegyünk szert. Innen eredt az a fejlődési lendülete, amelyet évtizedünkben látunk.

Sokszorosító- és műiparunknak önmagában csak viszonylag csekély súlya van. Más elnevezéssel ezt az iparágunkat *nyomdaiparnak* is szoktuk mondani.

---

[1]) Részei: a kőolajfinomítás és világítógázgyártás, a keményítőgyártás, az enyv- és albumingyártás, a csontszén- és műtrágyagyártás, a zsíros növényolajgyártás, valamint a gyertya-, szappan- és illatszergyártás, a kocsikenőcs-, bőrkenőcs- és csizmamázgyártás, a festék-, lakk-, kékítő-, tinta- és iróngyártás, az aszfalt-, kátrány- és rokoncikkek gyártása, a szó szorosabb értelmében vett vegyészeti szerek gyártása és az egyéb vegyészeti cikkek előállítása.

Az a 10%-os idevágó emelkedés, amelyet 1925 és 1933 között mutat, a harmincas évek közepének fellendülésében még jelentékenyen gyarapodott. Termékeinek értéke ugyanis 1933 és 1934. között 42 millió pengőről 44 millió pengőre emelkedett. Némileg itt is tekintetbe jönnek ugyan a Trianonnal beköszöntött változások. Nyomdaipari cikkekben való szükségletünket kisebb részében korábban szintén Ausztriából fedeztük. Különösen a monarchia közös igazgatási ágaival kapcsolatosan folyt oly tekintélyesebb nyomtatási tevékenység, amelyet nagyobb részében bécsi és más ausztriai nyomdák láttak el. Ez azonban nyilvánvalóan csak csekélyebb jelentőségű összefüggés. Sokszorta fontosabb általános művelődésünknek további emelkedése. Ez évtizedünk folyamán is még egyre több nyomdaipari terméket követelt meg, amelyeket most már majdnem kizárólag idehaza állítottunk elő.

Szándékosan hagytuk utolsó helyre *fonó- és szövőiparunk*[1]) újabb fejlődésének szempontjait. Ha csupán gyáriparunk egyes ágazatai országos fejlődésének 1925 és 1933 között elhelyezkedő jelzőszámait nézzük, azt a benyomást nyerjük, hogy fonó- és szövőiparunk haladása csak mérsékelt volt. Hiszen termékeinek névleges értéke a két év között mindössze 11%-os gyarapodást mutatott. Ahhoz azonban, hogy ezt a számot az összefüggések lényegéhez képest helyesen tudjuk értékelni, különösen két további megfontolásra kell súlyt vetnünk.

Az egyiket már ismerjük. Ez a szóbanforgó iparágunknak az ország egész iparában elfoglalt viszonylagosan *nagy súlya*. Aránylag kisebb mértékű gyarapodása is tehát nagyon figyelemreméltó eltolódást jelenthet nemzetgazdaságunk egészében.

A másik megfontolás még ennél is lényegesebb. Míg többi iparágunk zöme a harmincas évek első felében beköszöntött általános hanyatlás folyamán 1933-ban érte el mélypontját, addig fonó- és szövőiparunk a *mélyponton* egy évvel előbb, azaz már *1932-ben* túlesett. Már ekkor annyira ki tudta használni a hanyatlásban lábrakapott nemzetgazdasági elzárkózás alapján szerzett különleges előnyeit és a hazai fogyasztópiacra való különleges berendezkedését, hogy megint a gyorsabb ütemű fejlődés útjára léphetett. 1933-ban termelésének névleges értéke ismét sokkal magasabb volt. Ezt az emelkedést azután 1934-ben még erőteljesebben tudta fokozni. Ha fejlődését az 1925-től 1934-ig terjedő egész évtizedben nézzük, akkor termelésének névleges értéke nem kevesebb, mint negyedrészével emelkedett. 1933-ról 1934-re ugyanis a szóbanforgó érték egész országunkban 338 millió pengőről 383 millióra szökött fel.

[1]) Ehhez tartoznak: a pamutipar, a lenipar, a kenderipar, a gyapjúipar, a kötött- és szövöttáruk gyártása, a paszomántáruk gyártása, a hímzés- és csipkegyártás, a kikészítő telepek tevékenysége és az egyéb textiláruk gyártása.

Az évtizedünkben tapasztalható emelkedésnek itt is kézenfekvő okai vannak. Tudjuk, hogy a *monarchia* idején Ausztria mindent elkövetett, hogy lehetőleg a saját, nevezetesen pedig csehországi fonó- és szövetipara részére tartsa meg a monarchia egész textilszükségletének kielégítését. Hosszú évtizedekig tartó szívós harcban sem sikerült magyar fonó- és szövőiparunkat a lendületesebb fejlődés útjára terelnünk.

Annál inkább hangsúlyoztuk ezt a szempontot a világháború és a *békekötések után*, amikor kereskedelmi mérlegünknek mindenáron való javításáról volt szó. Jól láttuk ugyanis, hogy passzív, azaz szenvedő tételeinek legsúlyosabbikát a fonó- és szövőáruk behozatala tette. Azt is világosan beláttuk, hogy ezen a téren aránylag könnyen nyílott módja kereskedelmi mérlegünk javításának. Hiszen a fonó- és szövőipar ubikvitás, azaz többé-kevésbbé mindenhol jól megtelepülő ipar. Azért, mert termékeinek értéke a feldolgozott nyersanyagéhoz képest viszonylagosan igen magas. Oly országokban is jó talaja van tehát, amelyek szegények a hozzá szükséges nyersanyagokban. Mi pedig gyapjúban eléggé jól el vagyunk látva. Csupán gyapotbehozatalunk marad változatlanul kereskedelmi mérlegünk szenvedő részének egyik legsúlyosabb tétele.

Ne feledjük viszont, hogy mezőgazdasági kivitelünk tekintélyes részének kapuját — a kölcsönös kompenzációk alapján álló mai kereskedelmi szerződések világában — épen gyapjúbehozatalunk nyitja meg. Ha ilyképen gazdasági érdekeink egészét mérlegeljük, végeredményben nem is panaszkodhatunk nyersgyapot-behozatalunk szükségességén. Be kellett látnunk, hogy a fonó- és szövőipar kiterjedtebb meghonosítását nálunk csupán történetileg, nem pedig természetileg adott okok gátolják. Gazdaságpolitikánk tehát évtizedünk folyamán *erélyesen hangsúlyozta* fonó- és szövőiparunk fejlődésének érdekeit. Főleg ezzel magyarázhatjuk az idevágó örvendetes fejlődést. Mindent egybevetve, egész évtizedünk folyamán fonó- és szövőiparunknak említett emelkedése volt valamennyi szóbanforgó iparágunk fejlődésének legsúlyosabb aktív, azaz cselekvő tétele.

B) *Gyáriparunk konjunktúraérzékenysége.*

Ha most két részre osztjuk évtizedünket és külön-külön nézzük gyáripari ágazataink fejlődését egyrészt a huszas évek második felének fellendülésében, másrészt pedig a harmincas évek első felének hanyatlásában, megint mélyreható különbségeket látunk. Az eltérések gyökere egyes iparágainknak erősen különböző *konjunktúraérzékenysége*, azaz az általános gazdasági helyzet változásaira vonatkozó változási hajlandósága. Ezt az érzékenységet legjobban a következőképen mérhetjük: Egyes iparágainknak a fellendülés évtödében tapasztalt kiterjedési tetőfokát a hanyatlás évtödében bekövetkezett összehúzódási mélypontjával vetjük egybe és

a két pont közötti viszonylagos távolságot tesszük összehasonlításunk alapjává.

Ilyképen *erősen érzékeny* iparágunkként vas- és fémiparunk, gépiparunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, valamint fa- és csontiparunk emelkedett ki. Érzékenységük nem különlegesen magyar és nem is különlegesen az itt vizsgált évtizedre vonatkozó jelenség. A mai kutatás színvonalán álló konjunktúraelmélet, azaz gazdasági helyzetelmélet a szóbanforgó négy iparágat igen jól ismeri erről az oldaláról.

Vas- és fémiparunkat, valamint *gépiparunkat* ezen a síkon *kulcsiparokként* szoktuk emlegetni. Azért, mert fejlődésük mintegy kulcsát szolgáltatja a többi iparág és egyúttal az egész gazdasági helyzet alakulásának. A szóbanforgó két iparágban elsősorban termelési javak, nem pedig közvetlen fogyasztási javak előállításáról van szó. Oly termelési javakéról, amelyekre többékevésbbé minden egyéb termelési ágnak szüksége van. Különösen pedig a többi iparágnak. Ez megközelítő mértékben egyaránt vonatkozik mind a vas- és fémiparban előállított anyagokra és szerszámokra, mind pedig a gépgyártásból kikerülő termékekre. Minél inkább lendül fel tehát az általános termelés, annál inkább emeli magával ezt a két iparágat. Minél inkább hanyatlik viszont általános termelésünk, annál fokozottabban esik vissza vas- és fémiparunk, valamint gépiparunk.

Mai gazdasági helyzetelméletünk világosan tanítja, hogy az oly termelési javak előállítása, mint amilyenekkel vas- és fémiparunk, valamint gépiparunk foglalkozik, a gazdasági *fellendülés* folyamatának *első* szakaszaiban áll inkább előtérben. A fellendülés *későbbi* szakaszaiban már inkább a közvetlen fogyasztási javakat előállító iparágak mutatnak gyors ütemű emelkedést. Nálunk azonban a huszas évek második felének egész fellendülése aránylag rövid lejáratú volt. A fellendülés nagyjában el sem érkezett oly szakaszához, amelyben a szóbanforgó termelési iparágak már valamelyes hanyatlást mutathattak volna. Hiszen vas- és fémiparunk 1928-ban, gépgyártásunk pedig épenséggel csak 1929-ben érte el gyarapodásának tetőpontját. Így magyarázható, hogy ez a két iparágunk fellendülésünk évtödében oly különlegesen magas emelkedést ért el.

Konjunktúraérzékenységük egyúttal azt is jól megmagyarázza, hogy a *hanyatlás* évtödében miért süllyedtek oly mélyre. Ha fejlődésük jelzőszámainak alapjául 1925-öt vesszük mint 100-at, vas- és fémipari termelésünk névleges értéke a fellendülés tetőpontja és a hanyatlás mélypontja között 149-ről 72-re, gyáripari termelésünké pedig 150-ről 55-re csökkent. A nagy különbséget itt részben az is indokolja, hogy mindkét szóbanforgó iparágunk aránylag nagy mértékben közvetlenül is részesedik egy másik, de itt közelebbről nem vizsgált, szintén nagyon konjunktúraérzékeny iparágunknak, az építőiparnak tevékenységeiben.

Az *építőiparnak* a gazdasági helyzet változásával kapcsolatos érzékenysége még közelebbről befolyásolja azonban egyrészt *kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunkat*, másrészt pedig *fa- és csontiparunkat*. Midőn építkezéseink a huszas évek második felében fellendülésében aránylag jól fejlődtek, ez a két iparágunk változatlanul magasra emelkedett. Amikor viszont építkezéseink a harmincas évek első felének hanyatlásában átmenetileg csaknem egészen megakadtak, mindkét iparág kivételesen mélyre süllyedt. A fellendülés tetőpontja és a hanyatlás mélypontja közötti jelzőszámmal mért idevágó távolság a kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparnál 164-től 58-ig, a fa- és csontiparnál pedig 146-tól 54-ig terjedt. Amaz még közvetlenebbül és még nagyobb mértékben részesedik az építkezésekben, mint emez, amelynek csupán faipari része függ közvetlenül az új építkezések alakulásától.

Mind a négy említett erősen konjunktúraérzékeny iparágunk a harmincas évek közepefelé mutatkozó *újabb fellendülést* is megint erősen megérezte. Ezzel magyarázható, hogy 1934-ben mutatkozó kedvezőbb általános gazdasági helyzetünk mindnégyet ugrásszerűen szöktette újra magasba.

Összes többi említett iparágunkat viszonylagosan *kevésbbé konjunktúraérzékenyeknek* kell tekintenünk. Ilyeneknek mutatkoztak nálunk legalább is az itt előtérben álló évtized folyamán. Igaz, hogy egyeseket közülük ezen a síkon már csak azért sem tudunk jól mérlegelni, mert általános fejlődésük irányvonala a harmincas évek hanyatlásának folyamán is erősen felfelé kanyarodott. Az irányvonal ilyképen többé-kevésbbé kiegyenlítette az évtizedes, tehát rövidebb hullámhosszú hanyatlás nyomását. Világosabban ezeket az iparágainkat konjunktúraérzékenységük vonatkozásában csak úgy láthatnánk, ha végrehajtanánk reájuk vonatkozólag a hosszabb lejáratú irányvonal kikapcsolásának matematikai műveletét. A jelen összefüggésben azonban nem látszik szükségesnek ennyire a részletekbe hatolnunk. Elvégre is figyelmünk előterében itt nem iparágaink általános magatartása, hanem fővárosunkban való alakulása áll.

Ezért beérhetjük annak rövid megállapításával, hogy *közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeink tevékenysége, fonó- és szövőiparunk, papirosiparunk, vegyészeti iparunk*, valamint *sokszorosító- és műiparunk* terén hosszabb lejáratú irányvonaluk emelkedése homályosítja el az idevágó összefüggéseket. Ha a fellendülés tetőpontja és a hanyatlás mélypontja közötti különbségeket itt is a fentiekhez hasonló jelzőszámokkal mérjük, az említett sorrendben 149—137, 133—96, 230—203, 136—110 és 178—110 közötti eltérések mutatkoznak. Ezek a távolságok pedig szembeötlően maradnak el a fentebb bemutatott konjunktúraérzékeny iparágaink megfelelő távolságaitól.

Papirosiparunk fejlődésére különösen jellemző, hogy fellendülésének tetőpontját csak 1930-ban, tehát később érte el, mint többi említett iparágunk. Magyarázatul két szempont szolgál. Egyrészt az, hogy a papirosgyártáshoz szükséges gépek általában igen drágák, tehát nagy és meg-

felelően gondos tőkebefektetést jelentenek. Ezekre a tőkebefektetésekre papírosgyáraink a huszas évek második felének folyamán csak fokozatosan tudták elhatározni magukat. Így az új gépek segítségével lehetővé vált termelési kiterjeszkedés csak az általános fellendülés után vált hatékonnyá. Másrészt pedig azt sem szabad felednünk, hogy a világgazdasági válság első hullámaiban mutatkozó nagyobbfokú nemzetgazdasági elzárkózásunk legnagyobb mértékben épen papirosiparunknak kedvezett. A válság első hullámai tehát papirosiparunk számára részben kedvezőbb piaci helyzetet hoztak. Ez is kétségtelenül hozzájárult ahhoz az első ránézésre feltűnő tényhez, hogy termelésének névleges értéke csak 1930-ban, tehát abban az évben érte el tetőpontját, amelyben többi iparágunk már hanyatlási tüneteket mutatott.

Van azonban három oly gyáripari ágazatunk is, amelyek általában nem mutatják az emelkedés irányvonalát, konjunktúraérzékenységük azonban mégis aránylag alacsony fokú. Ezek: a *bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk, ruházati iparunk,* valamint *élelmezési és élvezeti cikkeink előállítása.* A fellendülés tetőpontja és a hanyatlás mélypontja közötti távolság az elsőben 130—85, a másodikban 142—76, a harmadikban pedig 107—58 volt. Aránylag alacsony konjunktúraérzékenységük fokai között tehát jelentékeny különbségek mutatkoznak. Aminthogy fejlődésük hosszúlejáratú irányvonala sem egyöntetű. Ezeknek a különbségeknek ellenére is általában azzal magyarázhatjuk idevágóan egy csoportba tartozó magatartásukat, hogy többé-kevésbbé elsőrendű vagy legalább is sürgős szükségleti cikkeket termelnek. Oly cikkeket, amelyekre mind a fellendülésben, mind pedig a hanyatlásban többé-kevésbbé egyaránt széles fogyasztó rétegeknek van szüksége.

A modern gazdaságelmélet nyelvén úgy mondhatnók, hogy ezen iparágak termékeinek *keresleti görbéje* meglehetősen *merev.* Azért merev, mert fellendülésük idején nem emelkedik túlságosan magasra, hanyatlás idején pedig nem süllyed túlságosan mélyre. Szóbanforgó három iparágunk között ebben a vonatkozásban ugyan — ezt ismételten hangsúlyoznunk kell — messzemenő különbségek vannak. Nagyvonásokban azonban mégis így magyarázhatjuk meg legjobban a huszas évek második felében és a harmincas évek első felének hanyatlásában tanusított magatartásukat.

C) *Budapest gyáripari termelésének tagozódása.*

Mindezen általánosabb jellegű következtetéseinknek bemutatására szükségünk volt annak megértéséhez, hogy *fővárosunk* és a *vidék* egybevetésében miért alakultak egyes gyáripari ágazataink a 27. táblában feltüntetett módon. Ebben az egybevetésben iparágainkat három csoportra célirányos osztanunk. Először azon ágazatok csoportjára, amelyekben

Budapestnek évtizedünk folyamán aránylag csekély, de növekedő részesedése volt. Másodszor azokra, amelyekben a főváros aránylag magas és még egyre tovább növekedő részesedést mutatott. Harmadszor pedig azokra, amelyekben fővárosunk részesedése ugyan nagy, de csökkenő irányú volt.

Az *első* csoporthoz vas- és fémiparunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, fa- és csontiparunk, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyanta iparunk, élelmezési és élvezeti cikkeink előállítása, valamint fonó- és szövőiparunk tartoznak. Ha a fővárosnak az ország egész ipari termelése névleges értékében való részesedését nézzük, akkor arányuk 1925 és 1933 között a fenti sorrendben kereken 29%-ról 37%-ra, 17%-ról 23%-ra, 29%-ról 42%-ra, 6%-ról 22%-ra, 32%-ról 37%-ra, illetve 33%-ról 42%-ra javult. Emlékezzünk vissza arra, amit korábbi összefüggésben Budapestnek az ország egész gyáripari termelésében való értékszerű részesedéséről mondtunk. Ott azt láttuk, hogy ez a részesedés 1925-től 1933-ig kereken 40%-ról 43%-ra emelkedett. Most említett hat iparágunk tehát mind a tőlünk vizsgált időszaknak elején, mind pedig végén alacsonyabb fővárosi részesedést mutatott, mint összes gyáripari ágazataink átlaga.

Igaz, hogy ennek az alacsonyabb aránynak mértéke itt *erősen különböző*. Míg a kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar, valamint a bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaipar még a harmincas évek közepe felé is a fővárosban csak aránylag igen gyengén: 23, illetve 22%-kal képviseltetik magukat, addig más iparágak, mint különösen fa- és csontiparunk, valamint fonó- és szövőiparunk a harmincas évek közepe felé 42%-os megfelelő arányukkal Budapesten már meglehetősen erősek voltak. Ezzel már csaknem elérték az összes iparágaink termelésének értékében való fővárosi részesedés átlagos színvonalát. Már a szóbanforgó nagy különbségek is jól mutatják, hogy minden oly kísérletnek, amely az említett hat iparágunknak fővárosi viszonylatban való alakulását egységes okokkal igyekszik megmagyarázni, szükségszerűen sántítania kell. Azért, mert benne az idevágó jelentékeny különbségekre való tekintettel elkerülhetetlen hibaforrásoknak kell adódniok. Itt tehát messzemenő óvatosságra van szükségünk.

Ezek előrebocsátása után azonban — és csakis hozzávetőleges módon — mégis rámutathatnánk egy többé-kevésbbé egységes okcsoportra. Arra a körülményre, hogy mind a hat szóbanforgó iparágunk többnyire nem közvetlen fogyasztásra, hanem inkább *további feldolgozásra szánt* termékeket állít elő. Már csak ezért is kevésbbé szorulnak rá a fővárosi nagy fogyasztópiachoz való közvetlen közelségre.

Az *ipari települést* meghatározó tényezők közül, amelyeknek elméletét közgazdaságtani irodalmunkban főleg Alfred Weber és követői fejtették ki, a *fogyasztópiac közelségének* általában aránylag csupán kisebb súlya van. Más idevágó tényezők náluk nagyobb súllyal esnek latba. Oly tényezők, mint amelyek a nyersanyagok lelőhelyének, vagy pedig az olcsóbb munka-

erőknek közelsége. Inkább *a nyersanyagok termelési helye* szerint igazodik vas- és fémiparunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk, valamint élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása. Igaz, hogy itt ezek is egymástól erősen eltérő árnyalatokat mutatnak. Nagy-Magyarországon, amidőn kielégítő mennyiségű saját fánk volt, fa- és csontiparunk terén még ennek a szempontnak is nagy súlya volt. Amióta azonban — főleg fában — jelentékeny behozatalra szorulunk, azóta ez az összefüggés meglehetősen lazult. Azóta mind fa- és csontiparunk, mind pedig fonó- és szövőiparunk inkább az *olcsóbb munkaerők közelében* lendült fel. Minthogy pedig élelmiszereink árának a munkaerő előállításában döntő súlya van és minthogy élelmiszereink a vidéken általában olcsóbbak, mint a fővárosban, nyilvánvaló, hogy a vidék egyes népesebb helyein olcsóbb munkaerő található, mint a fővárosban. Az így kialakuló termelési fölény azonban általában korántsem szokott olyan jelentékeny lenni, mint a nyersanyagok lelőhelyeinek közelségétől függő előny. Főleg ez az oka annak, hogy fa- és csontiparunkban, valamint fonó- és szövőiparunkban a vidék csak sokkal alacsonyabb mértékben tudta termelési fölényét érvényesíteni a fővárossal szemben és hogy a harmincas évek vége felé budapesti gyáraink termelése ebben a két ágban már aránylag tekintélyes magasságra tudott emelkedni.

Nagy vonalakban megrajzolt magyarázatunk erejét azonban az a további tény is rontja, hogy a vidék *nem* jelent a fővárostól való *egységes távolságot*. Hiszen szempontunkból egyaránt vidéknek tekintendő az olyan gyár, amely a szorosabb értelemben vett Budapest határától akár száz lépésnyire, akár pedig többszáz kilométernyire fekszik. Kézenfekvő, hogy az ipari település szempontjából és az itt boncolgatott termelési fölénye síkján egészen más helyzetet jelent a fővárostól való csekély távolság, mint a csonka ország határain való elhelyezkedés. Egységesítésre törekvő magyarázatunk tehát ezen a részen is tekintélyes csorbát szenved.

Magyarázatunk legáltalánosabb vonalaihoz azonban akkor is ragaszkodnunk kell, amidőn az iparágaknak itt említett *második* csoportját nézzük. Azt a csoportját, amelyben Budapestnek az egész ország ipari termelése névleges értékében való részesedése már évtizedünk elején is *nagy* volt és vége felé még jobban *emelkedett*. Ezek a gyáripari ágazataink: gépiparunk, ruházati iparunk, vegyészeti iparunk, valamint sokszorosító- és műiparunk. Mind a négy iparág többnyire oly cikkeket termel, amelyek már nem annyira további feldolgozásra, mint inkább *közvetlen fogyasztásra* szoktak kerülni. Gépiparunk az előbbi csoportban szereplő vas- és fémiparunktól veszi át annak termékeit és dolgozza fel tovább. A gépipar termékeit, azaz a gépeket azonban már közvetlenebbül használjuk fel termelésünkben. Hasonló helyzetet találunk ruházati iparunkban. Ez szintén az előbbi csoporthoz tartozó fonó- és szövőipartól kapja nyersanyagát és azt fogyasztásra, azaz hordásra

kész állapotba hozza. A vegyészeti, valamint a sokszorosító- és műipar is javarészt további feldolgozásra már nem kerülő cikkeket állít elő.

Ilyképen többé-kevésbbé mind a négy iparágnak egyaránt az az érdeke, hogy *fogyasztópiacaiknak közelében* helyezkedjenek el. Tőlük ugyanis a termék többnyire már a közvetlen fogyasztáshoz kerül. Nyilvánvaló, hogy erre a négy iparágra Budapest mint az ország központi és egyúttal legnagyobb fogyasztópiaca jelentékeny vonzó hatást gyakorol. Közvetlen fogyasztásra szánt termékeiknek tényleges aránya négyüknél azonban erősen különböző. Ezért erősen különböző az az arány is, amelyben a főváros bennük részesedik és amelyben részesedését évtizedünk folyamán javítani tudta.

Hogy Budapest szóbanforgó részesedése *sokszorosító- és műiparunkban* miért mutat oly kivételesen magas színvonalat, az kézenfekvő. Azért, mert ennek az iparnak termékeit elsősorban ujságok, könyvek és egyéb nyomtatványok, azaz az általános művelődést szolgáló cikkek alakjában fogyasztjuk. Budapest pedig az ország általános művelődésének kétségtelenül még nagyobb arányban gócpontja, mint gazdasági életének. Pontosabban úgy kellene mondanunk, hogy magyar szellemi szükségleteinket nagyobb mértékben elégítjük ki a fővároson át és a fővárosban, mint anyagi szükségleteinket. Ujságjaink, könyveink és egyéb nyomtatványaink nagyobb arányban készülnek a fővárosban, mint bármely egyéb gyáripari termékünk.

Ha nem is ily rendkívüli mértékben, de azért fontos a fővárosi fogyasztópiac *ruházati iparunkban is.* Itt nemcsak a fővárosi lakosságnak átlagosan magasabb életszínvonala és ilyképen általában magasabb ruházati szükségletei jönnek tekintetbe, hanem egyúttal Budapestnek mint az ország ruházkodását irányító központnak szerepe is. Budapest irányítja az ország öltözködési divatját. Más és ide nem tartozó kérdés az, hogy Budapest viszont a maga divatját mennyiben veszi át külföldi országoktól. A tehetősebb vidéki számos esetben arra törekszik, hogy ruházkodási szükségleteit közvetlenül Budapestről fedezze. Néha még jól is esik mondania, néha még büszkélkedik is vele, hogy ruháját Budapestről szerezte be. Budapestnek évtizedünk folyamán emelkedő viszonylagos jóléte mellett ez a szempont is jól magyarázza azt az erős eltolódást, amelyet ruházati ipartelepeink aránya Budapest javára mutat. Nevezetesen pedig azt, hogy 1927 óta az ország ruházati ipara termékeinek értékszerűen mintegy $^3/_4$ részét budapesti gyárak állították elő.

A *gépiparról* is azt mondtuk, hogy kész, azaz további feldolgozásra nem szánt termékeket állít elő. Ezek a termékek, tehát a gépek azonban nem fogyasztási, hanem termelési célokat szolgálnak. Itt tehát a fővárosi fogyasztópiac súlyának más és javarészt csak közvetett jelentősége van. Mégis tekintetbe kell vennünk azt, hogy a budapesti gyáripar általánosan nagy súlyánál fogva mindenesetre helyzetbeli előnye van az olyan gépgyárnak, amely a fővárosban működik. Másrészt azonban azt sem szabad

elfelejtenünk, hogy vidéki gyárainknak, valamint kézműiparunknak, mezőgazdaságunknak és közlekedésünknek gépszükséglete is tekintélyes. Hasonlóképen arra is gondolnunk kell, hogy a gépipar termékeinek értéke nyersanyagainak értékéhez képest viszonylag igen magas. A gép tehát a szállítási költségeket általában igen jól elbírja. Ez a két szempont a gépgyáraknak inkább vidéki elhelyezkedése mellett szól. Másrészt viszont kétségtelen, hogy a gépgyártás igen nagy arányú tőkebefektetésre szorul. Amit ilyképen Budapestről mint tőkepiacról mondtunk, az ebben a vonatkozásban megint inkább a gépgyárak budapesti elhelyezkedésének javára billenti a mérleget.

Ezen ellentétes irányú megfontolásoknak eredőjeként azt látjuk, hogy Budapestnek az ország gépgyáraiban való részesedése már évtizedünk elején is *tekintélyes* volt. Hiszen egész gépgyári termelésünk értékének már 1925-ben is több mint fele a fővárosra jutott. Hogy ez az arány a főváros javára azután évtizedünk folyamán még jelentős mértékben *tovább javult*, azt főleg fővárosunk egész gyáriparának és ilyképen gépszükségletének lendületesebb fejlődésével magyarázhatjuk. Hogy viszont fővárosi gépszükségletünkben nevezetesen a közlekedésnek mily kiemelkedően nagy súlya van, azt majd csak alábbi fejtegetéseink során domboríthatjuk ki.

A gépgyártáshoz hasonló szempontok kerülnek előtérbe idevágó vonatkozásainkban a *vegyészeti ipar* terén is. Ezen iparág termékeinek fogyasztási közelségét már fentebb érintettük. Itt azonban fokozott mértékben érdemel figyelmet az a tény, hogy a vegyészeti ipar termékei nyersanyagainál aránytalanul értékesebbek. Ilyképen a termékek szállítása nagyobb gondot egyáltalában nem okozhat. Főleg ezzel indokolhatjuk, hogy vegyészeti iparunk kisebb mértékben összpontosul fővárosunkban, mint akár sokszorosító- és műiparunk, akár ruházati iparunk, akár pedig gépgyártásunk. Budapest idevágó részesedésének mértékét azonban évtizedünk folyamán szintén emelni tudta: 1933-ban már ezen gyáripari ágazat termékei értékének is jóval több mint fele jutott fővárosunkra.

Budapest kétségtelenül az ország legnagyobb villamosáram-fogyasztója. Ezen a réven indokoltnak látszik, hogy *közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeink* jelentékeny része a fővárosban működik. A villamosítás terén újabban elért műszaki tökéletesedésünk segítségével azonban nagyobb nehézségek és nagyobb költségek nélkül egyre inkább vagyunk képesek áramot akár tekintélyesebb távolságokra is szállítani. Párhuzamosan vidéki gyáraink szintén egyre nagyobb mértékben szorulnak rá — amint fentebb is már hangoztattuk — a villamosításra. Mindkét folyamat egybehatásával magyarázható, hogy a huszas évek közepén közhasználatú villamosfejlesztő telepeink termékei névleges értékének csaknem fele jutott még a fővárosra, 1933-ban pedig már csak alig $^2/_5$-e. Ilyképen köszhasználatú villamostelepeink tevékenysége már gyáriparunk azon harmadik csoportjába esik, amelyben a fővárosnak aránylag nagy, de évtizedünk folyamán csökkenő része volt.

Második hasonló iparágként *papirosiparunk* is ehhez a csoporthoz tartozik. Hogy ez miért telepedett le elsősorban a fővárosban, annak oka megint igen kézenfekvő. Hiszen papirosra elsősorban a nyomdaiparnak van szüksége. Akkor pedig, amikor — évtizedünk elején — nyomdaiparunk termékeinek értékéből 88% jutott a fővárosra, nem meglepő, hogy papirosiparunknak is 73%-a működött itt. A különbség a két részesedés aránya között főleg azzal magyarázható, hogy más iparoknak, valamint egyéb termelési ágaknak és a közvetlen fogyasztásnak is szüksége van papirosra. Nyomdaiparunk ugyanis csak legfontosabb, de nem egyedüli vásárlója papirosgyáraink termékeinek. A papirosiparnál is viszont meg kell fontolnunk azt a nagy értékkülönbözetet, amely nyersanyagjai és termékei között fennforog. A papirosgyártásra felhasznált nyersanyagok vidéki termelőhelyei is tekintélyes vonzóerőt gyakorolnak a papirosipar letelepülésére. Főleg ezzel magyarázható, hogy fővárosunknak a papirosipar terén mutatkozó országosan nagy súlya évtizedünk folyamán csökkenést mutatott és hogy 1933-ban papirosiparunk termékeinek értékéből már nem is egészen felerész jutott fővárosi gyártelepekre.

Azt is tanulságos megfigyelnünk, hogy fővárosi gyáriparunk egyes ágazatai milyen mértékben vették ki részüket egyrészt a huszas évek második felének általános gazdasági *fellendüléséből*, másrészt pedig a harmincas évek első felének *hanyatlásából*. Ezen a síkon *kétfelé* oszthatjuk gyáripari ágazatainkat. Az első csoportba azokat sorolhatjuk, amelyekben fővárosunk részesedése a fellendülés tetőpontja és a hanyatlás mélypontja között viszonylagosan nagy különbséget mutat. A másik csoportban csupán aránylag csekély ilynemű különbségeket látunk.

Az *első* csoporthoz öt gyáripari ágazatunkat sorozhatjuk. Az ország egész termelésében névleges érték szerint való részesedésük a szóbanforgó csúcspont és mélypont között százalékosan a következőképen alakult:

Gépgyártás	67—58%
Közhasználatú villamosáramfejlesztő telepek	49—41%
Papírosipar	73—46%
Vegyészeti ipar	59—53%
Fonó- és szövőipar	44—42%

Áramfejlesztő telepeinknek és *papirosiparunknak* ebben az összeállításban különleges helyzetük van. Azon tény alapján, hogy Budapestnek ebben a két iparágban való részesedése évtizedünk egészében tekintélyes hanyatlást mutat, egyúttal már az itteni nagy különbségeket is jól indokolhatjuk. Más magyarázat után kell néznünk azonban *gépgyártásunkra*, *vegyészeti iparunkra*, valamint *fonó- és szövőiparunkra* vonatkozólag. Hogy ezek Budapesten a huszas évek első felének fellendülésében miért emelkedtek különösen magasra és miért süllyedtek azután a harmincas évek első felének

hanyatlásában a zsugorodás általános színvonalánál mélyebbre, annak indoka főleg ezen három iparágunk sűrű nemzetközi kapcsolataiban keresendő. A kapcsolatok forrása részben tőkeszükségletük, részben pedig nyersanyagszükségletük síkján adódik. Könnyen érthető, hogy a külfölddel közelebbről egybekapcsolt fővárosi gyárak a nemzetközi munkamegosztásnak a fellendülés évtödében beköszöntött virágzását miért tudták lendületesebb fejlesztésükre fordítani. Másrészt az is kézenfekvő, hogy ennek a nemzetközi munkamegosztásnak a hanyatlás évtödében beálló megszakadásától ugyanezeknek az iparágaknak miért kellett fővárosunkban még jobban szenvedniök, mint a vidéken. Azt viszont, hogy a szóbanforgó különbség gépgyártásunknál jóval nagyobb, mint vegyészeti iparunknál, valamint fonó- és szövőiparunknál, a gépgyártásnak nagyobb általános konjunktúraérzékenységével magyarázhatjuk. Különösen fonó- és szövőiparunkban már azért sem mutatkozhatott ebben a vonatkozásban nagyobb különbség, mert benne fővárosunk országos jelentősége évtizedünk folyamán lendületesen emelkedett. Az idevágó hosszabblejáratú irányvonal tehát erősen csökkentette a szóbanforgó különbséget.

Gyáripari ágazataink *második* említett csoportjához vas- és fémiparunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, fa- és csontiparunk, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk, ruházati iparunk, élelmezési- és élvezeti cikkeink előállítása, valamint sokszorosító- és műiparunk tartozik. Ezekben a fellendülés évtöde *nem* mutatott szembeötlően nagyobb fővárosi részesedést a hanyatlás évtödénél. Többükben egyenesen fordított helyzet mutatkozott: a főváros részesedését a hanyatlás mélypontján magasabbra tudta emelni, mint a korábbi fellendülés csúcspontján. Az ilyfajta alakulásnak okait azonban jól kivehetjük már fenti fejtegetéseinkből is, amelyekben Budapest és a vidék közötti idevágó eltolódásokat boncolgattuk.

D) *Gyáripari ágazataink munkáslétszáma.*

Menjünk egy lépéssel tovább és vizsgáljuk meg egyes gyáripari ágazataink *munkáslétszámának* a főváros és a vidék közötti megoszlását. (Lásd a 28. számú táblázatot.)

A rendelkezésünkre álló hivatalos forrásokhoz képest az itteni munkáslétszám valamennyi iparágra és minden évre vonatkozólag az *október 1-i* állapotot tükrözteti vissza. Ennek az időpontnak kiválasztása azért előnyös, mert a mezőgazdasági munkásszükséglet idényszerű hullámzásainak szempontjából megközelítően semleges: jól helyezkedik el a nyárnak nálunk erősen megduzzadó mezőgazdasági munkásszükséglete és a télnek ugyancsak tekintélyes mezőgazdasági munkanélkülisége között. Nyilvánvaló, hogy a mezőgazdasági munkásszükséglet alakulásának közeli befolyása van gyáripari munkáslétszámunkra is. Hiszen a mezőgazdasági és az ipari munka között — különösen a tanulatlan munka terén — nálunk még mindig bizo-

28. tábla. Gyáriparunk egyes ágainak munkáslétszáma október 1-én.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	a) *Abszolút számban.*								
Vas- és fémipar:									
Budapest	10.145	11.104	13.517	13.511	13.079	10.180	9.539	8.433	9.350
Vidék	21.006	19.871	24.158	23.666	23.689	20.369	18.446	16.275	15.979
Magyarország összesen	**31.151**	**30.975**	**37.675**	**37.177**	**36.768**	**30.549**	**27.985**	**24.708**	**25.329**
Gépgyártás:									
Budapest	18.134	18.397	19.835	20.705	21.789	18.229	14.810	11.950	12.122
Vidék	11.996	10.186	12.687	11.207	12.158	9.589	7.584	6.019	7.096
Magyarország összesen	**30.130**	**29.583**	**32.522**	**31.912**	**33.947**	**27.818**	**22.394**	**17.969**	**19.218**
Közhasználatú villamos áramfejlesztő telepek:									
Budapest	2.391	2.440	2.571	2.746	2.720	2.683	2.526	2.448	2.334
Vidék	3.103	3.661	4.018	4.284	4.583	4.585	4.350	4.280	4.370
Magyarország összesen	**5.494**	**6.101**	**6.589**	**7.030**	**7.303**	**7.268**	**6.876**	**6.728**	**6.704**
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	4.782	5.896	7.061	7.384	6.725	4.099	4.370	3.639	3.804
Vidék	18.541	23.317	28.263	27.739	26.405	20.686	18.097	13.748	14.319
Magyarország összesen	**23.323**	**29.213**	**35.324**	**35.123**	**33.130**	**24.785**	**22.467**	**17.387**	**18.123**
Fa- és csontipar:									
Budapest	3.411	4.095	5.620	5.974	5.757	4.361	3.360	3.078	3.091
Vidék	7.275	6.597	8.305	8.772	8.108	7.027	5.314	4.523	4.868
Magyarország összesen	**10.686**	**10.692**	**13.925**	**14.746**	**13.865**	**11.388**	**8.674**	**7.601**	**7.959**
Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, ruggyantaipar:									
Budapest	1.635	1.514	1.889	2.002	2.170	1.912	1.869	1.529	2.001
Vidék	4.105	4.143	4.393	4.188	4.458	4.673	5.185	5.794	5.812
Magyarország összesen	**5.740**	**5.657**	**6.282**	**6.190**	**6.628**	**6.585**	**7.054**	**7.323**	**7.813**
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	9.851	10.369	14.129	14.548	15.977	16.018	15.066	14.382	18.479
Vidék	22.570	23.059	28.328	27.814	28.469	28.131	25.438	25.353	30.949
Magyarország összesen	**32.421**	**33.428**	**42.457**	**42.362**	**44.446**	**44.149**	**40.504**	**39.735**	**49.428**
Ruházati ipar:									
Budapest	3.212	3.201	5.001	5.004	4.703	4.162	3.960	3.475	3.823
Vidék	1.846	1.775	2.499	2.351	2.520	2.300	1.842	1.776	2.103
Magyarország összesen	**5.058**	**4.976**	**7.500**	**7.355**	**7.223**	**6.462**	**5.802**	**5.251**	**5.926**
Papirosipar:									
Budapest	1.941	2.369	3.097	3.096	2.975	2.663	2.389	2.209	2.197
Vidék	447	535	660	780	1.016	1.135	1.135	1.099	1.236
Magyarország összesen	**2.388**	**2.904**	**3.757**	**3.876**	**3.991**	**3.798**	**3.524**	**3.308**	**3.433**
Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása:									
Budapest	12.906	12.861	13.982	14.270	14.455	13.813	12.707	12.594	12.900
Vidék	23.821	22.845	23.481	23.814	24.417	22.838	16.888	16.752	18.957
Magyarország összesen	**36.727**	**35.706**	**37.463**	**38.084**	**38.872**	**36.651**	**29.595**	**29.346**	**31.857**
Vegyészeti ipar:									
Budapest	4.406	4.808	5.823	5.879	5.710	5.094	4.979	5.234	5.493
Vidék	4.217	4.480	4.422	4.402	4.311	4.698	4.447	4.575	4.757
Magyarország összesen	**8.623**	**9.288**	**10.245**	**10.281**	**10.021**	**9.792**	**9.426**	**9.809**	**10.250**
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	5.923	6.071	7.328	7.595	6.826	6.553	5.577	5.683	5.668
Vidék	845	930	1.080	1.144	1.100	1.044	818	703	727
Magyarország összesen	**6.768**	**7.001**	**8.408**	**8.739**	**7.926**	**7.597**	**6.395**	**6.386**	**6.395**

28. tábla. Gyáriparunk egyes ágainak munkáslétszáma október 1-én. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	b) *Jelzőszámokban.* (1925 = 100)								
Vas- és fémipar:									
Budapest	100	109	133	133	129	100	94	83	92
Vidék	100	142	115	113	113	97	88	77	72
Magyarország összesen	**100**	**99**	**121**	**119**	**118**	**98**	**90**	**89**	**81**
Gépgyártás:									
Budapest	100	101	109	114	120	100	82	66	67
Vidék	100	85	107	93	101	80	63	50	59
Magyarország összesen	**100**	**98**	**108**	**106**	**113**	**92**	**4**	**60**	**64**
Közhasználatú villamos áramfejlesztő telepek:									
Budapest	100	102	107	115	114	112	106	102	98
Vidék	100	118	129	138	148	148	140	138	141
Magyarország összesen	**100**	**111**	**120**	**128**	**133**	**132**	**125**	**122**	**122**
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	100	123	148	154	141	86	91	76	79
Vidék	100	126	152	150	142	111	98	74	77
Magyarország összesen	**100**	**125**	**151**	**150**	**142**	**106**	**96**	**75**	**78**
Fa- és csontipar:									
Budapest	100	120	165	175	169	128	98	90	91
Vidék	100	91	114	120	111	96	73	62	67
Magyarország összesen	**100**	**100**	**130**	**138**	**130**	**106**	**81**	**71**	**74**
Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, ruggyantaipar:									
Budapest	100	93	115	122	133	117	114	93	122
Vidék	100	91	114	120	111	96	73	62	67
Magyarország összesen	**100**	**100**	**130**	**138**	**130**	**106**	**81**	**71**	**74**
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	100	105	143	148	162	163	153	146	187
Vidék	100	102	125	123	126	125	113	112	137
Magyarország összesen	**100**	**103**	**131**	**131**	**137**	**136**	**125**	**122**	**152**
Ruházati ipar:									
Budapest	100	100	156	156	146	129	123	108	119
Vidék	100	96	135	127	136	125	100	96	114
Magyarország összesen	**100**	**98**	**148**	**145**	**143**	**128**	**115**	**104**	**117**
Papirosipar:									
Budapest	100	122	159	159	153	137	123	115	113
Vidék	100	120	148	174	227	254	254	246	276
Magyarország összesen	**100**	**122**	**157**	**162**	**167**	**159**	**147**	**138**	**144**
Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása:									
Budapest	100	100	108	110	112	107	98	97	100
Vidék	100	96	98	100	102	96	71	70	79
Magyarország összesen	**100**	**97**	**102**	**104**	**106**	**100**	**80**	**80**	**87**
Vegyészeti ipar:									
Budapest	100	109	132	133	129	116	113	119	125
Vidék	100	106	105	104	102	111	105	108	113
Magyarország összesen	**100**	**108**	**119**	**119**	**116**	**113**	**109**	**114**	**119**
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	100	102	124	128	115	111	94	96	96
Vidék	100	110	128	135	130	123	97	83	86
Magyarország összesen	**100**	**103**	**124**	**129**	**117**	**112**	**94**	**94**	**94**

28. tábla. Gyáriparunk egyes ágainak munkáslétszáma október 1-én. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	c) *Százalékokban.*								
Vas- és fémipar:									
Budapest	32·57	35·85	35·87	36·34	35·57	33·32	34·08	34·13	36·91
Vidék	67·43	64·15	64·13	63·66	64·43	66·68	65·92	65·87	63·09
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Gépgyártás:									
Budapest	60·19	62·19	60·99	64·88	64·18	65·53	66·13	66·50	63·08
Vidék	39·81	37·81	39·01	35·12	35·82	34·47	33·87	33·50	36·92
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Közhasználatú villamos áramfejlesztő telepek:									
Budapest	43·52	39·99	39·02	39·06	37·24	36·91	36·74	36·38	34·82
Vidék	56·48	60·01	60·98	60·94	62·76	63·09	63·26	63·62	65·18
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	20·50	20·18	20·57	21·02	20·30	16·54	19·45	20·93	20·99
Vidék	79·50	79·82	79·43	78·98	79·70	83·46	80·55	79·07	79·01
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Fa- és csontipar:									
Budapest	31·94	38·30	40·36	33·66	28·98	38·29	38·74	40·49	38·84
Vidék	68·06	61·70	59·64	66·34	71·02	61·71	61·26	59·51	61·16
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, ruggyantaipar:									
Budapest	28·48	26·76	30·07	32·34	32·74	29·03	26·49	20·88	25·61
Vidék	71·52	73·24	69·93	67·66	67·26	70·97	73·51	79·12	74·39
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	30·38	31·02	33·28	34·34	35·95	36·28	37·20	36·19	37·38
Vidék	69·62	68·98	66·72	65·66	64·05	63·72	62·80	63·81	62·62
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Ruházati ipar:									
Budapest	63·50	64·33	66·68	68·04	65·11	66·41	68·25	66·18	64·51
Vidék	36·50	35·67	33·32	31·96	34·89	33·59	31·75	33·82	35·49
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Papirosipar:									
Budapest	81·28	81·58	82·41	79·88	74·54	70·12	67·79	66·78	64·00
Vidék	18·72	18·42	17·59	20·12	25·46	29·88	32·21	33·22	36·00
Magyarország összesen	**10·000**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása:									
Budapest	35·14	36·02	37·32	37·47	37·19	37·69	42·94	42·91	40·49
Vidék	64·86	63·98	62·68	62·53	62·81	62·31	57·06	57·09	59·51
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Vegyészeti ipar:									
Budapest	51·10	51·76	56·84	57·18	56·98	52·02	52·82	53·36	53·59
Vidék	48·90	48·24	43·16	42·82	43·02	47·98	47·18	46·64	46·41
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	87·51	86·72	87·15	86·91	86·12	86·26	87·21	88·99	88·63
Vidék	12·49	13·28	12·85	13·09	13·88	13·74	12·79	11·01	11·37
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

nyos kölcsönös kicserélődés folyik. Ezért fontos, hogy gyáripari munkáslétszámunkat a mezőgazdasági munkásszükséglet szempontjából lehetőleg közepes állású időpontokban nézzük.

Ha 28. táblánkat 27. táblánkkal hasonlítjuk össze, akkor megint nyomatékkal kell visszaemlékeznünk arra, amit az utóbbiban szereplő értékadatok *névleges* természetéről mondtunk. Valamely gyáripari ágazat termékeinek nagyobb névleges értéke nem feltétlenül jelenti termelésének megfelelő kiterjeszkedését. Hiszen a termékek névleges értékének emelkedését akár különleges okú áremelkedésük, akár pedig a pénz értékének süllyedése is előidézheti. Ha tehát a fentiekben mégis egyes gyáripari ágazataink kiterjeszkedésére következtettünk termékeik értékének névleges emelkedéséből, úgy azt mindig csak »ceteris paribus« tehettük. Hallgatólagosan tehát mindig feltételeztük, hogy időközben a szóbanforgó termékek értékét sem többé-kevésbbé különleges okú árváltozásuk, sem pedig a pénz értékének változása nem befolyásolta.

A »ceteris paribus«-nak ezt a kétirányú feltételezését most, amidőn gyáripari ágazataink munkáslétszámának alakulását nézzük, nyugodtan elhagyhatjuk. Nagyobb munkáslétszám alkalmazása közvetlenül az érintett iparág kiterjeszkedéséről tanuskodik. Itt a pénz értékének és a különleges árváltozásoknak szempontjai nyugodtan kikapcsolhatók. Úgy is mondhatjuk tehát, hogy gyáripari munkáslétszámunk alakulása közvetlenül egyes iparágaink *tényleges* eltolódásait mutatja, a termékek értékében mutatkozó névleges eltolódásokkal szemben.

Igaz viszont, hogy az alkalmazott munkáslétszámnak itteni következtetéseink síkján mutatkozó ezt a közvetlenül tényleges jellegét megint egy másik megfontolás gyengíti. Annak a *versenynek* szempontja, amely gyárainkban a *munkás* és a *gép* között folyik és amelyet fentebb már ismételten érintettünk. Reá való tekintettel ezen a téren is csak igen óvatosan következtethetünk. Hiszen könnyen előfordulhat, hogy valamely iparágunk egyre kevesebb munkást alkalmaz, közben azonban ténylegesen mégis egyre jobban terjeszkedik. Egyszerűen azért, mert gépesítésének üteme meghaladja munkáslétszámának csökkenését. A helyzet fordítottja is éppen ilyen könnyen bekövetkezhet. Munkáslétszámunk alakulásából minden egyes gyáripari ágazatunk fejlődésére vonatkozólag helyesen tehát csakis úgy vonhatunk le következtetéseket, ha egyidejűleg a szakbavágó gépesítés megfelelő ütemét is tekintetbe vesszük.

Ezeknek előrebocsátása után itt is mindenekelőtt különböztessük meg nemzetgazdasági viszonylatainkban *fontosabb* iparágainkat a kevésbbé fontosaktól. Amazok csoportjához vas- és fémiparunk, gépiparunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, szövő- és fonóiparunk, valamint élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása tartozik. Munkáslétszámuk országos viszonylatban 1933 és 1934 között többnyire még jelentékenyebben

emelkedett: a vas- és fémiparnál kereken 25 ezerről 28 ezerre, a gépiparnál 19 ezerről 22 ezerre, a kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparnál 18 ezerről 21 ezerre, a fonó- és szövőiparnál 41 ezerről 52 ezerre, az élelmezési és élvezeti cikkek gyártásában pedig 32 ezerről 33 ezerre.

A második csoport viszont, amelyhez aránylag *kevesebb* munkást számoló gyáripari ágazataink tartoznak, közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeinket, fa- és csontiparunkat, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunkat, ruházati iparunkat, papirosiparunkat, vegyészeti iparunkat, valamint sokszorosító- és műiparunkat foglalja magában. 1933 és 1934 között az ország egészében ezeknek zöménél is emelkedések mutatkoztak. Munkáslétszámuk egész Magyarországon a következő növekedéseket mutatta: a fa- és csontiparnál kereken 8 ezerről 9 ezerre, a bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparnál nem egészen 8 ezerről 8 és félezerre, a ruházati iparnál valamivel kevesebb mint 6 ezerről valamivel több mint 6 ezerre, a papirosiparnál kereken 3 ezerről 4 ezerre, a vegyészeti iparnál 10 ezerről 11 ezerre, a sokszorosító- és műiparnál kereken 6 ezerről 7 ezerre.

Csupán egyetlen oly gyáripari ágazatunk van, amelynek munkáslétszáma a harmincas évek közepe felé mutatkozó újabb fellendülés hatása alatt nem emelkedett, hanem *csökkent*. Ez *villamosáramfejlesztő iparunk*. Munkáslétszáma az egész országban az 1933. évi 6700-as színvonalról 1934-ben 6600-ra csökkent. Magyarázatul itt egészen egyoldalúan az erősen haladó gépesítés szolgál. Hiszen elegendő egyetlen pillantást vetnünk motorjaink számának fentebb boncolgatott alakulására. Abból kiderül, hogy munkáslétszámuk újabb apasztása korántsem jelenti még közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeink tevékenységének zsugorodását. Éppen ellenkezőleg: terjeszkedésük ténylegesen egyre folytatódik.

Figyelmünket nem kerülheti el, hogy országos viszonylatban fontosabb és kevésbbé fontos gyáripari ágazatainknak ez a csoportosítása *nem fedi teljesen* azt a fentebbi csoportosításunkat, amelyet a gyáripari termékek névleges értékének alapján ejtettünk meg. *Eltérés* annyiban mutatkozik, hogy kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk itt a fontosabb iparágak csoportjában szerepel, ott pedig nem. Villamosáramfejlesztő iparunkat és vegyészeti iparunkat itt viszont a kevésbbé fontos iparok csoportjába kellett sorolnunk.

Tényleges ellentmondásról azonban korántsem szólhatunk. A helyzet valójában ugyanis úgy fest, hogy míg a kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunkban aránylag sokkal több az *emberi munkaerő*, mint a *gép*, addig közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeink tevékenységében és vegyészeti iparunkban viszonylag sokkal nagyobb mértékben alkalmazunk gépeket, mint emberi munkaerőt. Különösen vegyészeti iparunkra való tekintettel így fogalmazhatjuk pontosabban ezt az összefüggést: villamosáramfejlesztő

iparunkban és vegyészeti iparunkban egy munkásra a termékeknek sokkal nagyobb értéke jut, mint kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunkban. Ez a különbség jól magyarázza meg nevezetesen azt a körülményt is, hogy kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunknak a harmincas évek közepén kb. háromszor annyi munkása volt, mint közhasználatú villamosáramfejlesztő-telepeinknek és mintegy kétszer annyi, mint vegyészeti iparunknak, noha termelésének értéke ugyanakkor csak kb. félakkora volt, mint közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeinké és kb. háromszorta kisebb, mint vegyészeti iparunké. A 28. táblánkon kialakuló idevágó sorrend szempontjából figyelemreméltó még az is, hogy fontosabb iparágaink élére munkáslétszámával itt fonó- és szövőiparunk kerül. Viszonylagosan nagyobb mértékben alkalmazott emberi munkájával messze maga mögé, a második helyre utasítja élelmezési és élvezeti cikkeink gyártását, noha ez a termékek értékének terén még mindig erősen vezet. Hasonló értelmű, de kisebb jelentőségű eltéréseket egynéhány más iparágunkra vonatkozólag is láthatunk.

Csak némi eltérések mutatkoznak azokban a vonatkozásokban is, amelyek az egyes gyáripari ágazatoknak évtizedünk folyamán lepergett idevágó *változásaiból* adódnak. Egyik részüknek munkáslétszáma évtizedünk egészében *emelkedést*, a másiké csökkenést mutat. Az első csoporthoz villamosáramfejlesztő iparunk, fonó- és szövőiparunk, ruházati iparunk, papirosiparunk és vegyészeti iparunk tartoznak. Munkáslétszámuk százalékos emelkedése 1925 és 1933 között 22-re, 52-re, 17-re, 44-re, illetőleg 19-re rúgott. 1933-ról 1934-re többé-kevésbbé tekintélyes további emelkedést tapasztalunk. Egyedüli kivételt a közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeknél látunk. Ezeknek munkáslétszáma, amint már az imént is láttuk és megokoltuk, csökkent.

A másik csoporthoz pedig, amely évtizedünk egészében *csökkenő* munkáslétszámot mutat, a következő gyáripari ágazataink tartoznak: vas- és fémiparunk, gépgyártásunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, fa- és csontiparunk, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk, élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása, valamint sokszorosító- és műiparunk. 1925-től 1933-ig munkáslétszámuk 19, 36, 22, 26, 26, 13, illetőleg 6%-kal csökkent.

Nagyjában tehát azt látjuk, hogy termékeiknek névleges értéke szerint emelkedő iparágainknak munkáslétszáma is *növekedett*, míg a termékek névleges értékének csökkenését mutató iparágainknak munkáslétszáma is *hanyatlott*.

Itt is azonban két kivételre kell rámutatnunk. Az egyik *ruházati* iparunk. Míg termékeinek névleges értéke a szóbanforgó időben 18%-kal csökkent, addig munkásainak létszáma 17%-kal emelkedett. A *sokszorosító- és műipar* termékeinek értéke viszont 10%-kal emelkedett, munkásainak létszáma pedig 6%-kal csökkent. Ennek a két kivételnek okai meglehetősen

kézenfekvők. 1925-ben általában még erősen nyomott bennünket a huszas évek első felében bekövetkezett pénzromlás hangulata. Akkor az ország lakosságának javarésze aránylag kevesebbet költhetett csak ruházkodásra. Előtérben az olyfajta egységes kiállítású és olcsó ruhaneműek álltak, amelyeknek előállításában gépek nagyobb szerephez jutnak. Évtizedünk folyamán viszont általános jólétünk mégis csak valamelyest emelkedett. Átlagos színvonala még a harmincas évek közepefelé, tehát közvetlenül a nagy hanyatlás után is tagadhatatlanul valamivel magasabb volt, mint a huszas évek közepén. Most nyilvánvalóan többen hordhattak nálunk oly drágább és az egyéni ízlést jobban kielégítő ruhaneműeket, amelyekben az emberi munka aránylag inkább érvényesül. A harmincas évek közepefelé tehát ruházati iparunk annak ellenére is jóval több emberi munkát kényszerült alkalmazni, mint a huszas évek közepén, hogy termékeinek névleges értéke időközben tekintélyes mértékben hanyatlott. Sokszorosító- és műiparunknál viszont ellenkező irányú összefüggés érvényesült. A gépek és az emberi munkát nélkülözhetővé tevő eljárások alkalmazása itt évtizedünk folyamán nagyot fejlődött. Ez az iparágunk tehát most kevesebb munkással is beéri, noha termékeinek névleges értéke emelkedett.

Igen figyelemreméltó az az idevágó eltérés, amelyet az egyre nagyobb munkáslétszámot alkalmazó iparágak csoportjában *fonó- és szövőiparunk* javára látunk. Hiszen ennek az egyetlen iparágnak évtizedünk folyamán előállt munkásszaporulata nagyobb, mint másik négy emelkedő munkáslétszámot mutató iparágunké együttvéve. Azaz nagyobb, mint közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeink, ruházati iparunk, papirosiparunk és vegyészeti iparunk munkáslétszámának együttes növekedése. Ha tehát a különlegesen gazdasági szemlélet mellett a társadalompolitikai szempontot is kidomborítjuk, akkor itt teljes egészében áll előttünk fonó- és szövőiparunk újabb fejlődésének nagy jelentősége. 1934-ben az egész ország gyáripari munkáslétszámának negyedrésze jutott egyedül erre az iparágunkra. Ennél is fontosabb pedig az, hogy míg 1925 és 1934 között az ország egész gyáripari munkáslétszáma csak mintegy 10 ezerrel emelkedett, addig egyedül fonó- és szövőiparunk munkáslétszáma 20 ezerrel növekedett. Úgy is mondhatjuk, hogy ha fonó- és szövőiparunk munkáslétszáma évtizedünkben nem változott volna, akkor egész gyáripari munkáslétszámunk 10 ezerrel csökkent volna.

A munkáslétszám alakulása szerint is évtizedünk folyamán gyáripari ágazataink egyik része erősebben, a másik pedig csak gyengébben mutatkozott *konjunktúraérzékenynek*. Nézzük először az *első* csoportot. Ha itt táblánkban megint 1925-öt tesszük jelzőszámaink alapjává, akkor a huszas évek második felében lepergett fellendülés tetőpontja és a harmincas évek első felében beköszöntött hanyatlás mélypontja között idetartozó iparágaink munkáslétszámának országos jelzőszámai a következő különbségeket mutatták:

Vas- és fémipar	121— 81
Gépgyártás	113— 60
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar	151— 75
Fa- és csontipar	138— 71
Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaipar	138— 71
Ruházati ipar	148—104

Ha pedig gyáripari ágazatainknak *második* itteni, azaz viszonylagosan kevésbbé konjunktúraérzékeny csoportját nézzük, akkor a következő különbségeket kapjuk:

Közhasználatú villamosáramfejlesztő telepek	133—122
Fonó- és szövőipar	137—122
Papirosipar	167—138
Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása	106— 80
Vegyészeti ipar	119—109
Sokszorosító- és műipar	129— 94

A 27. táblában foglalt adatokkal való összehasonlításunk ebben a csoportosításban megint két kivételt eredményez. Míg *bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk*, valamint *ruházatiiparunk* a termékek névleges értékének alakulása szerint viszonylagosan kevéssé konjunktúraérzékeny gyáripari ágazataink közé tartoznak, addig itt a gazdasági helyzetváltozásokra nagyobb mértékben érzékeny iparágaink között foglalnak helyet. Igaz ugyan, hogy még a 27. táblában is mindketten a kevésbbé konjunktúra-érzékeny iparágaknak belső, azaz az erősebben konjunktúraérzékeny iparágak felé eső szélén szerepelnek. A fellendülési tetőpont és a hanyatlási mélypont közötti különbség náluk sem volt csekély. Azt azonban, hogy munkáslétszámuk vonatkozásában ez a különbségük sokkalta nagyobb, mégis indokolnunk kell.

A kevésbbé konjunktúraérzékeny iparágaknak ilyetén jellegét fentebb részben azzal magyaráztuk, hogy termékeik szükségleti skálánknak, azaz létránknak viszonylagosan magas fokait elégítik ki. Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunkra, valamint ruházati iparunkra vonatkozólag is ezt mondtuk. Már ott hangsúlyoztuk azonban, hogy a csoportosításunkban rokonállású iparágaink között ezen a síkon is messzemenő különbségek találhatók. Most pedig hozzáfűzhetjük, hogy mindkét szóbanforgó iparágunknak több oly része van, amely korántsem elsőrendű szükségleteinkre veti a súlyt. Ezek a részeik tekintélyes mértékben éppen *fényűzési szükségletek* kielégítésére irányulnak. Gondoljunk csak különböző bőrdíszműárukra, drága szőrmékre, vagy egyéb ruházati divatcikkekre. Nyilvánvaló, hogy az irántuk mutatkozó kereslet görbéje erősen változékony. Ez a változékonyság pedig a szóbanforgó két iparban alkalmazott munkáslétszám alakulásában közvetlenebbül domborodik ki, mint 27-es táblánkban. Hiszen mondtuk, hogy ott bizonyos értelemben inkább csak névleges, míg itt már inkább tényleges eltolódásokat látunk. Ezért tartozik bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk, valamint ruházati iparunk munkásaik létszámának síkján *erősebben konjunktúraérzékeny* iparágaink közé.

E) *Budapest gyári munkáslétszámának megoszlása.*

Abból a szempontból, hogy *Budapestre* mennyi jutott egyes gyáripari ágazataink munkáslétszámából, megint négy csoportot kell megkülönböztetnünk.

Iparágaink *első* idevágó csoportja az, amelyben Budapest részesedése már évtizedünk elején is viszonylag nagy volt és évtizedünk folyamán azután még tovább tudott emelkedni. Ehhez a csoporthoz gépgyártásunk, ruházati iparunk, vegyészeti iparunk, valamint sokszorosító- és műiparunk tartozik. Benne igen jól megvan tehát a párhuzam gyáripari ágazataink termelésének névleges értéke és munkáslétszámuk alakulása között.

A *második* csoportba azokat az iparágakat sorolhatjuk, amelyeknek munkáslétszámában Budapest részesedése évtizedünk elején magas vagy legalább is tekintélyes volt, évtizedünk folyamán azonban csökkenő irányzatot mutatott. Ide papirosiparunkat és közhasználatú villamosáramfejlesztőtelepeinket sorozhatjuk. Az elsőben a fővárosnak évtizedünk elején igen magas részesedése volt. Ez azonban utóbb feltűnő arányban csökkent. Villamosáramfejlesztésünk munkásaiból Budapestre az évtized elején sem esett különösen sok. A főváros idevágó színvonala azonban mégis aránylag tekintélyes volt. Ha évtizedünk folyamán érzékeny süllyedést szenvedett, akkor itt megint hasonló okokra kell hivatkoznunk, mint amelyeket a 27. tábla megfelelő összefüggéseinél kiemeltünk. Ebben a második csoportban is nagyjában párhuzamos fejlődést találunk a munkáslétszám alakulása és a termelés névleges értéke között.

A *harmadik* csoportot azok az iparágak teszik, amelyeknek munkáslétszámában Budapest évtizedünk elején viszonylagosan csak alárendelt szerepet játszott, ezt a szerepét azonban az évtized folyamán emelni tudta. Ide sorolhatjuk vas- és fémiparunkat, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üveggiparunkat, fa- és csontiparunkat, fonó- és szövőiparunkat, valamint élelmezési és élvezeti cikkeink gyártását.

A *negyedik* csoportba végül egyedül bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk tartozik, amelynek munkáslétszámából fővárosi gyárainkra évtizedünk elején is viszonylag csak csekély rész jutott és amelyben ez a rész évtizedünk folyamán azután valamelyest még tovább romlott. A 27. táblával kapcsolatosan emlékszünk még rá, hogy a termelés névleges értékének vonatkozásában bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk úgy alakult, mint itteni harmadik csoportunk, azaz viszonylagosan csekély fővárosi részesedését évtizedünk folyamán szintén emelni tudta. Míg azonban ennek a harmadik csoportnak egyéb tagjaival kapcsolatosan 27. és 28. táblánk között, amint láttuk, megvan a párhuzam, addig bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk a két vonatkozásban ellentétes irányú fejlődést mutat. Ennek oka nyilvánvalóan csak az lehet, hogy oly cikkeket állít elő, amelyek

a bennük felhasznált gépek és emberi munka viszonylataiban egymástól erősen különböznek. Noha budapesti termelése értékének országos arányát gyors ütemben tudta emelni, a munkáslétszámában való fővárosi részesedése kétségtelenül azért esett vissza, mert budapesti gyárai oly cikkek előállítását hangsúlyozták erősebben, amelyekben a gépek fokozottabb mértékben alkalmazhatók. Innen a fővárosban felhasznált emberi munkának megfelelő csökkenése.

Egynéhány apró különbséget akkor is láthatunk, ha Budapestnek egyes iparágaink *fellendülésében* és *hanyatlásában* való részesedését nézzük az alkalmazott munkáslétszám síkján. Itt megint azt a módszert követhetjük, hogy egyrészt a huszas évek második felének fellendülési csúcspontját, másrészt pedig a harmincas évek első felének hanyatlási mélypontját vesszük alapul. Mindkettőre vonatkozólag azt vizsgáljuk, hogy Budapest gyáraiban egyes gyáripari ágazataink összes munkásainak számából hány százalék dolgozott.

Az így előálló különbségek azoknál az iparágainknál, amelyeknek konjunkturális ingadozásaiból Budapest aránylag *nagy mértékben* vette ki részét, a következőképen alakultak:

Vas- és fémiparunknál	36—33%
Gépgyártásunknál	65—63%
Közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeinknél	43—35%
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunknál	21—19%
Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunknál	33—21%
Papírosiparunknál	82—64%
Vegyészeti iparunknál	57—52%

Gyáripari ágazataink második csoportjára vonatkozólag pedig, amelyeknek fellendülési emelkedéséből és hanyatlási zsugorodásából Budapest a munkáslétszámra nézve csak viszonylagosan *csekély mértékben* részesedett, a következő különbségeket kapjuk:

Fa- és csontiparunkban	40—38%
Fonó- és szövőiparunkban	36—36%
Ruházati iparunkban	68—65%
Élelmezési és élvezeti cikkeink gyártásában	37—38%
Sokszorosító- és műiparunkban	87—86%

Az, hogy ebben a második csoportban nem mindenhol kapunk süllyedő arányt, ne tévesszen meg bennünket. Itt mindössze arról van szó, hogy Budapest részesedése második évtödünk hanyatlásának mélypontján még mindig kedvezőbb volt, mint első évtödünk fellendülésének csúcspontján. Ezekben az iparágakban a pangás Budapest országos jelentőségén egyenesen lendített.

Ha most megint idevágó *párhuzamot* vonunk 27. és 28. táblánk között, akkor itt vas- és fémiparunk, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk,

valamint fonó- és szövőiparunk mutatnak várakozásainknak *nem teljesen megfelelő* alakulást. De csupán azoknak a várakozásainknak nem teljesen megfelelőt, amelyeket gyáripari ágazataink termelésének névleges értékére alapítunk.

Másként alakul a helyzet, ha szempontjainkat tágítjuk és más konjunkturális megfontolásokat is tekintetbe veszünk. Ne feledjük, hogy a vas- és fémipar, mint kulcsipar, általában igen *konjunktúraérzékeny*. Azt se feledjük továbbá, hogy bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyataiparunknak, valamint fonó- és szövőiparunknak több oly része van, amely *fényűzési* szükségleteket hivatott kielégíteni és amely ilyképen szintén erősen változékony keresleti görbét mutat. Ha ezeket a szempontokat nézzük, nem lehet meglepő, hogy fővárosunk a maga nagyobb arányú külföldi összeköttetéseivel és tőkebefektetési lendületével ennek a három iparágnak jó és rossz konjunktúrájából egyaránt viszonylag nagy mértékben vette ki részét.

Itt mintegy fellibbentjük a termelési érték névlegességének saisi fátylát és mögéje tekintünk. Amit mögötte meglátunk, az az alkalmazott munkások arányának tényleges, tehát az egyes iparágak valóságos terjeszkedési viszonyait jobban visszatükröző alakulása. Gondolatmenetünk síkján nem érdektelen, hogy budapesti iparunk még itt is valamivel *élénkebb lendületről* tesz tanuságot, mint a vidéki.

F) *A gyáriparunktól kifizetett munkabérek és egyéb járandóságok.*

Fejtegetéseink fényszóróját fordítsuk most még egy további irányból Budapestnek az ország gyáriparában elfoglalt jelentőségére. Abból az irányból, amely a gyári ipartelepeinktől kifizetett pénzbeli és természeti *járandóságok* megoszlását mutatja. (Lásd a 29. számú táblázatot.)

Ez a tábla különösen azért egészíti ki jól 28. táblánk adatait, mert míg ott csupán a gyáripar egyes ágazatainak munkáslétszámáról volt szó, addig itt összes alkalmazottaiknak, tehát mind *tisztviselőiknek* és *művezetőiknek*, mind pedig *munkásaiknak* és *szolgáiknak* egyesített járandóságait állítottuk egymással szembe. Ahol ezek a járandóságok természetbeniek, ott táblánkon *pénzértékükben* szerepelnek.

Figyelmünket azonban nem kerülheti el az a körülmény, hogy amennyiben az egyes iparágak tényleges kiterjedésének mértéke és Budapestnek ebben a mértékben való részesedése érdekel bennünket, itt megint újabb szempont homályosítja el összefüggéseinket. Nevezetesen az, hogy az egyes iparágaktól kifizetett járandóságok nemcsak a munkabér magasságának síkján különbözők, hanem még évtizedünk folyamán is különböző mértékben álltak az általános *bérharc* hatása alatt. A gyári tisztviselők, munkavezetők, munkások és szolgák, tehát a különböző rangú és rendű szellemi, vala-

29. A gyártelepeink által kifizetett pénzbeli és természetbeni járandóságok.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	a) *1.000 pengőben.*								
Vas- és fémipar:									
Budapest	18.950	21.391	26.074	27.175	27.132	22.195	21.317	16.868	16.333
Vidék	33.001	34.050	40.898	43.865	43.417	38.146	28.945	22.104	21.996
Magyarország összesen	**51.951**	**55.441**	**66.972**	**71.040**	**70.549**	**60.341**	**50.262**	**38.972**	**38.329**
Gépgyártás:									
Budapest	40.315	41.792	44.210	48.340	54.407	45.979	38.032	28.157	24.907
Vidék	20.495	20.400	23.048	23.527	24.132	19.909	13.372	9.143	9.833
Magyarország összesen	**60.810**	**62.192**	**67.258**	**71.867**	**78.539**	**65.888**	**51.404**	**37.300**	**34.740**
Közhasználatú villamos áramfejlesztő-telepek:									
Budapest	8.272	9.775	10.678	12.828	12.888	13.577	12.509	11.293	10.502
Vidék	7.598	9.010	9.755	11.049	11.924	12.258	11.386	10.420	10.227
Magyarország összesen	**15.870**	**18.785**	**20.433**	**23.877**	**24.812**	**25.835**	**23.895**	**21.713**	**20.729**
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	6.294	8.150	10.478	11.165	10.310	6.719	6.288	5.432	4.586
Vidék	22.315	26.748	35.614	38.008	35.728	27.688	21.332	14.780	11.548
Magyarország összesen	**28.609**	**34.898**	**46.092**	**49.173**	**46.038**	**34.407**	**27.620**	**20.212**	**16.134**
Fa- és csontipar:									
Budapest	6.370	7.427	10.553	11.853	11.394	8.121	6.909	5.335	4.612
Vidék	8.953	7.894	9.690	11.234	10.522	8.598	5.215	3.596	3.643
Magyarország összesen	**15.323**	**15.321**	**20.243**	**23.087**	**21.916**	**16.719**	**12.124**	**8.931**	**8.255**
Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, ruggyantaipar:									
Budapest	3.296	2.825	3.622	4.073	4.378	4.598	4.266	3.036	3.621
Vidék	7.378	6.955	5.668	7.924	8.143	8.480	8.659	8.522	8.338
Magyarország összesen	**10.674**	**9.780**	**11.290**	**11.997**	**12.521**	**13.078**	**12.925**	**11.558**	**11.959**
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	16.051	16.590	21.754	23.683	25.890	25.850	24.816	22.259	24.646
Vidék	25.381	27.070	32.507	34.673	35.861	34.402	27.990	25.991	30.362
Magyarország összesen	**41.432**	**43.660**	**54.261**	**58.356**	**61.751**	**60.252**	**52.806**	**48.250**	**55.008**
Ruházati ipar:									
Budapest	8.135	8.092	10.980	10.745	10.394	9.181	9.331	7.175	7.328
Vidék	2.585	2.321	3.189	3.264	3.508	3.078	1.145	995	1.268
Magyarország összesen	**10.720**	**10.413**	**14.169**	**14.009**	**13.902**	**12.259**	**10.476**	**8.170**	**8.596**
Papirosipar:									
Budapest	3.626	4.255	4.936	5.401	5.343	4.783	4.618	3.869	3.518
Vidék	695	887	945	1.064	1.746	1.903	1.546	1.454	1.457
Magyarország összesen	**4.321**	**5.142**	**5.881**	**6.465**	**7.089**	**6.686**	**6.164**	**5.323**	**4.975**
Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása:									
Budapest	28.083	32.281	30.237	33.039	35.047	33.577	33.946	30.073	27.561
Vidék	33.792	29.672	30.212	32.480	32.989	29.946	22.267	18.534	16.578
Magyarország összesen	**61.875**	**61.953**	**60.449**	**65.519**	**68.036**	**63.523**	**56.213**	**48.607**	**44.139**
Vegyészeti ipar:									
Budapest	13.236	15.323	16.327	17.085	18.058	17.150	19.200	17.873	17.184
Vidék	7.554	7.916	7.775	8.157	8.236	10.164	6.214	6.055	6.668
Magyarország összesen	**20.790**	**23.239**	**24.102**	**25.242**	**26.294**	**27.314**	**25.414**	**23.928**	**23.852**
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	17.137	19.070	22.682	25.137	24.789	23.469	21 514	18.206	17.110
Vidék	2.008	2.394	2.721	3.106	3.179	2.854	1.204	704	540
Magyarország összesen	**19.145**	**21.464**	**25.403**	**28.243**	**27.968**	**26.323**	**22.718**	**18.910**	**17.650**

29. A gyártelepeink által kifizetett pénzbeli és természetbeni járandóságok. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	b) *Jelzőszámokban.*								
Vas- és fémipar:									
Budapest	100	113	137	143	143	117	112	89	86
Vidék	100	103	124	133	131	115	88	67	67
Magyarország összesen	**100**	**107**	**129**	**137**	**136**	**116**	**97**	**75**	**74**
Gépgyártás:									
Budapest	100	104	110	120	135	114	94	70	62
Vidék	100	99	112	115	118	97	65	45	48
Magyarország összesen	**100**	**102**	**111**	**118**	**129**	**108**	**84**	**61**	**57**
Közhasználatú villamos áramfejlesztő-telepek:									
Budapest	100	118	129	155	156	164	151	136	127
Vidék	100	118	128	145	157	161	150	137	135
Magyarország összesen	**100**	**118**	**129**	**150**	**156**	**163**	**150**	**137**	**131**
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	100	129	166	177	164	107	100	86	73
Vidék	100	120	159	170	160	124	95	66	52
Magyarország összesen	**100**	**122**	**161**	**172**	**161**	**120**	**96**	**71**	**56**
Fa- és csontipar:									
Budapest	100	116	166	186	179	127	108	84	72
Vidék	100	88	108	125	117	96	58	40	51
Magyarország összesen	**100**	**100**	**132**	**151**	**143**	**109**	**79**	**58**	**54**
Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaipar:									
Budapest	100	86	110	123	133	139	129	92	110
Vidék	100	94	77	107	110	115	117	115	113
Magyarország összesen	**100**	**92**	**106**	**112**	**117**	**122**	**121**	**108**	**112**
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	100	103	135	147	161	161	155	139	153
Vidék	100	107	128	137	141	135	110	102	120
Magyarország összesen	**100**	**105**	**131**	**141**	**149**	**145**	**127**	**116**	**133**
Ruházati ipar:									
Budapest	100	99	135	132	128	113	115	88	90
Vidék	100	90	123	126	136	119	44	38	49
Magyarország összesen	**100**	**97**	**132**	**131**	**130**	**114**	**98**	**76**	**80**
Papirosipar:									
Budapest	100	117	136	149	147	132	127	107	97
Vidék	100	128	136	153	251	274	222	209	210
Magyarország összesen	**100**	**96**	**136**	**150**	**164**	**155**	**143**	**123**	**115**
Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása:									
Budapest	100	115	108	118	125	119	121	107	98
Vidék	100	88	89	96	98	89	66	55	49
Magyarország összesen	**100**	**100**	**98**	**106**	**110**	**103**	**91**	**78**	**71**
Vegyészeti ipar:									
Budapest	100	116	123	129	136	129	145	135	130
Vidék	100	105	103	108	109	134	82	80	88
Magyarország összesen	**100**	**112**	**116**	**121**	**126**	**131**	**122**	**115**	**115**
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	100	111	132	147	145	137	125	106	100
Vidék	100	119	135	155	158	142	60	35	27
Magyarország összesen	**100**	**112**	**133**	**147**	**146**	**137**	**119**	**99**	**92**

29. A gyártelepeink által kifizetett pénzbeli és természetbeni járandóságok. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	c) *Százalékokban.*								
Vas- és fémipar:									
Budapest	36·47	38·58	38·93	38·25	38·45	36·78	42·41	43·28	42·61
Vidék	63·53	61·42	61·07	61·75	61·55	63·22	57·59	56·72	57·39
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Gépgyártás:									
Budapest	66·29	67·19	65·73	67·26	69·27	69·78	73·98	75·48	71·69
Vidék	33·71	32·81	34·27	32·74	30·73	30·22	26·02	24·52	28·31
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Közhasználatú villamos áramfejlesztő-telepek:									
Budapest	52·12	52·03	52·26	53·72	51·94	52·55	52·34	52·01	50·66
Vidék	47·88	47·97	47·74	46·28	48·06	47·45	47·66	47·99	49·34
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar:									
Budapest	22·00	23·35	22·73	22·70	22·39	19·52	22·76	26·87	28·42
Vidék	78·00	76·65	77·27	77·30	77·61	80·48	77·24	73·13	71·58
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Fa- és csontipar:									
Budapest	41·57	48·47	52·13	51·34	51·98	48·57	56·98	59·73	55·86
Vidék	58·43	51·53	47·87	48·66	48·02	51·43	43·02	40·27	44·14
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaipar:									
Budapest	30·87	28·88	32·08	33·95	34·96	35·15	33·00	26·26	30·27
Vidék	69·13	71·12	67·92	66·05	65·04	64·85	67·00	73·74	69·73
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Fonó- és szövőipar:									
Budapest	38·74	37·99	40·09	40·58	41·92	42·90	46·99	46·13	44·80
Vidék	61·26	62·01	59·91	59·42	58·08	57·10	53·01	53·87	55·20
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**00·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Ruházati ipar:									
Budapest	75·88	77·71	77·49	76·70	74·76	74·89	89·07	87·82	85·24
Vidék	24·12	22·29	22·51	23·30	25·24	25·11	10·93	12·18	14·76
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Papirosipar:									
Budapest	83·91	82·75	83·93	83·54	73·37	71·53	74·91	72·68	70·71
Vidék	16·09	17·25	16·07	16·46	26·63	28·47	25·09	27·32	29·29
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása:									
Budapest	45·38	52·10	50·02	50·42	51·51	52·85	60·38	61·86	62·44
Vidék	54·62	47·90	49·98	49·58	48·49	47·15	39·62	38·14	37·56
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Vegyészeti ipar:									
Budapest	63·66	65·93	67·74	67·68	68·67	62·78	75·54	74·69	72·04
Vidék	36·34	34·07	32·26	32·32	31·33	37·22	24·46	25·31	27·96
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Sokszorosító- és műipar:									
Budapest	89·51	88·84	89·29	89·00	88·63	89·15	94·70	96·27	96·94
Vidék	10·49	11·16	10·71	11·00	11·37	10·85	5·30	3·73	3·06
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**00·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

mint testi munkások között egyrészt és a munkaadók között másrészt, amint tudjuk, többé-kevésbbé szakadatlan bérküzdelem folyik. Ennek eredményeként gyári alkalmazottaink különböző mértékben tudják megfizettetni munkájukat.

Itt tehát az egyes iparágakban felhasznált munka átlagos minősége mellett egyrészt alkalmazottaiknak és másrészt munkaadóiknak *szervezettsége* is fontos szerepet játszik. Minél jobban szervezkednek bérharcaikban az alkalmazottak, általában annál magasabb járandóságokat tudnak a maguk számára kivívni. Minél hatékonyabbak viszont a munkaadók szervezetei, annál mélyebbre tudják leszorítani alkalmazottaik járandóságait. Ilyképen nemcsak az egyes iparágakban alkalmazott munka minőségi különbségének műszaki megfontolásai, hanem a bérharc eredményeinek társadalompolitikai szempontjai is jól megfontolandók, mielőtt a kifizetett járandóságok összegéből egyes iparágaink tényleges terjedelmére következtetnénk. Értsük meg jól: számos esetben előfordul, hogy valamely iparág alacsonyabb munkáslétszáma mellett is több munkabért fizet ki. Egyszerűen azért, mert a benne alkalmazott munka minőségi bonyolultságánál vagy egyéb nehézségeinél fogva a munkás részéről több előkészületet vagy egyébként nagyobb képességeket követel meg. Az is könnyen megtörténhet, hogy valamely iparág alacsonyabb munkáslétszám és minőségileg alsóbbrendű munka mellett, mégis több munkabér kifizetésére kényszerül, mert munkásainak a bérharcban hatékonyabb szervezetei vannak.

A kifizetett járandóságok egész alakulásának idevágó gondolatmenetünk síkján *közvetlen* érdekessége mégis csupán annyiban van, amennyiben a jövedelmezőségi költségszámítás kérdéseit vetjük fel és amennyiben a kifizetett járandóságok révén az ország gazdasági vérkeringésébe kerülő pénzösszegeket már önmagukban is fontos gazdasági tényezőknek tekintjük.

Amennyiben azonban tekintetünket itt is egyes gyáripari ágazataink tényleges fejlődési foka, azaz tényleges kiterjeszkedésük felé irányítjuk, megint csak *közvetett* képet kapunk. Ennek a közvetettségnek legalább részbeni kikapcsolása céljából most még egynéhány *termelési* adatot is be fogunk iktatni. Valamennyi gyáripari ágazatunk egész termelésének súlyszerinti vagy darabszerinti alakulását már csak azért sem vizsgálhatjuk, mert összehasonlításunkban felhasználható statisztikai adatok ezen a téren nem állnak rendelkezésünkre. Az idevágó összefüggések bővebb boncolgatása egyébként is messze túlnyúlna jelen vizsgálódásaink határain. Inkább csak példálódzva ragadunk ki egynéhány termelési adatot oly fontosabb gyáripari ágazataink területéről, mint amilyen vas- és fémiparunk, gépgyártásunk, villamosáram-fejlesztésünk, fonó- és szövőiparunk, valamint élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása. A rendszerességről itt tehát valamelyest le kell mondanunk és helyette inkább csak egynéhány válogatott szempontból igyekszünk még közvetlenebbül is megvilágítani tárgyunkat.

Gyáripari ágazatainkat a tőlük kifizetett pénzbeli és természetbeni járandóságok alapján először is *négy csoportra* fogjuk osztani. Az elsőbe azokat sorozzuk, amelyeknél a járandóságok az egész országban már évtizedünk elején is tekintélyes összegűek voltak, évtizedünk folyamán pedig viszonylagosan még tovább emelkedtek. Második csoportunk azokból az iparágakból fog állani, amelyeknek kifizetett járandóságai évtizedünk elején magasan álltak, évtizedünk folyamán azonban hanyatlást mutattak. A harmadik csoportba azok az iparágak tartoznak, amelyek évtizedünk elején viszonylagosan csekély összegű járandóságokat fizettek ki, amelyeknél azonban ezek a kifizetett összegek évtizedünk folyamán valamelyest emelkedtek. A negyedik csoport végül azokat a gyáripari ágazatainkat foglalja magában, amelyeknek kifizetett járandóságai többi iparágunkkal összehasonlítva már évtizedünk elején is csekélyek voltak és évtizedünk folyamán még jobban csökkentek.

Keressük mármost az *első* csoportba tartozó iparágainkat. 29. táblánk alapján csakis *fonó- és szövőiparunk* mutatkozik ilyennek. Hiszen magyar gyáripari viszonylatainkban már az a 41 millió pengő is jelentékeny összeget jelentett, amelyet alkalmazottainak a huszas évek közepén kifizetett. 1933-ig pedig ezt az összeget $^1/_3$-ával fokozta. Szempontunkból az is fontos továbbá, hogy az 1933-ban kifizetett 55 millióra rúgó összeggel szemben 1934-ben — újbóli lendületes fejlődése alapján — már nem kevesebb mint 60 millió pengőt fizetett ki. Felesleges itt megint felhívnunk a figyelmet arra, hogy ezek csupán névleges összegek. Ha ugyanis tekintetbe vesszük pénzünknek a huszas évek második felének fellendülése óta bekövetkezett értékbeli emelkedését, azaz pontosabban belföldi vásárlóerejének növekedését, akkor ez az 1934-ben említett 60 millió pengő nyilvánvalóan sokkal többet jelent, mint az 1929-ben feltüntetett 62 millió pengő.

Idevágó adataink egyszeriben megelevenednek és sokkal többet mondanak, ha egyúttal egynéhány *termelési* viszonyszámmal is megvilágítjuk őket

30. Fonó- és szövőiparunk termelésének egynéhány súlyszerinti adata jelzőszámokban.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Gyapjúfonáltermelés	—	—	100·0	118·0	108·4	87·0	84·1	117·8	144·8
Pamutfonáltermelés	81·1	93·7	125·2	154·8	228·6	263·4	265·2	315·3	397·6
Selyemfonáltermelés	—	—	100·0	107·6	113·8	137·3	164·5	168·8	156·9
Jutaszövettermelés	101·9	73·6	124·4	138·7	154·9	149·0	89·5	72·9	106·6
Műselyemfonáltermelés	—	—	100·0	135·2	134·4	130·2	25·6	—	—

Ezeket az adatokat a Magyar Gazdaságkutató Intézet Gazdasági Helyzetjelentéseinek 24. füzetéből vettük. A gyapjúfonálra, a selyemfonálra és a műselyemfonálra vonatkozólag az 1927. év országos termelését vettük *100-zal egyenlőnek*, a pamutfonálnál az 1925-től 1927-ig terjedő évi

átlagokat, a jutaszövetnél pedig az 1925-től 1927-ig terjedő negyedévi átlagokat. Ahol táblánk üres helyeket mutat, ott megfelelő adatok nem állnak rendelkezésünkre.

Táblánk, amely súlyszerinti, tehát közvetlen termelési adatokat tüntet fel, élénken tükrözi ugyan vissza, hogy a helyzet évtizedünk folyamán a fonó- és szövőipar egyes főbb termékeiben is mennyire különbözően alakult. Egyúttal azonban jól láthatjuk azt is, hogy *pamutfonál*-termelésünk, amely korábban leginkább volt elmaradva, még a harmincas évek első felének hanyatlása idején is mily ugrásszerűen tudott továbbfejlődni. Ugyancsak világosan kitűnik belőle *selyemfonál*-termelésünknek egészen 1932-ig tapasztalható folyamatos haladása, továbbá *gyapjúfonál*-termelésünknek is csupán az 1929-től 1931-ig tartó átmeneti zsugorodástól megzavart lendületes emelkedése. *Jutaszövet*-termelésünknek és *műselyemfonál*-termelésünknek csak viszonylagosan kisebb súlya van. Az öt rovat együttvéve azonban már önmagában is megközelítően jó magyarázatát nyújtja a fonó- és szövőiparunktól kifizetett járandóságok jelentékeny újabb emelkedésének.

Fonó- és szövőiparunk mellett — bizonyos fenntartásokkal — legfeljebb még csak *vegyészeti* iparunkat említhetnénk első itteni csoportunk kapcsán, noha körülbelül ugyanannyi joggal harmadik csoportunkhoz is sorolhatnánk. A benne kifizetett járandóságok ugyanis még 1934-ben is csak 24 és félmillió pengőre rúgtak. Ennél az iparágunknál azonban mégis a kifizetett járandóságoknak évtizedünkben ilyen jelentékeny emelkedését látjuk. Hogy a tőle kifizetett járandóságok aránylag mennyivel magasabbak, mint a fonó- és szövőiparban kifizetett bérösszegek, azt a kettő egybevetéséből világosan megállapíthatjuk. Míg fonó- és szövőiparunknak a harmincas évek közepén csaknem ötszörannyi munkása volt, mint vegyészeti iparunknak, addig a benne kifizetett összes járandóságok csak jóval kevesebb mint háromszor annyira rúgtak. Ezt a különbséget jól magyarázhatjuk meg a fonó- és szövőipar terén nagy mértékben használatos női munkával, amelynek bére általában alacsony. Fonó- és szövőiparunkban gyengébben fizetett fiatalkorúak is sokkal nagyobb arányban találnak elhelyezkedésre, mint vegyészeti iparunkban. Ez utóbbiban a szakképzettség követelményei viszonylag igen fontosak.

Második szóbanforgó csoportunkba, amelyben az egyes gyáripari ágazatoktól kifizetett járandóságok összege magasan kezdődött ugyan, de évtizedünk folyamán hanyatlást mutatott, vas- és fémiparunk, gépgyártásunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, valamint élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása tartozik. Első helyen említett *két nehéziparunk* átlagos munkabéreinek magassága közismert. Ezért nem meglepő, hogy évtizedünk elején mind vas- és fémiparunk, mind pedig gépgyártásunk még jóval magasabb járandóságokat fizetett ki, mint fonó- és szövőiparunk. Általános fejlődésüknek irányából adódott azután, hogy évtizedünk

folyamán az itteni sorrendben is fonó- és szövőiparunk mögé kellett kerülniök.

Vas- és fémiparunk termelési adatai közül egynéhányat a Magyar Gazdaságkutató Intézet Gazdasági Helyzetjelentéseinek 24. száma alapján közvetlenül is megvilágíthatunk:

31. Vas- és fémipari termelésünk egynéhány adata 100 q-ban.

Megnevezés	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Vasérc	19.450	20.320	25.335	15.720	8.404	5.268	5.002	6.884
Nyersvas frissítendő	29.316	27.562	35.499	23.285	14.886	6.096	8.406	13.150
Nyersvas öntészeti	694	878	1.294	2.437	1.527	531	901	848
Nyersacél	47.170	48.620	51.354	36.938	31.629	17.985	22.767	31.535

A *vasérc-* és a *nyersvas*-termelés konjunktúraérzékenysége magasfokú. Valamivel alacsonyabb fokot látunk már a *nyersacél* termelésében, amelynek termékeire egyes nagy mezőgazdasági, ipari és közlekedési üzemeink mégis valamennyivel állandóbb ütemben szorulnak rá. A huszas évek második felének fellendülési és a harmincas évek első felének hanyatlási folyamatai egyébként mind a négy itteni rovatunkban feltűnően egységesen domborodnak ki. A tetőpontot valamennyiök szabályosan 1929-ben éri el, míg mélypontjuk, a vasérc kivételével, ugyancsak egységesen 1932-ben mutatkozik. A vasércnél a hanyatlásnak — nyilvánvalóan műszaki okokból — nagyobb tehetetlenségi nyomatéka volt és így a harmincas évek közepe felé mutatkozó újabb fellendülés benne csak bizonyos késedelemmel következhetett be. 1934-ben azonban mind a négy rovat már megint élénken tükrözteti vissza vas- és fémipari termelésünknek újabb erőteljes fellendülését.

Gépiparunkra vonatkozólag csupán egyetlen fontos idevágó gyártelepünknek, a MÁV budapesti gépgyárának egynéhány termelési adatát említjük:

32. M. Kir. Államvasutak Gépgyárának egynéhány termelési adata.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Előállított gyorsvonati mozdonyok	—	—	2	—	—	2	—	1	—
Előállított személyvonati mozdonyok	11	28	—	25	44	47	28	13	4
Előállított villamos mozdonyok	2	4	.	.	4	—	—	3	1
Cséplőgépek	547	660	735	956	1.160	342	165	28	—
Teherautók	—	—	—	—	213	91	33	4	24
Gőzúthengerlők	—	—	17	9	4	—	—	—	26

Számainkból, amelyeket Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből merítettünk, hiányzik a gőzhengerekre vonatkozó 1932. évi termelési adat. A többi üresen maradt rovat azt jelenti, hogy az érintett években

megfelelő gyártás nem fordult elő. A *mozdonyok* gyártásának vizsgálatánál figyelemmel kell lennünk arra, hogy itt az általános gazdasági helyzetváltozásoknak közvetlen hatása csupán erősen mérsékelt. Főleg azért, mert államvasutaink üzeme a konjunktúraváltozások ellenére is megközelítően egyenletes mértékben követeli meg mozdonyállományának időnkénti felfrissítését. Hogy pedig az ily felfrissítés milyen időben és milyen ütemben válik szükségessé, az messzemenően a korábbi évek mozdonygyártásának és -elhasználásának függvénye. Azt is tekintetbe kell vennünk továbbá, hogy a mozdonygyártás hosszabb termelési folyamat. Ilyképen az általános konjunkturális változások idevágó csekély behatásai is jelentékeny lag-gel, azaz késedelemmel tolódnak el.

Az egyéb gépek rovataiban általános helyzetváltozásaink hullámai már inkább érvényesülnek. Hiszen ezek a gépek államvasutaink gépgyárában is jelentékeny részükben magánrendelésre készülnek; a magánrendelések üteme pedig elsősorban az általános jövedelmezőségi viszonyoktól függ. A konjunktúraváltozásoknak ezt a hatását jól látjuk a *cséplőgépek* és a *teherautók* termelési adataiban, amelyek egyaránt 1929-ben, tehát a huszas évek második felének fellendülési tetőpontján érték el legmagasabb számukat.

Ne feledjük viszont, hogy itt csak egyetlen gépgyárnak termékeiről van szó.[1]) A számszerű megfigyelésükből nyert képet erősen zavarja az a körülmény, hogy gépgyáraink között is bizonyos fokú *munkamegosztás* érvényesül. Ha tehát valamelyik gépgyárunk csökkenti vagy elejti ennek vagy amannak a gépnek termelését, ez önmagában még korántsem jelentheti, hogy benne országos termelésünk is megfelelően hanyatlott. Hiszen másik gépgyárunk ugyanakkor annál nagyobb nyomatékkal karolhatja fel ugyanannak a gépnek gyártását. A 32. táblából kapott benyomásunkat tehát csak erősen vázlatszerűnek szabad tekintenünk.

Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk átlagos munkabérei évtizedünk egészének folyamán feltűnően hanyatlottak. Ezt már egyedül abból is világosan látjuk, hogy munkáslétszáma 1925 és 1933 között csupán 22%-kal fogyott, kifizetett összes járandóságai azonban 44%-kal csökkentek. A különbség főleg azzal magyarázható, hogy építkezéseink üteme, amelytől kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk elsősorban függ, a harmincas évek első felének válságában igen erősen meglassult. Munkakínálatunk ebben az iparban tehát egyszerre erősen túltengett és a munkabéreket megfelelően mélyre szorította le. A hanyatlás évtödében drágább, tehát magasabb minőségű idevágó ipari tevékenységeket megkövetelő építkezéseink nem igen voltak. Inkább csak egyszerű, olcsó építkezéseket láttunk.

[1]) 1934 óta már Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve is csak a M. Kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak egyesített termelési adatait mutatja ki.

Az ilyeneknél pedig a kevesebb előkészülettel és kisebb képességekkel is elvégezhető alacsonyabbrendű munka áll előtérben. A munkának ezt a fajtáját kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk a hanyatlás éveiben fokozottan vette igénybe. Így magyarázható, hogy kifizetett járandóságai oly sokkal nagyobb mértékben hanyatlottak, mint munkáslétszáma.

Hasonló csökkenést mutat a kifizetett járandóságok színvonala *élelmezési és élvezeti cikkeink gyártásában.* Évtizedünk elején valamennyi gyáripari ágazatunk között még ez viselte a legnagyobb összegű idevágó kiadásokat. 1933-ban is még erős második helyen állt a fonó- és szövőipar mögött. Ez a második helye azonban 1934-ben már veszélyben forgott. Míg ugyanis élelmezési és élvezeti cikkeink gyártásában a kifizetett járandóságok 1933-ról 1934-re — az újbóli általános fellendülés szárnyán — csupán 44·1 millió pengőről 44·4 millióra emelkedtek, addig vas- és fémiparunk megfelelő kiadásait 38·3 millió pengőről 44·1 millióra volt kénytelen emelni. A különbség a két iparágnak egymástól erősen elütő konjunktúraérzékenysége alapján jól érthető. A szóbanforgó évben egyébként gépgyártásunk 35 millió pengőről 45 millióra, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk 16 millió pengőről 19 millióra növelte kifizetett járandóságainak összegét.

Érdekes megfigyelnünk azt a csaknem szimmetrikus *helycserét* is, amely egyrészt élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása, másrészt pedig fonó- és szövőiparunk alakulása között ezen a téren lepergett. Fonó- és szövőiparunk évtizedünk végén fizetett ki névlegesen körülbelül annyi járandóságot, mint élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása évtizedünk elején. Évtizedünknek másik, ellentétes két szélén pedig ez a két iparunk szintén megközelítőleg hasonlóan nagy idevágó összegeket fizetett ki. Szóbanforgó időszakunk tehát gyáriparunk belső struktúrájának, azaz felépítésének váratlanul gyors és messzemenő eltolódásait mutatja.

Gyáripari ágazatainknak szóbanforgó *harmadik* csoportjához, amelyben viszonylagosan csekély összegű, de évtizedünk folyamán emelkedő járandóságok kerültek kifizetésre, közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeinket, bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunkat, valamint papiros-iparunkat sorolhatjuk.

Villamosáram-fejlesztésünkre vonatkozólag meg kell jegyeznünk, hogy kifizetett járandóságainak összege 1933-ról 1934-re 21 millió pengőről 20 millióra hanyatlott. Ez a fejlődése megfelel annak, amelyet munkás létszámának alakulásában láttunk és amelynek hátterében gyors ütemben haladó gépesítése húzódik meg.

Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunknál viszont azt állapíthatjuk meg, hogy szóbanforgó kiadásainak összege évtizedünk folyamán emelkedett, noha munkáslétszáma tekintélyesen csökkent. Magyarázatul csupán az szolgálhat, hogy évtizedünk folyamán fokozottabb mértékben finomabb és drágább, tehát magasabb minőségű munkát megkövetelő

termelési folyamatokra tért át. A benne most már nagyobb mértékben alkalmazott gépek kiszolgálását is drágább munkaerővel kénytelen ellátni, mint amilyeneket korábban alkalmazott.

Papirosiparunkban a személyi kiadások erőteljes emelkedése megfelel azon várakozásainknak, amelyeket munkáslétszámának szintén jelentékeny növekedéséhez fűzhettünk. Ennek az iparágunknak gyors újabb fejlődését megint egynéhány közvetlen termelési adattal is érdemes megvilágítanunk:

33. Papirosiparunk súlyszerinti termelésének egynéhány jelzőszáma.

Megnevezés	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Nyomó- és írópapiros	100·0	165·5	401·6	592·2	630·2	527·9	535·9
Csomagolópapiros	100·0	112·0	125·4	142·9	230·8	302·9	260·8
Papiroslemez	100·0	101·9	129·5	167·6	152·5	152·6	148·2
Rotációs papiros	.	.	100·0	108·5	91·3	124·1	896·4

Adatainkat itt megint a Magyar Gazdaságkutató Intézet Gazdasági Helyzetjelentéseinek 24. számából merítettük. Jelzőszámaink *alapjául* pedig, amint a táblából látható, az első három rovatban 1927-et, a negyedik rovatban pedig 1929-et vettük. Utóbbit azért, mert ebben a rovatban 1927-es és 1928-as adatok nem állnak rendelkezésünkre.

A *nyomó-* és *író*papiros, valamint a *rotációs*-papiros gyártásának alakulása többé-kevésbbé egységes szempontok alá esik. Itt papirosgyártásunknak elsősorban oly ágairól van szó, amelyek közvetlenül a nyomdaipar szükségleteit, közvetve pedig gyors ütemben emelkedő művelődési szükségleteinket hivatottak fedezni. Ezeknek évtizedünk folyamán tapasztalt gyors emelkedéséről pedig már fentebb szóltunk. Az az ugrásszerű fejlődés, amely különösen a rotációs papiros gyártási adataiban mutatkozik, főleg gyáripari berendezéseink egyenlőtlen ütemű fejlődésével magyarázható. 1932-ről 1933-ra — hosszabb előkészítés után — szélesebb alapon rendezkedtünk be a rotációs papiros gyártására. Igaz viszont, hogy nemzetgazdasági elzárkózásunk akkoriban ezt a folyamatot igen megkönnyítette.

Tekintélyes az emelkedés a *csomagolópapiros* és a *papiroslemez* gyártásában is, amely főleg ipari, valamint kereskedelmi és részben mezőgazdasági célokat szolgál. Közvetve tehát anyagi szükségleteinket elégíti ki. Ezeket azonban a harmincas évek első felének hanyatlása jobban sujtotta, mint előbb említett művelődési, azaz szellemi szükségleteinket. Magyarázatunknak ennél az ágánál fontosabb azonban az a tény, hogy csomagolópapirosban és papiroslemezben már korábban is említésre méltó termelésünk volt, míg a finomabb minőségű nyomó- és írópapirosra, valamint a rotációspapirosra csak újabban rendezkedtünk be.

Főleg pedig azt ne felejtsük megint, hogy hazai papirosgyártásunk — különösen évtizedünknek erős konjunkturális hullámzásában — főleg *nemzetközi gazdasági kapcsolataink függvényeként* alakult. Egyes külföldi államokkal, elsősorban pedig Ausztriával és Csehországgal kötött kereskedelmi szerződéseink változásai itt többet nyomnak a latban, mint bármely egyéb gazdasági megfontolás. Megint csak azt ismételhetjük, hogy annak a hanyatlásnak, amely a harmincas évek első felében nemzetközi munkamegosztásunkban bekövetkezett, viszonylagosan legszerencsésebb haszonélvezőjévé papirosiparunk vált. Papirosgyártásunknak évtizedünkben egészen különleges konjunktúrája volt. Benne vajmi keveset látunk a huszas évek második felének fellendülése és a harmincas évek első felének hanyatlása közötti általános különbségből. Esete jól mutatja, hogy az általánosításnak itt szintén milyen veszélyei vannak és hogy mennyire egyénenként kell néznünk még egyes gyáripari ágazataink fejlődését is.

Negyedik itteni csoportunk, mely viszonylag csekélyebb és évtizedünk folyamán még tovább csökkenő járandóságokat kifizető gyáripari ágazatainkat foglalja magában, *fa- és csontiparunkra, ruházati iparunkra*, valamint *sokszorosító- és műiparunkra* terjeszkedik ki. Hármuk egybevetésében feltűnő, hogy sokszorosító- és műiparunk aránylag mennyivel magasabb bérterheket visel, mint a másik kettő. Ez különösen akkor feltűnő, ha az 1933 és 1934 évek közötti újabb fejlődést is tekintetbe vesszük. Sokszorosító- és műiparunk kifizetett járandóságai ekkor 17·6 millió pengőről 18·4 millióra fa- és csontiparunkéi 8 millióról 9 millió pengőre, ruházati iparunkéi pedig 8·6 millióról 9·1 millió pengőre növekedtek. 1934-ben tehát sokszorosító- és műiparunk egymagában nagyobb idevágó kiadásokat viselt, mint fa- és csontiparunk, valamint ruházati iparunk együttvéve, noha munkáslétszáma jóval csekélyebb volt, mint fa- és csontiparunké és csak árnyalatilag volt magasabb ruházati iparunkénál. Fa- és csontiparunk, valamint ruházati iparunk együttes munkáslétszáma a kétszeresnél jóval többel haladta meg sokszorosító- és műiparunkét. Igaz, hogy a sokszorosító- és műiparunktól kifizetett járandóságok összege évtizedünk folyamán egyébként is csak sokkal kisebb arányban csökkent, mint a másik két iparágban kifizetett megfelelő összegek.

Erősen szembeötlő különbségeinket itt azonban főleg csak azzal világíthatjuk meg, hogy a fa- és csontiparban aránylag igen nagy szerepet játszik az alsóbbrendű *tanulatlan testi munka*, a ruházati iparban pedig az alacsony bérű *női munka* emelkedik ki erősen. Sokszorosító- és műiparunk viszont általában magas színvonalú *szakmunkát* követel meg, amelynek bére is megfelelően magas. Ennek az iparágunknak termelési költségeiből sokkalta nagyobb rész esik tehát a tágabb értelemben felfogott munkabérre, mint akár a fa- és csontiparunknak, akár pedig ruházati iparunknak termelési költségeiből.

Ha itt is megejtjük az erősebben és gyengébben *konjunktúraérzékeny* gyáripari ágazatok közötti szétválasztást és ha mértékül itt is a fellendülés évtödének csúcspontján, valamint a hanyatlás évtödének mélypontján kifizetett járandóságok közötti különbségeket vesszük, akkor megközelítőleg a munkáslétszám alapján rajzolt képhez hasonlót kapunk. Jelzőszámaink alapjául itt is 1925-öt tekintjük.

A kilengések első, azaz *erősebben* konjunktúraérzékeny iparágainkat felölelő csoportunkban így alakulnak:

Vas- és fémiparunknál	137—74
Gépgyártásunknál	129—57
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunknál	172—56
Fa- és csontiparunknál	151—54
Ruházati iparunknál	132—76

Csatoljuk itt mindjárt hozzá ebben a vonatkozásban *kevésbbé* konjunktúraérzékeny iparágainkat. Kifizetett járandóságaiknak jelzőszámai a fellendülés évtödének csúcspontján és a hanyatlás idejének mélypontján a következő színvonalakat mutatták:

Közhasználatú villamosáramfejlesztő telepeinknél	163—131
Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunknál	122—108
Fonó- és szövőiparunknál	149—116
Papírosiparunknál	164—115
Élelmezési- és élvezeti cikkeink gyártásánál	110— 71
Vegyészeti iparunknál	131—115
Sokszorosító- és műiparunknál	147— 92

Ebben a megoszlásban már első ránézésre is különösen az szembeötlő, hogy a *konjunkturális kilengések* itt általában sokkal *nagyobbak*, mint a munkáslétszámnak hasonló szempontokból nézett alakulásában. Itt ugyanis a *névleges* bérösszegek változásai is még csak fokozzák az általános konjunkturális hatásokat. A fellendülésben egyes iparágaink nemcsak több alkalmazottat foglalkoztattak, hanem névlegesen nagyobb járandóságokat is fizettek ki nekik. Viszont a hanyatlásban ez a két szempont ugyancsak egybefogva csökkentette számainkat. Innen van nevezetesen az a feltűnően nagy kilengés is, amelyet építkezéseinktől függő kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, valamint fa- és csontiparunk mutatnak. Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk itt megint átkerül a kevésbbé konjunktúraérzékeny iparágak csoportjába. Azért, mert a hanyatlás évtödében kifizetett aránylag magasabb járandóságai elhalványítják munkáslétszáma erős csökkenésének hatásait.

Külön megjegyzést érdemel még az a tény, hogy *villamosáramfejlesztő iparunk* kifizetett járandóságai tetőpontjukat 1930-ban, nem pedig — miként többi iparágunk — a huszas évek végén érte el. Ennek oka az, hogy áramfejlesztő iparunk egy ideig még jól meg tudta tartani konjunkturális lendületét

és hogy munkáslétszámát, amint ezt 28. táblánk is világosan mutatja, erősebben csak 1930-ban csökkentette. Akkoriban is csupán arról volt szó, hogy gépesítési folyamata ebben az évben vett megint nagyobb lendületet.

G) *Budapest gyáriparának személyi kiadásai.*

Nézzük most a kifizetett járandóságoknak *budapesti* és *vidéki* gyáriparunk közötti megoszlását. Itt megint négyfelé csoportosíthatjuk gyáripari ágazatainkat. Az *első* csoportba gépiparunkat, élelmezési és élvezeti cikkeink gyártását, ruházati iparunkat, vegyészeti iparunkat, valamint sokszorosító- és műiparunkat sorozhatjuk. Ezeknek szóbanforgó kiadásaiban Budapest már évtizedünk elején is az átlagosnál nagyobb mértékben és évtizedünk folyamán azután még tovább növekedő arányban részesedett. Csoportosításunk idevágó része ugyan tartalmilag általában megfelel annak, amelyet gyáripari munkáslétszámunk alakulásának alapján állítottunk fel. Két szempontból is feltűnő azonban egyrészt az, hogy Budapest részesedése itt mindvégig jóval magasabb, mint a megfelelő munkáslétszámban, másrészt pedig az, hogy élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása is már ebbe a csoportba kerül át.

Az első szempontot két különböző irányban is jól indokolhatjuk. Először azzal a már többször említett ténnyel, hogy budapesti gyáraink általában az *észszerűsítésnek* magasabb fokán állnak. Ennek megfelelően általában a drágább és jobb minőségű cikkek előállítását hangsúlyozzák. Ezért nyilvánvalóan aránylag magasabb járandóságokat fizetnek ki. Másodszor pedig azzal a közismert és fentebb már szintén méltatott körülménnyel, hogy a *megélhetés költségei* Budapesten magasabbak, mint vidéken. Budapesti gyárainknak tehát még ugyanoly minőségű munkáért is magasabb béreket kell fizetniök, mint a vidékieknek. Mindkét megfontolás egyaránt azt eredményezi, hogy fővárosunk részesedése nemcsak itt, hanem az alább említendő többi gyáripari csoport kifizetett járandóságaiban is feltűnően magas.

Ezeknek a szempontoknak alapján jól megértünk még oly *szembeötlő különbségeket* is, mint amilyet pl. sokszorosító- és a műiparunk terén látunk. Hiszen 1933-ban ennek az iparágnak összes járandóságaiból nem kevesebb mint 97%-ot fizettek ki a fővárosi üzemek, míg munkáslétszámának csupán 89%-a jutott a fővárosra. Mind ennél, mind pedig az ezen első csoportba tartozó másik négy iparágunknál is figyelnünk kell arra a további körülményre, hogy a Budapestre jutó résznek növekedése a kifizetett járandóságok terén évtizedünk folyamán sokkal tekintélyesebb, mint a munkáslétszám vonatkozásában. Ez onnan jön, hogy a kétirányú magyarázatunkban rejlő okok évtizedünk folyamán itt különös nyomatékkal hatottak.

Azt a másik feltünő tényt, hogy *élelmezési és élvezeti cikkeink gyártása* a kifizetett járandóságok vonatkozásában ehhez a csoporthoz sorolandó, bővebben is indokolnunk kell. Nem lesz érdektelen, ha legalább ennek az egy gyáripari ágazatunknak közvetlen termelési adatait egy kissé részletesebben nézzük. Az itt felmerülő szempontoknak egyikéből-másikából jól következtethetünk majd egyéb iparágaink belső felépítésének változásaira is. Nézzük mindenekelőtt egynéhány fontosabb élelmezési és élvezeti cikkünk gyártásával foglalkozó üzemünk számának alakulását:

34. Malmaink, sörgyáraink és dohánygyáraink száma.

Megnevezés	1925—1926	1926—1927	1927—1928	1928—1929	1929—1930	1830—1931	1931—1932	1932—1933	1933—1934
Malmok: [1])									
Budapest	12	12	12	12	12	12	12	9	9
Vidék	414	423	432	438	436	439	441	449	459
Magyarország összesen	**426**	**435**	**444**	**450**	**448**	**451**	**453**	**458**	**468**
Sörgyárak: [1])									
Budapest	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Vidék	-	5	5	5	5	5	5	5	5
Magyarország összesen	.	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**
Dohánygyárak:									
Budapest	4	4	4	4	4	3	3	3	3
Vidék	.	7	7	7	7	8	8	8	8
Magyarország összesen	.	**11**	**11**	**11**	**11**	**11**	**11**	**11**	**11**

1925—26-ra vonatkozólag országos adatok a malmok kivételével itt nem állnak rendelkezésünkre. Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve a malmokat, a sörgyárakat és a dohánygyárakat nem számszerűen, hanem *névszerint* sorolja fel. Budapesti adatainkat ily alapon állítottuk össze.

Ami először is *malmaink* számát illeti, Budapest benne már első ránézésre is csak igen csekély arányban részesedik. Igaz viszont, hogy a budapesti nagy gőzmalmoknak egyenként is sokkal tekintélyesebb súlya van, mint esetleg számos vidéki kisebb malomnak együttvéve. Hiszen Budapesten oly nagyüzemű malomvállalatokról van szó, mint amilyen a Concordia Gőzmalom, az Első Budapesti Gőzmalom, az Erzsébet-Malom, a Gizella Gőzmalom, a Haggenmacher Gőzmalom, a Pesti Hengermalom, a Hungária Egyesült Gőzmalon, a Lujza-Malom, a Molnárok és Sütők Malma, a Viktória Gőzmalom (Egyesült Magyar Malomipari Rt.), a Királymalom, valamint a Schmidt és Császár-Malom. Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy míg évtizedünk folyamán az ország összes malmainak száma jelentékenyen emelkedett, addig a budapesti nagymalmok sorában erős zsugorodási folyamat

[1]) A szünetelőkkel együtt.

volt észlelhető. 1932—33 óta egyszerre három fővárosi gőzmalom maradt ki sorukból: az Erzsébet-Malom, a Lujza-Malom, valamint a Molnárok és Sütők Malma. A Királymalom üzemét már 1930-ban beszüntette. Aminthogy a pangás éveiben szünetelt a Haggenmacher Gőzmalom is. A Pesti Hengermalom pedig az Első Budapesti Gőzmalommal egyesült. Ilyképen a harmincas évek első felében tulajdonképen már csak hat budapesti gőzmalmunk volt tényleg üzemben, azaz félannyi, mint egy évtizeddel előbb. Ennek a zsugorodási folyamatnak magyarázatát alább mindjárt bővebben is látni fogjuk.

Sör- és dohánygyáraink számában Budapest már sokkal kedvezőbb, jobb arányban részesedik. A budapesti sörgyárak: Dreher Antal Gyára, az Első Magyar Részvény Serfőző, a Kőbányai Polgári Serfőző, a Haggenmacher-Serfőző és a Fővárosi Serfőző. Budapest dohánygyárai pedig: az erzsébetvárosi, a lágymányosi, az óbudai és a kőbányai dohánygyárak. Ezek közül az erzsébetvárosi 1930—31-ben beszüntette üzemét. Helyette vidéki dohánygyáraink száma szaporodott eggyel. Innen ered a táblánkban látható megfelelő eltolódás. Az idevágó számadatok azonban — különösen fővárosi vonatkozásban — annyira csekélyek, hogy a bennünket érdeklő tömegszerű összefüggéseket világosabban csak a megfelelő termelési adatokból vehetjük ki.

Megközelítően világos képet nyujt mindjárt a *malmok termelésének* alakulása:

35. Malmaink termelésének mennyisége. (Őrölt gabona.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *1.000 métermázsában.*									
Budapest	2.334	1.995	2.068	2.341	2.631	2.377	1.490	1.336	1.428	1.526
Vidék	10.882	10.928	11.440	12.243	12.731	12.734	11.979	11.634	12.170	12.248
Magyarország összesen ..	**13.216**	**12.923**	**13.508**	**14.584**	**15.362**	**15.111**	**13.469**	**12.970**	**13.598**	**13.774**
	b) *Jelzőszámokban.*									
Budapest	100	85	88	100	113	102	64	57	61	65
Vidék	100	100	105	112	117	117	110	107	112	113
Magyarország összesen ..	**100**	**98**	**102**	**110**	**116**	**114**	**102**	**98**	**103**	**104**
	c) *Százalékokban.*									
Budapest	17·68	15·44	15·30	16·05	17·13	15·73	11·06	10·30	10·50	11·08
Vidék	82·32	84·56	84·70	83·95	82·87	84·27	88·94	89·70	89·50	88·92
Magyarország összesen ..	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Hogy az itteni eltolódásokat helyesen értékelhessük, azt a három tényezőt kell mérlegelnünk, amelyek szerint őrölt gabonamennyiségünk

váltakozik. *Első* helyen közöttük kétségtelenül a mindenkori *gabonatermés mennyisége* áll. Igaz ugyan, hogy a termelt gabonából a következő évre vagy évekre is megmarad valamelyes rész és őrölésre csak akkor kerül. Az így előálló eltolódások azonban sokkalta csekélyebbek, mint a mi meglehetősen szélsőséges éghajlatunkra visszavezethető nagy terméskülönbségeink.

A *második* idevágó tényező az az arány, amely *gabonakivitelünk* és *lisztkivitelünk* között fennáll. Már fentebb hangsúlyoztuk, hogy azok az államok, amelyekbe lisztkivitelünk korábban irányult, a világháború óta mily kemény igyekezettel törekednek saját malomiparuk fejlesztésére. A magyar gabonát felénk irányuló saját kivitelük lehetővé tétele céljából bizonyos mértékben még csak beengedik. Lisztkivitelünkkel szemben azonban a lehetőséghez képest elzárkóznak. Így legalább az őrlés folyamatában rejlő magyar munkaerő behozatalát kapcsolhatják ki. Amilyen arányban sikerül ez a törekvésük, oly arányban szenved kivitelre dolgozó malomiparunk. Pedig a monarchia fennállásának idején malmaink tekintélyes része az Ausztriának szánt lisztre építette fel egész üzemét. Ekkor ezt nem is tekintettük tulajdonképeni lisztkivitelnek, mert hiszen csak a közös vámterületen belül lepergő lisztkereskedelemről volt szó. Annál jobban nyomja malomiparunkat az azóta bekövetkezett fejlődés. Majdnem minden további év kereskedelmi szerződései újabb lemorzsolódást jelentenek lisztkivitelünk lehetőségei terén.

A *harmadik* tényező végül, amelyet itt szintén tekintetbe kell vennünk, a mindenkori *általános gazdasági helyzet* állása. Az általános konjunkturális fellendülés és hanyatlás kétségtelenül szintén behatással van malmaink üzemének alakulására. Hiszen saját tárolt gabonájukat is inkább őrlik meg olyankor, amikor az általános jövedelmezőség javulóban van.

Ennek a három tényezőnek különböző arányokban való egybehatásaiból magyarázhatjuk meg az egész ország őrölt gabonamennyiségének alakulását. Hogy az általános konjunkturális helyzetnek a másik két tényező súlya mellett is mily jelentősége van, azt világosan bizonyítja országos adataink *csúcspontjának* és *mélypontjának* elhelyezkedése. Semmi esetre sem tekinthető véletlennek, hogy az előbbi 1929-re, azaz a huszas évek második felének fellendülési tetőpontjára, az utóbbi pedig 1932-re, tehát a harmincas évek első felének legmélyebb pangása idejére esik.

Az őrölt gabonamennyiség síkján *Budapest* ugyan sokkal nagyobb mértékben részesedik az ország egész malomiparában, mint ha csupán a a malmok számát nézzük. Részesedése azonban még ezen az alapon is meglehetősen csekély. Ez jól magyarázható a gabona és a liszt értéke közötti aránylag csekély különbséggel és mind a gabonának, mind pedig a lisztnek aránylag nagy súlyával. Nem meglepő, hogy malomiparunk településében már korábban is inkább húzódott a gabonának *vidéki* termelési helyei felé.

Még így is feltűnő azonban, hogy fővárosunknak malomipari termelésünkben való részesedése évtizedünk folyamán milyen nagyarányú további süllyedést mutatott. Ennek különleges oka főleg fővárosi nagy malmaink korábbi erős külföldi kapcsolataiban keresendő. Hiszen korábbi őrlési forgalmunkat, amelyben a Balkánról behozott és Budapesten megőrölt gabonát — megfelelő vámvisszatérítéssel — megint kivittük, elsősorban budapesti gőzmalmaink bonyolították le. Ennek az őrlési forgalomnak majdnem tökéletes megszűntét és kivitelre való egyéb őrléseinknek is említett rohamos zsugorodását pesti malmainknak inkább kellett megérezniök, mint a vidékieknek. Hogy viszont a huszas évek második felének fellendülését nagyobb mozgékonyságuknál fogva — a reájuk nézve kedvezőtlen irányvonal ellenére is — átmenetileg aránylag jól tudták kihasználni, azt táblánk világosan mutatja. Ugyancsak jól tűnik ki belőle, hogy a harmincas évek első felének hanyatlása, a nemzetközi kapcsolatok zsugorodásával, fővárosi malomiparunkra mily kivételesen erős csapást mért.

Sörtermelésünk alakulása részben más összefüggésekről tanuskodik:

36. Sörtermelésünk mennyisége hektoliterben.

Megnevezés	1925—1926	1926—1927	1927—1928	1928—1929	1929—1930	1930—1931	1931—1932	1932—1933	1933—1934
	Abszolút számokban.								
Budapest	403.450	608.160	595.200	531.000	393.180	275.100	161.640	153.330	152.640
Vidék	51.392	81.411	76.175	70.241	52.564	34.833	22.713	11.247	14.202
Magyarország összesen ..	**454.842**	**689.571**	**671.375**	**601.241**	**445.744**	**309.933**	**184.353**	**164.577**	**166.842**
	Jelzőszámokban.								
Budapest	100	151	147	132	97	68	40	38	38
Vidék	100	158	148	137	102	68	44	22	28
Magyarország összesen ..	**100**	**152**	**148**	**132**	**98**	**68**	**40**	**36**	**37**
	Százalékokban.								
Budapest	88·70	88·19	88·65	88·32	88·21	88·76	87·68	93·17	91·49
Vidék	11·30	11·81	11·35	11·68	11·79	11·24	12·32	6·83	8·51
Magyarország összesen ..	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

A sör egyik legjellegzetesebb példája azon általában *igen konjunktúraérzékeny* fogyasztási cikkeinknek, amelyeknek keresleti görbéje *erős változékonysága* mellett is csak igen *kevéssé rugalmas*. Változékonysága a mi viszonyaink között már abban is megnyilvánul, hogy amint általános gazdasági viszonyaink a huszas évek második felének elején csak valamennyire is megjavultak, sörfogyasztásunk megint hatalmasan fellendült. Nyomában

1926-ról 1927-re sörtermelésünk is több mint felével növekedett. A következő évtől kezdve azonban már egyre nagyobb nyomatékkal érvényesült az a hosszúlejáratú irányvonal, amely a sör keresleti görbéjét nálunk is rugalmatlanná teszi. Ennek az irányvonalnak forrása az egészségesebb fogyasztásra, számos esetben pedig egyenesen a sportszerű életmódra való törekvés. Tudjuk, hogy ez évtizedünk folyamán a magyar közvéleményben is erősen tért nyert. Csak így magyarázható, hogy sörtermelésünknek már a huszas évek vége felé is — az akkori nagy általános fellendülés ellenére — fokozatosan le kellett megint morzsolódnia. További csökkenését a harmincas évek elejétől kezdve azután még az általános gazdasági hanyatlás kedvezőtlen hulláma is csak gyorsította. Eredményként Magyarország egész sörtermelése a harmincas évek első felének hanyatlási mélypontján már alig haladta meg a huszas évek közepén elért mennyiségnek $^1/_3$-át. Az idevágó kedvezőtlen hosszúlejáratú irányvonal súlyáról egyébként az a tény szintén világosan tanúskodik, hogy sörtermelésünkön a harmincas évek közepefelé, 1933/1934-ben még az újabb általános fellendülés is csak árnyalatilag tudott lendíteni.

A sörnek a gyártásához felhasznált nyersanyaghoz mért súlya és értéke viszonylag jól elbírja a távolabbi helyre való szállítást is. Különösen akkor, ha kiválóbb minőségű sörről van szó. Főleg ez indokolja, hogy *Budapestnek* a sörtermelésben való részesedése már évtizedünk elején is aránylag csak igen csekély volt. *Vidéki* sörgyáraink nyersanyagjaik közelsége és olcsóbb munkabéreik alapján már korábban is jól állották a versenyt a fővárosiakkal még a budapesti fogyasztópiacon is.

Budapestnek nemcsak gazdasági, hanem általános művelődési téren is nyilvánvalóan közelebbi kapcsolatai vannak a külfölddel, mint a vidéknek. Különösen azzal a távolabbi nyugattal, ahonnan az újabb *alkoholellenes* mozgalmak hozzánk is elérnek. Nem meglepő tehát, hogy Budapesten a sörtermelésre nehezedő kedvezőtlen hosszúlejáratú irányvonalnak jóval nagyobb súlya van, mint a vidéken. Más szóval: nem meglepő, hogy a sportszerűbb és általában az egészségesebb alkoholellenes életmódra való berendezkedés Budapesten újabban inkább fellendülhetett, mint vidéken. Ez a különbség különösen a harmincas évek első felének hanyatlásában vált érezhetővé, amikor a fővárosi embert alkoholellenes magatartásában még erszényének lapos volta is támogatta. Főleg így magyarázhatjuk, hogy Budapestnek az ország sörtermelésében való részesedése a világgazdasági hanyatlás mélypontján, azaz 1932/1933-ban korábbi színvonalának csaknem felére süllyedt és hogy az újra kezdődő fellendülés is viszonylag csak kevéssé tudta megint felemelni.

A konjunktúraérzékenység szemszögéből megint egészen más képet nyujt *dohánygyártásunk* alakulása:

37. Dohánygyártásunk termékeinek mennyisége. (Készített dohánygyártmányok.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	a) *Métermázsában.*								
Budapest	43.708	53.637	53.130	51.843	44.880	36.316	36.655	33.779	33.975
Vidék	68.158	59.170	64.894	68.611	65.592	60.708	55.915	45.759	56.928
Magyarország összesen ..	**111.866**	**112.807**	**118.024**	**120.454**	**110.472**	**97.024**	**92.570**	**79.538**	**90.903**
	b) *Jelzőszámokban.*								
Budapest	100	123	121	119	103	83	84	71	78
Vidék	100	87	95	101	96	89	82	67	83
Magyarország összesen	**100**	**101**	**105**	**108**	**99**	**87**	**83**	**71**	**81**
	c) *Százalékokban.*								
Budapest	39·07	47·55	45·01	43·04	40·63	37·43	39·60	42·47	37·37
Vidék	60·93	52·45	54·99	56·96	59·37	62·57	60·40	57·53	62·63
Magyarország összesen ..	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Táblánkban valamelyes hibaforrásul hat az a tény, hogy országos adataink, amelyeket a Magyar Statisztikai Évkönyv alapján állítottunk össze, nem *naptári*, hanem *gazdasági* évekre vonatkoznak. Általános összehasonlításaink síkján ez a hibaforrás azonban nem túlságosan jelentékeny.

A dohány iránti kereslet napjainkban távolról sem annyira *változékony*, mint a sör kereslete. Ennél viszont manapság még jóval *rugalmasabbnak* tekinthető. Változékonyságának csekélyebb fokát az indokolja, hogy a dohányzási szükséglet kielégítése általában jóval fontosabb, mint a sörfogyasztás. Az alkohol- és a dohányélvezet közötti különbségnek élet- és lélektani hátterébe behatolnunk itt felesleges. Köztudomású tényként állapítható meg, hogy a dohányzási szükséglet kielégítése messzemenő oszthatóságánál fogva még általános gazdasági hanyatlás idején is magasabb színvonalon szokott megmaradni, mint a sörfogyasztás. Egy cigaretta, egy pipa dohány elszívására szűkös anyagi viszonyok között is inkább telik, mint egy pohár sörre. Azt is nyomatékkal kell tekintetbe vennünk, hogy a sportszerűbb és általában egészségesebb életmódra való újabb törekvés korántsem irányul annyira határozottan a dohányzás ellen, mint a sörfogyasztás ellen. A dohánygyártás tehát nem találja magát szemben annyira kedvezőtlen hosszúlejáratú irányvonallal, mint a sörtermelés. Ezekből a megfontolásokból adódik a dohányfogyasztásnak és a tőle függő dohánygyártásnak sokkalta csekélyebb fokú konjunktúraérzékenysége.

Hogy azonban az általános gazdasági helyzet változásainak végeredményben dohányzásunkra is *kézzelfogható hatásai* vannak, azt világosan mutatja az ország egész dohánygyártásának alakulása. Évtizedünkben tetőpontját 1928-ban, azaz a huszas évek második felének fellendülési

szakában, legmélyebb állását pedig 1932-ben, azaz a harmincas évek első felének hanyatlási mélypontján éri el. Újabb fellendülésünk a harmincas évek közepefelé szintén jól mutatja már megint hatásait dohánygyártásunknak 1933-ban bekövetkezett újbóli duzzadásában. Budapest 1934. évi dohánygyártási termékei ismét kereken 47 ezer q-ra rúgtak.

A *budapesti* dohánygyáraknak az ország egész dohánygyártásában való részesedése évtizedünk folyamán szembeötlőbb változásokat nem mutat. Második évötödünkben csak aránylag kevéssel alacsonyabb, mint első évötödünkben. Ennek a változásnak azonban általános gazdasági megfontolásaink síkján csak vajmi kevés jelentősége van. Azért kevés, mert dohánygyártásunk mint *pénzügyi egyedáruság* egységesen az állam kezében van. Az államnál pedig inkább belső igazgatási, mint általános gazdasági megfontolások döntik el azt, hogy dohánygyártását inkább a fővárosban, vagy pedig vidéken fejlessze-e. Az idevágó fővárosi és vidéki megoszlásból gondolatmenetünk síkján nagyobb horderejű következtetéseket tehát semmi esetre sem vonhatunk.

A felsoroltakon kívül élelmezési és élvezeti cikkeink gyártásának még sokféle *egyéb ága* is van. Sorukban számos akad olyan is, amelyekben Budapest országos jelentősége évtizedünk folyamán korántsem csökkent. Ezt már munkáslétszámunk idevágó megoszlásának alakulása is mutatta. Ha pedig 29. táblánkból azt látjuk, hogy az élelmezési és élvezeti cikkek gyártásánál kifizetett járandóságok terén Budapestnek már évtizedünk elején is nagyobb és azóta jelentékenyen gyorsabban növekvő részesedése volt, mint a megfelelő munkáslétszámban, ezt külön is indokolnunk kell. Indokolásunk csak az lehet, hogy Budapest megfelelő üzemei már korábban is és főleg évtizedünk folyamán egyre nagyobb mértékben hangsúlyozták a drágább, jobb minőségű és ezért *költségesebb munkaerőket* is megkövetelő élelmezési és élvezeti cikkek gyártását. Innen van Budapestnek szóbanforgó első ipari csoportunkban mutatkozó kiugrása. Ez az első csoportunk pedig — ismételjük — az volt, amelyben Budapestnek a kifizetett járandóságok terén már évtizedünk elején is viszonylagosan nagy és azóta még gyors ütemben növekvő részesedése volt.

Második csoportunkat azok az iparágak teszik, amelyekben Budapest idevágó részesedése évtizedünk elején aránylag nagy volt, de azóta valamelyest csökkent. Ebbe a csoportba *közhasználatú villamosáramfejlesztő-telepeink tevékenysége* és *papirosiparunk* tartoznak. 28. táblánkkal ez a csoport is messzemenő párhuzamot mutat. A különbség csupán az, hogy a kifizetett járandóságok terén Budapestnek mindkét iparágban nagyobb súlya van, mint a munkáslétszám vonatkozásában és hogy ez a súlya évtizedünk folyamán itt lassabban, azaz kevesebbel csökkent, mint amott. Általános magyarázatunk ebben az összefüggésben is megáll: Budapestnek mind villamosáram-fejlesztése, mind pedig papirosipara részben kiválóbb

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
KÖNYVTÁRA

minőségű és ezért csak drágább munkával előállítható cikkeket termel, mint a megfelelő vidéki gyárak. Az, amit az alkalmazottaknak a fővárosban való drágább megélhetéséről fentebb mondtunk, itt ugyancsak érvényes. Papirosiparunk egyik-másik termelési adatát már fentebb áttekintettük. Gyorsütemű újabb fejlődésénél fogva még villamosáramfejlesztésünk is megérdemli, hogy egynéhány közvetlen termelési adatával foglalkozzunk:

38. Magyarországi áramtelepeink áramszolgáltatásának egynéhány jelzőszáma. (1927 = 100.)

Év	Budapest Székesfőváros Elektromos Művei		A fontosabb vidéki áramtelepek		A magyarországi fontosabb áramtelepek által motorikus célra szolgáltatott árammennyiség	Budapest Székesfőváros Elektromos Művei	A fontosabb vidéki áramtelepek	A magyarországi fontosabb áramtelepek
	által motorikus célra szolgáltatott árammennyiség	hálózatra kapcsolt motorok kihasználási arányszámának változása	által motorikus célra szolgáltatott árammennyiség	hálózatra kapcsolt motorok kihasználási arányszámának változása		által világítási célra szolgáltatott árammennyiség		
1928	116·3	109·0	98·6	90·8	103·0	110·3	106·3	108·8
1929	127·0	110·7	110·1	93·9	114·3	117·4	125·4	120·4
1930	131·0	109·2	106·3	86·5	112·5	122·0	136·6	127·3
1931	131·0	106·3	103·7	82·5	110·5	120·0	144·9	129·1
1932	131·3	103·8	99·0	77·6	107·1	110·6	173·3	133·5
1933	160·9	119·6	102·9	81·6	117·3	107·4	162·1	126·9

Adatainkat itt megint a Magyar Gazdaságkutató Intézet Gazdasági Helyzetjelentéseinek 24. számából vettük. Ha az *áramszolgáltatás* alakulását nem évi, hanem kisebb időközökben, pl. havi adatok alapján néznők, akkor az idényszerű befolyások kiküszöbölése igen fontos volna. Minthogy azonban bennünket ebben az összefüggésben a rövidebb időközönkint adódó hullámzások helyett inkább csak az évi eltérések érdekelnek, az idényszerű befolyások kiküszöbölésének műveletére nem kell súlyt vetnünk. Hiszen ezek a változások az év egész folyamán megközelítőleg kiegyenlítik egymást. Mi pedig adataink alapjául itt *évi átlagokat* vettünk. Értelmükből adódik, hogy az idényszerű hullámzások nem is küszöbölhetők ki belőlük.

Jelzőszámaink mindenekelőtt azt mutatják világosan, hogy a *székesfővárosnak ipari villamosítása* újabban mennyivel gyorsabban haladt, mint a vidéké. Különösen feltűnő, hogy Budapest Székesfőváros Elektromos Művei áramszolgáltatásának folyamatos növekedését még a harmincas évek elején beköszöntő pangás is csak átmenetileg tudta megállítani. Visszafordítására, azaz csökkenésre való átváltoztatására azonban már nem volt képes. Annál nagyobbnak bizonyult megint az az ugrásszerű további növekedés, amelyet az 1933. év ezen a téren hozott. Vidéki áramfejlesztő telepeink ipari célokra szolgáltatott árammennyiségük vonatkozásában a pangás beköszöntét a harmincas évek első felében viszonylag már sokkal kedvezőtlenebbül érezték meg. Terjeszkedésük már a huszas évek

második felének fellendülésében is jóval lassúbb volt, mint a budapestieké. A pangás okozta visszaesésükből pedig még 1933-ban sem tudtak felocsudni.

Szembeötlő az is, hogy a *vidék világításának villamosítása* újabban mily gyors ütemben hódít tért. Itt megközelítőleg hasonló különbség állapítható meg a vidéki áramtelepek javára, mint amilyent az ipari áram szolgáltatása terén Budapest Székesfőváros Elektromos Műveinek javára láttunk. Hiszen vidéki áramtelepeink világítási célra szolgáltatott árammennyiségüket 1932-ig tudták gyors ütemben emelni. Bizonyos telítési fokuknak elérése után, 1933-ban mutattak némi megtorpanást. Budapest Székesfőváros Elektromos Művei viszont csak 1930-ig adtak el világítási célra egyre nagyobb, bár a vidéki viszonyoknál lassabban növekvő árammennyiséget. 1931 itt már csökkenést mutatott, amely azután 1933-ig folytatódott. A budapesti és a vidéki áramtelepek szóbanforgó, részben ellentétes irányú konjunkturális versenye évtizedünkben nagyjában eldöntetlen maradt. Az a csökkenés ugyanis, amelyet a fővárosunk részesedése az összes magyarországi áramfejlesztő telepek kifizetett járandóságaiban évtizedünk egészében mutatott, viszonylagosan is elenyészően csekély.

Harmadik idevágó csoportunkba, amelyben a budapesti gyárvállalatok viszonylag kevés, de növekvő arányú járandóságokat fizetnek ki: vas- és gépiparunk, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunk, fa- és csontiparunk, valamint fonó- és szövőiparunk tartoznak. Ez a csoportosítás többé-kevésbbé megint megfelel annak, amelyet a gyáripari munkáslétszám megoszlása alapján fentebb láttunk. Különbségeink azonban itt is vannak: a kifizetett járandóságok vonatkozásában a budapesti gyártelepek részesedése évtizedünk folyamán vas- és fémiparunkban, kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegiparunkban, valamint fa- és csontiparunkban jóval gyorsabban emelkedett, mint a gyáripari munkáslétszám terén. Kivételt egyedül fonó- és szövőiparunk mutat, amelyben a budapesti üzemek erősebben emelték a munkáslétszámban, mint a kifizetett járandóságokban való emelkedésüket. Indokul főleg az szolgálhat, hogy az olcsóbb női munka — amint már fentebb is említettük — ennek az iparágnak budapesti üzemeiben különösen nagy mértékben használatos. Itt nevezetesen fonó- és szövőipari gépeknek női kiszolgálásáról van szó. Míg többi gyáripari ágazatunk gépeit javarészt szakképzett és magasabb minőségű férfimunkával célirányos kiszolgálnunk, addig az aránylag egyszerűbb szerkezetű fonó- és szövőgépek kezelésére a női munka részben jobbnak is bizonyul, mint a férfimunka. A budapesti fonó- és szövőiparnak országos viszonylatban gyors gépesítése tehát nem jelenti az olcsóbb munka arányának megfelelő csökkenését. Inkább ellenkező irányú összefüggés érvényesül.

Negyedik csoportunkhoz végül egyedül a bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk tartozik. Egyedül ennek kifizetett járandóságaiban volt a fővárosnak már évtizedünk elején is aránylag csak csekély és évtizedünk

további folyamán még valamelyest hanyatló részesedése. Nagyjában hasonlóan alakult ennek az iparágnak fővárosi munkáslétszáma is. Ez a budapesti részesedés azonban valamivel még alacsonyabb volt és valamivel kisebb arányban hanyatlott, mint amaz. Így tehát még kivételes helyzetet mutató bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaiparunk megfelelő eltolódásai is megerősítenek bennünket általános következtetéseinkben. Abban, hogy a kifizetett járandóságok és a munkáslétszám egybevetése alapján Budapest általában sokkal nagyobb viszonylagos súlyt képvisel nemzetgazdaságunk egészében mint a vidék, és hogy ez a súlya általában évtizedünk folyamán is még egyre növekedett.

Kiegészítésül itt is röviden meg kell még említenünk azt a *konjunkturális különbséget*, amelyet egyes gyáripari ágazataink kifizetett járandóságaiban Budapest és a vidék között tapasztalhatunk. Itt is követhetjük korábbi módszerünket, amellyel Budapestnek egyrészt a huszas évek második felének fellendülési csúcspontján, másrészt pedig a harmincas évek első felének hanyatlási mélypontján tapasztalt százalékos részesedéseit állítjuk egymással szembe. Ez a százalékos részesedés itt szintén a szóbanforgó országos összegekre, azaz egyes gyáripari ágazatainktól az egész országban kifizetett járandóságokra vonatkozik. Valamelyes konjunkturális különbséget ezen a téren — a megfelelő budapesti részesedések százalékos aránya révén — csak a következő gyáripari ágazatok mutatnak:

Vas- és fémipar	39—37%
Közhasználatú villamosáramfejlesztő telepek	54—51%
Kő-, föld-, agyag-, aszbeszt- és üvegipar	23—20%
Fa- és csontipar	52—49%
Bőr-, sörte-, szőr-, toll- és ruggyantaipar	35—26%
Papirosipar	84—71%
Ruházati ipar	78—75%

Ily különbségek mutatkoztak ezekben az iparágakban két évtödünk folyamán Budapest legnagyobb fellendülési és legmélyebb hanyatlási részesedése között. Az összes idevágó különbségeket azonban erősen elhomályosítja az a már behatóbban is méltatott tény, hogy Budapest részesedése évtizedünk egészében a kifizetett járandóságok terén általában erős emelkedést mutat. Az emelkedés révén a második évtödben várható konjunkturális csökkenés tekintélyes részében kikapcsolódik. Más szóval: a *hosszabblejáratú irányvonal* emelkedő lendülete itt lerontja a rövidebb lejáratú hullámzásnak második évtödünkre eső süllyedését. Ha ez a hatás nem érvényesülne, akkor budapesti iparunknak általában nagyobb konjunkturális ingadozásai kétségtelenül itt is előtérbe lépnének. Hogy ezt mily mértékben tennék, azt a szóbanforgó irányvonal megfelelő kikapcsolásával matematikai úton akár ki is számíthatnók. Ennek az egész összefüggésnek azonban gondolat-

menetünk síkján nincs oly nagy jelentősége, hogy ezt a műveletet megérdemelné.

Figyelmünket jelen vizsgálataink során azok a nagy vonalak kötik le, amelyekben *Budapest országos ipari súlya* kidomborodik. Különböző szempontokból megvilágítva láttuk, hogy ez a súly évtizedünk folyamán miként ingadozott és hogy évtizedünk egészében többnyire miként *emelkedett*. Budapest mezőgazdasági jelentőségének fejtegetésénél beérhettük egynéhány vázlatos szemponttal. Azért, mert fővárosunknak az ország egész mezőgazdaságában csak vajmi csekély fontossága van. Az ipari vonatkozásoknak boncolgatásában viszont azért kellett helyenként részletesebben is elmélyednünk, mert Budapest ipara országos viszonylatban erősen kiemelkedő. Fővárosunk gazdasági fejlődésének alapját elsősorban ipara vetette meg. Valamelyest különböző iparágainak egymáshoz való viszonyát is vizsgálgatnunk kellett, mert csak ezen az alapon érthetjük meg fővárosunk országos gazdasági jelentőségének egyéb összefüggéseit. Nevezetesen azokat az összefüggéseket, amelyeket kereskedelmi téren és hitelviszonylatainkban látunk.

MÁSODIK RÉSZ:

KERESKEDELEM ÉS FORGALOM.

I. FEJEZET:

Kereskedelem.

1. Belkereskedelem.

Újabb gazdasági ismereteink megvilágításában egységesen látjuk mind a mezőgazdaságnak, mind az iparnak, mind pedig a kereskedelemnek termelési funkcióit, azaz teljesítményeit. Ily beállításban nem kétséges, hogy a kereskedelem ugyanannyira közvetlenül termel, mint akár a mezőgazdaság, akár pedig az ipar. Aránylag sokáig tartott azonban, amíg közgazdasági ismereteink fejlődése során ezt be tudtuk látni. Még a XVIII. század második felében, a fiziokrata közgazdáknak viszonylagosan fejlett tanaiban is csökönyösen tartotta magát az a felfogás, hogy csak a mezőgazdaság termel, mert új anyagokat csak benne vagyunk képesek előállítani. Utóbb már tudományos ismereteink jelentékeny haladásának tekintettük azt a lépést, amely az ipari feldolgozás folyamán bekövetkező alakváltoztatást is hajlandó volt termelésnek elismerni. Nyilvánvaló azonban, hogy a mezőgazdasági és ipari termékeknek az az *időbeli*, *helybeli* és *mennyiségbeli megosztása*, amelyet a *kereskedelem* végez, szintén növeli hasznukat és költségeiket. Megfelelően emeli tehát részben hasznuktól, részben pedig költségeiktől függő értéküket. Ez az értéknövekedés lényegében pedig ugyanoly termelési eredmény, mint akár a mezőgazdaságnak anyagot teremtő, akár pedig az iparnak alakot változtató teljesítménye. Szabatosan tehát csak a termelésnek három egyenrangú ágáról: a mezőgazdaságról, iparról és kereskedelemről szólhatunk.

Mind tudományos, mind pedig köznapi szóhasználatunkban ennek ellenére még ma is igen gyakran találkozunk oly gondalatmenetekkel, amelyek a termelést és a kereskedelmet *egymással szembeállítják*. Ilyenkor termelésen csak a mezőgazdaságot és az ipart szokás érteni. Köznapi szóhasználatunkban már bizonyos kifinomodott megkülönböztetésnek tekinthető, ha a mezőgazdaságot és az ipart szűkebb értelemben vett vagy tulajdonképeni, a kereskedelmet pedig csak tágabb értelemben vett vagy nem tulajdonképeni termelésnek nevezik. A kereskedelem teljesítményeinek helyes megértése terén már ez is bizonyos haladásnak tekinthető.

Bármily tévesek is ezek a felfogások, bizonyos mértékben érthetők és menthetők is. Mint a legtöbb hasonló félreértés, úgy ezek is tanulságossá

válnak, ha egy kissé közelebbről vesszük őket szemügyre. Kétségtelen, hogy az őstermelésnek az iparral szemben időbeli és — ami ezzel lényegileg igen hasonló értelmű — oksági elsőbbsége van. Ipar megelőző őstermelés nélkül el nem képzelhető. Ugyancsak kétségtelen azonban, hogy a kereskereskedelemmel szemben nemcsak a mezőgazdaságnak, hanem az iparnak is hasonló jelentőségű *elsőbbsége* domborodik ki. Hiszen kereskedelemre csak gazdasági fejlődésünk magasabb fokain kerülhet sor. Ott, ahol — társadalmi és területi munkamegosztásunk fejlődésével — a mezőgazdaság és az ipar a fogyasztástól bizonyos mértékben eltávolodik. Az ily eltávolodás létrejötte a kereskedelemnek elengedhetetlen feltétele. Itt csak az egészséges és indokolt kereskedelemre célzunk; nem arra, amely mesterségesen ékelődik egyrészt a mezőgazdaság és az ipar, másrészt pedig a fogyasztás közé. Mindjárt hozzá kell azonban fűznünk, hogy ilyen rosszhiszeműen mesterséges kereskedelem többnyire csak a kereskedelem ellenségeinek képzeletében létezik. A valóságban csak vajmi csekély és átmeneti jelentősége szokott lenni. Kereskedelmünk tehát csak mintegy *tükörképe* mezőgazdaságunk és iparunk mindenkori fejlődési fokának. *Visszhangja* csak azoknak a forgalmi szükségleteknek, amelyek a mezőgazdaság és az ipar magasabb színvonalú kibontakozása során jönnek létre.

Ezek az általános összefüggések *fővárosunk kereskedelmére* vonatkozólag is megállnak. Mindabból, amit eddig Budapest országos mezőgazdasági és ipari jelentőségéről mondtunk, tulajdonképen kitűnik már országos kereskedelmi szerepköre is. Fővárosunknak Magyarország kereskedelmében elfoglalt jelentősége nem lehet sem nagyobb, sem pedig kisebb, mint amilyent részben mezőgazdasági, részben pedig ipari súlya indokolttá tesz. Amit tehát ebben a kereskedelemről szóló fejezetben mondani fogunk, az alapjában véve csupán újabb síkra vetített ismétlése Budapest országos mezőgazdasági és ipari fontosságára vonatkozó korábbi fejtegetéseinknek. Ennek a fejezetnek, a megelőző kettőhöz viszonyítva, tehát inkább csak kiegészítő jellege van. Hogy a tényleges ismétléseket elkerüljük, itt főleg csupán egynéhány kiegészítő szempontból világítjuk meg azokat a kereskedelmi vonatkozásokat, amelyek az eddig bemutatott mezőgazdasági és ipari összefüggések alapján adódnak.

Már ebből is az következik, hogy a jelen fejezetnek nem lehet hasonlóan rendszeres felépítése, mint a mezőgazdaságról és az iparról szóló előző kettőnek. A rendszeresség rovására — amint mondtuk — itt inkább az előző két fejezet felépítéséhez simuló *kiegészítés* szempontjainak kell előtérbe kerülniök. Tartalmilag viszont az így nyert kiegészítő összefüggéseket megint csak a rendelkezésünkre álló statisztikai adatok kereteihez kell mérnünk.

Ezen a téren is több vonatkozásban kell éreznünk adataink *hiányosságát*. Pedig mind M. Kir. Központi Statisztikai Hivatalunk, mind pedig Budapest

Székesfővárosi Statisztikai Hivatalunk magas színvonalú és nagyon érdemes tevékenységet fejt ki a kereskedelmi statisztika terén is. Szempontunkból azonban hátrányosan észlelhető, hogy több oly, az ország egészére vonatkozó kereskedelemstatisztikai idősorunk van, amelynek fővárosunkat illető megfelelő adatai nem állnak rendelkezésünkre. Fordított tekintetben is több hasonlóan *egyoldalú* idősorunk akad. Minthogy vizsgálódásainkban következetesek kívánunk maradni a főváros és a vidék közötti összehasonlításaink eddigi módszeréhez, ezeknek az egyoldalú adatoknak figyelembevételét itt javarészt már eleve ki kell kapcsolnunk. Figyelmünket csupán oly összefüggések vizsgálatára irányíthatjuk, amelyekre vonatkozólag egyaránt vannak mind országos, mind pedig fővárosi adataink. Csupán az ily *egymással összehasonlítható* adatok sorából választhatjuk ki azokat az idősorokat, amelyek elsősorban alkalmasak idevágó kiegészítő összefüggéseink megvilágítására.

Munkánk jelen részét két fejezetre osztjuk: a *kereskedelem* és a *közlekedés* fejezetére. Előbbit pedig a belkereskedelem és a külkereskedelem szerint két címre tagoljuk. Alább látni fogjuk, hogy ezeknek a fejezeteknek és címeknek gondolatmenetünk síkján erősen *különböző* súlyuk van. Első ránézésre talán zavarólag is hat, hogy ilyképen állítjuk őket egymás mellé. A belkereskedelem és külkereskedelem szerinti megkülönböztetés ugyan már régóta szokásos. Kétségtelen azonban, hogy ennek a megkülönböztetésnek toldásaként közlekedésről fogalmilag szabatosan nem beszélhetünk. Azért nem, mert a közlekedés a kereskedelemnek egészen más síkon adódó része. Fentebb a kereskedelemnek azokra a háromirányú teljesítményeire céloztunk, amelyekkel egyrészt a mezőgazdaság és az ipar, másrészt pedig a fogyasztás között adódó időbeli, helybeli és mennyiségbeli különbségeket áthidalja. A közlekedés ezeknek középsőjét, azaz a helybeli különbségeket, távolságokat hivatott áthidalni. Nyilvánvaló, hogy ilynemű feladatok egyaránt adódnak mind a belkereskedelmen, mind pedig a külkereskedelmen belül. Fogalmilag szabatosan tehát a közlekedés egyaránt csupán része mind a belkereskedelemnek, mind pedig a külkereskedelemnek. Ezt kifejezetten is hangsúlyoznunk kell, nehogy beosztásunk fogalmi félreértésekhez vezessen.

Hogy mégis mellette törünk lándzsát, annak más, nyomósabb indokai vannak. Főleg *statisztikai* vonatkozású indokai. Míg ugyanis általános belkereskedelmi és külkereskedelmi statisztikai adataink közül viszonylag csak kevés mutatkozik alkalmasnak az itteni feldolgozásra, addig szempontjainkból jól megfelelő közlekedési adatunk aránylag bővebben akad. A közlekedés problémakörét a fővárosi és a vidéki megoszlás síkján tehát különös részletességgel is megvilágíthatjuk. Ez az eljárásunk egyébként abban leli igazolását, hogy a közlekedés problémaköre mind elméletileg, mind pedig gyakorlatilag többé-kevéssbé *zárt egészet* tesz és a kereskedelem egyéb kérdéseitől jól különíthető el.

Ami mármost mindenekelőtt Budapest országos *belkereskedelmi* jelentőségét illeti, az bevezető szempontjainknak megfelelően egyvonalúan adódik a főváros országos *mezőgazdasági* és *ipari* szerepéből. Egyrészt tehát abból, hogy fővárosunknak országos viszonylatban csak igen csekély mezőgazdasági súlya van. Másrészt pedig abból, hogy Budapest ipari fontossága országos viszonylatban igen nagy. Ilyképen a vidéknek kell gondoskodnia Budapest mezőgazdasági cikkekben való ellátásának javarészéről. A vidéknek ipari cikkekkel való ellátása viszont jelentékeny részében Budapest vállaira nehezedik. A kölcsönös kiegyenlítést itt belkereskedelmünk végzi. Fővárosi és vidéki fogyasztásunknak, valamint mezőgazdaságunknak és iparunknak megfelelő adataiból világosan domborodik ki belkereskedelmünk idevágó tevékenysége is. Közvetlen ilyfajta belkereskedelmi statisztikai adatok nem állnak rendelkezésünkre. Nem is nagyon szükségesek. Azért nem, mert akár az említett mezőgazdasági és ipari, akár pedig a nekik megfelelő fogyasztási adatokból, még jobban pedig kettőjük egybevetéséből közvetve igen jól láthatjuk belkereskedelmünk teljesítményeit. Minthogy pedig a mezőgazdasági és ipari összefüggéseket fentebb már kellően megvilágítottuk és minthogy a szóbanforgó fogyasztási vonatkozásokat alább még részleteikben is boncolgatni fogjuk, feleslegesnek látszik, hogy itt külön belkereskedelmi hatásaikban is feltárjuk őket. Elég, ha csupán egynéhány rövid megjegyzéssel utalunk Budapest azon intézményeire, amelyekből világosan tűnik ki országos belkereskedelmi jelentőségének különleges természete.

Budapestnek egész belkereskedelmünkben elfoglalt különleges tevékenységeit általában három csoportra oszthatjuk. *Először* azokra a belkereskedelmi tevékenységekre, amelyek részben budapesti, részben pedig vidéki forrásokból gondoskodnak a fővárosnak termelési és fogyasztási javakban való ellátásáról. *Másodszor* azokra az áruközvetítő folyamatokra, amelyeknek révén Budapest gondoskodik a vidék egyes szükségleteinek termelési és fogyasztási javakkal való kielégítéséről. *Harmadszor* pedig azokra a belkereskedelmi tevékenységekre, amelyekkel Budapest a vidék különböző részei között közvetít termelési és fogyasztási javakat, amelyekben tehát Budapestnek mint az ország legfontosabb árugyüjtő és áruszétosztó gócpontjának jelentősége domborodik ki. Az első két csoportról lényegükben már fentebb szóltunk. Itt még csak a harmadik csoportnak közelebbi megvilágítása látszik célirányosnak.

Budapest országos *árugyüjtő és áruszétosztó* feladatait elsősorban a *fővárosi nagykereskedelem* bonyolítja le. Közelfekvő és korábban részint már szintén említett okok azok, amelyeknél fogva a hosszabb távolságokra is berendezkedő magyar nagykereskedelem Budapesten aránylag jóval nagyobb mértékben tudott kifejlődni, mint vidéken.

A fővárosnak *földrajzilag* is központi fekvése és *közlekedési* gócpontként való kiemelkedése nagykereskedelmünket a világháború előtt Buda-

pestre vonzotta. Az országcsonkítás után pedig, amikor ez a földrajzi és közlekedési indokolás valamelyest gyengült, már adott helyzet előtt álltunk. Budapesten már kiépült volt az a nagykereskedelmi szervezet, amely önmagától is egyre továbbfejlődik.

Mind korábban, mind pedig manapság egyaránt érvényesül a fővárosban központosuló *tőkének* idevágóan lendítő ereje. A nagykereskedelemnek elsőrendű érdeke, hogy az ország tőkéjének központosulása közelében telepedjen le. Így közelebbről figyelheti a tőke- és a hitelviszonyok alakulását. Jövedelmezőségi költségszámításában jobban alkalmazkodhat hozzájuk. Közvetlenül fedezheti jelentékeny tőkeszükségleteit.

Hozzájárulnak még azok a *művelődési* és *közigazgatási* megfontolások, amelyeknek alapján a nagykereskedő szívesen telepedik meg a fővárosban. Szabad óráiban ott több alkalma nyílik művelődési szükségleteinek kielégítésére, szórakozásra stb. Azon vonatkozásokban pedig, amelyekben a mindenkori gazdaságpolitikai lehetőségeket igyekszik kihasználni, nyilvánvaló előnyt jelent számára, hogy az ország központi gazdaságpolitikai szerveinek közelében lehet.

Mindezen okok többé-kevésbbé egyaránt járultak hozzá fővárosi nagykereskedelmünknek erőteljes kifejlődéséhez. Ez a *központi* nagykereskedelem számos vonatkozásban *átugorja* a vidéki, inkább helyi jellegű nagykereskedelmet: egyrészt közvetlenül a vidéki mezőgazdával és iparossal, másrészt pedig közvetlenül a vidéki kiskereskedővel tart fenn kapcsolatot. Hasonló lendületű teljesítményekre *vidéki* nagykereskedelmünk nyilvánvalóan kevésbbé képes. A maga részéről általában már ahhoz is túlgyenge, hogy saját szűk helyi érdekkörén túl, más országrészekre kiterjeszkedjen. Arról pedig már általában eleve le kell mondania, hogy a fővárosi nagykereskedelemnek budapesti helyi áruközvetítésében támasszon versenyt.

Figyelemreméltó része van a főváros országos belkereskedelmi jelentőségében a *budapesti árutőzsdének*. Forgalmának behatóbb fejtegetése kívül esne már jelen gondolatmenetünkön, noha a rendelkezésünkre álló statisztikai adatok alapján az ilynemű fejtegetés viszonylag könnyű lenne. Meg kell elégednünk azzal, hogy csak általában utalunk budapesti árutőzsdénknek országos belkereskedelmi teljesítményeire. Akár ténylegesen lebonyolított, akár pedig csupán különbözeti árutőzsdei ügyletekről van szó, budapesti árutőzsdénknek az egész ország árviszonyait részben közvetlenül, részben pedig közvetve irányító tevékenysége igen fontos.

A *közvetlen* irányítás azokra az árucikkekre vonatkozólag forog fenn, amelyeket a fővárosi árutőzsdén jegyzünk. Az ország minden kereskedője, aki ezekkel az árukkal foglalkozik, állandóan figyelemmel kíséri a budapesti árutőzsdei viszonyokat. Minél közelebb tudja fűzni kapcsolatait az árutőzsdével, annál tágabb látókörrel és annál jobban tekintheti át ügyletkörét.

A budapesti árutőzsde pedig mint piac már önmagában is igen fontos kereskedelmi gócpontot jelent.

Tudjuk azonban, hogy árutőzsdénken jegyzett cikkeinknek számos egyéb árucikk árának alakulására is döntő behatásuk van. Egész árszínvonalunk mozgalmaiban többé-kevésbbé kulcsszerű szerepet töltenek be. *Közvetve* tehát azoknak az árucikkeknek belkereskedelmét is többé-kevésbbé messzemenően befolyásolják, amelyekkel budapesti árutőzsdénk közvetlenül nem foglalkozik.

A fővárosi árutőzsde mellett számos kisebb-nagyobb oly állandó vagy időnként működő budapesti vásárunk van, amelyek részben a tőzsde nevet viselik és amelyek az árutőzsde tevékenységéhez erősen hasonló szerepkört töltenek be. Sorukban legfontosabb az évenként rendezett *budapesti árumintavásár*, amely tartama alatt még csak magasabbra emeli Budapestnek az országban elfoglalt vezető kereskedelmi helyzetét. A vidéki kereskedőknek és a vidéki fogyasztóközönségnek az a nagy áradata, amely budapesti árumintavásárunk idején fővárosunkba özönlik, nemcsak a vásáron és azzal közvetlen kapcsolatban lebonyolított vásárlásaival, hanem ugyanekkor a fővárosban eszközölt egyéb vételeivel is táplálja annak kereskedelmét. Megfelelő értelemben hasonló szempontok vonatkoznak a budapesti árumintavásáron kiállító vidéki termelőkre is.

Egészen azonos, bár részben kisebb arányú erőforrásai budapesti kereskedelmünknek azok a *szakvásárok* és *szakkiállítások*, amelyeket időnként a fővárosban rendezünk. Sorukban főleg mezőgazdasági és különleges állatkiállításaink vagy -vásáraink emelkednek ki. Minél nagyobb jelentőségre tesznek szert újabban egyrészt a budapesti árumintavásár, másrészt pedig ezek a szakvásárok, annál jobban emelik fővárosunk általános belkereskedelmi jelentőségét.

Nem szabad lekicsinyelnünk a *budapesti közraktáraknak* országos súlyát sem. Főleg általuk válik lehetővé a fővárosban való tényleges árugyüjtés, az itt felhalmozott vidéki áruknak akár huzamosabb megőrzése és azután a vidékre való újabb szétosztása. A közraktári zálogjegy és a reá felépülő árulombard intézménye még csak szélesbíti fővárosi közraktáraink szerepkörét. Hiszen közraktári záloghitelt általában könnyebben és símábban lehet felvenni Budapesten, ahol a nagy közraktárak és nagy hitelintézetek egymás mellett és egymásközti közvetlen kapcsolatban működnek. Ez a különleges helyzeti előny vidéki termelőinket is tekintélyes mértékben bírja arra, hogy áruikat a lehetőséghez képest budapesti közraktárakban tárolják. Amennyiben közvetlen helyi érdekkörükön túlnyúló távolsági eladásra rendezkednek be, a budapesti közraktár még a piaci értékesítés síkján is tekintélyes előnyöket biztosít számukra. Hiszen budapesti közraktárból, amely az ország központi kereskedelmi piacának helyén áll, általában könnyebb áruját nagyobb távolságra eladnia, mint vidéki közraktárából.

Nagy súlya van végül fővárosunknak mint az áruforgalmat a *külföld* és a *vidék* között közvetítő gócpontnak. Külföldi árukivitelünknek az a része is, amely a vidékről származik, szívesen veszi igénybe a fővárosi kiviteli kereskedelem közvetítését. A vidéki termelő szívesen adja el árúját a fővárosban székelő exportőrnek, aki az árut azután innen viszi ki külföldre. Másrészt fővárosunkban vannak legnagyobb behozatali cégeink, amelyek a vidéknek szánt külföldi áruikat is tekintélyes részükben először budapesti raktáraikba hozzák be. Innen osztják szét azután őket vidékre. A fővárosi kereskedelem ilynemű tevékenységeinek különleges alapjai is hasonlítanak azokhoz, amelyeket általános belkereskedelmi helyzetével kapcsolatosan az imént domborítottunk ki. Budapest idevágó előnyeit növeli még, hogy kiviteli és behozatali cégei nagyobb üzemüknél és nagyobb befektetési lehetőségeiknél fogva általában jobb külföldi piacismeretekkel rendelkeznek és hogy ilyképen a külföldi piacokon könnyebben mozognak, mint a vidékiek. Itt azonban már átlépünk a főváros országos külkereskedelmi szerepének gondolatkörébe. Aminthogy további és külön tárgyalandó gondolatsor az is, amely fővárosunknak mint közlekedési gócpontnak természetét nézi.

2. Külkereskedelem.

A) *Áruforgalom.*

a) Ipari termékeink belföldi és külföldi értékesítése.

Külkereskedelmi vonatkozásban itt elsősorban az érdekelne bennünket, hogy egyrészt Budapest, másrészt pedig a vidék mezőgazdasági és ipari termékeiből mennyit *helyez el külföldön* és hogy egyrészt Budapest, másrészt pedig a vidék fogyasztása mily mértékben *támaszkodik külföldi* árucikkekre. Az ilyirányú statisztikai megfigyeléseknek azonban kézenfekvő nehézségei vannak.

A *nehézségek* legfontosabb forrása épen Budapestnek a külföld és a vidék között közvetítő és fentebb érintett tevékenysége. Számos, vidéken termelt mezőgazdasági és ipari árucikkünk először belkereskedelmünk révén a fővárosba jut. Itt elvegyül fővárosi eredetű hasonló áruinkkal és csak így kerül azután külföldi kivitelre. Ekkor pedig gyakorta már nehéz fővárosi vagy vidéki eredetét megállapítanunk. Más esetekben a fővárosi exportőr árukivitelét közvetlenül vidékről irányítja ki külföldre. Az is előfordulhat, hogy a vidéki mezőgazda vagy iparos először a fővárosban raktározza el termékeit és innen viszi ki azután őket külföldre. Nyilvánvalóan csak ritkábban fordul elő viszont az, hogy valamely fővárosi eredetű mezőgazdasági vagy ipari árut előbb vidékre visznek és csak onnan exportálják. Határmenti városainknak ebben a vonatkozásban ugyan kétségtelenül bizonyos helyzeti előnyei vannak. Érthető erőkifejtést mutatnak, hogy idevágó árugyüjtő tevékenységüket fejlesszék.

Mindezek a vonatkozások erősen *elhomályosítják* a bennünket érdeklő összefüggéseket. A nehézségeket jól látja hivatalos statisztikánk is mind országos, mind pedig budapesti vonatkozásban. Kétségtelenül ez a fő oka annak, hogy *összehasonlító* statisztikai adatok külkereskedelmünknek fővárosi és vidéki megoszlására vonatkozólag csak *igen gyéren* állnak rendelkezésünkre.

Mégis több oly szempontunk akad, amelyek a részletkérdéseket ezen a síkon is figyelemreméltóan világítják meg. Ilyen mindjárt az is, amelyet *ipari termékeink értékesítésének belföldi és külföldi megoszlásából* látunk. (Lásd a 39. számú táblázatot.)

Elcsatolt területen itt csupán Nagy-Magyarországnak Ausztriához, Csehszlovákiához, Romániához és Jugoszláviához csatolt területeit értjük. A Budapestre vonatkozó adatoknál 1931-ig bezárólag Fiumét is külföldnek tekintettük, 1932-ben és 1933-ban azonban már az elcsatolt területek rovatában vettük figyelembe. Ezen a téren követnünk kellett Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének idevágó csoportosításait.

Iparcikkeink értékesítésének egyrészt a belföld, másrészt pedig az elcsatolt területek és a távolabbi külföld közötti megoszlásából jól látjuk, hogy egész iparunk *mily nagy mértékben* támaszkodik *belföldi* fogyasztásunkra. Hiszen még a huszas évek közepén is, amikor pedig nemzetközi munkamegosztásunk meglehetősen magas színvonalon állt, egész ipari termelésünknek alig $^1/_7$ részét adtuk el külföldre, míg $^6/_7$ részét idehaza értékesítettük. Nem lephet meg bennünket, hogy ez az arány a külföld javára a huszas évek második felének fellendülése folyamán sem javult. Amilyen mértékben emelkedett ugyanis ipari kivitelünk, megközelítően ugyanolyan, sőt még nagyobb mértékben növekedett belföldi ipari fogyasztásunk. A harmincas évek első felének hanyatlásában viszont — nemzetközi gazdasági kapcsolataink lazulásával — nagyot esett a külföldnek szóbanforgó részesedése is. A hanyatlás mélypontján, 1932-ben egész ipari termelésünk értékesítéséből mindössze már csak $^1/_{14}$ rész jutott a külföldre, a belföldre pedig nem kevesebb mint $^{13}/_{14}$-e. 1933 is aránylag még csak lassú idevágó emelkedést hozott.

A *hanyatlás* évtödének leginkább szembeötlő vonása az, hogy az *elcsatolt* területekre irányuló ipari kivitelünk még sokkalta nagyobb arányban esett, mint ipari kivitelünknek a távolabbi külföldre küldött része. Míg emitt a fellendülés tetőpontja és a hanyatlás mélypontja között ipari kivitelünk névleges pénzértéke kevesebb mint $^2/_3$-dal, addig amott jóval több, mint $^5/_6$-dal csökkent. Míg tehát az elcsatolt területekre irányuló kivitelünk — névleges értéke szerint — a szóbanforgó időben kevesebb mint $^1/_6$-ár a zsugorodott össze, addig a távolabbi külföldre küldött kivitelünk még mindig $^1/_3$-ánál magasabb színvonalat tudott megtartani. Zsugorodása tehát felétsem érte el az elcsatolt területekre irányuló kivitelünk megfelelő összehúzódásának.

Szomorú *magyarázatul* itt az a tény szolgál, hogy a világgazdasági válság kapcsán magasba szökkent nemzetgazdasági elzárkózás és nemzeti

39. Iparcikkek értékesítése.

Év	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
				a) *1.000 pengő.*					
Belföldre:									
Budapest	708.245	828.043	985.211	1,097.002	1,126.213	985.141	850.337	750.091	707.526
Vidék	1,041.607	1,100.036	1,357.020	1,431.787	1,447.676	1,193.353	1,044.277	967.021	932.340
Magyarország .	**1,749.852**	**1,928.079**	**2,342.231**	**2,528.789**	**2,573.889**	**2,178.494**	**1,894.614**	**1,717.112**	**1,639.866**
Elcsatolt területre:									
Budapest	25.463	18.974	21.571	19.436	20.143	15.968	10.901	7.228	4.736
Vidék	34.286	23.974	29.996	42.644	49.103	32.529	13.138	7.226	5.849
Magyarország .	**59.749**	**42.948**	**51.567**	**62.080**	**69.246**	**48.497**	**24.039**	**14.454**	**10.585**
Külföldre:									
Budapest	87.552	94.833	93.466	109.683	129.002	119.828	79.703	46.070	51.367
Vidék	145.708	124.016	149.107	154.650	187.468	163.811	112.706	72.691	72.130
Magyarország .	**233.260**	**218.849**	**242.573**	**264.333**	**316.470**	**283.639**	**192.409**	**118.761**	**123.497**
				b) *Jelzőszámokban.*					
Belföldre:									
Budapest	100	116	139	155	159	139	120	106	100
Vidék	100	106	130	137	129	114	100	93	89
Magyarország .	**100**	**110**	**134**	**144**	**141**	**124**	**108**	**98**	**94**
Elcsatolt területre:									
Budapest	100	74	85	76	79	63	43	28	18
Vidék	100	70	87	124	143	95	38	21	17
Magyarország .	**100**	**72**	**87**	**104**	**116**	**81**	**40**	**24**	**18**
Külföldre:									
Budapest	100	108	106	125	147	137	91	53	59
Vidék	100	85	102	106	129	112	77	50	49
Magyarország .	**100**	**94**	**104**	**113**	**136**	**121**	**82**	**51**	**53**
				c) *Százalékokban.*					
Belföldre:									
Budapest	40·47	42·94	42·06	43·38	45·52	45·22	44·88	43·68	43·14
Vidék	59·53	57·06	57·94	56·62	54·48	54·78	55·12	56·32	56·86
Magyarország .	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Elcsatolt területre:									
Budapest	42·61	44·18	41·83	31·30	29·09	32·92	45·34	50·00	44·74
Vidék	57·39	55·82	58·17	68·70	70·91	67·08	54·66	50·00	55·26
Magyarország .	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Külföldre:									
Budapest	37·53	43·33	38·53	41·49	40·76	42·24	41·42	38·79	41·59
Vidék	62·47	56·67	61·47	58·51	59·24	57·76	58·58	61·21	58·41
Magyarország .	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

féltékenység közvetlen *szomszédaink* részéről megfelelően nagyobb arányban érvényesült. A háttérben meghúzódó nemzetközi bizalmatlanság a *Duna medencéjében* a világgazdasági válság kitörése óta különösen nagy méreteket öltött. A világgazdasági kapcsolatok meglazulását szomszédaink egyrészt arra használták fel, hogy tőlünk elcsatolt területeiket gazdaságilag szorosabban olvasszák egybe egyéb területeikkel, másrészt pedig arra, hogy szövetségi alapon kiépítsék egymásközti külön nemzetközi munkamegosztásukat. Ez utóbbi állításunk Csehszlovákiára, Romániára és Jugoszláviára vonatkozik, amely országok kisententenek nevezett nemzetközi szövetségüket a hanyatlás éveiben gazdasági téren is erőteljesen tudták továbbépíteni.

Ennek a gazdasági továbbfejlődésnek éle pedig, sajnos, elsősorban ellenünk irányult. A maga részéről Ausztria is mindent elkövetett, hogy a tőlünk elcsatolt *Nyugatmagyarországot* gazdaságilag is megmaradt régebbi területeihez láncolja. Ebben a törekvésében jelentékeny segítségére volt Bécsnek mint nagy termelő és fogyasztó központnak az elcsatolt Nyugatmagyarországhoz való földrajzi közelsége.

Ne zavarjon meg bennünket, hogy 39. táblánk egész Magyarországra vonatkozó három rovatának összeadásából azoktól az adatoktól, amelyeket 16. táblánkban láttunk, valamelyest *eltérő* számokat kapunk. Az eltérések vagy azt jelentik, hogy nem tudtuk összes iparcikkeinket mindjárt előállításuk évében értékesíteni. Sem belföldön, sem az elcsatolt területeken, sem pedig a távolabbi külföldön. Vagy azt is jelenthetik szóbanforgó eltéréseink, hogy valamely évben éppenséggel több iparcikket értékesítettünk, mint amennyit előállítottunk. Hiszen iparcikkeinket részben raktárra termeljük és raktáraink megtelésének,valamint kiürülésének üteme különböző. Ezek a folyamatok könnyen húzódnak át egyik évről a másikra. Az általános konjunkturális összefüggés itt az, hogy áruraktáraink a fellendülés elején kiürülnek, míg a fellendülés további folyamán megint erősen megtelnek. Telt áruraktárakat sújt többnyire az előbb-utóbb beköszöntő válság is. A válságot követő pangás elején még nehéz az árukat értékesíteni. Amily mértékben könnyül viszont értékesítésük, oly ütemben vedlik át a pangás újbóli fokozatos fellendüléssé. 16. és 39. táblánk megfelelő adatai között tehát csupán az általános konjunkturális hullámzástól függő *lag*-eket, azaz *időbeli késedelmeket* találunk. Ezeknek bővebb boncolgatása ugyan mind fővárosi, mind pedig vidéki vonatkozásban rendkívül tanulságos lenne. Jelen gondolatmenetünkben azonban zavaró elkalandozásként kellene hatnia.

Sokkalta inkább maradunk meg gondolatfűzésünk egyenes útján, ha *Budapest* megfelelő részesedéseinek alakulását vizsgáljuk. Először is feltűnő, hogy Budapest iparcikkeink *belföldi* értékesítése terén aránylag mily nagy szerepet játszik. Még a huszas évek második felének fellendülése folyamán is az a helyzet hogy belföldön értékesített iparcikkeink értékéből árnyalatilag több jutott Budapestre, mint egész ipari termelésünk értékéből. Ez az arány

csupán 1933-ban, azaz a hanyatlás fokozatos megszűntével fordult meg valamelyest.

Az összefüggések ilyetén alakulása nem lephet meg bennünket, amíg csak Budapestnek az egész országban elfoglalt kiemelkedő ipari jelentőségére gondolunk. Nevezetesen arra, hogy fővárosi iparunknak igen jelentékeny része a vidék számára termel. *Látszólagos ellentmondásba* csak akkor ütközünk, ha visszaemlékezünk korábbi fejtegetésünk során hangoztatott egyik-másik szempontunkra. Nevezetesen azokra a szempontjainkra, amelyek alapján Budapest gyáriparának külföldi kapcsolatait kiemeltük. Az ellentmondás azonban legott szertefoszlik, amint jobban szemügyre vesszük tárgyunkat.

Elsősorban arra gondoljunk, hogy itt most nem csupán gyáriparunkról, hanem *egész ipari termelésünkről*, tehát kézműiparunkról is szólunk. Tudjuk viszont, hogy Budapest kézműiparának csak vajmi kevés termékét értékesíthetjük külföldön. A főváros és a vidék közötti különbségek itt éppen fordított arányban alakulnak. Inkább vidéki kézműiparunknak akadnak oly ágai, amelyeket külföldre is kiviszünk. Itt különösen népies textiltermékeinkre célzunk. Igaz, hogy nagyobbszabású kivitelünk ezekből sincsen. Az azonban mindenképen megáll, hogy a főleg belföldön értékesített kézműipari termékek tekintetbevétele itt részben máris elhomályosítja Budapest külföldi ipari kapcsolatait.

Gondoljunk továbbá a *távolsági viszonyokra* is. Ezeknek síkján budapesti ipari kivitelünk részben mást jelent, mint a vidéki ipari kivitel. Amennyiben csak szállítási költségek jönnek tekintetbe, az ország határszélén működő iparunk nyilvánvalóan könnyebben értékesít a közeli határon túl, mint fővárosunk, amely határaink javarészétől még mindig jelentékeny távolságban fekszik. Különösen azoktól a határainktól, amelyeken át ipari kivitelünknek nagyobb lehetőségei vannak. Mindjárt látni fogjuk, hogy ezek a jugoszláv és a román határok, amelyek fővárosunktól még az ország megcsonkítása után is tekintélyes szállítási költségeket jelentő távolságban húzódnak. Ha mármost ezeket a távolsági viszonyokat vesszük tekintetbe, budapesti iparunknak nyilvánvalóan szorosabb külföldi kapcsolatokra van szüksége, hogy hasonlóan nagy arányban tudjon külföldre kivinni, mint vidéki iparunk. 16. és 39. táblánkban látható százalékos megoszlás képéből ebben a vonatkozásban tehát korántsem következtethetjük azt, hogy Budapest iparának külföldi vonatkozásai nem erősen fejlettek. Igaz viszont, hogy újabb külkereskedelmünkben — a magas vámtételekre és egyéb terhekre való tekintettel — a szállítási költségek viszonylagos jelentősége eléggé csökkent. Megfelelő mértékben gyengül egész idevágó érvelésünk.

Sokkal fontosabb itt az a harmadik szempontunk, amellyel budapesti iparunk külföldi vonatkozásait elsősorban nem termékei értékesítésének, hanem *tőkeszükséglete fedezésének* terén hangsúlyoztuk. Kétségtelen, hogy

fővárosi iparunk, különösen a huszas évek második felének fellendülésében, jóval nagyobb mértékben támaszkodott külföldi tőkére, mint vidéki iparunk. Ez azonban még korántsem járt azzal az eredménnyel, hogy termékei értékesítésében is megfelelően nagyobb arányban tekintett a külföld felé.

Ha jól végiggondoljuk ezt a három szempontunkat, tartalmilag bizonyosan *nem kerülünk ellentmondásba* korábbi állításainkkal. Jellegzetes egyébként, hogy amint a harmincas évek közepefelé újból nekilendült gazdasági életünk, Budapest ipara legott megint valamelyest nagyobb mértékben kezdte áruit az ország határain túl értékesíteni.

Budapestnek az *elcsatolt* területekre irányuló ipari kivitelében különösen nagy *konjunktúraérzékenységet* látunk. Itt jól érvényesül az az összefüggés, amelyet imént a nemzetgazdasági elzárkózás dunamedencei helyzetére vonatkozólag megállapítottunk. A *hatalompolitikai* viszonylatok többnyire rendkívül érzékenyek még a legkisebb gazdasági változással szemben is. Amikor többé-kevésbbé még egész Európában a huszas évek második felének fellendülési optimizmusa, azaz bizakodása uralkodott, a mi határainkon már megfeszült a gazdasági helyzet. Azt is mondhatnók, hogy itt különleges zavarunkról volt szó, amelynek vajmi kevés köze van a világgazdaság általános alakulásához. Valami igazság kétségtelenül van abban a felfogásban, hogy *Csehszlovákiával* szemben 1928-ban kitört *vámviszályunk* a mi különleges hatalompolitikai és gazdasági viszonyainkra vezethető vissza. Ugyanannyi igazságunk van azonban, ha ennek a vámviszálynak kitörését már az egészségtelenül alakuló általános nemzetközi gazdasági helyzet első és még alig észrevehető lökéseinek tulajdonítjuk. Szóbanforgó vámviszályunk már a kölcsönös nemzetközi bizalmatlanság jegyében járt és a megoldást az egyoldalú nemzetgazdasági elzárkózásban kereste.

Honnan van azonban, hogy Csehszlovákiával való vámviszályunk kitörése elsősorban Budapest iparának csehszlovákiai kivitelét sujtotta? Onnan, hogy tulajdonképeni exportiparnak javarészt csak budapesti iparunknak külföldi kivitelre dolgozó részeit tekinthetjük. *Vidéki* ipari kivitelünkről már az imént is mondtuk, hogy jelentékeny része *határmenti* ipartelepekre jut. Ezek még a korábbi szűkebb helyi munkamegosztás alapján szállítanak iparcikkeket a trianoni határon túlra, elszakított területeinkre. Többnyire annyira szoros határmenti kapcsolataik vannak, hogy még a szóbanforgóhoz hasonló nemzetközi viszályok is csak kevésbbé zavarhatják őket. Az ily kivitel tehát nem a tulajdonképeni nemzetközi jövedelmezőségi költségszámítás szempontjaira épít, hanem inkább hagyományossá vált és tehetetlenségi nyomatékukkal még az új viszonyok között is tovább élő helyi kapcsolataira.

Vele szemben *budapesti* exportáló nagyiparunk elsősorban az említett *nemzetközi jövedelmezőségi költségszámítás* szerint mérlegel. Az ily költségszámítást zavaró tényezők tehát elsősorban reá mérnek csapást. Így

magyarázhatjuk, hogy csehszlovákiai vámviszályunk is oly hirtelen apasztotta Budapestnek az elcsatolt területekre irányuló ipari kivitelünkben való részesedését. A szóbanforgó konjunktúraérzékenység indokolja viszont egyúttal azt is, hogy ez a csökkenés csak egészen átmenetinek bizonyult. Amint felocsudtunk a válság első csapásaiból és amint beláttuk, hogy enyhítését csakis újszerű eszközök alkalmazásától várhatjuk, legott megváltozott a helyzet. Első fontosabb kompenzációs és klíringszerződéseinket a bennünket környező államokkal kötöttük. Ilyképen az elcsatolt területekre irányuló és vele együtt nagyobb távolságokra berendezkedő ipari kivitelünk is még a pangás nehéz éveiben javulni kezdett. Különösen az az ipari kivitelünk, amely Budapestre jutott.

Ha egyenként nézzük az Ausztriához, Csehszlovákiához, Romániához és Jugoszláviához elcsatolt területre irányuló ipari kivitelünk budapesti részesedését, erősen szembeötlő, hogy ez az említett országoknál mily különbözően alakult. Míg *Ausztriánál* és *Csehszlovákiánál* aránylag igen alacsony volt, addig *Romániánál* és *Jugoszláviánál* viszonylag tekintélyes magasságot ért el. Megfelelő statisztikai adatok csupán a huszas évek második felére vonatkozólag állnak rendelkezésünkre. Erdélybe és az elcsatolt Délvidékre irányuló ipari kivitelünknek 1925-ben még több mint fele Budapestre jutott. Fővárosunk részesedése utóbb ugyan ezekben a vonatkozásokban is valamelyest csökkent, ¼ rész alá azonban 1930-ig nem esett. Az elcsatolt Nyugatmagyarországba küldött ipari kivitelünkből viszont 1925 és 1930 között fővárosunkra csak egyszer jutott több $^1/_3$ résznél. A többi évben Budapest részesedése itt jóval csekélyebb volt. Akadt olyan év is, amelyben alig haladta meg az $^1/_{10}$-et. Megközelítően hasonló arányok érvényesültek a Csehszlovákiához elcsatolt Felvidékre irányuló ipari kivitelünkben is. Amint mondtuk, Budapest részesedése benne 1927-ig bezárólag eléggé tekintélyes volt ; 1926-ban és 1927-ben csaknem $^2/_5$-re rúgott ; a vámviszály kitörésével azonban — 1928-tól kezdve — hirtelen süllyedt és a következő két évben még a negyedrészt sem érte el.

Általában azt mondhatjuk, hogy tulajdonképeni exportra irányuló iparunk főleg a *Balkán felé* tekint. Ez az iparunk pedig, amint már fentebb is hangsúlyoztuk, jelentékeny részében *Budapesten* központosul. Ezért volt fővárosunknak annyival nagyobb szerepe a Románia és Jugoszlávia felé irányuló ipari kivitelben. Az elcsatolt Nyugatmagyarországra és a Felvidékre küldött kivitelünk viszont javarészt oly határmenti helyi és hagyományos kapcsolatokra épült, amelyeket már behatóbban is jellemeztünk. Ezért van Budapestnek idevágó ipari kivitelünkben aránylag oly csekély része.

A *tulajdonképeni külföldre* irányuló budapesti ipari kivitel egészen fentebb fejtegetett általános szempontjaink szerint alakult. Ha ezeket figyelembe vesszük, nem lehet meglepő, hogy Budapestnek idevágó részesedése nem túlságosan magas. Mégis jellemző egyrészt az, hogy 1926-ban, a huszas

évek második felének első fellendülési lökésére, ez a részesedés hirtelen emelkedést mutat. Másrészt pedig ugyancsak jellemző, hogy 1932-ben, tehát a harmincas évek első felének hanyatlási mélypontján Budapest szóbanforgó részesedése feltűnő hanyatlást szenvedett. Az 1926-ban tapasztalt több mint 43%-os fővárosi részesedéssel 1932-ben nem is egészen 39%-os részesedés áll szemben. Ez a különbség önmagában ugyan nem nagy. Mégis eléggé jelentékeny ahhoz, hogy Budapest külföldi ipari kivitelének országos vonatkozásban is kiemelkedő konjunktúraérzékenységéről tegyen tanúságot. Hogy különbségeinket itt határozottabb vonalakban kifejezni nem tudjuk, annak oka megint csak a külkereskedelemnek fővárosunk és vidékünk között való erősen elmosódó megoszlása. Újból ismételnünk kell, hogy az így előálló homályos képben egyenes vonalak helyett megközelítő és közvetett utalásokkal kell beérnünk.

b) Behozatalunk megoszlása.

Forrásaink még jobban felmondják a szolgálatot, ha egyes fontosabb *árucsoportok szerint* vizsgáljuk egész külkereskedelmünknek fővárosi és vidéki viszonylatban való megoszlását. Évtizedünk egészére vonatkozólag ilynemű összehasonlításokat statisztikai adatok híján nem is végezhetünk. Csupán két év, 1926 és 1927 az az idő, amelyre összehasonlításaink kiterjedhetnek. 1928-tól kezdve Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve nem közli többé a budapesti külkereskedelemnek áruk szerint tagolt adatait és ily adatokat máshonnan sem kaphattunk. Arról tehát már eleve le kell mondanunk, hogy Budapestnek külkereskedelmünkben való szerepét évtizedünk folyamán árucsoportok szerint tagolva is fejlődésszerűen nézzük. Be kell érnünk annyival, hogy rövid két évre rögzítve, azaz inkább mintegy statikus szemszögből nézzük fővárosunknak szóbanforgó részesedését. (Lásd a 40. számú táblázatot.)

Összeállításunk *távolról sem kimerítő.* Több árucsoportot azért kellett belőle egészen kihagynunk, mert egyrészt az ország egészére, másrészt pedig Budapestre vonatkozó, tartalmilag egyöntetű adatai rendelkezésünkre nem állnak. Még az itt feltüntetett árucsoportokra vonatkozó párhuzamainknak is egyike-másika erősen sántít. Annyiban, hogy nem teljesen ugyanazon árucsoportról van szó egyrészt országos, másrészt pedig budapesti tételeinkben. Itt szükségszerű *hibaforrásokkal* van dolgunk. Zavaró hatásaikat mindössze csak azzal igyekezhetünk csökkenteni, hogy az alábbiakban a szóbanforgó eltérések közül legalább a legfeltünőbbekre egynéhány szóval rámutatunk. Üresen hagyott rovataink javarésze azt jelenti, hogy az érintett évekre vonatkozólag nincsenek megfelelő adataink.

A táblánkon szereplő árukat *két nagy csoportra* oszthatjuk. Először arra a csoportra, amelynek behozatalában fővárosunk viszonylag *tekintélyes*

40. Árubehozatalunk értéke.

Év	a) 1000 pengőben			b) Százalékban		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
			Nyers és megmunkált fa			
1926	22.974	83.401	106.375	21·60	78·40	100·00
1927	22.382	115.088	137.470	16·28	83·72	100·00
			Pamutszövet			
1926	53.031	33.081	86.112	61·58	38·42	100·00
1927	52.781	39.113	91.894	57·44	42·56	100·00
			Szén			
1926	23.661	30.023	53.684	44·07	55·93	100·00
1927	24.708	32.891	57.599	42·90	57·10	100·00
			Gépek és készülékek			
1926	25.279	14.812	40.091	63·05	36·95	100·00
1927	31.888	24.650	56.538	56·40	43·60	100·00
			Gyapjúszövet			
1926	21.779	24.013	45.792	47·56	52·44	100·00
1927	27.716	33.094	60.810	45·58	54·42	100·00
			Papiros és papirosáruk			
1926	29.763	4.667	34.430	86·44	13·56	100·00
1927	32.360	8.819	41.179	78·58	21·42	100·00
			Selyem- és félselyemszövet			
1926	5.075	24.491	29.566	17·16	82·84	100·00
1927	6.927	30.777	37.704	18·37	81·63	100·00
			Pamutfonál és pamutcérna			
1926	19.452	14.012	33.464	58·13	41·87	100·00
1927	21.283	17.293	38.576	55·17	44·83	100·00
			Nyers fémek			
1926	17.705	12.032	29.737	59·54	40·46	100·00
1927	18.424	15.547	33.971	54·23	45·77	100·00
			Ásványolaj			
1926	6.499	16.820	23.319	27.87	72·13	100·00
1927	9.124	17.883	27.007	33·78	66·22	100·00
			Nyers pamut			
1926	6.655	6.224	12.879	51·67	48·33	100·00
1927	7.121	8.598	15.719	45·30	54·70	100·00
			Kikészített bőr			
1926	13.421	6.484	19.905	67·42	32·58	100·00
1927	17.156	9.794	26.950	57·28	42·72	100·00
			Vasáruk			
1926	10.704	4.555	15.259	70·15	29·85	100·00
1927	13.979	5.804	19.783	70·66	29·34	100·00

40. Árubehozatalunk értéke. (Folytatás.)

Év	a) 1000 pengőben			b) Százalékban		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
			Villamosgépek és -készülékek			
1926	6.087	1.996	8.083	75·30	24·70	100·00
1927	8.998	3.511	12.509	71·93	28·07	100·00
			Automobil és autóalváz			
1926	10.215	4.552	14.767	69·17	30·83	100·00
1927	13.940	7.965	21.905	63·64	36·36	100·00
			Nyers bőr			
1926	4.667	7.762	12.429	37·55	62·45	100·00
1927	7.060	10.336	17.396	40·58	59·42	100·00
			Selyem és selyemfonál			
1926	4.459	4.015	8.474	52·62	47·38	100·00
1927	9.095	5.672	14.767	61·59	38·41	100·00
			Gyapjúfonál			
1926	10.446	7.815	18.261	57·20	42·80	100·00
1927	14.313	12.537	26.850	53·31	46·69	100·00
			Üveg és üvegáruk			
1926	7.571	2.034	9.605	78·82	21·18	100·00
1927	8.657	3.045	11.702	73·98	26·02	100·00
			Déligyümölcs			
1926	4.510	1.587	6.097	73·97	26·03	100·00
1927	9.869	690	10.559	93·47	6·53	100·00
			Kaucsukáruk			
1926	3.703	3.468	7.171	51·64	48·36	100·00
1927	8.100	873	8.973	90·27	9·73	100·00
			Nyers rizs			
1926	8.973	—	8.973	—	—	—
1927	11.629	361	11.990	96·99	3·01	100·00
			Nyers juta			
1926	3.331	2.224	5.555	59·96	40·04	100·00
1927	4.280	4.795	9.075	47·16	52·84	100·00
			Technikai zsiradékok			
1926	4.501	1.866	6.367	70·69	29·31	100·00
1927	6.265	1.404	7.669	81·69	18·31	100·00
			Trágyasók és állati trágya			
1926	591	3.878	4.469	13·22	86·78	100·00
1927	1.104	6,128	7.232	15·26	84·74	100·00
			Vasfélgyártmányok			
1926	5.249	1.973	7.222	72·68	27·32	100·00
1927	6.905	2.571	9.476	72·87	27·13	100·00
			Gyapjú			
1926	1.964	3.621	5.585	35·16	64·84	100·00
1927	3.590	5.210	8.800	40·79	59·21	100·00

40. Árubehozatalunk értéke. (Vége.)

Év	a) 1000 pengőben			b) Százalékban		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
			Prémbőr, kikészített			
1926	3.520	3.020	6.540	53·82	46·18	100·00
1927	3.961	8.136	12.097	32·74	67·26	100·00
			Nyers- és ócskavas			
1926	2.430	5.722	8.152	29·80	70·20	100·00
1927	2.482	5.081	7.563	32·81	67·19	100·00
			Kerékpár			
1926	3.061	—	3.061	—	—	—
1927	4.457	817	5.274	84·50	15·50	100·00
			Cipészáruk			
1926	3.148	2.395	5.543	56·79	43·21	100·00
1927	2.727	4.522	7.249	37·62	62·38	100·00
			Kötöttáruk pamutból			
1926	3.251	6.294	9.545	33·68	66·32	100·00
1927	2.482	5.393	7.875	31·52	68·48	100·00
			Kalapok			
1926	401	2.707	3.108	12·90	87·10	100·00
1927	551	3.833	4.384	12·57	87·43	100·00
			Korpa			
1926	25	1.607	1.632	1·53	98·47	100·00
1927	123	3.832	3.955	3·11	96·89	100·00
			Friss gyümölcs			
1926	3.368	524	3.892	86·54	13·46	100·00
1927	4.251	935	5.186	81·97	18·03	100·00
			Len-, kender- és jutafonál			
1926	—	—	3.343	—	—	—
1927	1.407	2.607	4.014	35·05	64·95	100·00
			Porcellánedény			
1926	1.572	922	2.494	63·03	36·97	100·00
1927	3.200	297	3.497	91·51	8·49	100·00
			Hangszerek			
1926	1.558	1.849	3.407	45·73	54·27	100·00
1927	2.512	3.044	5.556	45·21	54·79	100·00
			Kötöttáruk selyemből és félselyemből			
1926	—	—	2.047	—	—	—
1927	1.028	1.655	2.683	38·31	61·69	100·00
			Tengeri			
1926	—	—	—	—	—	—
1927	2.013	3.080	5.093	39·52	60·48	100·00
			Kátrányfestő-anyagok			
1926	3.769	53	3.822	98·61	1·39	100·00
1927	5.015	—	5.015	—	—	—

mértékben részesedik. Másodszor pedig arra a csoportra, amelyben Budapestnek megfelelő részesedése aránylag csekély.

Nézzük először az *első* csoportot. Ez mindenekelőtt oly árukból áll, amelyeket Budapestnek erősen fejlett iparágai dolgoznak fel. Itt tehát megfelelő *ipari nyersanyagokról* és *félgyártmányokról* van szó. Így értelmezhetjük, hogy a *villamosgépek és -készülékek* behozatalából 1927-ben 72%, a *papiroséból és papirosárukéból* pedig nem kevesebb mint 79% jutott a fővárosra. Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy országos adatainkat itt a Magyar Statisztikai Évkönyvnek »papiros és papirosáruk« című rovatából vettük, amellyel Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének »papiros és a sokszorosító ipar termékei« című rovatát[1]) állítottuk szembe. Ebbe a csoportba tartoznak többé-kevésbbé a *vasáruk és a vasfélgyártmányok is*, amelyeknek behozatalából 71%, illetve 73% esett Budapestre. Itt és a következőkben is — ahol kifejezetten mást nem mondunk — az 1927. évi megoszlásra utalunk. Gépekben és készülékekben, nyersfémekben, valamint szénben már csak valamivel kevesebb volt Budapest behozatali részesedése. Nyilvánvalóan azért, mert itt oly nyersanyagokról és félgyártmányokról van szó, amelyekre a vidék termelése is tekintélyes mértékben szorul rá.

Behozatali áruinknak az a további alcsoportja, amelyben Budapest aránylag nagyobb mértékben szerepel, már jóval népesebb. Itt oly *jól tárolható* és súlyukhoz képest *nagy értékű* árukról van szó, amelyeket elsősorban Budapest importőrjei hoznak be külföldről és azután csak a fővárosból osztanak szét a vidékre. Tekintélyes részük természetesen a fővárosban marad feldolgozásra vagy fogyasztásra. Legszembeötlőbb idetartozó áruk: a *kátrányfestőanyagok*, a *porcellánedények* és a *kaucsukáruk*. Hiszen behozatalukból nem kevesebb mint 99%, 92%, illetőleg 90% jutott fővárosunkra. Itt is meg kell jegyeznünk, hogy a Magyar Statisztikai Évkönyvben szereplő »kátrányfestőanyagok« rovatával a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvében feltüntetett »kátrányfesték« rovatot állítottuk szembe. Hasonlóképen országos adatainknál a Magyar Statisztikai Évkönyvből »porcellánedény« és a »kaucsukáruk« rovatát vettük alapul és fővárosi adatainknál a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvében szereplő »porcellánáruk«, illetőleg »a kaucsukipar termékei«[2]) című rovatokat hasonlítottuk velük össze.

---

[1]) Ez a rovat 1927-ben a következő alrovatokra oszlott: nyomó- és írópapiros, csomagolópapiros, papiroslemez, nyerspapirosfedéllemez, rajz- és pergamentpapiros, szivarka- és más selyempapiros, könyvek, folyóiratok, tarkapapiros és tarkakarton, papirosanyag.

[2]) Alrovatai a következők: kerékpárabroncs kaucsukból, sárcipő kaucsukból, szövet és kötött kelme kaucsukkal bevonva, műszaki cikkek lágykaucsukból, aszbeszt kaucsukáruk, más áruk lágykaucsukból.

Nem ily nagy, de azért még mindig igen tekintélyes Budapest részesedése ennek az árucsoportnak terén a *kerékpárokban* (85%), az *automobilokban és automobilvázakban* (64%), valamint az *üvegben és az üvegárukban* (74%). Ezeknek az áruknak belkereskedelme is Budapesten összpontosul és a vidék szintén hagyományos előszeretettel veszi igénybe a budapesti közvetítő importőr szolgálatait. A behozott kerékpárokra vonatkozólag meg kell jegyeznünk, hogy azok gummiabroncs nélkül értendők és hogy Budapestre vonatkozó adatainkban a motorkerékpárok is bennfoglaltatnak. Ez egybevetéseinknek kétségtelenül némi eltorzítását jelenti. Kevésbbé fontos az a körülmény, hogy az országos adatainknál szereplő és a Magyar Statisztikai Évkönyvből vett »automobil és automobilváz« című rovatot a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvében feltüntetett »automobilok és tartozékaik« című rovattal kellett összehasonlítanunk.

A fonó- és szövőipar nyersanyagai és termékei közül ehhez a csoporthoz kell sorolnunk a nyerspamutfonalat (45%) és pamutcérnát (55%), pamutszövetet (57%), a gyapjúfonalat (53%), a gyapjúszövetet (46%), a selymet és a selyemfonalat (62%), valamint a nyersjutát (47%). Nyilvánvaló, hogy nem egyedül Budapest fonó- és szövőipara dolgozta fel az összes idevágó nyersanyagokat és félgyártmányokat. Ebbe a csoportba a Magyar Statisztikai Évkönyvben szereplő »selyem és selyemfonál« című rovat, valamint a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből vett »selyemfonál és cérna« című rovat között vontunk párhuzamot.

Ide csatolhatunk végül még egy vegyes árukból álló csoportot is. Ezek: a *technikai zsiradékok*, a *kikészített bőr* és a *hangszerek*, amelyeknek behozatalában Budapestnek szintén jelentékeny, azaz 82%-os, 57%-os, illetőleg 45%-os részesedése volt. A magas részesedést rájuk nézve nyilvánvalóan egészen különböző vonatkozások indokolják. Míg a technikai zsiradékoknál és a bőrnél Budapestnek főleg elosztó szerepe érvényesül, addig kétségtelen, hogy a Budapestre behozott hangszerek javarészt a fővárosban kerültek használatba. Itt csupán az országos viszonylatban a Magyar Statisztikai Évkönyvből vett »hangszerek« című rovatról kell külön megjegyeznünk, hogy fővárosi viszonylatban a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvében található »pianinók és harmóniumok« című rovatot kényszerültünk vele szembeállítani.

Az utolsó árucsoport végül, amelynek behozatalában Budapest jelentősége feltűnően erősen domborodik ki, egyes nem elsőrendű életszükségleteket szolgáló élelmiszerekből áll. Olyanokból, mint a *nyers rizs*, a *déligyümölcs* és a külföldi *friss gyümölcs*, amelyeknek behozatalából 97%, 93%, illetőleg 82% esett egyedül a fővárosra. Mindhárom oly élelmicikk, amelyet fővárosunk kétségtelenül jóval nagyobb arányban fogyaszt, mint a vidék. Különös mértékben áll ez a déligyümölcsre és a külföldi friss gyümölcsre, amelyek fogyasztásának már bizonyos fényűzési jellege van. Rájuk inkább csak a

módosabb fogyasztóknak telik. Ilyen pedig fővárosunkban viszonylag több lakik. Míg a Budapestre behozott rizsből és déligyümölcsből közvetítő belkereskedelmünk is nyilvánvalóan tekintélyes részt kap, mert fogyasztásában a vidék is tekintélyes mértékben részesedik, addig a fővárosba külföldről behozott friss gyümölcs túlnyomó részében a helyi fogyasztást szolgálja.

Térjünk rá ezek után behozatali cikkeink azon *második* részére, amelyben Budapestnek viszonylag csak *csekély* szerepe van. A leginkább kézenfekvő indokolás itt a *mezőgazdasági nyersanyagok* és *félgyártmányok* csoportjára vonatkozólag nyujtható. Hiszen ezekre elsősorban a vidéki mezőgazdaságnak van szüksége. Érthető, hogy behozataluk javarészt nem a főváros közvetítésével, hanem közvetlenül vidékre történik.

Legjellegzetesebb példáik a *korpa*, a *tengeri*, a *trágyasó* és az *állati trágya*. Igaz, hogy az első kettőre mezőgazdaságunknak is inkább csak kivételesen, azaz gyenge hazai termés idején, vagy rosszul beosztott kivitel esetén van szüksége. Az, hogy tengeribehozatalunkból 1927-ben mégis eléggé tekintélyes rész jutott Budapestre, főleg a budapesti sertéshízlalótelepek jelentékeny tengeriszükségletével magyarázható. Csupán csekély hibaforrásnak tekinthetjük, hogy az országos vonatkozásban tekintetbe vett és a Magyar Statisztikai Évkönyvből merített »trágyasók és állati trágya« című rovattal fővárosi viszonylatban a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből vett »mesterséges trágyák« című rovatot állítottuk szembe.

Jórészt mezőgazdasági nyersanyagként jön tekintetbe *nyers* és *megmunkált fában*, valamint *ásványolajban* való behozatalunk is. Önmagában véve tehát már ezért indokolt, hogy Budapest behozatalukban aránylag csak kevéssé részesedik. Ebből a két anyagból azonban vidéki iparunk tekintélyes mennyiséget használ fel. Mindenesetre jóval többet, mint a főváros ipara. A fővárosnak aránylag csekély itteni részesedése tehát ezen a síkon is magyarázatot lel. Lényegében aligha jelent eltérést, hogy itt az ország egészére és a vidékre vonatkozólag a Magyar Statisztikai Évkönyv adataihoz képest a »nyers és megmunkált fa« tételeivel a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből vett és a fővárosra vonatkozó »az erdőgazdaság termékei«[1]) című rovatot állítottuk szembe.

A fa- és az ásványolaj átvezetnek már bennünket behozott áruinknak azon további itteni csoportjához, amelyben a fővárosnak azért van csak aránylag csekélyebb részesedése, mert benne főleg vidéken virágzó iparágaink nyersanyagairól, vagy félgyártmányairól van szó. Ehhez a csoporthoz sorolhatjuk a *nyersbőrt*, a *kikészített prémbőrt*, a *nyers- és ócskavasat*, a *len-, kender- és jutafonalat*, *a selyem- és félselyemszövetet*, valamint a *gyapjút*. Nagyobbrészük oly textilipari és egyéb ipari nyersanyag, valamint félgyártmány, amelyet az ipari feldolgozás első szakaszaiban határozottan erősebb

[1]) Ennek alrovatai: fűrészeltfa, tűzifa, gömbölyűfa, bárdolt-, ácsolt- vagy hasítottfa, faszén, kádárfa, vasúti talpfa és az európai erdőgazdaságokban nem termelt fák.

vidéki iparunk nagyobb arányban vesz igénybe, mint fővárosi iparunk. Különösen textilbehozatalunk terén szembeötlő, hogy míg fővárosunk inkább a textilgyártmányok behozatalában vezet, addig a vidék inkább a fonó- és szövőipar nyersanyagainak behozatalában részesedik nagyobb arányban. Igaz viszont, hogy a selyem- és félselyemszövet itt kivételt jelent. Egyenesvonalú összefüggéseknek és határozott csoportosításoknak mindvégig ellensége marad a behozatali kereskedelmünkbe kapcsolódó szétosztó belkereskedelmi tevékenység. Erre a csoportra vonatkozó következtetéseinket is aránylag csak kevéssé zavarja az a körülmény, hogy az országos viszonylatban tekintett és a Magyar Statisztikai Évkönyvből vett »kikészített prémbőr«, »nyers- és ócskavas«, valamint »len-, kender- és jutafonál« című rovatokkal fővárosi viszonylatban a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből merített »prémbőr, kikészítve és festve, de nem konfekcionálva«, a »nyersvas«, illetőleg a »lenfonál« és »jutafonál« című rovatok adatait hasonlítottuk össze.

Az utolsó idevágó csoport végül egyes külföldi készárukból áll, amelyeket a vidék nagyobb mértékben fogyaszt, mint a főváros. Nem elsőrangú minőségű vagy legalább is nem fényűzési szükségletek kielégítésére szánt külföldi készárukról van szó. Inkább olyanokról, amelyeket a középszerű és egyszerűbb ruházkodási szükségletek kielégítésére hozunk be. Ide tartoznak a *cipészáruk*, a *pamutból készült kötöttáruk*, *a selyemből és félselyemből készült kötöttáruk*, valamint a *kalapok*. Behozatalukból fővárosunkra csupán 38%, 32%, 38%, illetőleg 13% jut. Ami a cipészárukat illeti, köztudomású, hogy a magasabb színvonalú ruházkodás inkább a rendelésre és kézműiparban készített cipőket használja. A külföldről behozott gyári cipő általában olcsóbb cikknek számít. Részben hasonló helyzetet látunk a külföldről behozott kötöttáruk terén is. Ezeknek zöme szintén olcsóbb cikkekből áll. A külföldről behozott kalapok között viszont kiváló minőségűek is szerepelnek. A behozatal azonban túlnyomórészt mégis csak a közepes színvonalú ruházkodás szükségleteit nézi ezen a téren is. Nem meglepő tehát, hogy mindezekből a cikkekből aránylag tekintélyes rész megy mindjárt vidékre. Hiszen a középszerű és egyszerűbb ruházkodás cikkeinek ott aránylag nagyobb kelendősége van, mint fővárosunkban. Itt is hozzá kell még fűznünk, hogy a Magyar Statisztikai Évkönyvben található és Magyarországra vonatkoztatott »cipészáruk«, valamint »kötöttáruk selyemből és félselyemből« című rovatunkkal a fővárosra vonatkozó és Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből merített »cipők«, illetőleg »kötöttáruk selyemből« című rovatokat kellett szembeállítanunk. Az így előálló hibaforrás azonban semmiesetre sem hat túlságosan zavarólag.

Ezek az összefüggések ugyan igen tarka képet nyujtanak Budapestnek behozatalunkban való részesedéséről. Erősen ellentétes tételek állnak egymással szemben. Valamennyiök egybehatásának eredőjeként mégis megállapít-

hatjuk, hogy Budapestnek behozatalunk egészében *igen tekintélyes szerepe* van. Nevezetesen annál is tekintélyesebb, amelyet iparunk terén betölt. Magyarázatul tehát csak részben szolgálhat Budapest kiemelkedő *ipari* jelentősége. Részben az is hozzájárul, hogy Budapestnek mint az ország *belkereskedelmi gócpontjának* idevágóan is kiemelkedő fontossága van. Más szóval: Budapestnek általában nemcsak azért van behozatalunkban oly nagy része, mert ez főleg ipari cikkekből áll és mert Budapest az ország ipari központja, hanem azért is, mert a belföldi szétosztó kereskedelem a behozott áruk jelentékeny részét innen irányitja vidéki rendeltetési helyeire. Igaz, hogy összefüggéseink 1927 óta részben jelentékeny eltolódásokon mentek át. Igaz továbbá az is, hogy behozatalunk összetétele és belkereskedelmünk strukturális képe azóta változásokat szenvedett. Általában azonban nem mondhatjuk, hogy behozatalunk egészében az ipari cikkek aránya jelentékenyen süllyedt volna. Így ezen a síkon Budapest is megőrizte korábbi fontosságát. Másrészt pedig belkereskedelmünknek a főváros továbbra is gócpontja marad. Így, ha történtek is eltolódások, végeredményben mégis megállapíthatjuk, hogy Budapest jelentősége egész behozatalunk szempontjából a harmincas évek közepetáján is változatlanul igen magasan domborodik ki.

c) Kivitelünk megoszlása.

Egészen más összefüggések érvényesülnek azonban, ha tekintetünket kivitelünk megfelelő megoszlása felé irányítjuk. (Lásd a 41. számú táblázatot.)

Nevezetesen egészen más értelmű és összetételű két csoportot kapunk, ha azokat az árukat, amelyekben Budapest kivitele országos mérték szerint *jelentékeny*, megint szétválasztjuk azoktól az áruktól, amelyeknek kivitelében Budapest aránylag csak *csekély* mértékben részesedik. Nézzük először kivitelünknek említett *első nagy* részét. Ezt *két csoportra* oszthatjuk. *Először* azon áruk csoportjára, amelyeknek kivitelében Budapest kiemelkedő ipari jellegénél fogva részesül aránylag nagyobb mértékben. *Másodszor* pedig azokra az árukra, amelyek viszonylagosan jól tárolhatók és amelyeket belkereskedelmünk épen ezért először a fővárosban gyüjt össze, hogy külföldi kivitelünk azután innen történjen. Ebben a második csoportban tehát nem tulajdonképeni, hanem csak közvetítő jellegű budapesti kivitelről szólhatunk.

Összehasonlításunk alapjául vegyük itt is mindvégig az 1927. év adatait. Az első csoportba sorozhatjuk a gépeket és készülékeket, a villamosgépeket és -készülékeket, a vasárukat, a vasúti kocsikat, a könyveket és folyóiratokat, a gyógy- és kötszereket, valamint a búza- és rozslisztet. Itt megannyi oly iparág termékeit látjuk, amelyekben Budapest viszonylagosan erősen kitűnik.

41. Árukivitelünk értéke.

Év	a) 1000 pengőben			b) Százalékban		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
			Búza- és rozsliszt			
1926	49.893	30.691	80.584	61·51	38·49	100·00
1927	47.704	30.428	78.132	63·78	36·22	100·00
			Búza			
1926	19.889	115.529	135.418	14·69	85·31	100·00
1927	17.148	85.571	102.719	16·69	83·31	100·00
			Vágó- és igásállatok			
1926	4.557	101.003	105.560	4·32	95·68	100·00
1927	3.971	89.359	93.330	4·25	95·75	100·00
			Baromfi, élő és leölt			
1926	5.762	33.536	39.298	19·66	80·34	100·00
1927	4.955	37.917	42.872	11·56	88·44	100·00
			Rozs			
1926	15.578	33.869	49.447	31·50	68·50	100·00
1927	14.083	26·536	40.619	34·67	65·33	100·00
			Cukor			
1926	780	26.893	27.673	2·82	97·18	100·00
1927	896	29.279	30.175	2·97	97·03	100·00
			Gépek és készülékek			
1926	11.615	4.755	16.370	70·95	29·05	100·00
1927	12.086	6.741	18·827	64·19	35·81	100·00
			Toll			
1926	12.380	4.286	16.666	74·28	25·72	100·00
1927	15.994	4.989	20.983	76.22	23·78	100·00
			Vasfélgyártmányok			
1926	744	8.548	9.292	8·00	92·00	100·00
1927	845	9.803	10.648	7·93	92·07	100·00
			Villamosgépek és -készülékek			
1926	14.509	2.794	17.303	83·85	16·15	100·00
1927	11.500	4.385	15.885	72·37	27·63	100·00
			Tojás			
1926	3.454	26.862	30.316	11·39	88·61	100·00
1927	986	23.226	24.212	4·07	95·93	100·00
			Selyem- és félselyemszövet			
1926	2.703	4.479	7.182	37·67	62·33	100·00
1927	2.920	9.174	12.094	24·14	75·86	100·00
			Gyapjú			
1926	9.859	8.874	18.733	52·63	47·37	100·00
1927	9.540	5.107	14.647	65·13	34·87	100·00

41. Árukivitelünk értéke. (Folytatás.)

Év	a) 1000 pengőben			b) Százalékban		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
			Pamutszövet			
1926	3.633	1.835	5.468	66·44	33·56	100·00
1927	8.155	1.816	9.971	81·79	18·21	100·00
			Nyers dohány			
1926	530	1.410	1.940	27·32	72·68	100·00
1927	638	4.129	4.767	13·38	86·62	100·00
			Tengeri			
1926	2.677	21.370	24.047	11·13	88·87	100·00
1927	265	7.181	7.446	3·56	96·44	100·00
			Vasáruk			
1926	5.122	5.968	11.090	46·18	53·82	100·00
1927	5.177	6.838	12.015	43·08	56·92	100·00
			Bor			
1926	—	—	3.029	—	—	—
1927	173	4.356	4.529	3·82	96·18	100·00
			Árpa			
1926	2.759	9.099	11.858	23·27	76·73	100·00
1927	4.620	12.072	16.692	27·68	72·32	100·00
			Disznózsír, szalonna			
1926	29.059	3.742	32.801	88·59	11·41	100·00
1927	15.959	1.176	17.135	93·14	6·86	100·00
			Friss főzelék			
1926	—	—	7.728	—	—	—
1927	124	6.456	6.580	1·88	98·12	100·00
			Olajos magvak			
1926	1.180	7.286	8.466	13·94	86·06	100·00
1927	1.901	8.391	10.292	18·47	81·53	100·00
			Burgonya			
1926	94	9.364	9.458	0·99	99·01	100·00
1927	80	7.168	7.248	1·10	98·90	100·00
			Lóhere- és lucernamag			
1926	3.103	3.896	6.999	44·33	55·67	100·00
1927	7.145	4.766	11.911	59·99	40·01	100·00
			Friss és elkészített hús			
1926	13.389	7.258	20.647	64·85	35·15	100·00
1927	507	6.337	6.844	7·40	92·60	100·00
			Nyers bőr			
1926	4.453	1.796	6.249	71·26	28·74	100·00
1927	4.499	1.928	6.427	70·00	30·00	100·00

41. Árukivitelünk értéke. (Vége.)

Év	a) 1000 pengőben			b) Százalékban		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
			Szesz			
1926	2.246	3.293	5.539	40·55	59·45	100·00
1927	2.496	5.624	8.120	30·74	69·26	100·00
			Szalámi és kolbász			
1926	1.423	2.278	3.701	38·45	61·55	100·00
1927	—	—	3.673	—	—	—
			Maláta			
1926	1.256	1.764	3.020	41·59	58·41	100·00
1927	2.699	787	3.486	77·42	22·58	100·00
			Vasúti kocsik			
1926	4.710	1.872	6.582	71·56	28·44	100·00
1927	1.577	1.595	3.172	49·72	50·28	100·00
			Bab, száraz			
1926	1.581	11.953	13.534	11·68	88·32	100·00
1927	688	8.229	8.917	7·72	92·28	100·00
			Borsó, száraz, hántolatlan			
1926	—	—	1.520	—	—	—
1927	326	1.953	2.279	14·30	85·70	100·00
			Paprika, száraz			
1926	—	—	2.632	—	—	—
1927	472	3.921	4.393	10·74	89·26	100·00
			Varrott áruk, másutt nem említettek, textilanyagból			
1926	404	108	512	78·90	21·10	100·00
1927	1.420	127	1.547	91·79	8·21	100·00
			Könyv, folyóirat			
1926	836	447	1.283	67·52	32·48	100·00
1927	1.657	453	2.110	76·30	23·70	100·00
			Fémfélgyártmányok			
1926	—	—	2.637	—	—	—
1927	919	1.589	2.508	36·64	63·36	100·00
			Korpa			
1926	2.223	1.330	3.553	62·57	37·43	100·00
1927	1.838	828	2.666	68·94	31·06	100·00
			Zab			
1926	444	8.618	9.062	4·90	95·10	100·00
1927	94	6.942	7.036	1·34	98·66	100.00
			Elkészített gyógy- és kötszerek			
1926	1.700	355	2.055	82·72	17·28	100·00
1927	4·306	609	4.915	87·61	12·39	100·00

A *könyvekben* és *folyóiratokban*, valamint a *villamosgépekben* és *-készülékekben* feltüntetett magas fővárosi részesedésünk, mely az országos kivitelnek megközelítően $^3/_4$-ére rúg, könnyen magyarázható azokkal a szempontokkal, amelyekkel fővárosunknak ezekben az iparágakban való különleges előnyeit indokoltuk. A *vasúti kocsikban*, a *vasárukban*, valamint a *gépekben* és *készülékekben* szereplő mintegy felényi, illetőleg közel $^2/_3$-nyi fővárosi részesedés általában szintén megfelel annak az aránynak, amelyben fővárosunk az érintett iparágakban részesedik. A *búza-* és *rozslisztre* vonatkozó majdnem $^2/_3$-nyi részesedés sem lephet meg bennünket, ha visszaemlékezünk azokra a szempontokra, amelyeket fővárosi nagy malmainknak exporttevékenységével kapcsolatosan kifejtettünk. A *gyógy-* és *kötszerekben* való magas budapesti részesedés végül általában szintén jól magyarázható gyorsan fejlődő budapesti vegyészeti iparunk lendületével. Továbbá azzal, hogy mint számos egyéb iparágunkban, úgy a vegyészeti iparunkban is budapesti gyáraink aránylag nagyobb mértékben dolgoznak kivitelre, mint a vidékiek.

Ami mármost itt alkalmazott *statisztikai eljárásunk módszerét* illeti, megjegyezzük, hogy a gépekre és készülékekre vonatkozó 1927. évi budapesti adatot táblánkban a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvében szereplő »villamosgépek és -készülékek«, »cséplőgépek«, »malomipari gépek és készülékek«, »lokomobiklok«, »másféle dugattyús erőgépek«, »szivatytyúk és fecskendők«, »tartányok és gőzkazánok«, »talajművelő gépek« és »szerszámgépek« című rovatoknak összegeként számítottuk ki. A vasúti kocsik fővárosi kivitelére vonatkozó adatainkat hasonlóképen a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvében szereplő »vasúti személyszállító kocsik« és a »vasúti teherszállító kocsik« című rovatok összegezésével nyertük. Csupán az alaki pontosság kedvéért kell még megemlítenünk, hogy a magyarországi és itt megint a Magyar Statisztikai Évkönyvből vett »elkészített gyógy- és kötszerek« című rovattal a főváros viszonylatában Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből az »elkészített gyógyszerek« című rovatot állítottuk szembe. Hozzáfűzhetjük végül még azt is, hogy a fővárosra vonatkoztatott búza- és rozslisztkivitelben a kivitt búzadara értéke is bentfoglaltatik. Itt azonban nyilvánvalóan nincsen szó fontosabb és zavaró hatású hibaforrásokról.

Második idetartozó csoportunknak a *jól tárolható* és ezért tekintélyes mértékben Budapestről kivitt árukat mondtuk. Ismételnünk kell, hogy itt javarészt oly árukról van szó, amelyeknek súlyukhoz mért aránylag nagy értéke jól bírja el és esetleg némi kerülőt jelentő Budapestre való szállítást és az itt való tárolást. Tudniillik arra az időre való tárolást, amely az áru Budapestre való érkezése és külföldi kivitele között lepereg.

Különösen nagy idevágó részesedést mutatnak kivitt textiláruink sorában a *pamutszövet* és a *varrott áruk*. Itt nyilvánvalóan részben a Budapesten egybegyüjtött és innen kivitt népies jellegű ruházati cikkekről van

szó. Azt is már fentebb láttuk, hogy Budapest egész textiliparunkban korántsem részesedik oly nagy arányban, mint amilyen termékeinek kiviteléből reájut.

Ugyancsak nagy, mintegy $^2/_3$-nyi rész jutott Budapestre *gyapjúkivitelünkből.* Azért ily nagy rész, mert elsősorban fővárosunknak vannak külföldi fonó- és szövőgyárakkal oly sűrű összeköttetései, amelyek alapján ezek a gyárak gyapjúnknak egy részét átveszik. Ennek a tételnek egyébként korántsem szabad örülnünk. Hiszen tudjuk, hogy másrészt jelentékeny gyapjúbehozatalra szorulunk. A külföldre kivitt és ott feldolgozott gyapjút igen jól tudnánk felhasználni belföldi fonó- és szövőiparunkban. Különösen manapság, amidőn ez az iparágunk már magasra lendült. Itt inkább csak arról van szó, hogy a világpiacon régóta bevezetett külföldi fonó- és szövőiparnak egyik-másik ágazata jóval magasabb árat tud fizetni legjobb minőségű gyapjúnkért, mint a mi hazai üzemeink. Annak a kedvezőtlen előítéletnek révén, amellyel hazai fonó- és szövőiparunk termékeivel szemben széles körökben még ma is viseltetünk, magunk is elősegítjük ezt a kedvezőtlen folyamatot. Ha széles rétegeink nem gondolnák azt, hogy kiváló minőségű textilneműt, mint régebben, továbbra is csupán külföldről szerezhetnek be, a mi fonó- és szövőgyáraink is nagyobb mértékben rendezkedhetnének be az ily kiválóbb minőségek gyártására. A szóbanforgó előítélet okozza azonban, hogy a mi fonó- és szövőüzemeink figyelmüket akarvanemakarva elsősorban olcsóbb és közepes minőségű termékeknek előállítására kénytelenek összpontosítani. Egyes külföldi üzemek pedig éppen azért tudják inkább megfizetni a mi kiváló minőségű gyapjúnkat, mert az ő termékeikért a magyar piacon jóval nagyobb árakat vagyunk hajlandók fizetni, mint saját, önmagukban ugyancsak jó minőségű textiltermékeinkért. Ennek a helyzetnek javulására csakis akkor fogunk számítani, amidőn majd eltűnnek hazai termékeinkkel szemben tanusított indokolatlanul kedvezőtlen előítéleteink.

A *disznózsírban* és *szalonnában,* valamint a *nyersbőrben* tapasztalható magas idevágó fővárosi részesedés főleg a fővárosi sertéshízlaldáknak és az itteni vágóhídnak nagyüzemi termelésével magyarázható. Nyilvánvaló, hogy végeredményben itt sem budapesti eredetű termékek kiviteléről van szó.

Egészen hasonló a helyzet azon budapesti kivitelre vonatkozólag is, amelyet *tollban, lóherében* és *lucernamagban, malátában* és *korpában* látunk. Ezekre a cikkekre fokozottabb mértékben állnak azok a szempontjaink, amelyeket a súly és az érték közötti arányra, valamint a viszonylagosan jó tárolási lehetőségre vonatkozólag fentebb tettünk. Budapest nagy részesedését itt ezek a szempontok indokolják. Meg kell továbbá jegyeznünk, hogy ebben a csoportban is bizonyos eltérések vannak egyrészt a Magyar Statisztikai Évkönyvnek, másrészt Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének egynéhány oly rovata között, amelyeket egymással összehasonlítottunk. Itt nevezetesen a Magyarországra vonatkozó

»disznózsír és szalonna«, »lucernamag és lóheremag«, valamint a »másutt nem említett textilanyagból való varrott áruk« című rovatokkal fővárosi viszonylatban a »disznóháj, szalonna, disznózsír«, »lóheremagvak« és a »textilanyagokból való varrott áruk« című rovatokat állítottuk szembe. Megfelelő apró pontatlanságokkal tehát számolnunk kell.

Kivitelünk terén sokkalta több olyan árut találunk, amelyben Budapest részesedése aránylag igen *csekély*. Ezt alább még bővebben is indokolni fogjuk. Az idevágó árukat általában *három csoportra* osztottuk. *Először* azokra az árukra, amelyek mezőgazdasági termékek és amelyeknek értékükhöz viszonyított aránylag nagy súlyuk nem mindig bírja el jól a Budapesten át való szállítást. Itt közelebbről arra az esetleg hosszabb szállítási útra célzunk, amelyet meg kellene tenniök, ha kivitelük előtt Budapesten tárolnók őket.

A *második* csoportba viszont oly mezőgazdasági áruk tartoznak, amelyek nem igen tartósak és ezért nem bírják el a budapesti közvetítő kereskedelem közbeiktatását. Ezeket is minél rövidebb úton és minél gyorsabban kell vidéki termelő helyeikről külföldre juttatnunk.

A *harmadik* csoport végül vidéki iparunk oly termékeiből áll, amelyeket különböző megfontolások alapján szintén előszeretettel közvetlenül vidéki termelőhelyükről viszünk ki külföldre.

Az *első* csoportba tartozó árukként a *búzát*, a *rozsot*, az *árpát*, a *zabot*, a *tengerit*, a *burgonyát*, a *babot*, a *borsót*, az *olajos magvakat*, a *bort* és a *szeszt* említhetnők. A gabonaneműekre és a burgonyára vonatkozólag kézenfekvő okok szólnak amellett, hogy ebbe a csoportba tartozzanak. Ugyanezt mondhatjuk a hüvelyesekről, valamint az olajos magvakról. Azok a kiválóbb minőségű borok ugyan, amelyek kivitelünk szempontjából elsősorban jönnek tekintetbe, súlyukhoz képest aránylag magas értékűek. Az ilynemű borokat előállító vidéki pincészeteknek azonban javarészt régóta kiépített közvetlen külföldi összeköttetéseik vannak, úgy hogy általában nem szorulnak a főváros közvetítésére. Az ugyancsak ebben a csoportban említett szesz már nem közvetlenül a mezőgazdaságnak, hanem mezőgazdaságinak nevezhető iparunk terméke. Ezért van kivitelében a fővárosnak aránylag oly csekély része. A Magyar Statisztikai Évkönyv és a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve között ennél a csoportnál tekintetbe jövő különbségekként három tételt kell említenünk. Nevezetesen azt, hogy a Magyarországra vonatkozó »rozs«, »szárazbab« és »hántolatlan száraz borsó« című rovatokkal fővárosi viszonylatban a »rozs és kétszeres«, a »bab« és a »borsó« című rovatokat állítottuk szembe.

Félig még ebbe az első csoportba, *félig* azonban már a *második* csoportba tartozik vágó- és igásállatokban, baromfiban, szalámiban és kolbászban, valamint nyersdohányban való kivitelünk. Ezeknél az árucikkeknél a súlyuk és az értékük közötti arány már sokkalta kedvezőbben alakul. Az, hogy

mégis elsősorban közvetlenül vidékről történik külföldre való kivitelük, részben már azzal is indokolható, hogy reájuk vonatkozólag a tárolás időtartamának kérdése, különböző mértékben bár, de általában igen fontos.

A *vágó-* és *igásállatoknál*, valamint a *baromfinál* ez a szempont nagyon is kézenfekvő. Hiszen jelentékeny költségtöbbletet okozna és a kivitel egész jövedelmezőségi költségszámítását megzavarhatná, ha a vidékről külföldre szállított élőállatokat előbb hosszabb időn át kellene Budapesten tartani.

Más megfontolások érvényesülnek ugyan a külföldre kivitt *szalámi* és *kolbász*, valamint *nyersdohány* körül. A nélkül, hogy az idevágó szakkérdéseket még csak érintenénk is, nyilvánvaló, hogy a tárolás időtartama itt csak igen pontosan kielemzett műszaki és gazdasági összefüggések szerint igazodhat. Hogy szalámi- és kolbászkivitelünkben a fővárosnak mégis tekintélyes részesedése van, az azzal magyarázható, hogy azon feldolgozó nagyüzemeink közül, amelyek főleg ezeket a cikkeket gyártják, többen működnek a főváros területén. A Magyar Statisztikai Évkönyv és Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve között idevágó különbségekként a következőket említhetjük meg. A beosztások különbözősége folytán az országos viszonylatban alapul vett »vágó- és igásállatok«, »élő és leölt baromfi«, valamint a »szalámi és kolbász« című rovatokat a fővárosnál az »élőállatok«, a »leölt baromfi«, illetőleg a »kolbászáru« című rovatokkal kellett összehasonlítanunk. Következtetéseinket lényegesen zavaró, tehát nagyobb hibaforrások innen azonban nem adódhatnak. Elsősorban azért nem, mert a fővárosnál tekintetbe vett »élőállatok« című rovat a következő alrovatokra oszlik: ló, szarvasmarha, sertés, juh és kecske. Magában foglalja tehát a legfontosabb vágó- és igásállatokat. Továbbá azért nem, mert Budapestről élőbaromfi-kivitelünk amúgyis csak elenyésző mennyiségben akad. Végül pedig azért nem, mert a kolbászárukban a szalámi is nyilvánvalóan bennfoglaltatik.

Hasonló összefüggések alapján alakul *szárazpaprikából* való kivitelünknek Budapest és a vidék közötti megoszlása. Itt ugyan már a fővárosi közvetítő kereskedelem is valamelyes szerepre tud emelkedni. Oly árucikkről van szó, amelynek sem súlya, sem pedig romlandósága nem nehezíti különösképen ennek a közvetítésnek lehetőségét. Hiszen a fővárosnak említésreméltó paprikatermelése egyáltalában nincsen; egész száraz paprika-kivitelünkből mégis több mint $^1/_{10}$ rész jutott rá.

A kivitel gyors ütemben való lebonyolításának fontossága szóbanforgó három csoportunknál is erősen különböző. A *friss főzeléknél* a kivitel sikere napokon, sőt órákon mulhat. Itt még csak gondolnunk sem igen lehet arra, hogy Budapest közbeiktatódjék. Ezzel magyarázhatjuk Budapestnek elenyésző fontosságát ennek a cikknek kivitelében.

Hasonló megfontolások érvényesülnek ugyan *tojás*-kivitelünkben is, noha a különböző konzerváló eljárások a kivitel gyors lebonyolítását itt már kevésbbé teszik égetővé.

A *friss és elkészített hús* oly áruk sorát jelenti, amelyeken belül szempontunkból megint további messzemenő különbségek érvényesülnek. A kivitel gyors lebonyolítása azonban náluk is elég súlyosnak bizonyul ahhoz, hogy Budapest közvetítő tevékenysége itt se igen tudjon érvényesülni. Nyomatékkal kell tekintetbe vennünk még ennél a tételnél, hogy az országos viszonylatban alapul vett és a Magyar Statisztikai Évkönyvből merített »friss és elkészített hús« című rovattal Budapestre vonatkozólag Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének idevágó adatai alapján csak a »friss hús« című rovatot állíthattuk szembe. Kétségtelen, hogy ha Budapestnél is tekintetbe vennénk az elkészített hús kivitelét, akkor fővárosunknak itteni részesedése jelentékenyen nagyobb volna.

Aránylag gyenge végezetül kiviteli áruinknak az a *harmadik* csoportja, amelyben a főváros részesedésének alacsony színvonalát *vidéki iparunknak* viszonylagosan tekintélyes súlya okozza. Ehhez a csoporthoz a cukor, a selyem- és félselyemszövetek, a vasfélgyártmányok és a fémfélgyártmányok tartoznak.

A *cukornál* mint tágabb értelemben vett mezőgazdasági iparunk legfontosabb termékénél nem meglepő Budapest csekély kiviteli részesedése. Főleg azért nem, mert vidéki cukorgyáraink javarészt műszakilag és kereskedelmileg is magasan fejlett nagyüzemek, amelyek jól kiépített és messze szerteágazó közvetlen külföldi kapcsolatokkal rendelkeznek.

A *selyem-* és *félselyemszövetek* kivitelében egyik-másik megfelelő vidéki textilgyárunk országos jelentősége erősen érvényesül.

Az pedig, hogy Budapestnek a *vasfélgyártmányok* kivitelében csak oly csekély része van, egyenesen folyik gyáriparunk összetételére vonatkozó korábbi megállapításainkból. Nevezetesen abból, hogy vidéki gyáraink a feldolgozásnak inkább kezdő műveleteit végzik, míg a befejező feldolgozási folyamatok terén már inkább a fővárosiak tűnnek ki. Ennek a tételünknek itt élénk bizonyítékát kapjuk. Míg vasáruinknak, tehát az idevágó késztermékeknek kivitelében fővárosunk igen tekintélyes szerepet játszik, addig a kivitelre kerülő vasfélgyártmányok túlnyomórészt vidéki vasiparunk termékei.

Messzemenően hasonló szempontok érvényesülnek ugyan a *fémfélgyármányokra* is. Itt azonban már megfontolandó, hogy a vasnál javarészt értékesebb fémekről van szó. Ezeknek feldolgozása pedig már inkább húzódik a fővárosba. Inkább bírja el ugyanis a magasabb fővárosi munkabérek és egyéb kifizetendő járandóságok terhét. Ezért van fővárosunknak a fémfélgyártmányok kivitelében önmagában ugyan nem magas, de még mindig több mint négyszer akkora viszonylagos része, mint a vasfélgyártmányok kivitelében. Forrásbírálati szempontból itt csupán azt kell megjegyeznünk, hogy Magyarországnál a »cukor« című rovatot fővárosi viszonylatban a »finomabb cukor« című rovattal hasonlítottuk össze. A Magyar Statisztikai

Évkönyvben és a Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvében rendelkezésünkre álló adatokhoz képest csakis így járhattunk el. Lényegesebb hibaforrás azonban ebből az inkább csak alaki eltérésből sem adódik.

Foglaljuk mármost egybe azokat az erősen szerteforgácsolódó szempontokat, amelyeket árukivitelünk fővárosi és vidéki megoszlása mutat. *Fővárosunknak* ezen a téren feltétlenül viszonylag *gyengének* kell bizonyulnia. Hiszen kivitelünk súlya változatlanul mezőgazdasági termékeinken van. Ezeket kiviteli célra is úgyszólván kizárólag csak a vidék állítja elő. Igaz ugyan, hogy 1927 óta kivitelünk összetétele is messzemenően megváltozott. Változásainak legfontosabb tétele azonban oly természetű, hogy fővárosunk idevágó jelentőségét korántsem emeli. Külkereskedelmünkben ugyanis újabban erősen előtérbe nyomul a vágó- és igásállatoknak, valamint a baromfinak kivitele. Azért, mert gabonakivitelünknek az erősen feszült nemzetközi gabonahelyzet következtében egyre nagyobb nehézségekkel kell küzdenie. Nyilvánvaló, hogy újabban megnövekedett állatkivitelünk is úgyszólván a maga egészében a vidékre jut.

Másrészt azonban ne felejtsük, hogy Budapestnek mennyire kiemelkedő részesedését láttuk Magyarország árubehozatalában. Ha a kettőt, azaz a kivitelt és a behozatalt egybevetjük, még mindig azt mondhatjuk, hogy Budapest magyar *külkereskedelmünk egészében* igen *jelentékeny* arányban részesedik.

B) *Idegenforgalom.*

a) Idegenforgalom és fizetési mérleg.

Aki közgazdasági kérdéseink *rendszeres* taglalásában járatos, azt első ránézésre zavarni fogja az *idegenforgalom* problémakörének ebben az összefüggésben való tárgyalása. Zavarni fogja nevezetesen az, hogy a külkereskedelemről szóló címünket az áruforgalom és az idegenforgalom alcímeire osztjuk. Hiszen megszoktuk, hogy hagyományos közgazdasági gondolatmeneteinkben az idegenforgalom az áruforgalomtól meglehetősen távolra jut. Ha problémáinknak mégis ezt a csoportosítását választottuk, úgy álláspontunkat röviden indokolnunk kell.

Az idegenforgalom kétségtelenül azon társadalmi jelenségeink közé tartozik, amelyeknek legmesszebb és a legtávolabbi területekre is szerteágazó vonatkozásai vannak. Ha magyar szemszögből nézzük az idegenforgalmat, *hatalompolitikai* összefüggései közvetlenül ötlenek szemünkbe. Fájdalommal látjuk, hogy a trianoni országcsonkításnak egyik legfőbb oka elszigeteltségünk volt. A távolabbi nyugat alig tudott valamit a magyarságról mint önálló nemzetről. Főleg azért nem tudott róla, mert onnan korábban aránylag igen kevesen jöttek hozzánk, hogy állapotainkról közvetlen benyomásokat is szerezzenek. Hatalompolitikai téren korábbi elzárkózott-

ságunknak tehát gyászos következményei vannak. Annál jobban kell felfigyelnünk mai idegenforgalmunk idevágó jelentőségére. A nyugati országok közvéleményének társadalomalkotó és politikát irányító súlyát nem becsülhetjük eléggé nagyra. Erre a közvéleményre pedig messzemenő befolyással lehet azoknak felfogása, akik onnan hozzánk jönnek, itt közvetlen benyomásokat szereznek és reánk vonatkozó véleményüket ily benyomások alapján építik meg. Minthogy pedig a nálunk járó idegen — előítéleteihez képest — Magyarországon kétségtelenül több jót, mint rosszat tapasztal, nem vitatható, hogy idegenforgalmunk fellendítésétől nagy horderejű hatalompolitikai gyümölcsöket várhatunk.

Nemkevésbbé figyelemre méltók az idegenforgalom *művelődés-* és *társadalompolitikai* vonatkozásai. A nálunk megforduló idegen a maga művelődési köréből valamelyes részt idehoz és itt is hagy. Aminthogy nálunk hagy valamit a maga társadalompolitikai felfogásából, azaz a társadalmi osztálykülönbségekre vonatkozó állásfoglalásából. Bármennyire is magasra kell értékelnünk önerőnkből elért és saját nemzeti, valamint népi hagyományainkra épülő művelődési és társadalompolitikai intézményeinket, nem feledhetjük, hogy a külföldnek reánk ezeken a síkokon már korábban is nagy befolyása volt. Ezeknek a befolyásoknak ugyan több tekintetben kárát láttuk. Több tekintetben azonban egyúttal jelentékeny hasznunkra is voltak. Amennyiben mostanában és a közeljövőben a külföldtől várunk oly segítséget, amely Magyarország újbóli talpraállításához vezet, kétségtelen, hogy nem szabad mereven elzárkóznunk a szóbanforgó külföldi befolyások elől. Kellően megfontolt és érett bírálattal bár, de bizonyos mértékben be kell őket fogadnunk, hogy jobban tudjunk beilleszkedni a nemzetközi művelődési és társadalmi együttesbe. Ezt a folyamatot pedig idegenforgalmunk lényegesen segíti elő. Mind passziv, azaz szenvedő, mind pedig aktív, azaz cselekvő idegenforgalmunk. Ebben a vonatkozásban ugyanis nemcsak az fontos, amit a külföldön járó magyar ember odakünn tanul, hanem az is, amit a külföldet közvetlenül nem ismerő lakosságunk a nálunk megforduló idegen részéről tapasztal. Ezt az utóbbi vonatkozást különösen azért kell itt erősen kidomborítanunk, mert az idegenforgalomra vonatkozó általános eszmefuttatásokból — sajnos — többnyire ki szokott maradni. Ahol pedig nem marad ki, ott inkább csak jelentéktelen mellékhatásként szokott szerepelni.

Bennünket azonban jelen gondolatmenetünkben nem az idegenforgalom hatalom-, művelődés- és társadalompolitikai vonatkozásai, hanem elsősorban *gazdaságpolitikai* hatásai érdekelnek. Ezekben a hatásaiban pedig hagyományossá vált, hogy az idegenforgalmat *fizetési mérlegünkkel* kapcsolatosan fejtegetjük. Nem indokoltalanul van ez így. Fizetési mérlegünk ú. n. folyó, azaz a nemzetközi fizetési forgalomnak többé-kevésbbé rendes folyamatából adódó tételeinek sorában idegenforgalmunk ugyanis előkelő

szerepet tölt be. A közgazdát az idegenforgalom főleg abban a vonatkozásban érdekli, amelyben egyrészt pénzt hoz be az országba és másrészt pénzt visz ki. A közgazda helyesen érti meg, hogy itt közvetlenül megfoghatatlan és többé-kevésbbé láthatatlan pénzbehozatalról és pénzkivitelről van szó. Helyesen látja azt a különbséget, amely az idegenforgalom és az áruforgalom között fennáll. Míg utóbbiban közvetlenül és látható módon az ország határán kivitt és behozott árukért kapunk és teljesítünk külföldi pénzfizetéseket, addig az idegenforgalomban kapott külföldi pénzért közvetlenül nem viszünk ki árut. Az idegen határainkon belül fogyaszt és ezt a fogyasztást fizeti meg külföldről magával hozott pénzével. Hasonlóan alakul passzív, azaz szenvedő idegenforgalmunk értelme. Azé az idegenforgalmunké tehát, amely belföldi lakosainknak külföldi utazásait jelenti. Ilyképen teljesen indokolt, hogy midőn fizetési mérlegünket taglaljuk, az áruforgalmunkat az idegenforgalomtól mint a fizetési mérlegnek két egymástól erősen különböző folyó tételét különválasztjuk.

Vegyük azonban közelebbről szemügyre azt a *fogyasztást*, amelyet a nálunk megforduló *idegen* részéről belföldön tapasztalunk. Mire adja ki pénzét az idegen itteni tartózkodása alatt? Elsősorban arra, hogy egyszeri felhasználást vagy pedig többé-kevésbbé huzamosabb használatot nyujtó árukat vásárol. Egyrészt tehát élelmiszereket fogyaszt, másrészt pedig különböző emléktárgyakat, ruházati cikkeket és egyéb iparcikkeket vásárol nálunk. Hosszabb megfontolások nem is szükségesek ahhoz, hogy ennek a fogyasztásnak árukivitelünkkel való közeli rokonságát belássuk. Hiszen fizetési mérlegünk szempontjából úgyszólván mindegy, hogy a külföldi számára külföldre visszük-e ki árucikkeinket, vagy pedig idehaza adjuk-e el neki őket. Cserébe értük mindenképen *külföldi pénz* áramlik az országba. Az olyan mellékvágányra vezető szempontokat, mint amilyen a szállítási és egyéb külkereskedelmi költségeknek, valamint a kereskedelmi szerződések idevágó megállapodásainak tekintetbevétele, itt bátran elhanyagolhatjuk. Ezek csupán nagy vonalakat néző következtetéseink síkján nem fontosak. Fontos azonban, hogy az áruforgalom és az idegenforgalom között ebben a vonatkozásban máris feltűnően szoros kapcsolatot látunk.

Az idegen nálunk mire költ még? Itteni tartózkodásának és utazásainak azokra a kiadási tételeire, amelyek nem a szó szorosabb értelmében vett fogyasztást jelentenek. Szállodákban, penziókban vagy magánlakásokban *lakik* és vasútjainkon, hajóinkon, valamint egyéb közlekedési eszközeinken *utazgat*.

Amennyiben itt *ingó közlekedési eszközeinkre* gondolunk, úgy azoknak megfelelő teljesítményei közvetlenül is erősen hasonlók megint az árukivitelhez. Hiszen magyar mozdonyaink és vasúti kocsijaink, hajóink, gépkocsijaink és egyéb közúti járműveink, valamint repülőgépeink külföldön is kiszolgálhatják az idegent és így külföldre is kivihetnők, aminthogy

részben ki is visszük szolgálataikat. Annak bizonyítására, hogy ezt tényleg meg is tesszük, elég rövid pillantást vetnünk fizetési mérlegünk folyó tételeibe. A fizetési mérlegek nemzetközileg kialakult újabb csoportosításában a folyó tételeknek négy csoportja szokott lenni: az áruforgalom, a kamat- és osztalékfizetések, az aranyrudak és aranyérmék forgalma, valamint az ú. n. egyéb tételek. Az egyéb tételeknek ez az igen népes alcsoportja pedig számos oly fizetést tartalmaz, amely ingó közlekedési eszközöknek nemzetközi igénybevétele alapján teljesítendő. Sorukban nagy súlya van a külföldi hajózási szolgálatokért, az átmeneti vasúti forgalomért, a kocsibérekért, a posta, a távirda és a távbeszélő nemzetközi forgalmáért stb. kifizetett összegeknek. Alább, amidőn a bennünket érdeklő közlekedési összefüggésekről fogunk szólani, ezekre a szempontokra részben még majd visszatérünk. A lényeg itt egyelőre csupán az, hogy ingó közlekedési eszközeinknek külföldiek számára teljesített szolgálatai édes testvérei a nemzetközi áruforgalomnak.

Fontos azonban továbbá az is, hogy az idegen nálunk igénybeveszi a kiépített közlekedési utakat, tehát *közlekedésünknek ingatlan felszerelését* is: nevezetesen vaspályáinkat, közutainkat, szabályozott folyóinkat és légi kikötőinket. Ezeknek személyes szolgálatait külföldre másképen sehogysem tudnánk kivinni. Kivitelüknek egyetlen módja az, hogy az idegen hozzánk jön és itt használja őket.

Egészen hasonló a helyzet *szállodáinkra* és egyéb *épületeinkre* vonatkozólag is, amelyekben az idegen nálunk *lakik*, vagy átmenetileg *tartózkodik*. Vegyük itt mindjárt figyelembe azokat a vendéglőket, színházakat, múzeumokat, kiállítási épületeket, sporttereket, üdülőhelyeket és egyéb, ingatlanként tekintetbejövő helyeket, amelyeken az idegen nálunk megfordul és amelyekért szintén megfizet. Ezeknek szolgálatait sem tudnánk külföldi viszonylatban másként értékesíteni. Bizonyos értelemben tehát azt mondhatjuk, hogy idegenforgalmunk révén nemcsak ingó árukat, hanem még ingatlanokat is külföldi vonatkozásban sikerül értékesítenünk. Átvitt értelemben pedig még azt is állíthatnók, hogy kivinnünk sikerül őket.

De menjünk mindjárt egy lépéssel tovább. Az idegen nálunk közvetve vagy közvetlenül megfizet azokért a részben természeti, részben pedig emberkéz alkotta szépségekért is, amelyeket hagyományos közgazdasági nyelvünkön *szabad javaknak* szoktunk mondani. Közvetve vagy közvetlenül az idegen nálunk megfizeti a jó magyar levegőt, a magyar napsugár melegségét, a Balaton és a magyar folyók üdítő vizét, valamint az egész magyar természetnek és társadalomnak reá gyakorolt kedvező benyomásait. Mindezek oly további szabad javak, amelyeknek belföldön forgalmi értékük nincsen, mert belföldi szemmel nézve többé-kevésbbé korlátlan mennyiségben állnak rendelkezésünkre. Ezért nem tekintjük őket gazdasági javaknak. Az idegen azonban többnyire elsősorban az ő kedvükért jön hozzánk és az ő kedvükért

hajlandó viselni azon kiadásait, amelyekkel magyarországi utazása és itteni tartózkodása járnak. Az idegenforgalom ezen a síkon tehát azt jelenti, hogy szabad javainkat nemcsak értékesíteni, hanem szolgálataikat külföldi vonatkozásban eladni tudjuk. Átvitt értelemben itt megint azt mondhatjuk, hogy szabad javainkat aktív, azaz cselekvő idegenforgalmunk révén külföldre visszük ki. Ezt a szempontot nagy fontosságára való tekintettel idegenforgalmunkkal kapcsolatosan mindenkor igen erősen kell hangsúlyoznunk.

Foglaljuk össze érveinket. Idegenforgalmunkról nemcsak azt mondhatjuk, hogy ingó árukat értékesít külföldre, tehát hogy közelről hasonlít árukivitelünkre, hanem azt is megállapítottuk róla, hogy átvitt értelemben még ingatlanaink és szabad javaink kivitelére is módot nyujt. Nyilvánvaló, hogy ezek a vonatkozások nemcsak cselekvő, hanem szenvedő idegenforgalmunkra vonatkozólag is megállnak. A külföldön utazgató és tartózkodó belföldi lakos egészen hasonló értelemben fizet meg a külföld ingó javaiért, ingatlanaiért és szabad javaiért is. Csupán félreértések elkerülése végett jegyezzük meg, hogy szabatosan és következetesen itt gazdasági javakat kellene szembeállítanunk a szabad javakkal. Azért, mert szabad javakként mind az ingatlan, mind pedig az ingó javak egyaránt tekintetbe jöhetnek. Nagy vonalakban tehát azt látjuk, hogy idegenforgalmunk nemcsak rokontermészetű külföldi áruforgalmunkkal, hanem hogy azt igen fontos vonatkozásokban még ki is egészíti. Rendszertani szempontból semmiképen sem követünk el zavaró tévedést, amidőn idegenforgalmunkat közvetlenül áruforgalmunk mellé állítjuk és közvetlenül vele kapcsolatosan fejtegetjük. Ezen a síkon nevezetesen az is indokoltnak látszik, hogy az idegenforgalom vizsgálatát az áruforgalom boncolgatása mellett a külkereskedelemről szóló címünknek alcímeként osszuk be.

b) Cselekvő és szenvedő idegenforgalmunk.

Ha a kérdést merőben gazdasági szempontból nézzük, akkor idegenforgalmunkon belül — amint már fentebb is mondtuk — elsősorban a vele kapcsolatos *külföldi fizetések* érdekelnek bennünket. Ezért tanulságos, ha figyelmünket mindenekelőtt erre az összefüggésre irányítjuk:

42. Magyarországi idegenforgalmunk.

Megnevezés	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	millió aranydollárban					
Külföldi vendégek kiadásai	4·0	4·8	4·6	3·8	4·8	5·3
Belföldiek kiadásai külföldön	9·9	10·5	10·1	5·7	7·5	6·8
Egyenleg + vagy —	—5·9	—5·7	—5·5	—1·9	—2·7	—1·5

Az itt feltüntetett adatok összeállításában *forrásként* részben a Statisztikai Tudósító (STUD) 1934. évi december hó 8-i számát, részben pedig a Magyar Statisztikai Szemle 1935. évi decemberi számát használtuk fel.

Évhatodunk egészében mindenekelőtt az szembeötlő, hogy a hozzánk jött külföldi vendégek itteni kiadásai jelentékenyen emelkedtek. Igaz, hogy táblánk csupán *névleges* aranydollár-összegeket tüntet fel és így az 1929. évi 4·0 millió aranydollárral szemben 1934-ben csupán névlegesen áll 5·3 millió aranydollár. Ne felejtsük azonban, hogy itt nem papírdollárról, hanem aranydollárról van szó, amelynek *tényleges* értéke időközben nálunk is erősen növekedett. Ha ezt a növekedést is tekintetbe vesszük, akkor az idegenforgalmunk révén kapott külföldi fizetések valójában még sokkalta nagyobb emelkedést mutatnak. Ez az emelkedés mindenesetre oly nagymérvű, hogy külön indokolást érdemel.

Köztudomású, hogy a *világháború előtt* magyarországi idegenforgalmunk aránylag még csak igen alacsony színvonalon mozgott. Ennek oka főleg az volt, hogy a tőlünk nyugatra eső népek már akkor is jóval többet utazgattak, mint azok, amelyek tőlünk keletre laktak. A nyugatiak viszont, akik Közép-Európának erre a tájékára jöttek, általában megelégedtek azzal, hogy Ausztriának régi idegenforgalmi kultúrájú vidékeit, főleg pedig Bécset keresték fel. Így is azt gondolták, hogy már eleget láttak a monarchiából, és elégedetten utaztak vissza azután nyugati hazájukba. Az osztrák idegenforgalomnak nyilvánvalóan nem volt érdeke, hogy ezen az állapoton változtasson. Minél kevesebb nyugati jött Bécsből Magyarországra, annál több időt tölthettek és annál több pénzt költhettek Ausztriában.

A *monarchia felbomlásával* ez a helyzet egyszeriben alaposan megváltozott. A nyugati túrista most egyszeriben eszmélt rá Magyarországra mint *különálló országra.* Magyarország meglátogatása nyugaton mintegy újdonságként kezdett hatni. A háború utáni első évek zavarai, utóbb pedig a valutáris bizonytalanság mégis csak lassú ütemben engedte meg nyugatról jövő idegenforgalmunk emelkedését. Eléggé nem dícsérhető saját idegenforgalmi propagandánk is a huszas évek folyamán csak fokozatosan bontogatta szárnyait. Csak lassankint ébredtünk annak a ma már nálunk is közismert ténynek tudatára, hogy idegenforgalmi propaganda és a vele kapcsolatos anyagi áldozatok nélkül nagyobb arányú idegenforgalomra nem számíthatunk. Többé-kevésbbé mégis abba a szerencsés helyzetbe jutottunk, hogy idegenforgalmi propagandánk kibontakozása és a huszas évek második felének *fellendülése* egy időbe estek. Akkoriban a külföldieknek is elég pénzük volt az utazgatásra és így idegenforgalmunk egészen 1930-ig örvendetes ütemű emelkedést tanúsíthatott.

A *világgazdasági válság* kitörése is csak átmenetileg tudta csökkenteni idegenforgalmunkat. Nálunk csupán 1931 és 1932 bizonyultak oly éveknek,

amelyekben a külföldi túrista pesszimizmusa, azaz bizalmatlansága kedvezőtlenül vált érezhetővé. Pénzforrásai megapadtak és meglévő pénzét is — a bizonytalan jövőre való tekintettel — inkább megtartotta, semhogy utazgatásra költötte volna. Még így is megállapíthatjuk azonban, hogy a mi idegenforgalmunk csökkenése ebben a két évben sokkalta kisebb volt, mint a legtöbb külföldi ország idegenforgalmáé. Míg az idegenforgalomra nálunk sokkalta nagyobb mértékben berendezkedő egyik-másik nyugati ország gazdasági pangásának még a harmincas évek közepefelé is idegenforgalmi iparának összeroppanása volt egyik legjellegzetesebb tünete, addig nálunk szerencsére csak átmeneti és nem is túlságosan súlyos süllyedésről szólhatunk. A helyzet különösen akkor nem látszik túlságosan komolynak, ha az idegeneknek nálunk eszközölt kiadásait nem névleges, hanem tényleges pénzértékükben nézzük. Hiszen 1931 és 1932 volt a deflációs árhanyatlásnak két legsúlyosabb éve. Ha a kiadások névleges dollár összegei helyett a ténylegeseket néznők, akkor még ezek az évek is idegenforgalmunknak csak jóval csekélyebb süllyedését mutatnák.

Amint mondtuk, a szóbanforgó hanyatlás csak rövid átmenetnek bizonyult. Azért, mert *1933-tól kezdve* egyszeriben *két* különböző tényező egybehatása is hirtelen megint magasba szökkentette idegenforgalmunkat.

Egyikük az a körülmény volt, hogy *átváltási nehézségeink* következtében számos külföldi követelés »fagyott be« nálunk. Hamarosan tudatára ébredtünk annak, hogy ezt a körülményt jól használhatjuk fel idegenforgalmunk fellendítésére. Átváltási nehézségeink legfontosabb forrása a külföldnek az a magatartása volt, hogy húzódott áruink megvételétől. Ennek következtében képtelenné váltunk arra, hogy a külföldnek áruval fizessük meg korábban felvett kölcsöneink esedékes tőketörlesztéseit és kamatait. Közelfekvő gondolat volt mármost, hogy ha a külföld elzárkózó intézkedéseivel nem engedte meg áruink kivitelét, mi a külföldieket csalogassuk be az országba és így vétessük meg velük, azaz így fogyasztassuk el velük kivitelre szánt áruinknak legalább egy részét. A tulajdonképeni árukivitel helyett legalább azoknak az előnyöknek biztosítására törekedtünk, amelyeket az idegenforgalomban rejlő nem tulajdonképeni, azaz közvetett árukivitel jelent. Gyakorlati megoldásként azoknak az idegeneknek, akiknek nálunk befagyott, azaz a Nemzeti Bank transzferalapjában, pontosabban a Külföldi Hitelek Pénztárában kezelt követeléseik voltak, megengedtük, hogy ezen követeléseiknek bizonyos részét nálunk mint turisták elkölthessék. Így egyszeriben számos oly idegen is eljött hozzánk, akinek ez korábban esetleg eszébe sem jutott volna. Eljött hozzánk egyszerűen azért, hogy befagyott követeléseit, amelyekkel egyébként — legalább egyelőre — szabadon semmiképen sem rendelkezhetett volna, részben vagy egészben felélje. Pénzünknek süllyedő külföldi árfolyama és belföldi árszínvonalunk alacsony volta ezt számukra még csak kellemesebbé és vonzóbbá tette.

A *másik* szóbanforgó tényező az volt, hogy a *külföldi utazgatás* ugyanebben az időben általában erősen *megnehezült*. Egyre több állam támasztott valutáris nehézségeket és a hosszan elnyúló pangás a turistával egyre jobban éreztette meg külföldi utazásainak kiadásait. Más szóval: azoknak, akik külföldi utazásra gondoltak, ebben az időben csak egyre kevesebb pénzük volt. Egyúttal az egyre növekedő valutáris elzárkózás is fokozott mértékben keserítette el már eleve is a külföldi utazás gondolatát. Eredményként az idegenforgalom az egész földkerekségen többé-kevésbbé erősen megcsappant. Annál szívesebben ragadta meg az idegen azokat a könnyítéseket, amelyekkel Magyarország különleges kedvezményeket nyujtott neki. Míg máshová általában csak egyre nehezebben utazhatott volna, addig magyarországi utazását az imént említett körülmények egyszerre tekintélyesen megkönnyítették. Ennek a két körülménynek egybehatása eredményezte, hogy idegenforgalmunk a harmincas évek közepén korábban soha nem tapasztalt mérveket öltött.

Itt csupán röviden érinthetünk egy további tényezőt, amelynek idegenforgalmunk kedvező fejlődésében nagy súlya volt. Míg korábban az egyéni utazások álltak előtérben, addig a legutóbbi évek a *tömegutazások* rendszerének kedveztek. Főleg csak a nemzetgazdasági elzárkózás éveiben születhettek meg oly különleges nemzetközi megállapodások, amelyek nagyobb tömegeknek egységesen rendezett és megszervezett külföldi utazásait tették lehetővé. Az egységesítés felé különösen az ilynemű utazásoknak valutáris lebonyolítása szorított. Másrészről pedig épen az egységesítés tette lehetővé aránylag alacsony költségeiket. Ennek következtében viszont egyszerre sokkal szélesebb rétegek vehettek részt külföldi utazásokban és hirtelen duzzadt meg a nálunk megforduló idegeneknek száma is. A tömegutazások rendszerének ez a virágzása különösen szerencsésen esett egybe idegenforgalmunknak az előbb említett egyéb forrásokból eredő legújabb fellendülésével.

Nézzük mármost passzív, azaz *szenvedő idegenforgalmunkat*. Figyelmünket tehát irányítsuk azokra az összegekre, amelyeket belföldiek külföldön adtak ki. Jól tudjuk, hogy korábban mennyire divatos volt belföldi lakosaink körében a külföldi utazgatás és főleg a külföldi nyaralás. A *monarchia idején* különösen Ausztria látogatásához és főképen az osztrák magaslati nyaralóhelyekhez szoktunk hozzá erősen. Külföldi utazgatásainkat a világháború és az utána következő gazdaságilag nehéz idők is csak átmenetileg akasztották meg. A huszas évek második felének *fellendülésében* belföldi lakosainknak megint elegendő pénzük volt arra, hogy külföldi utazgatásaiknak régebbi szokását újra felkarolják.

Ez a szokás korábban indokolt is volt. Tagadhatatlan, hogy több külföldi országnak jóval régibb idegenforgalmi kultúrája van, mint nekünk. Már jóval régebben felismerték az idegenforgalmi propagandának nagy

horderejét is. Így ebben a tekintetben részint évtizedekkel előztek meg bennünket. Már fentebb megállapítottuk azonban, hogy legújabb fejlődésünkkel ezen a téren is *gyors ütemben iramodunk a külföld után.* Amilyen mértékben csökken ilymódon a külföld és köztünk lévő idevágó különbség, oly mértékben kezdtük egyre inkább belföldi nyaralóhelyeinket pártfogolni.

Hirtelen változást azonban csak az 1932. év hozott itt. Amikor 1931 nyárutóján kirobbantak *pénzügyi nehézségeink*, akkor az évi szenvedő idegenforgalmunk már teljes folyamatában volt. Aki 1931-ben, főleg pedig az év nyarán külföldre készült, azt a szóbanforgó nehézségek kitörése már külföldön találta. Így adódott, hogy belföldi lakosaink még 1931-ben is igen tekintélyes összegeket adtak ki külföldön és hogy 1930-al szemben ez az év még csak igen csekély csökkenést mutat. Annál hirtelenebb volt az 1931 és 1932 közötti mély hanyatlás. Hiszen a belföldiektől külföldön kiadott összegek akkor egyetlen év leforgása alatt csaknem felükre süllyedtek. Ebben a vonatkozásban is egyaránt hatottak közre mind a belföldi deflációs pénzínség, mind pedig azok a nehézségek, amelyekkel a külföldi fizetési eszközök megszerzése akkoriban járt. Ebben az évben támadt egyszerre nagy kereslete belföldi üdülőhelyeinknek is. Azért, mert az üdülni szándékozók nagy tömegei számára most egyszerre jóformán csakis ezek bizonyultak elérhetőknek.

Szenvedő idegenforgalmunknak azt az újabb *ugrásszerű emelkedését*, amelyet az *1933. év* hozott, a fenti fejtegetések alapján jól megérthetjük. Belföldi lakosainknak külföldi utazgatásait önmagában ugyan ekkor sem támogattuk. Továbbra is messzemenő valutáris nehézségekkel igyekeztünk őket korlátozni. Másrészt azonban be kellett látnunk, hogy a felénk irányuló külföldi idegenforgalmat csakis úgy tarthatjuk fenn, ha a magunk részéről sem zárkózunk el teljesen belföldi lakosainknak külföldi utazásai elől. Egyre jobban ébredtünk tudatára annak, hogy cselekvő idegenforgalmunk is csupán kölcsönös megállapodások segítségével, azaz kompenzációs alapon lendülhet fel. Ha tehát egyrészt örömmel üdvözöltük, hogy az idegenek tömeges utazások kapcsán jöttek be hozzánk, akkor másrészt azt is lehetővé kellett tennünk, hogy belföldi lakosaink a külföldet ugyancsak tömeges csoportokban látogassák.

1933-ban és 1934-ben lendültek fel tehát azok a külföldi utazásaink, amelyeket részben az u. n. *külföldi filléres vonatok*, részben pedig a nagyobb utazási irodáktól megszervezett egyéb, különlegesen *kedvezményes külföldi tartózkodások* nevén ismerünk. Ügyelnünk kellett nevezetesen arra is, hogy több külföldi állam — közöttük elsősorban Ausztria, Csehszlovákia, Jugoszlávia és Olaszország — főleg élelmiszerkivitelünknek jelentékeny részét csakis idevágó kompenzációs alapon tették lehetővé. Csakis azzal a feltétellel, hogy cserébe mi belföldi lakosainknak megengedjük és valutáris

vonatkozásban is lehetővé tesszük a hozzájuk való utazást. Így jöttek létre azok a kompenzációs idegenforgalmi számlák, amelyeknek alapján osztrák, csehszlovákiai, jugoszláviai, olaszországi és egyéb utazásokra mégis valamelyes valutaösszegeket, azaz külföldi pénzösszegeket bocsátottunk belföldi lakosaink rendelkezésére. Ezzel a folyamattal egyúttal jól magyarázhatjuk meg, hogy miért emelkedett a harmincas évek közepefelé oly jelentékenyen a belföldiektől külföldön eszközölt kiadások összege. 1934-ben ugyan átmeneti megszorításokhoz kellett folyamodnunk. Ezek okozták az 1933-mal szemben mutatkozó idevágó csekély hanyatlást.

Ha mármost szembeállítjuk egymással cselekvő és szenvedő idegenforgalmunkat, akkor *idegenforgalmi mérlegünknek* és ezen mérleg *egyenlegének* fontos szempontjaihoz érkezünk. A szóbanforgó egyenleg fizetési mérlegünknek egyik jelentékeny részegyenlege. Amíg ez a részegyenlegünk negatív, addig az általa mutatkozó hiányokat fizetési mérlegünknek egyéb cselekvő tételeiből kell pótolnunk. Itt tehát nemzetgazdaságunk egészének szempontjából igen figyelemreméltó kérdésről van szó. Annál örvendetesebb az a fejlődés, amelyet 42. táblánk 3. rovata mutat. Míg a huszas évek második felének fellendülésében idegenforgalmi egyenlegünk még igen jelentékeny hiányokat mutatott, addig 1932 ezeknek a hiányoknak hirtelen csökkenését hozta. Hogy miért, azt mindkét oldalról, azaz mind cselekvő, mind pedig szenvedő idegenforgalmunk fejlődésének szemszögéből az imént már megvilágítottuk. 1933 idegenforgalmi egyenlegünknek csak átmeneti rosszabbodását hozta, hogy azután 1934 még sokkal kedvezőbb színekben tüntesse fel. Akkoriban a legjobb úton voltunk ahhoz, hogy idegenforgalmunk tétele fizetési mérlegünkben teljesen kiegyenlítődjék. Arra is alapos reményeket táplálhattunk már, hogy céltudatos idegenforgalmi politikával hamarosan megfordíthatjuk az egyenleget és idegenforgalmunk egészének révén akár jelentékenyebb feleslegekhez is juthatunk.

Itt csupán egynéhány nagy vonalban utalhatunk arra, hogy ennek a folyamatnak mily nagy horderejű *nemzetgazdasági hatásai* vannak. Mondtuk, hogy idegenforgalmunk egészének ilyetén alakulása révén fizetési mérlegünk jelentékenyen javulhat. Ha pedig fizetési mérlegünk javul, akkor *pénzünk külföldi árfolyama* is egyszeriben kedvezőbb feltételek mellett alakulhat. Ennek az árfolyamnak megszilárdulásán át nemzetközi tekintélyünk nemcsak gazdasági, hanem kulturális és hatalmi vonatkozásokban is emelkedhet.

Fizetési mérlegünk javulásának közvetítésével tovább egész nemzetgazdasági termelékenységünk növekedhet. Ez pedig egyrészt *nemzeti jövedelmünknek*, másrészt pedig *nemzeti vagyonunknak* megfelelő gyarapodásában csapódik le. Minthogy pedig nemzeti vagyonunk és nemzeti jövedelmünk változásait nemzetgazdasági, vagy röviden gazdasági mérlegünkkel mérjük, kézenfekvő, hogy idegenforgalmi helyzetünk javulása végeredményben egész *gazdasági mérlegünket* is megfelelően javítja. Gazdasági mérlegünk

javulása pedig egész nemzetgazdaságunk általánosan jobb boldogulását jelenti. Ezekre az általános vonatkozásokra egyébként vizsgálódásaink legvégén vissza fogunk még térni.

Érdekes megfigyelnünk, hogy az idegenforgalom egyenlege más, hozzánk hasonló gazdasági helyzetben levő országokban is megközelítően hasonló módon alakult. Így nevezetesen *Németországban*, amelynek hozzánk való hasonlósága főleg újabb átváltási nehézségeiben jut kifejezésre. Míg Németország idegenforgalmi egyenlege 1929-ben — a Magyar Statisztikai Szemle 1935. évi decemberi számának tanúsága szerint — még csaknem 28·6 millió aranydollárral volt szenvedő, addig az idevágó hiány 1932-ben 11·2 millió aranydollárra és 1933-ban mindössze már csak 6·6 millióra rúgott. Igaz, hogy ha a külföldi diákok által Németországban elköltött összegeket nem vesszük tekintetbe, akkor a külföldiektől Németországban kiadott összegek 1929-ben még 42·9 millió, 1932-ben 19·1 millió és 1933-ban már csak 16·7 millió aranydollárt tettek. Még sokkalta nagyobb arányban csökkentek természetesen a németektől külföldön elköltött összegek. Ezek a szóbanforgó három évben így alakultak: 71·5, 30·3 és 23·3 millió aranydollár. Németország ezt az aránylag kedvező eredményt csupán a miénknél lényegesen erélyesebb idegenforgalmi politikával érhette el. A nagyobb erélyességre részben azért volt szüksége, mert a német általában még inkább lelkesedik külföldi utazásokért, mint a magyar; részben pedig azért, mert a németekkel szemben a nyugati utazóközönség általában kedvezőtlen előítéletekkel viseltetik. Itt nem boncolgathatjuk behatóbban, hogy ezeknek az előítéleteknek kedvezőtlensége mennyire alaptalan. Csupán azt érdekes megfigyelnünk, hogy legyőzésükre a német idegenforgalmi propagandának aránylag igen nagy anyagi áldozatokra van szüksége. Valutáris téren a németeknek idegenforgalmi egyenlegük javítása céljából szintén még a mienknél is sokkalta erélyesebb rendszabályokhoz kellett nyúlniok.

Mennyivel kedvezőbb helyzetben van ebben a vonatkozásban *Ausztria!* Lakosságának javarésze sokkal kevésbbé vágyódik külföldi utazásokra, mint akár a német, akár pedig a magyar. Az osztrák hegyvidék sokkal erősebben láncolja magához bennszülötteit. Sokkal kevésbbé fejleszti ki benne a távolba való vágyódást, mint akár a német síkság, akár pedig a miénk. Másrészt pedig Ausztriát mind természeti, mind pedig kulturális szépségei már régóta Európának egyik leginkább kedvelt idegenforgalmi országává tették. Így adódott, hogy már 1929-ben is az osztrák cselekvő idegenforgalomnak 36·6 millió aranydollárnyi összegével a szenvedő idegenforgalomnak mindössze 9·2 millió aranydollárja állt szemben. Akkor tehát 27·4 millió aranydollárra rúgott az osztrák idegenforgalmi mérleg cselekvő egyenlege, azaz feleslege. A magyar és a német viszonyokhoz hasonló további fejlemények az osztrák idegenforgalom kedvező helyzetét azóta még csak lényegesen javították.

c) Budapest idegenforgalma.

Forduljunk mármost újabb idegenforgalmunknak a *fővárost* és a *vidék* közötti megoszlása felé:

43. Az idegenek által elköltött összegek.

Megnevezés	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Pengőben.*						
Budapesten	10,222.652	10,192.482	10,896.482	9,199.128	9,170.666	10,324.905	11,532.742
Vidéken	10,777.348	12,687.518	16,559.518	17,112.872	12,565.334	17,131.095	18,783.258
Magyarországon összesen	21,000.000	22,880.000	27,456.000	26,312.000	21,736.000	27,456.000	30,316.000
	b) *Jelzőszámokban.*						
Budapesten	100	100	107	90	90	101	113
Vidéken	100	118	154	159	117	159	174
Magyarországon összesen	100	109	131	125	104	131	144
	c) *Százalékokban.*						
Budapesten	48·68	44·54	39·68	34·96	42·19	37·60	38·04
Vidéken	51·32	55·46	60·32	65·04	57·81	62·40	61·96
Magyarországon összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

Idevágó adatainkat megint részben a Magyar Statisztikai Szemle 1933. évi, 1934. évi és 1935. évi decemberi számaiból, részben pedig a Statisztikai Tudósító (STUD) 1934. évi december hó 28.-i számából merítettük. Az 1934. évre vonatkozó országos adatok a M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal becsléseiből származnak. Táblánk értékét itt kellemetlenül befolyásolja az a tény, hogy az *1925-től 1927-ig* terjedő időre csak budapesti viszonylatban vannak többé-kevésbbé megbízható adataink. Az ország egészére és így a vidékre vonatkozólag sem állnak használható idevágó támpontok rendelkezésünkre. Ahol forrásaink aranydollár-értékekről szólnak, ott 1 *aranydollárt* 5·72 pengővel vettünk egyenlőnek és ily alapon számítottuk át a mi pénzünkre.

Minden idevágó számadatnak jelentékeny gyengéje, hogy az idegeneknek nálunk eszközölt kiadásait csak erősen *közvetett becslés* alapján tudjuk megragadni. Hiszen kiadásaikat közvetlenül megfigyelnünk nem áll módunkban. Így átlagértékeket kell alapul vennünk. Mi is átlagértékekre támaszkodunk és azt tételezzük fel, hogy Budapest minden egyes *szállóban* vagy *penzióban* megszállt vendége szállásra és ellátásra naponként 14·98 pengőt, összes mellékköltségeivel együtt pedig 29·96 pengőt adott ki.[1]) Hasonló becslés segítségével történik az ország egészére vonatkoztatott idevágó értékadatok megállapítása is. Arra természetesen tekintettel kell lennünk,

[1]) L. *Zilahy Dezső* és *dr. Markos Béla*: »Jelentés Budapest 1934. évi idegenforgalmáról s az 1934. év idegenforgalmának gazdasági eredményeiről«, Budapest Székesfőváros Idegenforgalmi Hivatala, Budapest 1935. 40—41. l.

hogy vidéken az idegen általában kevesebbet ad ki, mint Budapesten. Nyilvánvaló azonban, hogy az ilynemű átlagértékekkel dolgozó becslések gyakorta ingoványos alapon állnak. A tényleges értékektől kisebb-nagyobb kilengésekkel különböznek és megfelelő hibaforrásokként hatnak. Minden idevágó következtetésünket tehát kellő óvatossággal kell értelmeznünk.

Nyomatékkal vesszük tekintetbe továbbá, hogy az itt feltüntetett adatok csupán a szállodákban és penziókban megszállt idegenektől elköltött összegekre vonatkoznak. Pedig *magánlakásokban* is tekintélyes számú idegen szállt meg. Az előbb idézett jelentés szerint 1934-ben pl. 77.660 oly idegen fordult meg Budapesten, aki sem szállóban, sem pedig penzióban, hanem magánlakásban szállt meg. Ezek az idegenek összesen 465.960 éjjelt töltöttek Budapesten. Ha kiadásaikat fejenként és éjjelenként 7·20 pengőre becsüljük, akkor egyedül 1934-ben nem kevesebb mint 3,354.912 pengőt hagytak Budapesten. Ennek az összegnek tekintetbevételével Budapest idegenforgalmi bevétele 1934-ben kereken 11·5 millió pengőről csaknem 15 millióra emelkedik.

Ha az így adódó eltolódásokra és becsléseinknek tőlük okozott bizonytalanságára gondolunk, akkor idevágó számadatainknak túlnagy pontosságot nem tulajdoníthatunk. Nevezetesen azon sem akadhatunk meg, hogy még szakirodalmunkban is egymástól többé-kevésbbé erősen *eltérő* idevágó becslésekkel találkozunk. Csak például említjük meg, hogy Magyarországnak hivatalosan becsült fizetési mérlegében a nálunk megfordult idegenek kiadásai 1930-ban 26,696.813 pengővel,[1]) 1931-ben pedig 26,342.988 pengővel szerepelnek.[2]) Ha ezzel szemben 43. táblánk valamelyest különböző adatokat tüntet fel, az aránylag csekély különbségeken épen az idevágó következtetés viszonylagos bizonytalanságára való tekintettel nem akadhatunk meg. Önmagában véve igen helyesnek látszik tehát a M. Kir. Központi Statisztikai Hivatalnak az az eljárása, hogy ezekben a vonatkozásokban csak erősen *lekerekített* számokat tesz közzé.

Már első ránézésre is szembeötlő, hogy *Budapest* idegenforgalma az összehasonlításra alkalmas évhatodban csak jóval lassúbb ütemben fejlődött, mint a vidéké. Hiszen vidékünk idegenforgalmából eredő névleges bevételeit 1928 és 1934 között közel $^3/_4$-ével tudta emelni. Ezzel szemben Budapestnél a megfelelő emelkedés csak alig rúgott $^1/_{10}$-nél többre. Igaz, hogy 1935-ben idegeneink egyedül Budapesten több mint 15 millió pengőt adtak ki, ami 1928-cal szemben csaknem felényi emelkedést mutat. Ez a nagyarányú emelkedés azonban egyrészt a vidéken is tapasztalható volt; másrészt pedig az 1935. év viszonyainak szemlélete jelen vizsgálódásaink időbeli határain már kívül esik. Ha figyelmünket nem akarjuk túlságosan szerteforgá-

[1]) L. Magyar Statisztikai Szemle, 1931. szeptemberi szám, 879. l.
[2]) L. Magyar Statisztikai Szemle, 1932. augusztusi szám, 647. l.

csolni, meg kell elégednünk azzal, hogy idegenforgalmunk fejlődését bezárólag 1934-ig nézzük.

Könnyen találjuk meg magyarázatát annak, hogy ez a fejlődés a vidéken miért volt oly sokkal kedvezőbb, mint fővárosunkban. Budapest idegenforgalmi kultúrája általában sokkal régibb eredetű, mint a vidéké. Idegenforgalmi propagandáját is már sokkal korábban emelte viszonylagosan magas színvonalra. *Vidékünk* viszont épen csak a *legutóbbi években* ocsudott fel az idegenforgalommal szemben tanusított korábbi közönyéből: vidéken épen csak a legutóbbi években tapasztalunk örvendetes *megmozdulást* az idegenforgalom terén.

Ennek következménye, hogy a hozzánk jövő idegen most már nem elégszik meg egyedül Budapest látogatásával. Vidéken is szívesen tölt egynéhány napot. Inkább példálódzva megemlíthetjük, hogy vidéki városaink nyári szabadtéri előadásainak színvonala is csak a legutóbbi években emelkedett magasra. Oly magasra, hogy — amint tudjuk — részben Európa legrégibb és leghírnevesebb ilynemű intézményeivel is bátran állják ki a versenyt. A legutóbbi évekre esik azonkívül a vidék egynémelyik, a kellemesebb nyaralást előmozdító egyéb berendezésének gyorsütemű fejlesztése. Főleg pedig a legutóbbi évek hozták csak meg *vidéki idegenforgalmi propagandánk* valamelyes fellendülését. Nem meglepő tehát, hogy a nálunk megforduló idegenek inkább csak az utóbbi években fedezték fel a magyar vidéket. Hamarosan meg is szerették. Innen van, hogy gyors arányban emelkedő összegeket költenek el vidéken.

Évhatodunk idevágó fejlődésében egyedül az *1932. év* mutat erősen *kilengő* helyzetet. Ebben az évben Budapest az ország összes idegenforgalmi bevételében való részesedését ugrásszerűen tudta feljavítani. Ez a részesedése 1933-ban azonban megint hirtelen romott le. Mi okozta tehát az 1932. évi hirtelen emelkedést? Ne feledjük, hogy ez az év volt a harmincas évek első felében beköszöntött világgazdasági hanyatlásnak legrosszabb éve. Ne feledjük továbbá, hogy a nálunk megforduló idegenek nem csupán szórakozási és tanulmányi célból jönnek hozzánk, hanem ügyes-bajos dolgaiknak intézése, esetleg betegségük gyógyítása stb. céljából is. Kétségtelen, hogy a világgazdasági válság mélypontján idegenek nálunk inkább csak ilyen célokból fordultak meg. Hasonlóképen kétségtelen, hogy ilyen célokból Budapesten inkább akad dolguk, mint vidéken. Így magyarázható, hogy míg 1931-ről 1932-re Budapest idegenforgalma csak árnyalatilag csökkent tovább, addig a vidéké erős hanyatlást mutatott. Gondolatmenetünk egyúttal azt is indokolja, hogy miért hozta meg az 1933. év 1932-vel szemben a vidék idegenforgalmi bevételeinek egyszerre megint mintegy ¼ résznyi emelkedését, míg Budapesten ez az emelkedés csak alig volt több $^1/_{16}$ résznél. Nyilvánvaló, hogy amint újból valamelyest javult az általános nemzetközi gazdasági helyzet és amint megindult kompenzációs alapon lebonyolí-

tott nagyszabású tömeges idegenforgalmunk, szórakozási és tanulmányi célokra ismét nagyobb rész esett belőle.

Ilyképen általános magyar szempontból egyrészt örömmel könyvelhetjük el a vidék idegenforgalmának újabb fellendülését. Másrészt azonban *Budapest idegenforgalmát sem kell féltenünk.* Hiszen az ország összes idegenforgalmi bevételéből még a harmincas évek közepe táján is közel $^2/_5$ esik egyedül a fővárosra. Amennyivel nagyobb ez a részesedés Budapestnek az ország egész termelésében és fogyasztásában való részesedésénél, annyival jobban áll Budapest az idegenforgalom terén még a harmincas évek közepe táján is a vidéknél. Olyan vendégünk még a legutóbbi időben is aránylag csak kevés van, aki vidéken megfordul anélkül, hogy Budapestet is meglátogatná. A vidék fokozatos térfoglalása inkább csak azt jelenti, hogy a Budapesten megforduló idegenek most már egyúttal egyre több időt szentelnek a magyar vidék megismerésének is.

Eddig csupán idegenforgalmi bevételeinken át igyekeztünk boncolgatni idegenforgalmunk jelentőségét. Fentebb már hangsúlyoztuk, hogy gazdasági szempontból leginkább ez a tekintet érdekel bennünket. Kétségtelen azonban, hogy sokkal szilárdabb alapra helyezkedhetünk, ha figyelmünket a szóbanforgó pénzösszegek helyett most közvetlenül a nálunk megfordult idegenek *számára* irányítjuk. Statisztikánk ezen a téren már sokkal megbízhatóbb adatokat nyujthat. Nevezetesen Budapestre vonatkozólag vannak itt jó támpontjaink:

44. Budapest idegenforgalma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
	a) *Abszolút számokban.*										
A külföldiek száma ..	69.014	77.297	94.869	109.591	110.876	116.249	99.171	93.763	101.936	110.457	133.089
Az eltöltött éjjelek száma	221.312	239.769	286.767	341.210	340.203	363.701	307.047	306.097	344.623	384.938	507.159
	b) *Jelzőszámokban.*										
A külföldiek száma ..	100	112	137	159	161	168	144	136	148	160	193
Az eltöltött éjjelek száma	100	108	129	154	154	164	139	138	156	174	229

Itt megint csak a budapesti *szállodákban* és *penziókban* megszállt idegenek számára lehettünk tekintettel. Vissza kell azonban emlékeznünk arra, amit fentebb a *magánlakásokban* megszállt idegenekre vonatkozólag mondtunk. Ha ott említett adatainkat számbavesszük, akkor pl. 1934-ben a Budapesten megfordult összes idegenek nem 384.938, hanem 850.894 éjjelt töltöttek itt. A különbség azért oly nagy, mert a magánlakásokban megszállt idegenek köztudomásúlag tovább tartózkodnak nálunk, mint azok a vendégeink, akik szállodákban vagy penziókban szállnak meg. Helyesen

jár el tehát a szakértői becslés[1]) is, amidőn a magánlakásokban megszállt idegenek budapesti tartózkodásának időtartamát átlagosan 6 napra teszi. Bármily fontosak azonban idegenforgalmunk szempontjából ezek a magánlakásokban megszállt idegenek, egész évtizedünket néző összehasonlításainkban tekinteten kívül kell őket hagynunk. Azért, mert a reájuk vonatkozó becslések bizonytalanságánál fogva hivatalos statisztikánk is hasonló eljárásra kényszerül. Igaz viszont, hogy ezek az idegenek, még ha hosszabb ideig is tartózkodnak nálunk, aránylag jóval kevesebbet adnak ki, mint a szállodák és penziók vendégei. Gazdasági eszmefuttatásaink síkján ilyképen tehát nem követünk el túlnagy hibát, ha egész idegenforgalmunk mérlegelésénél kikapcsoljuk őket.

Itt mindenekelőtt megint célirányosnak látszik, hogy évtizedünket *két részre*, azaz a huszas évek második felének fellendülési és a harmincas évek első felének hanyatlási évötödére bontsuk.

A *fellendülés* évötödében azt tapasztaljuk, hogy a fővárosban megfordult idegenek száma gyorsabb ütemben emelkedett, mint itt töltött éjjeleik száma. Ebből azt következtethetjük, hogy az az időtartam, amelyet egy-egy idegen akkoriban Budapesten töltött, inkább fogyó irányzatot mutat. *1931-től*, tehát a harmincas évek elejétől azonban megváltozott a helyzet. Az idegenek nálunk eltöltött éjjeleinek száma most már átlagosan egyre nagyobb lett. Míg a nálunk megfordult idegenek száma 1931-ről 1932-re — a válság nyomása alatt — még jelentékenyen hanyatlott, addig nálunk eltöltött éjjeleik száma már csak árnyalati további gyengülést mutat. Amint pedig *1933-ban* újból lendületesen emelkedett fővárosi idegenforgalmunk, az itt eltöltött éjjelek száma jóval gyorsabb ütemben kezdett emelkedni, mint a fővárosban megfordult idegenek száma. Ez a folyamat különösen a vizsgálódásaink időbeli határán már kívül eső 1935. évben is még erősen folytatódott. Ebben az évben Budapesten már 133.089 idegen fordult meg, és nem kevesebb mint 507.159 éjjelt töltöttek itt.[2]) Míg tehát a huszas évek vége táján a fővárosban megforduló idegen átlagosan alig 3 éjjelt töltött nálunk, addig 1935-ben már csaknem négyszer 24 órán át tartózkodott a fővárosban.

Mivel magyarázhatjuk ezt a feltűnő és már önmagában is kétségtelenül örvendetes eltolódást? Nyilvánvalóan azzal, hogy újabban inkább oly idegenek fordultak meg fővárosunkban, akik behatóbban érdeklődnek iránta és akiknek az ilyen behatóbb érdeklődésre és a megfelelő hosszabb itteni tartózkodásra pénzükből is futja. Az is valószínű egyúttal, hogy itt nem korábbi fajtájú vendégeinknek újabban megváltozott magatartásáról van szó, hanem inkább arról, hogy vendégeink összetételében következett be némi változás. Arra az eltolódásra célzunk, amelyet akár *idegenforgalmunk*

[1]) L. *Szigeti Dezső* és *Markos Béla* i. m. 46. l.

[2]) L. Budapest Székesfőváros Statisztikai Havi Füzetei, 1935. decemberi szám, 23. l.

nyugatiasodásának is nevezhetnénk. Tartalma pedig az, hogy ha a nálunk megforduló idegeneket a szerint osztjuk két részre, hogy vajjon a bennünket közvetlen környező országokból, vagy pedig a távolabbi nyugatról származnak-e, akkor újabban az utóbbiak erős emelkedése észlelhető.

Önmagában véve is már valószínű, hogy az az idegen, aki távolabbi országból tud hozzánk jönni, megfelelően jobbmódú. Hiszen utazása is a nagyobb távolságnál fogva megfelelően nagyobb kiadásokat emészt fel. Ebből viszont azt következtethetjük, hogy inkább akad pénze a hosszabb budapesti tartózkodásra. A szóbanforgó eltolódások valóban így is alakultak. Alább tüzetesen is látni fogjuk, hogy a *környező* országokból jövő idegenek a huszas évek második felében még mennyire fővárosi idegenforgalmunk előterében álltak. Ezek részint azért, mert könnyebben és többször van alkalmuk Budapestre jönni, részint pedig azért, mert általában viszonylag szegényebb országok polgárai, átlagosan csak rövidebb időt töltenek fővárosunkban. A harmincas évek első felében viszont egyre több idegen jön hozzánk a *távolabbi nyugat* aránylag gazdag országaiból. Közülök a legtöbbnek ritkán van alkalma Budapestet meglátogatni és már csak ezért is jobban igyekeznek kihasználni a budapesti utazásuk nyujtotta lehetőségeket. Átlagosan jóval hosszabb időt töltenek tehát fővárosunkban. Ha a kérdést merőben az idegenforgalom *jövedelmezőségi költségszámításának* síkján nézzük, akkor idegenforgalmunknak ezt a nyugatiasodását feltétlenül örvendetes tényként kell elkönyvelnünk. Hiszen általában azt jelenti, hogy általa jobbmódú, jobban költekező és tovább ittmaradó idegenek kerülnek előtérbe.

Gondoljunk azonban azokra a szempontokra, amelyeket fentebb idegenforgalmunknak egyéb, azaz *hatalom-*, *művelődés-* és *társadalompolitikai* hatásaira vonatkozólag pengettünk. Ezeknek az egyéb megfontolásoknak síkján már korántsem állíthatjuk oly egyoldalúan, hogy idegenforgalmunk nyugatiasodása örvendetes tény. Általában fájlalnunk kell ugyanis azt, ha a bennünket közvetlenül környező államokból és különösen *elcsatolt* országrészeinkből ma már aránylag kevesebben jönnek hozzánk. Azokat, akik innen jönnek, egyébként is csak fájdalmas habozással tekinthetjük idegeneknek. Hiszen testvéreinkről van szó, akiket közjogi szempontból csupán az országcsonkítás tett idegenekké. Helyesebben nem tulajdonképeni idegeneknek nevezhetnők őket. Minél kevesebbet járnak hozzánk, annál jobban lazulnak velünk való kapcsolataik és annál kevésbbé reménykedhetünk benne, hogy ezeket a kapcsolatokat a trianoni békeszerződés revíziójának síkján értékesíthessük. Minél kevesebbet fordulnak meg nálunk, annál jobban lazul a magyar művelődéssel és a magyar társadalommal való együttérzésük és annál jobban szakadnak el tőlünk művelődési és társadalmi téren is.

Hasonló megfontolások síkján azonban végeredményben a nálunk megforduló tulajdonképeni, tehát a távolabbi országokból, nevezetesen

pedig a távolabbi *nyugat* országaiból jövő idegenek számának növekedésén sem panaszkodhatunk. Ne feledjük azt, amit fentebb a nyugati közvéleménynek reviziós törekvéseink síkján való fontosságáról mondtunk. Hiszen idegenforgalmunk elsősorban éppen a nyugat hatalmas országainak nálunk megforduló polgárai révén nyugatiasodik. Az pedig szintén elsőrangú érdekünk, hogy ezek a hatalmasabb nyugati országok minél jobban ismerkedjenek meg velünk és adandó alkalommal reviziós törekvéseink megvalósításában minél inkább álljanak mellénk. Hiszen az ő pártfogásuknak itt egyenesen döntő súlya van. Ezt alaposan megtanulhattuk a trianoni béketárgyalásokból is, amelyeken az ország csonkítását elsősorban szintén az ő akkoriban irántunk kedvezőtlen állásfoglalásuk hozta meg. Ha tehát túltekintünk a szorosabb értelemben vett jövedelmezőségi költségszámítás láthatárán, akkor sorozatos problémák nyilnak meg előttünk, amelyek igen bonyolulttá teszik idegenforgalmunk újabb belső eltolódásainak értékelését. Nagyjában azonban még ezen megfontolások síkján sem mondhatnók, hogy a szóbanforgó eltolódások egyoldalúan kedvezőtlenek.

Fővárosunk idegenforgalma még akkor is kedvező képet mutat, ha oly régi idegenforgalmi kultúrával büszkélkedő külföldi világvárosok idegenforgalmával hasonlítjuk össze, mint amilyen pl. *Berlin*. A huszas évek második felének folyamán ennek a városnak idegenforgalma is erősen emelkedett. A benne megfordult idegenek száma[1]) azonban pl. 1928-ban mégis csak mindössze 257.000 főre rúgott. Ez a szám pedig még háromszor sem oly nagy, mint az akkori budapesti idegenforgalomé, noha Berlin lakossága Budapesténél több mint négyszer nagyobb volt.

Bécsnek nemcsak relatíve, azaz viszonylagosan, hanem abszolute, azaz ténylegesen is jóval nagyobb idegenforgalma van, mint Berlinnek. Ennek a különbségnek magyarázatául fentebb már érintett idevágó szempontjainkon kívül főleg az szolgálhat, hogy Bécs mint a korábbi monarchia nagyobbik fővárosa a monarchia más, különálló országokhoz csatolt népeire a világháború után is megtartotta vonzó erejét. A Bécsben megfordult idegenek száma a világgazdasági válság első lökésére az 1929/30-ban elért 447.885 főnyi színvonalról 1930/31-ben 361.845-re, 1931/32-ben pedig már 285.956 főre süllyedt.[2]) Ez a szám is azonban még mindig háromszor oly magas, mint amelyet Budapestnek akkori idegenforgalmában látunk, noha Bécs lakosságának száma még csak nem is egészen kétszer volt akkora, mint Budapesté. Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy Bécsnek még világviszonylati összehasonlításban is egészen rendkívülien kedvező helyzete van az idegenforgalom terén. Ezért nyugodtan mondhatjuk, hogy fővárosunk idegenforgalmának újabb alakulása általában nemzetközi összehasonlításban is örvendetes.

[1]) L. Városi Szemle, XV. évf., 1929, 6. szám, 1379. l.
[2]) L. Városi Szemle XIX. évf. 1933. évi 1. szám 94. l.

Az idegenforgalomra vonatkozó gondolatmenetünk kiegészítéseként nem lesz érdektelen, ha most még *származási országaik* szerint is röviden áttekintjük azokat az idegeneket, akik fővárosunkban megfordultak:

45. A Budapesten megfordult külföldiek számának honosságuk szerinti megoszlása.

Év	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ausztria	17.070	16.934	19.775	20.056	18.309	18.119	19.056	17.186	22.939	24.989
Cseh-Szlovákia	13.219	15.222	17.786	18.267	18.195	19.222	16.714	18.241	21.172	21.260
Németország	8.426	9.884	11.924	16.532	15.752	17.268	13.579	13.208	10.566	13.481
Danzig	32	36	45	76	72	91	67	81	38	56
Svájc	1.182	1.084	1.439	1.990	1.793	2.912	2.233	2.326	4.367	3.230
Liechtenstein	—	—	6	4	9	15	9	5	12	26
Olaszország	1.961	1.983	2.181	2.928	3.250	4.383	3.770	6.449	5.221	6.113
San-Marino	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—
Franciaország	1.332	1.238	1.708	1.989	2.367	2.580	2.557	2.492	3.873	4.464
Monakó	—	—	9	—	5	3	—	12	7	6
Portugália	28	41	28	29	37	37	33	20	41	43
Spanyolország	142	151	203	254	266	286	197	231	374	437
Nagy-Britannia	1.910	2.527	3.101	3.542	4.076	4.222	4.070	2.456	4.244	5.660
Hollandia	646	589	902	1.273	1.421	1.518	1.317	1.026	1.429	1.976
Belgium	299	247	338	394	616	610	591	466	589	823
Luxemburg	6	4	4	16	25	22	27	14	44	45
Dánia	190	232	404	574	774	995	881	377	537	519
Svédország	197	286	393	633	738	786	911	306	589	700
Norvégia	35	40	121	151	183	256	216	124	170	238
Oroszország	34	43	105	37	75	43	69	24	21	48
Finnország	59	56	103	445	179	222	136	88	177	173
Lengyelország	599	608	921	1.109	1.658	3.142	1.722	1.136	1.236	2.719
Ukrajna	1	11	—	—	—	—	—	—	—	—
Esztország	18	35	47	162	59	52	98	57	78	74
Lettország	24	22	34	120	102	217	97	121	134	147
Litvánia	11	16	26	13	12	19	26	12	50	51
Románia	10.180	11.851	16.230	19.027	19.502	18.484	13.908	13.325	12.775	12.600
Jugoszlávia	5.636	6.859	7.987	8.394	7.775	5.726	5.805	4.921	3.718	3.035
Bulgária	501	439	478	444	760	515	540	483	634	985
Törökország	197	223	308	311	263	221	358	261	320	476
Görögország	390	198	258	401	416	495	393	234	216	342
Albánia	7	1	7	22	14	14	20	14	11	11
Japán	204	227	308	339	352	384	319	237	284	385
Egyéb Ázsia	209	461	409	358	430	541	461	356	677	671
Afrika	128	153	170	199	308	291	264	280	427	550
Am. Egy.-Áll.	3.766	5.071	6.574	8.805	10.196	11.498	8.142	6.737	4.399	3.595
Egyéb Amerika	310	431	455	517	730	809	515	383	423	370
Ausztrália	65	94	82	180	157	251	68	71	144	159

Az itt szereplő országokat célirányos mindenekelőtt *két nagy csoportra* osztanunk. Először arra a csoportra, amelyben nagy súllyal esnek latba a tőlünk elcsatolt területek és amelyekhez ilyképen Csehszlovákia, Románia és Jugoszlávia tartoznak. Az összes többi országokat pedig a második nagy csoportba sorozhatjuk.

Ha ily alapon egyelőre az *első* nagy csoportot nézzük, akkor szembeötlő, hogy a harmincas évek közepe táján, nevezetesen 1934-ben a Budapesten megfordult összes idegeneknek $^1/_3$-a egyedül erre a csoportra jutott. Vegyük

tekintetbe, hogy azoknak az idegeneknek javarésze, akik Csehszlovákiából, Romániából és Jugoszláviából jönnek hozzánk, nem is tulajdonképeni idegen, hanem elcsatolt területeinken lakik. Ilyképen megállapíthatjuk, hogy úgynevezett idegenforgalmunknak igen tekintélyes része még a harmincas évek közepe táján is — legalább kulturális és nemzeti szempontból — nem tulajdonképeni idegenforgalom. Ismételjük: azért nem, mert benne tőlünk elszakított testvéreink szerepelnek, akiket tulajdonképeni idegeneknek semmiképen sem tekinthetünk. Csupán az itteni beosztás vonatkozásában, tehát merőben felületes alaki szempontok kedvéért mondjuk őket idegeneknek.

Igen tanulságos eredményhez jutunk, ha az ebben a csoportban szereplő három ország közötti idevágó különbségeket boncolgatjuk. Míg évtizedünk elején az ehhez a csoporthoz tartozó összes idegenek felénél csak jóval kevesebb jött *Csehszlovákiából*, addig évtizedünk végén már közel $^3/_5$-nyi rész jutott rá. Ez az eltolódás egyrészt úgy állt elő, hogy a Csehszlovákiából jövő úgynevezett »idegenek« számukat évtizedünk egészében jóval több mint felével növelték, másrészt pedig úgy, hogy a Romániából jövő »idegenek« száma ugyanezen idő alatt megközelítőleg csupán $^1/_5$-del emelkedett, a jugoszláv honosaké pedig majdnem felére csökkent.

Magyarázatul *térképünkre* vetett egyetlen pillantás is már sokat mond. Megmutatja, hogy a tőlünk elszakított Felvidék mennyivel közelebb van Budapesthez, mint akár Erdély, akár pedig az elszakított Délvidék. Az elcsatolt Felvidék lakossága tehát általában közelebb van fővárosunkhoz és így kisebb költségért, könnyebben jön továbbra is ide. Az elcsatolt Felvidék nevezetesen közelebb fekszik Budapesthez, mint Csehszlovákia fővárosához, azaz Prágához. Hasonló viszonylatot akár az elszakított Délvidékre, akár pedig Erdélyre vonatkozólag korántsem állíthatnánk, mert ezek — különösen pedig a Délvidék — javarészt közelebb fekszenek Belgrádhoz illetőleg Bukaresthez, mint Budapesthez. Sajnálatos tényként kell tehát megállapítanunk, hogy az elszakított Délvidék és részben még Erdély lakossága is jóval kisebb költséggel és könnyebben tud Belgrádba illetőleg Bukarestre utazni, mint Budapestre.

Ha tekintetbe vesszük továbbá az üdülés és főleg a nyaralás szempontjait, akkor részben a jugoszláv, részben pedig a román *tengerpartra* kell gondolnunk. Ennek vonzóereje mindenesetre nagy és kétségtelen, hogy a mi elszakított Délvidékünkről, illetve Erdélyünkből is sokan járnak oda. A románok és még inkább a jugoszlávok újabban *erőteljesen fejlesztették* régi területeik idegenforgalmi kultúráját és természeti szépségeiket kemény céltudatossággal tették hozzáférhetőbbé. Javarészük elcsatolt területeink lakossága számára is az újdonság erejével bír és könnyen odacsalogatja őket. A régi cseh területek idegenforgalmi kultúrája viszont már korábban kifejlődött volt, már korábban magas színvonalat ért el. Így évtizedünkben már nem is várhattuk ugarásszerű haladását.

Végezetül azt is figyelembe kell vennünk, hogy a Felvidék *tótsága* és Csehszlovákia cseh részei között határozottabban nagyobb ellentétek vannak, mint akár a mi elszakított Délvidékünk szláv lakossága és Jugoszlávia egyéb részei között, akár pedig az erdélyi oláhság és a regáti románok között. Ennek a különbségnek is következménye, hogy a Felvidék egész lakossága szívesebben látogatja Budapestet, mint akár az elszakított délvidéki, akár pedig az erdélyi lakosság.

Ha mind a négy itt érintett szempontot egyaránt mérlegeljük, *jó magyarázatát* találjuk egyrészt annak, hogy Csehszlovákiából származó fővárosi idegenforgalmunk miért mutat évtizedünkben erősen emelkedő irányzatot, másrészt pedig annak, hogy a másik két szóbanforgó ország közül miért látunk Romániára vonatkozólag még mindig biztatóbb színeket. Hiszen Budapest Romániából származó vendégeinek száma évtizedünk elején még kétszeresét sem tette Jugoszláviából jövő vendégei számának; évtizedünk végén pedig már több mint *négyszer annyira* rúgott. Ha ezen két utóbbi ország közötti idevágó különbségeket mérlegeljük, nem szabad felednünk, hogy míg Jugoszláviának csaknem egészéből Budapest elkerülésével is könnyen, kényelmesen és viszonylag rövid úton lehet *Nyugat-Európába* utazni, addig a Romániából Nyugat-Európába vezető utak közül mindenképen azé az elsőbbség, amely Budapestet érinti. Hiszen ez jóval kényelmesebb és rövidebb akár annál az útnál, amely Romániából Jugoszlávián át, akár pedig Lengyelországon át vezet Nyugat-Európába. Részben ez a szempont is hozzájárul ahhoz a számszerűleg bemutatott tényhez, hogy fővárosunknak Romániából származó idegenforgalma évtizedünk folyamán még mindig sokkal kedvezőbben alakult, mint jugoszláviai idegenforgalmunk.

Annál szomorúbb képet kapunk, ha ezt a két országot az idevágó vonatkozásokban Csehszlovákiával állítjuk szembe. Hiszen az idegenforgalomnak főiránya Európának ebben a részében *délkeletről északnyugat felé* mutat. Ezen az alapon mindenképen azt várhatnók, hogy Romániából és Jugoszláviából továbbra is jóval többen jönnek Budapestre, mint Csehszlovákiából. Évtizedünk elején valóban ez volt a helyzet. A harmincas évek közepe táján azonban Csehszlovákiából egyedül már több mint ¼ résznyivel nagyobbszámú vendége volt fővárosunknak, mint Romániából és Jugoszláviából együttvéve. Ez a fejlődés még csak jobban domborítja ki a fentebb érintett földrajzi, művelődési és politikai különbségek súlyát.

Merőben *gazdasági* különbségként röviden még azt fűzhetnénk hozzá, hogy itt a csehszlovákiainál többnyire jóval alacsonyabb jugoszláv és román *árszínvonal* is fontos szerepet játszik. Ennek az árszínvonal-különbségnek következtében a csehszlovákiai akosnak évtizedünk folyamán általában

inkább volt módja budapesti költekezésre, mint akár a román, akár pedig a jugoszláv lakosnak.

A *tulajdonképeni*, azaz az eddig említetteken kívüli országokból származó fővárosi idegenforgalom szempontjainkból megint *két alcsoportra* osztható. Az elsőbe az Ausztriából, Németországból, Olaszországból, Nagybritanniából, Franciaországból, az Északamerikai Egyesült-Államokból és Svájcból jövő idegeneket sorozhatjuk. A másodikba pedig azokat az idegeneket, amelyek a többi országból jönnek. Fővárosi idegenforgalmunkban az első csoport idegenjei jelentenek számszerűen *nagy súlyt*, míg a második csoportba tartozó idegenek száma *jóval kisebb*.

Nézzük először az *első* csoportot. Noha az 1934. évi megoszlás szerint fővárosunk idegenforgalmának összetételében az a sorrend érvényesül, amelyet erre a csoportra vonatkozólag az imént említettünk, a közelebbi boncolgatás folyamán más sorrendet kell alkalmaznunk. Célirányosabbnak látszik, ha a szóbanforgó országokat itt abban a sorrendben vizsgáljuk, amely fővárosunk idegenforgalmában való részesedésük növekedésének üteméből adódik. Ebben az ütemben pedig *Franciaországé* és *Olaszországé* az elsőbbség. Évtizedünk folyamán mindketten több mint megháromszorozták azon lakosaik számát, akik Budapestre látogatnak. Mindkét országnál főleg viszonylag kedvező valutáris helyzetük nyujtja a legfontosabb magyarázatot. Hiszen Olaszország valutájának külföldi értékelése is csak 1935-ben, az abesszin hadjárattal kapcsolatosan mutatta első megingását. Nagyobbarányú leértékelése pedig — a francia valutával együtt — csak 1936 őszén következett be. Így az olasz líra a francia frankkal egyetemben a hanyatlás éveinek egész folyamán is még szilárd külföldi árfolyamot mutatott. Ez mind Franciaországban, mind pedig Olaszországban messzemenően deflációs tünetekkel és pénzük nemzetközi vásárlóerejének megfelelő emelkedésével járt. Lakosaik annál könnyebben utazgathattak külföldön és annál nagyobb mértékben látogathatták nevezetesen Budapestet is. Olaszország részéről kétségtelenül újabb magyarbarát hangulata is hozzájárult ahhoz, hogy lakosai Budapestet különleges előszeretettel választják külföldi tartózkodásuk helyéül.

Nagy-Britannia már csak valamivel kevesebb mint háromszorosával tudta emelni évtizedünk folyamán azon turistáinak számát, akiket fővárosunk vendégei közé sorozhattunk. Ennél az országnál már kétségtelenül zavarólag hatott pénzének, azaz az angol fontnak 1931 őszén bekövetkezett nagyarányú külföldi értékhanyatlása.

Az emelkedés ütemének sorrendjében azután *Svájc* következik, amely Budapesten megfordult lakosainak számát szintén még csaknem háromszorosra tudta növelni. Noha valutája egész évtizedünk folyamán feltűnő külföldi értékállandóságot mutatott, az ország belső gazdasági viszonyai

— különösen a harmincas évek első felének pangásában — korántsem alakultak rózsásan. Főleg azért nem, mert a nemzetközi idegenforgalomnak a hanyatlás folyamán tapasztalt azon mély süllyedése, amelyre fentebb már ismételten utaltunk, főleg a szilárd valutájú Svájcot sujtotta. Amily mértékben szállították le a többi országok pénzük külföldi értékét, oly mértékben drágult lakosaik számára a svájci frank. Ugyanoly mértékben voltak kénytelenek svájci utazásaikról egyre inkább lemondani. Minthogy pedig Svájcnak egész gazdasági élete tekintélyes részében idegenforgalmára épül fel, érthető, hogy ez a folyamat mily súlyosan érintette az országot. Így magyarázhatjuk, hogy polgárainak viszonylagosan csak kevés pénzük maradt ezekben az években külföldi utazásokra.

Hogy az emelkedés ütemének sorrendjében mind *Ausztria*, mind pedig *Németország* csak az előbb említett országok után következik, az kézenfekvően adódik gazdasági helyzetüknek évtizedünk folyamán tapasztalt alakulásából. Évtizedünk egész folyamán Ausztria csak valamivel kevesebb, Németország pedig csak valamivel több mint felével növelte fővárosi idegenforgalmunkban szereplő lakosai számát. Igaz, hogy fővárosunknak ebből a két országból származó vendégei 1934-ben még így is a benne megfordult összes idegenek számának nem kevesebb mint $^1/_3$-át tették. Ha viszont tekintetbe vesszük, hogy a párizskörnyéki, azaz ezen esetben a saint-germaini, illetve a versaillesi békeszerződések mennyire keményen sujtották ezt a két országot is és hogy a harmincas évek első felének pangása mennyire erősen támadta meg pénzük külföldi értékét, akkor könnyen érthetjük, hogy fővárosunkat látogató lakosaik száma aránylag csak lassú ütemben emelkedett.

Egészen különleges alakulást mutatnak ebben az alcsoportban az *Északamerikai Egyesült Államok*. Tudjuk, hogy a huszas évek második felének fellendülése mindenekelőtt amerikai fellendülés volt. Amerika ezekben az években élte az eddigi történelemben tapasztalt legnagyobb fellendülésének korát. Az amerikai optimizmus, azaz bizakodás már azt hitte, hogy a fa égig fog nőni és az ország hitelkeretét meggondolatlan könnyelműséggel bővítette. Annál gyászosabb volt az inflációból való kijózanodás. Már korábban említettük, hogy a világgazdasági válság 1929 őszén éppen New-Yorkból indult el útjára. Már csak ezért sem meglepő, hogy valamennyi ország közül éppen az Északamerikai Egyesült Államokat sujtotta legkeményebben. Így magyarázható, hogy a fővárosban megforduló amerikaik a huszas évek második felének folyamán megháromszorozták számukat. Amerikai idegenforgalmunk — bizonyos mérvű tehetetlenségi nyomatékával — 1930-ban is még emelkedni tudott. A gazdasági válság azután viszont már egyre nagyobb ütemben éreztette hatását, úgyhogy a Budapestre jövő amerikaiak száma a harmincas évek első felének folyamán megint $^1/_3$-ára esett vissza. Eredményül azt látjuk, hogy számuk 1934-ben még azt a színvonalat sem érte el, amelyen 1925-ben mozgott.

A *második* itteni alcsoportban fővárosi idegenforgalmunkban való újabb részesedésük sorrendjében nagyobb súllyal csupán Lengyelország, Hollandia, Bulgária, Belgium, Svédország és Dánia szerepelnek.

Közöttük *Lengyelország* még abban az ütemben is vezet, amelyben évtizedünk folyamán emelte fővárosunkba jövő polgárainak számát. Hiszen számuk csaknem ötszörösére emelkedett. A lengyel-magyar barátság fejlődésének és a lengyel zloty magas külföldi árfolyamának ebben egyaránt nagy része volt.

Jóval lassúbb ütemű, de azért még mindig tekintélyes idevágó emelkedést mutatott a fővárosunkat látogató *németalföldiek*, *belgák*, *svédek* és *dánok* száma. Különböző mértékben bár, de valamennyiöknél erősen érvényesült pénzüknek a pengőnél jobb külföldi értékelése, valamint az a körülmény, hogy viszonylag sokuknak volt Magyarországon befagyott követelésük.

A *Bulgáriából* jövő idegenek száma viszont azért emelkedett csupán nem is egészen kétszeresére, mert a harmincas évek első felének világgazdasági válsága Bulgáriát is aránylag mélyen rántotta magával. Nemzetközi összehasonlításban Bulgária egyébként is a szegény, főleg pedig a tőkében szegény országok sorába tartozik.

A *többi* itt külön nem említett országnak, amint 45. táblánkból is jól láthatjuk, fővárosunk idegenforgalmában aránylag csak elenyésző fontossága van.

Budapest idegenforgalmának egyik-másik részletét további oldalairól világíthatjuk meg, ha a *nemzetközi összehasonlítás* síkján is vizsgáljuk. Itt legalább röviden egyetlen másik középeurópai világvárosnak, *Berlinnek* idegenforgalmával tanulságos egybevetnünk. Összehasonlításainkat vonatkoztassuk a huszas évek második felének fellendülésére, nevezetesen pedig az 1928. évre.[1]) Anélkül, hogy az összehasonlításnak rendszeres taglalásába bocsátkoznánk, a berlini és a budapesti idegenforgalom közötti különbségeknek csupán öt, leginkább szembeötlő vonására mutatunk rá.

Elsősorban arra, hogy míg Budapest idegenforgalmában az Északamerikai Egyesült-Államok polgárai a szóbanforgó évben számszerűen csak a hatodik helyet foglalták el, addig Berlin idegenforgalmában messze kimagaslóan első helyen álltak. 1928-ban u. i. több mint 40.000 amerikai fordult meg Berlinben. Már csak ebből a különbségből is láthatjuk, hogy fővárosunk idegenforgalmának amerikai vonatkozásban még mily nagy fejlődési távlatai vannak. Igaz, hogy ez az arány időközben erősen megváltozott. Fővárosunk azonban célszerű propagandájának további fejlesztésével kétségtelenül elérhetné, hogy a jelenlegi színvonalnál jóval több Európát járó amerikai látogasson el hozzánk.

[1]) L. Városi Szemle, XV. évf. 1929. évi 6. szám, 1379—1382. l.

Másodszor érdekes megfigyelnünk, hogy Ausztria Berlin idegenforgalmában, valamivel több mint 25.000-es számmal Amerika után csak a második helyet foglalta el. Ez különösen akkor szembeötlő, ha tekintetbe vesszük, hogy ugyanakkor Budapesten több mint 20.000 osztrák fordult meg és ha mérlegeljük, hogy Ausztria és Németország között mennyivel szorosabb kulturális kapcsolatok állnak fenn, mint Ausztria és Magyarország között. Ezek a kapcsolatok még akkor is sokkalta szorosabbak, ha a monarchián belüli korábbi kultúrközösséget szintén mérlegeljük. 1928-ban nem éleződött volt még ki a nemzeti szocializmus körüli ellentét, amely utóbb annyira megbénította a német-osztrák idegenforgalmat. Igaz, hogy Budapest sokkal közelebb fekszik Bécshez, mint Berlin. Mégis örvendetes, hogy fővárosunknak még a Berlinnel való összehasonlításban is aránylag még ennyire magas színvonalú osztrák idegenforgalma van.

Harmadszor figyelemreméltó különbség, hogy míg Budapesten 1928-ban összesen 37 szovjetorosz állampolgár fordult meg, addig Berlinben nem kevesebb mint 10.877.

Negyedszer hasonlóképen szembeötlő, hogy míg a Budapestet látogató ázsiaiak száma mindössze egyezerre rúgott, addig Berlinben több mint ötezer ázsiai tett látogatást. Mind szovjetorosz, mind pedig ázsiai vonatkozásban ezekből a különbségekből is látjuk, hogy fővárosunk idegenforgalma mily irányokban fejlődhetne még tetemesebben. Ez a tételünk még akkor is megáll, ha tekintetbe vesszük, hogy a német kultúrának keletre kinyúló szálai sokkalta erősebbek, mint a mi művelődésünkéi.

Ötödször és végezetül azt sem érdektelen megfigyelnünk, hogy míg Budapesten 1928-ban 16.532 német fordult meg, addig Berlinben ugyanakkor 8.170 magyar tett látogatást. Ez az arány a mi szempontunkból korántsem kedvező. Azért nem, mert Németország lakosságának száma több mint hétszer akkora volt, mint a miénk; a Budapesten megfordult németek száma pedig csak alig kétszerese a Berlinben megfordult magyarok számának. Ez azt jelenti, hogy a két ország, illetőleg főváros közötti kölcsönös idegenforgalom Berlin javára jóval több mint háromszorosan kedvezőbb volt. Azóta természetesen ez a helyzet is már egészen másképen alakult. Hiszen fentebb is láttuk, hogy a tőlünk idegenbe utazók száma a harmincas évek első felének hanyatlásában mily messzemenően csökkent. Mult hibáinknak és gyengéinknek mérlegelése azonban ennek ellenére is hasznos útmutatásokat nyujthat a jövőre nézve.

Összefoglalóan megállapíthatjuk, hogy Magyarország idegenforgalma évtizedünk folyamán igen tetemes emelkedést mutatott. Megállapíthatjuk továbbá, hogy Budapest ebben az emelkedésben jelentékeny mértékben vette ki részét. Ez pedig még csak hozzájárult Budapest országos gazdasági jelentőségének növekedéséhez.

II. FEJEZET:

Közlekedés.

1. A közlekedés szerepe a termelésben.

Ha fentebb a kereskedelemről általában megjegyeztük, hogy egyrészt a mezőgazdasággal és az iparral, másrészt pedig a fogyasztással szemben csak mintegy másodlagos, *járulékos* jellege van, akkor ezt a szempontot a közlekedésre vonatkozólag most különös hangsúllyal kell kidomborítanunk. A közlekedésnek ez a járulékos jellege ugyanis nemcsak a mezőgazdasággal, az iparral és a fogyasztással, hanem még a kereskedelem többi ágaival szemben is megvan. Közlekedésünk tehát mind belkereskedelmünknek, mind pedig külkereskedelmünknek egyéb ágaitól szintén függő helyzetben van. A belső és a külső áruforgalom éppen úgy irányítja a közlekedésnek minden mozzanatát, mint a belső és külső személyforgalom. Ezen a síkon ilyképen nemcsak a szó szorosabb értelmében vett idegenforgalmat, hanem személyeknek az országon belül való helyváltoztatását is nyomatékkal kell tekintetbe vennünk. Hiszen a közlekedés szempontjából nyilvánvalóan mindegy, hogy a szállított áru és személy vajjon belföldi-e vagy pedig külföldi. Ha tehát külön-külön és egyesítve vesszük szemügyre mindazon egyéb gazdasági ágazatokat, amelyektől a közlekedés függ, akkor tulajdonképen már a közlekedésnek is megközelítően hű képét kapjuk. A közlekedésre ugyanis csakis ezek az egyéb ágazatok szolgáltatnak alkalmat. Ha tehát a közlekedésnek gazdasági alapjai érdekelnek bennünket, önmagában véve elegendő, ha figyelmünket rájuk irányítjuk. Eddigi szempontjainkat mégis közelebbről egészítjük ki, világosabbá és egységesebbé tesszük, ha most külön foglalkozunk magával a közlekedésnek fővárosi és vidéki megoszlásával.

Midőn a közlekedésnek másodlagos vagy járulékos jellegét hangsúlyozzuk, azt értjük rajta, hogy a közlekedés mint ilyen öncéllá sohasem emelkedhet. Célja minden esetben kizárólag csupán az említett egyéb gazdasági ágazatok *kiszolgálása* lehet. Igaz ugyan — ezt mellékesen meg kell említenünk —, hogy a közlekedés fejlesztése, tehát a vasútépítés, útépítés stb. is megköveteli a maga külön közlekedési teljesítményeit. Ily munkálatokkal kapcsolatosan is áru- és személyszállítás válik szükségessé. Ez a mellékvágány azonban csaknem elhanyagolható módon kevéssé jelentékeny. Általában egyenesen veszélyt kell látnunk az oly fejlődési folyamatokban, amelyekben a közlekedés imitt-amott öncéllá igyekezik emelkedni. Ez a veszély különösen abból adódhat, hogy egyes közlekedési vállalatok vagy érdekeltségek nagy társadalomgazdasági hatalomra tesznek szert és üzemüket azután hatalmuk további fokozása érdekében bővítik. Az ilyképen túlságosan magas színvonalra fejlődött közlekedést nemcsak hogy nem sorolhatjuk

a nemzetgazdaság előnyei közé, hanem annak egyenesen súlyosan hátrányos tétele lehet.

A közlekedésnek tehát lehetőleg messzemenő *változékonyságot* és *rugalmasságot* kell mutatnia abban az értelemben, hogy állandóan könnyen alkalmazkodjon az egyéb gazdasági tevékenységek megkövetelte határaihoz. Ez azt jelenti, hogy a mezőgazdaságnak, az iparnak, a fogyasztásnak, valamint a belföldi és külföldi áru- és személyforgalomnak fellendülése esetén a közlekedés lehetőleg könnyen legyen fejleszthető. Csak így tudja akadálytalanul kiszolgálni a körülötte fejlődő gazdasági életet. Általános hanyatlás idején pedig elsőrendűen fontos nemzetgazdasági érdek, hogy a közlekedés összehúzódása irányában se tanúsítson merevséget. Ha ugyanis ily irányban merev, akkor az általános pangást könnyen fokozhatja. Főleg azért, mert saját jövedelmezőségének hiánya esetén többnyire csak tetemes gazdaságpolitikai áldozatokkal tartható meg korábbi színvonalán. Az ily gazdaságpolitikai áldozatok pedig növekvő közterheket jelentenek. Ilyképen még csak tovább rontják az amúgy is gyenge lábon álló általános jövedelmezőséget. Ez pedig egyértelmű a pangás elmélyítésével.

A szóbanforgó gazdaságpolitikai áldozatok meghozatalára a közlekedésnek egy különleges vonása csábíthat. Az, hogy a gazdasági élet általános üteme *külsőleg* leginkább a közlekedésben jut kifejezésre. Hiszen a tágabb értelemben vett termelés egyéb ágazatai és a fogyasztás is inkább zárt telepeken, épületekben és lakásokban pereg le. Inkább olyképen, hogy külsőleg általában csak kevésbbé vehető észre. A közlekedés ezzel szemben természeténél fogva a külvilág szeme előtt folyik. Egész országoknak, de különösen városoknak és sorukban is főleg a nagyvárosoknak gazdasági lendületét külsőleg általában közlekedésük pezsgése szerint szoktuk megítélni. A gazdaságpolitikát pedig könnyen csábíthatja tévútra az a törekvés, hogy elsősorban a közlekedésben mutatkozó külső látszatot tartsa fenn még akkor is, ha a gazdaság változó kereke már a hanyatlás felé fordul. Az ily külső összefüggések nyujtotta kép azonban lényegileg igen nagy bajokat takarhat. A mesterségesen lendületesebb ütemben tartott közlekedés az általános gazdasági helyzetet bizonyosan még csak rontani alkalmas. Hogy miért, azt az imént fejtettük ki. Az ilyfajta mesterséges eszközökhöz folyamodó gazdaságpolitika olyképen jár el, mint a szívbajos ember, aki külső vídámságával és mozgékonyságával kívánja leplezni betegségét. Törekvése nyilvánvalóan még csak súlyosbítja a bajt. Az élénken pergő közlekedés nyujtotta kép is gyakran csalóka lehet.

Az említett veszélyek különösen azért nagyok, mert a közlekedés legtöbb ágazatának igen jelentékeny *tőkebefektetésekre* van szüksége. Ez úgyszólván egyaránt áll a kor színvonalán álló minden közlekedési eszközre. Nemcsak a vasúti közlekedésnek van szüksége rendkívülien nagy beruházott és üzemi tőkére, hanem a modern közúti közlekedésnek is. Gondoljunk

csak azon utak megépítésének hatalmas tőkeáldozataira, amelyeket mai gépkocsiközlekedésünk megkövetel. Többé-kevésbbé hasonló a helyzet a vízi közlekedésben, ha egyre nagyobb új hajóinkra és egyre költségesebb kikötőberendezéseinkre gondolunk. Hasonlóan kézenfekvő a légi közlekedésnek nagy tőkeszükséglete. Jelentékeny költségekkel itt inkább a légi járművek és nem annyira a légi kikötők kapcsolatosak. Mai tőkegazdaságunknak ilyképen kétségtelenül egyik, a tőke jelentőségét leginkább kidomborító területe éppen a közlekedés. Ha mármost ezen területen fordulnak elő téves tőkebefektetések, veszélyeik nyilvánvalók. Minél nagyobb tőkebefektetésekről van szó, tévességük annál nagyobb bajt jelenthet. A befektetések után elmaradó jövedelmezőség és esetleg a befektetett tőkének is részbeni vagy teljes elpusztulása a gazdasági élet széles területeit rántja magával. Hiszen újabb gazdaságtörténelmünk számos példáját ismeri annak, hogy nagy vasúttársaságok vagy egyéb közlekedési vállalatok összeomlása általános gazdasági válsághoz vezethet.

Ha jól végiggondoljuk mindezeket a szempontokat, a közlekedésnek *fővárosi* és *vidéki megoszlását* a hagyományos képtől erősen elütő összefüggésekben látjuk. Bármennyire is barátai vagyunk fővárosunk fejlődésének, közlekedése egyoldalú lendületén korántsem fogunk minden esetben örvendezni. Jól le fogjuk mérni azokat a szerves egyensúlyi szempontokat, amelyek a főváros és a vidék egymásközti viszonyára mérvadók. Ugyancsak következetesen kérdeni fogjuk, hogy egyrészt a fővárosnak, másrészt pedig a vidéknek általános termelési és fogyasztási lendülete tényleg mily fokú közlekedést követel meg. Óvakodni fogunk attól, hogy a csalóka látszatnak higyjünk.

Ezen megfontolások szerint fogjuk a következőkben mármost röviden áttekinteni *szárazföldi*, *vízi* és *légi* közlekedésünket, valamint *hírszolgálatunkat*. Pontról-pontra vizsgálni fogjuk, hogy fővárosunknak bennük milyen országos jelentősége van.

2. Vasúti közlekedés.

A) *Vasúti hálózatunk.*

Szárazföldi közlekedésünknek két fő ágazatára irányítjuk figyelmünket: egyrészt a vasúti forgalomra, másrészt pedig a közúti közlekedésre. Ha először fővárosunknak a magyar vasúti közlekedésben elfoglalt jelentőségét nézzük, célirányosnak látszik, hogy vizsgálódásainkat a *vasúthálózat* összetételén kezdjük. (Lásd a 46. számú táblát.)

Magyar vasúthálózatunkon itt három úgynevezett *nagyobb* távolsági vasútunkat és tíz úgynevezett *kisebb* távolsági vasútunkat értjük. Táblánknak inkább alaki és csak kevésbbé anyagi hibája az, hogy a Budapestre vonatkozólag feltüntetett számok a Budapest Székesfőváros Statisztikai

46. Vasúthálózatunk hossza.

Megnevezés	1924—1925	1925—1926	1926—1927	1927—1928	1928—1929	1929—1930	1930—1931	1931—1932	1932—1933	1933—1934
	a) *Kilométerekben.*									
	1. Építési hossz.									
M. kir. Államvasutak:										
Budapest	243	245	246	250	238	230	220	224	225	194
Vidék	2.784	2.792	2.810	2.806	2.925	2.929	2.944	6.308	6.295	6.323
Magyarország összesen	**3.027**	**3.037**	**3.056**	**3.056**	**3.163**	**3.159**	**3.164**	**6.532**	**6.520**	**6.517**
Magánvasutak:										
Budapest	5	5	5	5	5	5	5	—	—	—
Vidék	5.466	5.480	5.444	5.555	5.502	5.511	5.496	2.132	2.131	2.131
Magyarország összesen	**5.471**	**5.485**	**5.449**	**5.560**	**5.507**	**5.516**	**5.501**	**2.132**	**2.131**	**2.131**
Összesen:										
Budapest	248	250	251	255	243	235	225	224	225	194
Vidék	8.250	8.272	8.254	8.361	8.427	8.440	8.440	8.440	8.426	8.454
Magyarország összesen	**8.498**	**8.522**	**8.505**	**8.616**	**8.670**	**8.675**	**8.665**	**8.664**	**8.651**	**8.648**
	2. Üzleti hossz.									
Budapest	292	274	296	299	270	266	256	256	257	215
Vidék	8.438	8.480	8.438	8.547	8.633	8.617	8.614	8.589	8.572	8.614
Magyarország összesen	**8.730**	**8.754**	**8.734**	**8.846**	**8.903**	**8.883**	**8.870**	**8.845**	**8.829**	**8.829**
	b) *Jelzőszámokban.*									
	1. Építési hossz.									
M. Kir. Államvasutak:										
Budapest	100	101	101	103	98	95	91	92	93	80
Vidék	100	100	101	101	105	105	106	227	226	227
Magyarország összesen	**100**	**100**	**101**	**101**	**104**	**104**	**104**	**216**	**215**	**215**
Magánvasutak:										
Budapest	100	100	100	100	100	100	100	—	—	—
Vidék	100	100	100	102	101	101	101	39	39	39
Magyarország összesen	**100**	**100**	**100**	**102**	**101**	**101**	**101**	**39**	**39**	**39**
Összesen:										
Budapest	100	101	101	103	98	95	91	90	91	78
Vidék	100	100	100	101	102	102	102	102	102	100
Magyarország összesen	**100**	**100**	**100**	**101**	**102**	**102**	**102**	**102**	**102**	**102**
	2. Üzleti hossz.									
Budapest	100	94	101	102	93	91	88	88	88	74
Vidék	100	101	100	101	102	102	102	102	102	102
Magyarország összesen	**100**	**100**	**100**	**101**	**102**	**103**	**103**	**102**	**101**	**101**
	c) *Százalékokban.*									
	1. Építési hossz.									
M. Kir. Államvasutak:										
Budapest	8·0	8·0	8·0	8·0	8·0	7·0	7·0	3·0	3·0	3·0
Vidék	92·0	92·0	92·0	92·0	92·0	93·0	93·0	97·0	97·0	97·0
Magyarország összesen	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Magánvasutak:										
Budapest	0·1	0·1	0·1	0·1	0·1	0·1	0·1	—	—	—
Vidék	99·9	99·9	99·9	99·9	99·9	99·9	99·9	100·0	100·0	100·0
Magyarország összesen	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Összesen:										
Budapest	2·9	2·9	3·0	3·0	2·8	2·7	2·6	2·6	2·6	2·2
Vidék	97·1	97·1	97·0	97·0	97·2	97·3	97·4	97·4	97·4	97·8
Magyarország összesen	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
	2. Üzleti hossz.									
Budapest	3·3	3·1	3·4	3·4	3·0	3·0	2·9	2·9	2·9	2·4
Vidék	96·7	96·9	96·6	96·6	97·0	97·0	97·1	97·1	97·1	97·6
Magyarország összesen	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

Évkönyvében foglalt adatokhoz képest nem költségvetési, hanem *naptári* évekre vonatkoznak. Így pl. a táblánk 1924/25. évi rovatában szereplő budapesti adat valójában az 1925. naptári évre vonatkozik, és megfelelő eltolódások forognak fenn a további években is. Hasonlóan nem költségvetési, hanem naptári évekre vonatkoznak egyik-másik államvasúti vonalunknak idevágó és alábbi s felhasznált adatai, amelyeket a Magyar Statisztikai Évkönyv a többi államvasúti vonalakkal összesít. Nyilvánvaló azonban, hogy ez az alakilag zavaró különbség tartalmilag csak kevésbbé gyengíti alábbi következtetéseinket.

Azzal a ténnyel, hogy magyar vasúthálózatunk egésze a földkerekség *legjobban kiépített* vasúthálózatai közé tartozik, ebben az összefüggésben bővebben foglalkoznunk felesleges. Felesleges nevezetesen rámutatni a vele kapcsolatos magas fejlettség okaira is. Főokára, azaz közutainknak viszonylagos elmaradottságára alább amúgyis vissza fogunk még térni.

Hasonlóképen kívül esik jelen vizsgálódásaink körén annak a folyamatnak méltatása is, amely *magánvasutaink államosítása* felé mutat. Ennek a folyamatnak legfontosabb mozzanata az úgynevezett Déli Vasútnak, azaz a Dráva—Száva—Adria Vasúttársaság vonalainak 1932. július 1-én bekövetkezett államosítása volt. Jelentőségét 46. táblánk számsorai jól tükrözik vissza. Ezen az alapon könnyen magyarázhatjuk meg azt az ugrást, amelyet államvasutaink építési hossza 1930/31 és 1931/32 között mutat; aminthogy világos magyarázatát leljük a magánvasutaink építési hosszában ugyanakkor bekövetkezett hirtelen és nagyarányú csökkenésnek is. A Dráva—Száva—Adria Vasúttársaságra jutott nevezetesen az az 5 km hosszú magánkézben lévő vasútvonal is, amelyet első 7 évünkben Budapest területén feltüntettünk. Megszűnését és a Budapest területén lévő államvasutak építési hosszának ugyanakkor bekövetkezett növekedését a szóbanforgó vasútvonal államosítása indokolja.

Annak a körülménynek, hogy *Budapest* összes magyar vasútvonalaink építési hosszában aránylag csak *igen csekély* hányaddal részesedik, a hozzáértő előtt igen kézenfekvőnek kell feltünnie. Hiszen itt nem helyi, hanem *távolsági* vasutakról van szó, amelyeknek hivatása, hogy Budapestet egyrészt a vidékkel, másrészt pedig a külfölddel kössék össze. Nem pedig az, hogy a Budapesten belüli közlekedést bonyolítsák le. Helyesen éppen akkor ítélünk, ha a székesfőváros területén lévő távolsági vasútvonalaknak minél csekélyebb hossza mellett törünk lándzsát. Minél kevesebb területet foglalnak el a fővárosban a távolsági vasútvonalak és minél tökéletesebben tudják ilyképen is kiszolgálni a főváros távolsági közlekedését, általános gazdasági szempontból annál jobb megoldásról van szó. Ily szempontból kell értékelnünk nevezetesen azt a tényt is, hogy míg vidéki vasútvonalaink építési hossza évtizedünk folyamán valamelyes növekedést mutatott, addig budapesti távolsági útvonalaink építési hossza ugyanezen idő alatt több

mint $^1/_5$-ével csökkent. Ezt a különböző eltolódást elsősorban fővárosi pályaudvari rendszerünknek évtizedünk folyamán is erőteljesen haladó racionalizálásával, azaz észszerűsítésével magyarázhatjuk. Fővárosunk országos gazdasági jelentőségének szemszögéből is általában tehát inkább örülnünk kell annak, hogy a területén lévő távolsági vasútvonalak hossza csökkenő irányzatot mutat.

Tanulságos megfigyelnünk azt a további tényt is, hogy fővárosunkra összes távolsági vasutaink *üzleti* hosszából viszonylag jóval több jut, mint *építési* hosszából. Ez a többlet azonban évtizedünk folyamán jelentékenyen csökkent. Más szóval: míg a Budapest területén lévő távolsági vasútvonalak építési hossza évtizedünk folyamán csupán 21·8% csökkenést mutatott, addig üzleti hosszuk nem kevesebb mint 26·4%-kal lett rövidebb.

A kétféle hossz közötti különbség merőben tarifális, azaz *díjszabási* jellegű. Vasútvonalaink egyes részeit, amelyek nagyobb szabású különleges építkezéseket tettek szükségessé, azaz alagutakon, hidakon stb. átfutó részeit díjszabási szempontból hosszabbnak számítjuk tényleges építési hosszuknál. Azért hosszabbnak, mert építésük nagyobb költségeket emésztett fel és a beléjük fektetett tőke is megfelelően nagyobb összegű amortizációt, azaz törlesztést, pótlást és kamatozást igényel. Az építési hossznak így számított többleteit virtuális hossznak nevezzük. Ezért nagyobb a tekintetbevételével számított üzleti hossz az építési hossznál.

Nyilvánvaló mármost, hogy a fővárosunk területén futó távolsági vasúti pályatestek általában *bonyolultabb* és *költségesebb* építkezésekre szorulnak, mint vidéki vasúti pályatesteink átlaga. Hiszen a főváros területén a távolsági vasútvonalaknak fokozott figyelemmel kell törekedniök arra, hogy Budapest belső közlekedését csak minél kevésbbé akadályozzák és veszélyeztessék. Ezért van szükségünk a főváros területén különösen nagyszámú vasúti átjáróra, hídra, a Duna—Száva—Adria Vasúttársaság budai pályaudvarának közelében alagútra stb. Azt viszont, hogy a főváros területén levő távolsági vasútvonalak üzleti hossza évtizedünk folyamán gyorsabb ütemben csökkent, mint építési hossza, szintén magasabb színvonalra emelkedő *műszaki észszerűsítésünkkel* magyarázhatjuk. A műszaki észszerűsítés itt egyúttal egyszerűsítést, tehát a bonyolultabb és költségesebb vasúti pályamunkálatok fokozódó kikapcsolását jelenti.

Általában tévednénk azonban, ha mindezen összefüggéseinknek, amelyeket most 46. táblánkkal kapcsolatosan kifejtettünk, kiemelkedő jelentőséget tulajdonítanánk. A táblánkban foglalt számadatok ugyanis — nehezen áttekinthető hátterüknél fogva — egyenesvonalú következtetésekre korántsem nyujtanak elegendő alapot. Ezért inkább csak futólag említettük őket. Segítségükkel azonban mégis *világosabban* láthatjuk fővárosunk országos közlekedési jelentőségének egyik-másik alább részletezendő szempontját.

Vizsgálódásaink síkján sokkalta fontosabb összefüggésekhez jutunk, ha a vasutaknak *forgalmát* nézzük és ezt a forgalmat boncolgatjuk fővárosi és vidéki megoszlásában. A vasúti forgalom két főcsoportból áll: az áru- vagy teherforgalomból és a személyforgalomból.

B) *Vasúti áruforgalmunk.*

Vizsgáljuk először vasutaink *áruforgalmának* összetételét:

47. Vasúti áruforgalmunk.

Megnevezés	1924—1925	1925—1926	1926—1927	1927—1928	1928—1929	1929—1930	1930—1931	1931—1932	1932—1933	1933—1934
	a) *Ezer métermázsában.*									
Budapest	59.321	64.409	65.717	69.720	73.955	62.964	57.650	53.040	54.934	54.681
Vidék	294.289	270.471	325.353	336.050	333.045	324.586	270.960	186.310	125.396	151.349
Magyarországon összesen	**353.610**	**334.880**	**391.070**	**405.770**	**407.000**	**387.550**	**328.610**	**239.350**	**180.330**	**206.030**
	b) *Jelzőszámokban.*									
Budapest	100·0	108·6	110·8	117·5	124·7	106·1	97·2	89·4	92·6	92·2
Vidék	100·0	91·9	110·6	114·2	113·2	110·3	92·1	63·3	42·6	51·4
Magyarországon összesen	**100·0**	**94·7**	**110·6**	**114·8**	**115·1**	**109·6**	**92·9**	**67·7**	**51·0**	**58·3**
	c) *Százalékokban.*									
Budapest	16·78	19·23	16·80	17·18	18·17	16·25	17·54	22·16	30·46	26·54
Vidék	83·22	80·77	83·20	82·82	81·83	83·75	82·46	77·84	69·54	73·46
Magyarország összesen	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Itt megint mindenekelőtt azt kell hangsúlyoznunk, hogy táblánkban az egyes évek meghatározása nem egészen egységes. Budapestnél és az egész ország magánvasutainál — a rendelkezésünkre álló hivatalos forrásanyag beosztásához képest — *naptári* éveket, a Magyar Királyi Államvasutak tulajdon-vonalaira és az állami kezelésben álló magánvasutakra vonatkozólag azonban *költségvetési* éveket kellett alapul vennünk. A két különböző számításnak egyeztetését úgy hajtottuk itt is végre, hogy a mindenkori költségvetési évvel a második felének megfelelő naptári évet állítottuk egy sorba. Itt tehát pl. az 1924—1925. év rovatában szereplő adatok csupán a MÁV tulajdon-vonalainál és az állami kezelésben lévő magánvasutaknál vonatkoznak tényleg erre a költségvetési évre, míg az ország magánvasutainál és a budapesti adatoknál az 1925. naptári év adatait állítottuk be ebbe a rovatba. Hasonlóképen jártunk el táblánk többi éveinél is; aminthogy a vasutak adatainál alábbi egybevetéseink folyamán is hasonló módszert vagyunk kénytelenek alkalmazni. Amint már fentebb is mondtuk, ebből kétségtelenül kisebb-nagyobb hibák erednek. Hiszen a fellendülés és a hanyatlás változásaiban félévnyi eltolódás is már jelentékeny különbséget tehet. Ha azonban tekintetbe vesszük, hogy ezek a félévnyi eltolódások egész évtizedünkön végigvonulnak,

a hiba éppen rendszerességénél fogva valamelyest kiküszöbölődik. Ebben a vonatkozásban sem zavarhatja következtetéseinket oly mértékben, hogy azok jelentékenyebb részükben válnának ingadozókká.

A Magyarországra vonatkozó számokat az 1924/25. évtől az 1931/32. évig a Magyar Statisztikai Évkönyvnek a MÁV, az állami kezelésben lévő vasutak és a magánkezelésben lévő magánvasutak együttes teherforgalmát feltüntető adataiból merítettük. Ezek az adatok ott egyesítve tartalmazzák a nagyobb távolsági vasutak és a kisebb távolsági vasutak teherforgalmát. Az 1932/33. évnél az Évkönyvnek két rovatát kellett összesítenünk: azokat az adatokat, amelyek a »nagyobb távolsági vasutak teherforgalma« és a »kisebb távolsági vasutak forgalmi eredményei« című rovatokban szerepelnek. Hasonlókép jártunk el az 1933/34. évnél is. Itt azonban a kisebb távolsági vasutak forgalmi eredményeinél az 1933. évi adatokat kellett tekintetbe vennünk, mert az 1934. évre vonatkozólag idevágó adatokat Évkönyvünk nem közöl.

Módszeres szempontból még egy további megjegyzés is szükségesnek látszik. Az tudniillik, hogy a *Budapestre* vonatkozó itteni számokat Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének a különböző vállalatok, valamint a kivitel és behozatal szerint részletesen tagolt adataiból vettük. Itt összegeztük a Budapestre bejövő és a Budapestről kimenő összes áruk forgalmát. Az egész ország vasúti áruforgalmából Budapestre jutó részt tehát így állapítottuk meg. Ezt a részt levontuk az egész országra vonatkozó adatokból és így számítottuk ki itt is a vidéki vasúti áruforgalom adatait. Kétségtelen, hogy ebben a beállításban a főváros számára viszonylagosan nagyobb részt hasítottunk ki, mint a vidék számára. Azért nagyobbat, mert a fővárost mind az ide befutó, mind pedig az innen kimenő áruk szempontjából egyaránt tekintetbe vettük. Úgy is mondhatnánk tehát, hogy ez a fővárosnak az egész ország vasúti áruforgalmában való részesedését mintegy kétszeresen tünteti fel. Nyilvánvaló, hogy a vidékre vonatkozólag nem így jártunk el, mert a vidéki adatok táblánkban a vasúti áruforgalomnak egyszeres és nem kétszeres tekintetbevételéből adódnak. A különbség azonban jelen összehasonlításaink síkján nagyobb zavart nem okozhat. Igazolásául szolgáljon, hogy bennünket itt elsősorban Budapest országos vasúti jelentősége érdekel. Ezt a jelentőséget pedig kétségtelenül jobban domboríthatjuk ki, ha Budapest vasúti teherforgalmát mind a befutó, mind pedig a kimenő áruk vonatkozásában egyaránt mérlegeljük.

Ami mármost *Magyarország egésze* vasúti teherforgalmának évtizedünk folyamán tapasztalt alakulását illeti, úgy az meglehetősen erős *konjunktúra-érzékenységet* mutat. 1924/25-ről 1925/26-ra valamelyest még benne voltunk az államháztartás és pénzünk rendezése okozta különleges válságban, azaz az úgynevezett szanálási válságban. Ennek utolsó hullámait még erősen éreztük és így vasúti áruforgalmunk egésze akkor valamelyes zsugorodást

mutatott. Annál örvendetesebb volt a huszas évek második felének fellendülésében tapasztalt kiterjeszkedése. Ennek legnagyobb mértékét a válság tetőpontján, azaz 1928/29-ben érte el. Attól kezdve azután eleinte lassúbb, majd pedig gyorsabb ütemben morzsolódott le egészen 1932—1933-ig, azaz a harmincas évek első felének hanyatlási mélypontjáig.

Gondoljunk vissza arra, amit az imént a közlekedésnek általánosan járulékos szerepéről mondtunk. Ha idevágó megfontolásaink alapján a közlekedés lendületét az általános gazdasági helyzetnek mintegy mutatójául fogadjuk el, akkor vasúti áruforgalmunk erős süllyedését a harmincas évek első felében beköszöntött hanyatlás *igen jellemző tünetének* tekinthetjük. Hiszen a hanyatlás mélypontján áruforgalmunk a huszas évek fellendülési tetőpontján elért színvonalának még felénél is jóval mélyebbre esett. Ugyancsak tanulságos látnunk, hogy a harmincas évek közepe felé mutatkozó fellendülés vasúti áruforgalmunk egészét is megint mily erőteljesen emelte. Legalább is ezt mutatja az 1933/34. év idevágó adatainak jelentékeny újbóli növekedése.

Fővárosunk országos gazdasági erejének igen jellegzetes képét kapjuk, ha vasúti áruforgalmunknak *Budapest* és a vidék közötti megoszlását nézzük. Az a tény, hogy Budapest áruforgalma már a huszas évek második felének *fellendüléséből* is jóval nagyobb arányban vette ki részét, mint a vidéké, bővebb indokolásra itt bizonnyal nem szorul. Hiszen korábban — különösen Budapest iparával kapcsolatosan — több vonatkozását is láttuk annak, hogy Budapest miért tudott a világgazdasági fellendülés szárnyán magasabbra emelkedni, mint a vidék. Érthető, hogy vasúti áruforgalma is jóval gyorsabb növekedésen ment át akkoriban, mint a vidéké. Ebben az évtödünkben különösen az szembeötlő, hogy Budapest vasúti áruforgalmának lendületes növekedését már 1924/25-ről 1925/26-ra megkezdte, míg a vidék ebben az évben még zsugorodást mutatott. Itt világos tanújelét kapjuk annak, hogy előbb említett szanálási válságunk először Budapesten ért véget és hogy a világgazdasági fellendülésnek akkoriban kezdődő ütemét Magyarországon először Budapest vette át. Azért Budapest, mert neki vannak a legsűrűbb külföldi, nemzetközi gazdasági vonatkozásai. Amíg tehát a vidék — vasúti áruforgalmának tanúsága szerint — még a szanálási válság utóhatásai alatt sinylődött, addig Budapesten 1925/26-ban a világgazdasági fellendülésnek serkentő hatásai már kedvezően voltak érezhetők.

Több figyelmet érdemel azonban részünkről budapesti vasúti áruforgalmunknak a harmincas évek első felének *hanyatlásában* bekövetkezett alakulása. Itt megint visszhangját találjuk annak a jelenségnek, amellyel fentebb már ismételten találkoztunk: a válság első csapása Budapestet keményen sujtotta. A vidéket kevésbbé. Míg azonban Budapest aránylag hamarosan fel tudott ocsúdni ebből a csapásából, addig a vidék általános

gazdasági színvonala további lemorzsolódást mutatott. Itt tehát megint azt látjuk, hogy Budapestnek a harmincas évek első felének gazdasági hanyatlásával szemben, az első válságos megrendülés után jóval nagyobb ellenállóképessége volt, mint a vidéknek. Ebben a vonatkozásban is kitűnik, hogy a pangás éveiben a vidék egyre nagyobb mértékben igyekezett a főváros gazdasági erejére és még meglévő tőketartalékaira támaszkodni. Áruforgalmát tehát egyre nagyobb mértékben a fővárossal bonyolította le. Áruforgalmának az a része viszont, amely részben a vidéknek különböző részei, részben pedig a vidék és a külföld között állt fenn, rendkívülien nagy arányban gyengült. Ezzel szemben Budapestnek egyrészt a vidékkel, másrészt pedig a külfölddel lebonyolított áruforgalma a hanyatlással szemben viszonylag erős ellenállást tanúsított. Midőn tehát vidékünk a válság folyamán szűkíteni volt kénytelen mind termelését, mind pedig fogyasztását, ezt elsősorban a vidék egyéb helyeivel és a külfölddel való kapcsolatai vonatkozásában tette. A fővárossal való kapcsolataihoz a lehetőséghez képest ragaszkodott. Azért, mert a megpróbáltatásnak válságos éveiben még mindig leginkább fővárosunkban bízott és tőle várta gazdasági felsegítését.

Így magyarázható az a feltűnő jelenség, hogy Budapestnek az ország egész vasúti áruforgalmában való *részesedése* a huszas évek második felének fellendülése folyamán csupán hullámozva és *lassan*, a harmincas évek első felének hanyatlásában azonban *ugrásszerűen* gyors ütemben és következetesen emelkedett. 1932-ben és 1933-ban már csaknem kétszeresén állott annak a színvonalának, amelyet évtizedünk elején mutatott. Magyarország egész vasúti áruforgalmának fentebb részletezett számításunk szerint ekkor már csaknem $^1/_3$ része jutott a fővárosra.

Ugyancsak jellegzetes viszont az az újabb eltolódás, amelyet az *1933/34. év* hozott. Az ismét beköszöntő lassú fellendülés nyomán a vidék mintegy feléledni látszott. Újból erőteljesebben fejlesztette részben vidéken, részben pedig a külföld felé lebonyolított áruforgalmát. Így az ország egész vasúti áruforgalmában való részesedését jelentékenyen tudta emelni. Budapest megfelelő részesedése ebben az évben az ország egész vasúti forgalmának megint csaknem $^1/_4$ részére esett vissza. Tényleges visszaesésről ugyan itt sem igen szólhatunk. Hiszen az abszolút számok síkján Budapest vasúti áruforgalma a szóbanforgó évben alig mutatott változást. A viszonylagos visszaesés egyedül abból keletkezett, hogy a vidék igen lendületesen tudta fejleszteni a maga vasúti áruforgalmát. Legyünk azonban óvatosak ennek az eltolódásnak megítélésénél. Már fentebb mondtuk, hogy az 1933/34. év adatainak kiszámításánál részben más módszert kellett alkalmaznunk, mint a korábbi éveknél. Az eltolódásnak bizonyos részét tehát ennek a módszerbeli eltérésnek számlájára kell írnunk. Általános következtetéseinket az ilyképen szükségessé váló óvatosság legfeljebb csak gyengíti. Egészen azonban nem rontja le őket.

C) *Vasúti személyforgalmunk.*

Az áruforgalom alakulása kétségtelenül közvetlenebb módon tükrözi vissza az általános gazdasági helyzet változásait, mint a *személyforgalom* adatai. Azért, mert az áruforgalomban közvetlenül a termelésnek és a fogyasztásnak hatásai lépnek előtérbe. Hiszen vasútjainkon termelt és részben további termelésre, részben pedig fogyasztásra szánt árukat szállítunk. A személyforgalom viszont mindig többé-kevésbbé csak közvetve érzi meg az általános gazdasági helyzet hullámzásait. Kétségtelen, hogy közvetlenül a termeléssel és a fogyasztással kapcsolatosan is jelentékeny vasúti személyforgalom bonyolódik le. Midőn az általános gazdasági élet lendületesebb, többen utaznak vasúton munkahelyeikre; aminthogy többen utazgatnak bevásárlási és eladási szándékkal is. A személyforgalomnak igen jelentékeny része azonban nemcsak ily közvetlen gazdasági megfontolásokból adódik. Hogy egyéb, azaz igazgatási, művelődési és egyéb társadalmi megfontolások alapján is mily tekintélyes személyforgalom bonyolódik le, azt már fentebb — az idegenforgalom alakulásával kapcsolatosan — is érintettük. Tagadhatatlan ugyan, hogy a személyforgalomnak még ezt a részét is közvetve erősen befolyásolják a termelési, a jövedelemeloszlási és fogyasztási lehetőségek, tehát az általános gazdasági helyzet alakulásai. A befolyás azonban itt csupán erősen közvetett. A gazdasági helyzet tényleges változásaival szemben ezen a téren rövidebb-hosszabb *lag*-ek, azaz időbeli késedelmek adódnak. Eredményként megállapíthatjuk, hogy a gazdasági konjunktúraváltozásnak a vasúti személyforgalom egészére mégis csak valamivel közvetettebb hatása van, mint a vasúti áruforgalomra.

Nem lehet tehát érdektelen, ha a vasúti áruforgalmunk alapján kapott kép kiegészítése céljából vasúti *személyforgalmunk változásait* is áttekintjük. (Lásd a 48. számú táblázatot.)

Ennek a táblának összeállítása bizonyos *nehézségekkel* járt. *Magyarországra* vonatkozólag még könnyen találtuk meg az idevágó számokat a Magyar Statisztikai Évkönyvben. Ahol szükségessé vált, ott csupán a »nagyobb távolsági vasutak személyforgalma« és a »kisebb távolsági vasutak személyforgalma«, illetve »forgalmi eredményei« című rovatok adatait kellett összeadnunk.

Budapestre vonatkozólag azonban már akadályokkal kellett megküzdenünk. Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből nagyobbrészt összesítettük, részben pedig már készen vettük át először a MÁV-ra és a Duna-Száva-Adria Vasúttársaságra, valamint a Helyi Érdekű Vasutakra, azaz a HÉV-re vonatkozó adatokat, amelyek a Budapestről elszállított utasok számát tüntetik fel. Tekintetbe vettük továbbá a Magyar Királyi Államvasutak leszámoló hivatalának III. osztályától kapott felvilágosításokat, amelyekért ezen a helyen is hálás köszönetet mondunk.

48. Vasutaink személyforgalma.

Megnevezés	Költségvetési év 1924—25	1925—26	1926—27	1927—28	1928—29	1929—30	1930—31	1931—32	1932—33	1933—34
	a) *A szállított személyek száma ezrekben.*									
Budapest:										
MÁV és Déli vasút	17.734	17.278	17.300	18.595	18.960	17.708	15.665	13.817	14.388	15.513
HÉV	38.130	41.724	46.964	20.764	21.322	23.682	23.540	21.327	20.474	23.770
Együtt ...	55.864	59.002	64.264	39.359	40.282	41.390	39.205	35.144	34.862	39.283
Vidék	36.945	45.935	47.009	81.660	85.079	79.190	71.554	56.666	46.608	44.816
Magyarország összesen ...	92.809	104.937	111.273	121.019	125.361	120.580	110.759	91.810	81.470	84.099
	b) *Jelzőszámokban.*									
Budapest:	1924/1925=100			1927/1928=100						
MÁV és Déli vasút	100	97	98	100	102	95	84	74	77	83
HÉV	100	109	123	100	103	114	113	103	99	114
Együtt ...	100	106	115	100	102	105	100	89	89	100
Vidék	100	124	127	100	104	97	88	69	57	55
Magyarország összesen ...	100	113	120	100	104	100	92	76	67	69
	c) *Százalékokban.*									
Budapest:										
MÁV és Déli vasút	19·1	16·5	15·5	15·4	15·1	14·7	14·1	15·0	17·7	18·4
HÉV	41·1	39·7	42·3	17·3	16·9	19·6	21·3	23·3	25·1	28·3
Együtt ...	60·2	56·2	57·8	32·7	32·0	34·3	35·4	38·3	42·8	46·7
Vidék	39·8	43·8	42·2	67·3	68·0	65·7	64·6	61·7	57·2	53·3
Magyarország összesen ...	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

Előzékeny útmutatásaiért különösen Veress Gábor úrnak, a Magyar Államvasutak igazgatójának tartozunk köszönettel.

Felvilágosításaink értelmében a Budapestre vasúton *érkező* utasokról külön statisztika ugyan nem készült. Alaposan feltehető azonban, hogy az érkező utasok száma megközelítően egyezik az *induló* utasokéval. Ezen az alapon az összes budapesti állomásokról elszállított utasok számának kétszeresét vettük és ezt állítottuk be táblánkba Budapest személyforgalmának összesített adataként. Igaz, hogy ilyképen Budapest személyforgalma is bizonyos értelemben megint duplán szerepel táblázatunkban. Egyúttal szándékosan mintegy fokozottan emeljük ki Budapest idevágó jelentőségét a vidékkel szemben, amelynek vonatkozásában ezt a kétszeres tekintetbevételt nem ejtettük meg. Eljárásunkat azonban itt is igazolja az az igyekezetünk, hogy a fővárosnak az egész ország vasúti személyforgalmában való jelentőségét hangsúlyozottan domborítsuk ki.

Az egész személyforgalom megállapítása egyaránt volt tekintettel mind a pályaudvarokon, mind pedig a menetjegyirodákban eladott menetjegyekre. A Magyar Királyi Államvasutaktól nyert felvilágosításaink alapján a datainkban a budapest-környéki állomásokra kiadott menettérti és bérletjegyekkel utazó utasoknak száma is bentfoglaltatik.

Ha mármost fellapozzuk a Magyar Statisztikai Évkönyvnek a budapesti vasúti állomásokról elszállított utasokra vonatkozó adatait és levonjuk

belőlük azokat a számokat, amelyeket Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve a MÁV budapesti állomásairól elszállított utasokra vonatkozólag közöl, akkor a HÉV megfelelő adatait kapjuk. Közelebbről azokat a számokat, amelyek a HÉV budapesti állomásairól elszállított utasokra vonatkoznak. Ezek pedig 1928 óta így alakultak:

1928-ban	10,349.303
1929-ben	10,603.238
1930-ban	11,777.555
1931-ben	8,323.736
1932-ben	8,086.393
1933-ban	7,755.314

Ezek a számok pedig következetesen kevesebbre rúgnak, mint a 48. táblánk megfelelő rovataiban található számok fele. A M. Kir. Központi Statisztikai Hivataltól a MÁV fentemlített osztálya útján köszönettel kapott felvilágosításaink szerint az eltérés onnan ered, hogy a Hivatal a HÉV-nek csak az állomási pénztáraktól kiadott jegyeit mutatja ki, míg Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala a kalauzok által eladott jegyeket is számbaveszi.

Részletezzük most egy kissé a főváros *távolsági* vasúti személyforgalmának adatait. Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének megfelelő táblázatai ezeket *hármas* csoportosításban közlik. Először a M. Kir. Államvasutak, azután a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság és végül a Helyi Érdekű Vasutakra kiadott jegyeket mutatják ki. 1932. július 1-e óta, amikor a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság beolvadt a M. Kir. Államvasutakba, ez a három csoport is kettőre olvadt le.

Az *első* csoportban 1925-re vonatkozólag a következő állomásokon kiadott menetjegyek szerepelnek: Buda-Császárfürdő, Budapest-Ferencváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Kelenföld, Budapest-Keleti Pályaudvar, Budapest-Kitérő, Budapest-Nyugati Pályaudvar, Kőbánya-Alsó Pályaudvar, Kőbánya-Felső Pályaudvar, Óbuda, Rákos, Rákos-Rendező, Városliget. Az utóbbi évek azután a következő változásokat hozták: az állomásoknak ez a sora 1926-ban a Hajógyár-állomással, 1929-ben a kőbánya-kispesti és az újpesti pályaudvarokkal, 1931-ben pedig a Ferenc József-Laktanya-Állomással bővült. 1931 óta egyébként a Budapest-Kitérő-Állomást Budapest-Soroksári-úti Állomásnak nevezzük. 1932. július 1. óta a korábban külön rovatként szereplő Budapest-*Déli* Pályaudvar is a M. Kir. Államvasutak budapesti pályaudvaraihoz számít. A *HÉV* személyforgalmában 1925-től 1927-ig a Budapest-Vágóhíd-, Budapest-Gödöllő-, Budapest-Szentendre- és Budapest-Budafok-állomásokon, 1928-tól kezdve pedig a Budapest-Közvágóhíd-, Budapest-Kerepesi-út-, Ferenc József-Laktanya-, Rákosfalva-, Budapest-Pálffy-tér-, Hajógyár-, Filatorigát- és a Budapest-Gellért-tér-állomásokon kiadott menetjegyek szerepelnek kimutatásainkban.

Mindezen változásokat azért kell figyelemmel kísérnünk, mert a tekintetbe jövő állomások tagolása, valamint számuknak bővülése vagy csökkenése messzemenően befolyásolják azt a képet is, amelyet Budapest személyforgalmának egészéről kapunk. Különösen mélyreható változást a *HÉV* szóbanforgó állomásaira vonatkozólag említett eltolódások jelentenek. Értelmük egyenesen az, hogy 1928-tól kezdve a HÉV budapesti állomásain egészen más területi körzetet értünk, mint előbb. Innen van az a látszólag hirtelen és nagy csökkenés, amelyet Budapestnek az ország személyforgalmában való részesedése 1926/27 és 1927/28 között mutat. A csökkenés azonban csupán azért látszólagos, mert alapjában véve itt nem Budapest forgalmának változásáról, hanem csupán a HÉV-vel kapcsolatosan végrehajtott nagyobbszabású *igazgatási átcsoportosításokról* van szó.

Ennek részleteivel itt foglalkoznunk felesleges. Hordereje azonban elég nagy ahhoz, hogy évtizedünket a 48. tábla vonatkozásában az 1928. évi változás tekintetbevételével *két részre* osszuk és hogy jelzőszámainkat is 1928-tól kezdve megfelelően új alappal építsük meg. Ha ugyanis mindvégig az 1924/25. évet tartanánk meg jelzőszámaink itteni alapjául, éppen az 1928. évben bekövetkezett nagy igazgatási változásra való tekintettel egészen ferde képet kapnánk. Már eleve is hangsúlyozzuk, hogy megfelelő értelemben csupán igazgatási jelentőséget tulajdoníthatunk annak a hirtelen csökkenésnek is, amelyet Budapestnek az ország egész vasúti személyforgalmában való százalékos részesedése 1926/27 és 1927/28 között mutat.

Boncolgassuk most inkább azokat a tartalmi eltolódásokat, amelyek 48. táblánk számsorai mögött meghúzódnak. Már *Magyarország* egész vasúti személyforgalmának alakulása is igazolja azokat az általános megjegyzéseinket, amelyeket fentebb az áruforgalmunk és a személyforgalmunk közötti különbségekre vonatkozólag tettünk. Első szembeötlő különbségként azt látjuk, hogy míg az ország egészének vasúti áruforgalma 1924/25-ről 1925/26-ra még némi csökkenést mutatott, addig személyforgalma már igen jelentékeny emelkedést hozott. Azért, mert a személyforgalomban jobban érezteti már hatását az az általános közigazgatási, művelődési és társadalmi *élénkülés*, amelyet államháztartásunk és pénzünk rendezése előidézett. A gazdasági hatások azután csak valamivel később köszöntöttek be. Valamennyi hatás eredőjeként a huszas évek második felének fellendülésében személyforgalmunk is erőteljes további emelkedést mutatott.

A harmincas évek első felének *hanyatlása* ugyan benne is csökkenést hozott. Ez a csökkenés azonban sokkalta kisebb, mint az, amelyet vasúti áruforgalmunkban tapasztalunk. Hiszen a fellendülési tetőpont és a hanyatlási mélypont között itt csak mintegy $^1/_3$ résznyi süllyedést látunk, míg amott jóval több mint felerésznyi csökkenést kellett megállapítanunk. Magyarázatul megint csak az a tény szolgál, hogy a vasúti személyforgalom-

ban a merőben gazdasági befolyások mellett egyéb befolyásaink is nagy súllyal érvényesülnek. Ha itt is csak a hanyatlás gazdasági hatásai mutatkoztak volna, akkor személyforgalmunk zsugorodása valószínűleg hasonló mértéket öltött volna, mint áruforgalmunké. Fontoljuk meg azonban, hogy közigazgatási, művelődési, valamint szorosabb értelemben vett társadalmi kapcsolatok és összefüggések alapján a hanyatlás éveiben is sokaknak kellett utazgatniok vasúton. A rossz gazdasági helyzetre való tekintettel ugyan ily indokú utazásainkat is megszorítottuk. Nyilvánvaló azonban, hogy számukat nem csökkenthettük ugyanolyan nagy mértékben, mint merőben és közvetlenül gazdasági célú utazgatásainkét. Azért nem, mert szóbanforgó egyéb utazási indokaink tekintélyes része mind a gazdasági fellendülésben, mind pedig a hanyatlásban egyaránt áll fenn. Ezeknek a szempontoknak eredőjéül adódik személyforgalmunk egészének a hanyatlás éveiben tapasztalt sokkal kisebb arányú csökkenése, mint amilyent az áruforgalomnál látunk.

Ugyancsak ezekkel az összefüggésekkel magyarázhatjuk viszont, hogy 1933/34-ben — az *újabb fellendülés* serkentésére — az ország egész személyforgalma csak jóval csekélyebb újbóli emelkedést mutatott, mint áruforgalma. Itt tehát ismét világosan látjuk, hogy vasúti személyforgalmunk mennyire kevésbbé érzékeny az általános gazdasági helyzetváltozásokkal szemben, mint vasúti áruforgalmunk.

Vasúti személyforgalmunknak a *főváros* és a *vidék* közötti összehasonlítása először is azt mutatja, hogy a vidék a huszas évek első felének *fellendülését* valamivel nagyobb mértékben tudta a maga javára fordítani, mint a főváros. Ez a különbség a vidék javára 1928/29-ig tartott. Tehát átnyúlt még azon az erős zökkenőn is, amelyet a HÉV-vel kapcsolatos és fentebb már méltatott igazgatási átcsoportosítás 48. táblánk számsoraiban okozott. A vidéknek ezt a valamelyest kedvezőbb helyzetét főleg azzal magyarázhatjuk, hogy vasúti személyforgalma a huszas évek első felének gazdasági bizonytalanságában igen mélyre hanyatlott volt. Ezt a viszonylagosan is rendkívül mély süllyedést pótolta azután vidékünk a huszas évek második felének folyamán, amidőn a gazdasági helyzet lendületesen javult.

Amint vége szakadt viszont a fellendülésnek, vidékünk gyors ütemben esett megint vissza ezen a téren is. Visszaesését 1929/30-ban kezdte meg, míg Budapest személyforgalma ebben az évben még ki tudta használni a fellendülés utolsó serkentő erejét és megfelelően emelkedett. Fővárosunk személyforgalmának *hanyatlása* csak utóbb következett be. 1929/30 és 1932/33, azaz a fellendülési tetőpont és a hanyatlási mélypont között azonban mindössze jóval kevesebb mint $^1/_5$-nyi zsugorodást mutatott. Ezzel szemben vidéki vasúti személyforgalmunk csökkenése 1928/29-ben elért tetőfoka és 1933/34-ben mutatkozó mélypontja között csaknem felényi volt. Figyelemreméltó, hogy mélypontja évtizedünk utolsó évére tolódott el.

Budapest vasúti személyforgalma viszont 1932/33-ról 1933/34-re már megint figyelemreméltó emelkedést hozott. Itt is megvan tehát az a gazdasági hatásaiban fontos *lag*, amelyet fentebb már ismételten méltattunk. Míg fővárosunk vasúti személyforgalma egyszeriben megérezte a harmincas évek közepének közelgő *újbóli fellendülését* és megfelelő emelkedéssel válaszolt rá, addig vidékünk személyforgalmára a kezdődő fellendülés serkentő hatása még nem nyúlt át. Itt tehát megint kétségtelen, hogy a harmincas évek közepetáján mutatkozó újbóli világgazdasági fellendülés először fővárosunkat érte el és az ő forgalmát élénkítette. A vidékre pedig csupán a főváros közvetítésével húzódott át. Hasonló összefüggést állapíthatunk meg a saját nemzetgazdaságunk változásaiból eredő újabb fellendülésünkre vonatkozólag is. Ez első serkentő hatásait szintén Budapesten, ebben az esetben pedig fővárosi vasúti személyforgalmunkban mutatta. A vidék csak később érezheti vasúti személyforgalmában is a fővárosból szerteágazó fellendülés előnyeit.

Egyébként pedig jól látjuk, hogy vidéki gazdaságunk a vasúti személyforgalom vonatkozásában is csak mennyivel *csekélyebb ellenállóképességet* tudott tanúsítani a harmincas évek első felének hanyatlásával szemben. Itt világosan nyer további támpontokat az a fentebbi következtetésünk, hogy a hanyatlás éveiben gazdaságilag gyengébbnek bizonyuló vidékünk a fővárosban kereste támaszát. Személyforgalma is nagyobb mértékben központosult Budapest köré. A gazdasági veszély éveiben vidékünk elsősorban fővárosi kapcsolatait igyekezett megtartani és a lehetőséghez képest erősíteni, mert a fővárosnak jobban megalapozott gazdasági erejétől, különösképen pedig a hatalmasabb fővárosi tőkétől várta mentségét. Csakis így indokolhatjuk azt a feltűnő tényt, hogy míg számításaink szerint az ország egész vasúti személyforgalmából a huszas évek második felének fellendülési pontján csak jóval kevesebb mint $^1/_3$ rész jutott a fővárosra, addig 1933—34-ben Budapest részesedése már csaknem az ország egész személyforgalmának felére rúgott.

D) *Városi és községi vasutaink.*

Gondoljunk vissza azokra a megállapításainkra, amelyeket a távolsági vasutaknak a fővárosokkal és nevezetesen Budapesttel való viszonylataira vonatkozólag általában tettünk. Ismételten hangsúlyoztuk, hogy mind a kisebb, mind pedig a nagyobb távolsági vasutak vonatkozásában fővárosunknak csupán a vidékkel és a külfölddel való kapcsolata tűnik ki. Egészen más szemszögből és a főváros gazdasági viszonyait sokkal közvetlenebbül érintő síkon ragadjuk meg a vasúti közlekedés kérdését, ha a kisebb és nagyobb távolsági vasutak vizsgálata után a *városi és községi vasutak* terén nézzük fővárosunk országos jelentőségét:

49. Városi és községi vasutaink fontosabb adatai.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
					a) *Abszolút számokban.*					
A vasutak száma:										
Budapest	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3
Vidék	8	8	8	7	7	7	7	7	7	7
Magyarország összesen	**12**	**12**	**12**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**
Építési pályahossz az év végén kilométerekben:										
Budapest	185·2	183·9	181·7	181·9	186·2	186·7	187·0	184·3	187·9	186·9
Vidék	75·1	73·8	78·9	75·0	75·0	75·4	75·4	75·0	75·0	75·3
Magyarország összesen	**260·3**	**257·7**	**260·6**	**256·9**	**261·2**	**262·1**	**262·4**	**259·3**	**262·9**	**262·2**
Üzleti pályahossz az év végén kilométerekben:										
Budapest	185·2	183·9	185·4	184·3	188·8	189·2	189·6	184·3	187·9	186·9
Vidék	75·1	73·8	73·2	69·0	69·0	69·0	69·0	68·6	68·6	68·7
Magyarország összesen	**260·3**	**257·7**	**258·6**	**253·3**	**257·8**	**258·2**	**258·6**	**252·9**	**256·5**	**255·6**
Járművek száma az év végén:										
Személy- és motorkocsik:										
Budapest	1.633	1.636	1.669	1.700	1.716	1.796	1.866	1.866	1.865	1.858
Vidék	133	135	159	163	165	165	165	165	165	165
Magyarország összesen	**1.766**	**1.771**	**1.828**	**1.863**	**1.881**	**1.961**	**2.031**	**2.031**	**2.030**	**2.023**
Teherkocsik és egyéb járművek:										
Budapest	270	268	296	301	306	306	304	305	283	285
Vidék	12	15	7	15	16	16	16	16	16	15
Magyarország összesen	**282**	**283**	**303**	**316**	**322**	**322**	**320**	**321**	**299**	**300**
Szállított személyek száma ezrekben:										
Budapest	264.279	283.285	300.668	319.438	318.758	298.146	284.593	252.568	252.266	287.307
Vidék	18.075	20.004	19.988	21.625	22.061	19.791	17.462	15.988	16.644	16.930
Magyarország összesen	**282.354**	**303.289**	**320.656**	**341.063**	**340.819**	**317.937**	**302.055**	**268.556**	**268.910**	**304.237**
A szállított áruk súlya tonnában:										
Budapest	196.981	164.944	183.897	175.309	182.836	183.645	158.459	145.812	134.732	143.542
Vidék	115.784	120.011	132.735	138.376	126.783	69.871	193.287	60.658	35.690	35.355
Magyarország összesen	**312.765**	**284.955**	**316.632**	**313.685**	**309.619**	**253.516**	**351.746**	**206.470**	**170.422**	**178.897**
A szállított áruk által megtett út hossza tonnakilométerekben:										
Budapest	—	—	700.561	677.147	678.204	675.291	591.663	547.940	488.140	539.361
Vidék	—	—	931.303	948.799	854.945	461.378	1,717.522	650.622	289.883	292.879
Magyarország összesen	—	—	**1,631.864**	**1,625.946**	**1,533.149**	**1,136.669**	**2,309.185**	**1,198.562**	**778.023**	**832.240**

49. Városi és községi vasutaink fontosabb adatai. (Folytatás.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	b) *Jelzőszámokban.*									
A vasutak száma:										
Budapest	100	100	100	75·0	75·0	75·0	75·0	75·0	75·0	75·0
Vidék	100	100	100	87·5	87·5	87·5	87·5	87·5	87·5	87·5
Magyarország összesen	100	100	100	83·3	83·3	83·3	83·3	83·3	83·3	83·3
Építési pályahossz az év végén kilométerekben:										
Budapest	100	99	98	98	101	101	100	101	101	101
Vidék	100	98	105	100	100	100	100	100	100	100
Magyarország összesen	100	99	100	99	100	101	101	100	101	101
Üzleti pályahossz az év végén kilométerekben:										
Budapest	100·0	99·5	100·0	99·5	102·2	102·2	102·7	99·5	101·6	101·6
Vidék	100·0	98·7	97·3	92·0	92·0	92·0	92·0	92·0	92·0	92·0
Magyarország összesen	100·0	99·2	99·6	97·3	99·2	99·2	99·6	97·3	98·8	98·5
Járművek száma az év végén Személy és motorkocsik:										
Budapest	100·0	100·2	102·2	104·1	105·1	110·0	114·3	114·3	114·2	113·8
Vidék	100·0	101·5	119·5	122·6	124·1	124·1	124·1	124·1	124·1	124·1
Magyarország összesen	100·0	100·8	103·5	105·5	106·5	111·0	115·0	115·0	114·9	114·6
Teherkocsik és egyéb járművek:										
Budapest	100·0	99·3	109·6	111·5	113·3	113·3	112·6	113·0	104·8	105·6
Vidék	100·0	125·0	58·3	125·0	133·3	133·3	133·3	133·3	133·3	125·0
Magyarország összesen	100·0	100·4	107·4	112·1	114·2	114·2	113·5	113·8	106·0	106·4
Szállított személyek száma ezrekben:										
Budapest	100·0	107·2	113·8	120·9	120·6	112·8	107·8	95·6	95·5	108·7
Vidék	100·0	110·7	110·6	119·6	122·1	109·5	96·6	88·5	92·1	93·7
Magyarország összesen	100·0	107·4	113·6	120·8	120·7	112·6	107·0	95·1	95·2	107·8
A szállított áruk súlya tonnában:										
Budapest	100·0	83·7	93·4	89·0	92·8	93·2	80·4	74·0	68·4	72·9
Vidék	100·0	103·7	114·6	119·5	109·5	60·3	166·9	52·4	30·8	30·5
Magyarország összesen	100·0	91·1	101·2	100·8	99·0	81·1	112·5	66·0	54·5	57·2
A szállított áruk által megtett út hossza tonna-kilométerekben:										
Budapest	—	—	[1]) 100·0	96·7	96·8	96·4	84·5	78·2	69·7	77·0
Vidék	—	—	[1]) 100·0	101·9	91·8	49·5	184·4	69·9	31·1	31·4
Magyarország összesen	—	—	[1]) 100·0	99·6	94·0	69·7	141·5	73·4	47·7	51·0

[1]) 1927 = 100

49. Városi és községi vasutaink fontosabb adatai. (Vége.)

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	c) *Százalékokban.*									
A vasutak száma:										
Budapest	33·33	33·33	33·33	30·00	30·00	30·00	30·00	30·00	30·00	30·00
Vidék	66·67	66·67	66·67	70·00	70·00	70·00	70·00	70·00	70·00	70·00
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Építési pályahossz az év végén kilométerekben:										
Budapest	71·15	71·36	69·72	70·81	71·29	71·23	71·27	71·08	71·47	71·28
Vidék	28·85	28·64	30·28	29·19	28·71	28·77	28·73	28·92	28·53	28·72
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Üzleti pályahossz az év végén kilométerekben:										
Budapest	71·15	71·36	71·69	72·76	73·24	73·28	73·32	72·88	73·26	73·04
Vidék	28·85	28·64	28·31	27·24	26·76	26·72	26·68	27·12	26·74	26·96
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Járművek száma az év végén: Személy és mótorkocsik:										
Budapest	92·47	92·38	91·30	91·25	91·23	91·59	91·88	91·88	91·87	91·84
Vidék	7·53	7·62	8·70	8·75	8·77	8·41	8·12	8·12	8·13	8·16
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Teherkocsik és egyéb járművek:										
Budapest	95·75	94·70	97·69	95·25	95·03	95·03	95·00	95·02	94·65	95·00
Vidék	4·25	5·30	2·31	45·75	4·97	4·97	5·00	4·98	5·35	5·00
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Szállított személyek száma ezrekben:										
Budapest	93·60	93·41	93·77	93·66	93·53	93·78	94·22	94·05	93·81	94·44
Vidék	6·40	6·59	6·23	6·34	6·47	6·22	5·78	5·95	6·19	5·56
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
A szállított áruk súlya tonnában:										
Budapest	62·98	57·88	58·08	55·89	59·05	72·44	45·05	70·62	79·05	80·24
Vidék	37·02	42·12	41·92	44·11	40·95	27·56	54·95	29·38	20·95	19·76
Magyarország összesen	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
A szállított áruk által megtett út hossza tonna-kilométerekben:										
Budapest	—	—	42·93	41·65	44·24	59·41	25·62	45·72	62·74	64·81
Vidék	—	—	57·07	58·35	55·76	40·59	74·38	54·28	37·26	35·19
Magyarország összesen	—	—	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

Ezen a síkon már első ránézésre is látjuk, hogy *Budapestnek* városi és községi vasutaink terén mennyire kiemelkedő szerepe van. Ez azonban könnyen érthető, ha megfontoljuk, hogy nagyobb városaink nem lakosságuk számának arányában, hanem ennél még sokkalta nagyobb mértékben szorulnak rá a helyi közlekedés fejlettebb eszközeire.

Minél nagyobb tömeg ember lakik együtt egy helyen, annál fokozottabban nagyobb mértékben szorulnak rá az egymással való *sűrű érintkezésre*. Ennek az érintkezésnek alapja akár közvetlenül gazdasági lehet, akár pedig egyéb társadalmi vonatkozásokra támaszkodhat. Azt ugyan korántsem mondhatnók, hogy a városi és községi vasutak a helyi közlekedésnek leginkább korunk színvonalán álló eszközeihez tartoznak. Későbbi összefüggésben nyomatékkal fogunk még rámutatni arra az erős és sikeres versenyre, amelyet a modern *gépkocsiközlekedés* a vasutakkal szemben ezen a téren kifejt.

Kétségtelen viszont, hogy a városi és községi vasutaknak egyes oly fajtái, amelyek nem terhelik a közúti forgalmat, tehát mint a *földalatti*, mint pedig a *magasvasutak* még a távolabbi jövőben is hatalmas további fejlődés előtt állnak. Fejlődésük irányát jól mutatja a nyugat nagy városainak, különösen pedig az amerikai városoknak helyi közlekedése. Náluk ez a kétfajta városi vasút igen előkelő szerepet játszik. Mind a földalatti, mind pedig a magasvasutak építése azonban oly hatalmas tőkebefektetéseket igényel, amelyek csak a budapestinél jóval élénkebb helyi forgalom révén bizonyulhatnak jövedelmezőknek. Nagyobbszabású felkarolásukra nálunk eddigelé főleg ezért nem kerülhetett sor.

A városi *közúti* vasutak viszont javarészt határozottan nem a jövő közlekedési eszközei. Részben azért nem, mert vágányokhoz kötött merevségük bénítólag hat a közúti forgalomra; részben pedig azért nem, mert veszélyességüknél fogva csak egyre kevésbbé fejthetik ki azt a közlekedési sebességet, amelyet a világvárosok terjeszkedése és lázasan lüktető élete fokozódó ütemben követel meg. A mi városi és községi vasutaink terén pedig még egészen egyoldalúan a közúti vasutak állnak előtérben. Ezeket az összefüggéseket állandóan szemünk előtt kell tartanunk, amidőn 49. táblánk alapján fejlődésüket nézzük.

Ami mindenekelőtt városi és községi vasutaink *számát* illeti, benne máris valamelyest visszatükröződik a városi közúti vasúti közlekedés említett újabb hanyatlása. Hiszen évtizedünk elején az egész országban még 12, évtizedünk végén pedig már csak 10 városi közúti vasutunk volt. Igaz viszont, hogy ez a hanyatlás igen jelentéktelen, ha tekintetbe vesszük, hogy milyen két városi közúti vasútvonal megszüntéről van szó. 1928-ban ugyanis egyrészt a soproni közúti vasút szünt meg végleg, amely azonban már 1923. június 1-e óta üzemen kívül volt és utóbb már csak névleg szerepelt a városi vasutak sorában. Ugyanebben az évben szünt meg másrészt a margitszigeti lóvasút is, amelynek csekély fontosságát bővebben jellemez-

nünk bizonnyal nem szükséges. Innen van az 1928-ban tapasztalható idevágó hanyatlás, amely egyaránt eggyel apasztotta mind budapesti, mind pedig vidéki városi és községi vasutaink számát.

Azt azonban, hogy városi és községi vasutaink terén évtizedünk folyamán egyébként sem következett be valami bokrosabb további fejlődés, világosan mutatja *építési hosszuknak* csupán elenyészően csekély emelkedése. Még ez az emelkedés is leromlik viszont, ha *üzleti pályahosszukat* nézzük, amely évtizedünk folyamán már jelentékenyebb csökkenést mutatott. A háttérben nyilvánvalóan arról van szó, hogy évtizedünk folyamán már csak egyre kevesebb, kivételesen költséges új pályatesti építkezést hajtottunk végre városi és községi vasutaink körül. Főleg azért, mert többékevésbbé egyre jobban húzódtunk az idevágó nagyobb tőkebefektetésektől. Igaz, hogy részben bizonyos műszaki racionalizálási, azaz észszerűsítési folyamatok is ugyanehhez az eredményhez vezettek. Nagyjában azonban mégis tekintetbe kell vennünk, hogy bonyolultabb és költségesebb pályatesti megoldások elsősorban a városok belterületén jönnek tekintetbe. Városi és községi vasutaink viszont évtizedünk folyamán is már egyre inkább városaink külterületére szorultak ki. Itt pedig a költségesebb pályatesti megoldások kevésbbé mutatkoznak szükségeseknek. Főleg tehát mégis ezzel a szemponttal magyarázhatjuk az ország összes városi és községi vasutainak építési és üzleti pályahosszában látható ellentétes irányú fejlődést.

Jellegzetes, hogy összes városi és községi vasutaink pályahosszának jóval több mint $^2/_3$-a egész évtizedünk folyamán *Budapestre* jutott. Azt egyébként, hogy ezen a téren lendületes újabb haladás nem mutatkozik, világosan bizonyítja mind a fővárosi, mind pedig a vidéki városi és községi vasutak pályahosszának egész évtizedünkben mutatkozó messzemenő *merevsége*. A dolog lényegében úgy áll, hogy régebbi városi és községi vasutaink évtizedünk folyamán nagyjában üzemben maradtak, míg új vonalak csak elvétve épültek. Nagyobb jelentősége tehát annak az elenyészően árnyalati emelkedésnek sincsen, amelyet Budapestnek városi és községi vasutaink pályahosszában való részesedése évtizedünk folyamán mutat.

Ha városi és községi vasutaink *járművei* számának alakulását nézzük, akkor már eleve is ahhoz a következtetéshez kell jutnunk, hogy ilynemű vasutainknak térbeli terjeszkedése helyett inkább meglevő vonalaiknak belterjesebb kihasználására vetettünk súlyt. Egyaránt ezt a benyomást szerezzük, akár az egész ország városi és községi vasutainak személy- és mótorkocsijait, akár pedig teherkocsijait és egyéb járműveit nézzük számbeli fejlődésükben. A személy- és mótorkocsik rovata magában foglalja a személyszállításnál használt mozdonyokat és mótorokat is.

Meglévő városi és községi vasúthálózatunknak nagyobbszámú járművel való fokozottabb kihasználása — felületes gazdasági szempontokból — kétségtelenül örvendetes fejleménynek látszik. Részben más következteté-

sekhez kellene azonban jutnunk, ha a kérdésnek *műszaki* oldalát vizsgálnók. Hiszen közismert, hogy minden vasúti hálózatnak a rajta közlekedő járművek számával műszakilag többé-kevésbbé pontosan kielemzett viszonyban kell állnia. Az utóbbiak egyoldalú növelése a vasúthálózatnak műszakilag aggályos túlterheléséhez, a forgalom megfelelően kevésbbé sima lebonyolításához és végeredményben az ilynemű közlekedés gazdasági eredményeinek is gyengítéséhez vezet.

A szóbanforgó folyamat *jövedelmezőségi költségszámításunk* síkján mégis érthető. Különösen azon szempontokból, amelyeket városi és községi vasúti közlekedésünk jövőjére vonatkozólag az imént hangoztattunk. Ha új vonalak építése nem is mutatkozik eléggé jövedelmezőnek, a meglevő vonalak fokozottabb kihasználása még mindig kielégítő jövedelmezőséget biztosít.

Alább mindjárt látni fogjuk még, hogy városi és községi vasutaink üzemében a teherszállításnak csupán alárendeltebb jelentősége van. Ezzel magyarázhatjuk, hogy *személy-* és *motorkocsijaik* száma az egész országban évtizedünk folyamán jóval jelentékenyebb szaporodást mutatott, mint *teherkocsijaiké* és *egyéb járműveiké.*

Vessünk rövid pillantást az idevágó *konjunkturális lag*-ra is. A vasúti járművek építése kétségtelenül hosszadalmasabb folyamat. Az építésnek a jövedelmezőségi költségszámítás síkján való elhatározása, műszaki megtervezése és tényleges végrehajtásának bonyolultsága révén mindig többé-kevésbbé hosszú idő telik el. Világosan látjuk ezt abban, hogy a huszas évek második felének fellendülése tulajdonképeni hatását városi és községi vasutaink járműveinek szaporodása terén csak 1930-ban és 1931-ben éreztette. Mire azonban a járműveknek ez a többlete elkészült, a válság már beköszöntött volt. Számuknak további növelésére azután a harmincas évek közepéig nem is került többé sor. Ellenkezőleg: számuk — régi járműveknek fokozatos kiselejtezése révén — ebben az időben egyenesen fogyó irányzatot mutatott.

Budapestnek a szóbanforgó járművek számában való részesedése szembeötlően nagy. Míg az ország összes városi és községi vasutainak üzleti pályahosszából a harmincas évek közepe táján csak 73% jutott a fővárosra, addig összes járműveiknek nem kevesebb mint 92%-a futott a főváros területén. Ez azt jelenti, hogy a fővárosi közúti vasutak kihasználása még sokkalta nagyobb mérvű volt, mint a vidékieké. Annak az elenyészően csekély árnyalatnak, amellyel a vidék idevágó arányát évtizedünk folyamán növelni tudta, figyelemreméltó jelentősége bizonnyal nincsen. Hiszen a vidéknek lendületesebb gazdasági fejlődése esetén mindenképen azt várhattuk volna, hogy városi és községi vasutainak aránylag csekély kihasználását járműveik gyorsabb szaporításával javítsák. Ez azonban évtizedünk folyamán nem következett be. Budapest erősen vezető szerepét az ország városi és községi vasutainak járművei terén a harmincas évek közepe táján is változat-

lanul tartja. A városi és községi vasúti közlekedés üzemi észszerűsítésében a vidék tehát évtizedünk folyamán sem tudott a főváros közelébe férkőzni.

Futólag itt még azt is áttekinthetjük, hogy budapesti közúti vasutaink járműállománya miképen oszlik meg az egyes *főbb vállalatok között:*

50. Budapesti közúti vasutaink járműállománya.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
B. Sz. K. Rt.	1.619	1.619	1.679	1.723	1.728	1.778	1.845	1.846	1.824	1.827
Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Vasút	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82
Földalatti Vasút	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
Budai Hegypálya (gőzsikló)	4	3	4	—	—	—	—	—	—	—
Svábhegyi Fogaskerekű Vasút	21	20	20	—	—	—	—	—	—	—
Budapest-Szentlőrinci Vasút	144	144	144	144	144	174	174	174	174	174
Margitszigeti lóvasút	9	9	9	—	—	—	—	—	—	—

Az 1925/26. évre vonatkozó adatokat itt Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének »forgalmi eszközök« című megfelelő rovatából vettük.[1]) Az 1932—1934. évek adatait viszont ugyanezen évkönyv »személyszállító jármű«,[2]) »egyéb motoros jármű«[3]) és »egyéb mótornélküli jármű«[4]) című rovatainak *összesítéséből* kaptuk.

Ha ennek a táblának összes járműveit összehasonlítjuk a 49. tábla megfelelő rovataival, kisebb-nagyobb, de mindvégig lényegtelen *eltéréseket* látunk. Ezek onnan vannak, hogy 49. táblánk megfelelő adatait a Magyar Statisztikai Évkönyvnek »Budapest és környéke« című rovataiból merítettük, az 50. táblában viszont Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének csupán Budapestre vonatkozó adataira támaszkodtunk. A különböző módszerű számbavétel révén itt adódó különbségek azonban csak oly csekélyek, hogy lényegükkel behatóbban nem is érdemes foglalkoznunk.

Fontosabb megfigyelnünk, hogy a *tőkegazdasági központosulás* (kapitalisztikus koncentráció) székesfővárosi közúti vasutaink terén is mily gyors ütemben terjeszkedik. Míg a huszas évek közepe táján kisebb jelentőségű

[1]) Ez a következő alrovatokra oszlik: egymotoros kocsi, kétmotoros kocsi, pótkocsi, gőzvasúti kocsi, lóvasúti kocsi, teherszállító kocsi, villamos mozdony, gőzmozdony, hóseprőeke és -gép, egyéb kocsi.

[2]) Alrovatai: motorkocsi, benzines motorkocsi (sínató), motoros ikerkocsi, pótkocsi és — 1934 óta — trolleybus.

[3]) Alrovatai: motoros fedett teherkocsi, elektromos mozdony, motoros hóseprő, benzinmotoros kocsi (sínautó), ívlánghegesztő.

[4]) Alrovatai: fedett teherkocsi, Plateau- és egyéb nyitott teherkocsi, fegyverszállító kocsi, sínszállító kocsi, sóhintőkocsi, sárhordókocsi, hótoló és hóeke, pályakocsi, sínvályútisztítókocsi forgókefével, sínvályútisztító kocsi sózóberendezéssel, kézihajtány, felsővezetékszerelő kocsi.

közúti vasútvonalainkat, mint amilyen a budai hegypálya (gőzsikló), a svábhegyi fogaskerekű vasút és a margitszigeti lóvasút, még különálló üzemekként kezeltük, addig a huszas évek végén és a harmincas évek közepén erőskezű központosítás jelei mutatkoznak. A BESZKÁRT jelentősége fővárosi közúti vasutaink terén egyre jobban domborodik ki. Jelenlegi helyzete már erősen egyedárusághoz hasonló, azaz monopol-jellegű. A többi, tőle egyelőre még független fővárosi közúti vasútvonal jelentősége vele való összehasonlításban oly csekély, hogy fejlődésüknek és a BESZKÁRT-hoz való szervezeti közeledésük folyamatának itt bővebb figyelmet szentelnünk felesleges volna. Annál szembeötlőbb az az erőteljes fejlesztés, amelyet a BESZKÁRT járműállománya felmutatni képes. Nagyjában úgyis mondhatjuk, hogy a főváros közúti vasúti járműállományának évtizedünk folyamán bekövetkezett gyarapodása csaknem a maga egészében a BESZKÁRT-ra jutott.

Fővárosunk idevágó gazdasági jelentőségét azonban nem tudjuk helyesen megítélni, ha nem vetünk rövid pillantást egyúttal az ország *távolsági vasutainak járműállományára* is:

51. Távolsági vasutaink járműállománya.

Megnevezés	1925—1926	1926—1927	1927—1928	1928—1929	1929—1930	1930—1931	1931—1932	1932—1933	1933—1934
M. Kir. Államvasutak és a kezelésük alatt álló magánvasutak.									
Mozdonyok	1.935	1.897	1.850	1.852	1.863	1.896	1.905	1.943	1.902
Személykocsik	3.759	3.837	3.911	4.007	4.474	4.584	4.611	5.050	5.066
Teherkocsik	31.834	31.343	32.078	32.058	37.622	37.557	37.608	40.016	40.024
Magánkezelésben álló magánvasutak.									
Mozdonyok	260	261	250	248	233	236	233	115	114
Személykocsik	928	962	1.000	1.041	1.074	1.069	1.070	702	687
Teherkocsik	5.037	5.006	4.945	5.042	4.895	4.817	4.673	2.459	2.459
Összesen:									
Mozdonyok	2.195	2.158	2.100	2.100	2.096	2.132	2.138	2.058	2.016
Személykocsik	4.687	4.799	4.911	5.048	5.548	5.653	5.681	5.752	5.753
Teherkocsik	36.871	36.349	37.023	37.100	42.517	42.374	42.281	42.475	42.483

A személykocsik állományához itt hozzátartoznak a kalauzkocsik, a postakocsik és a szolgálati kocsik is. 1932/33 óta, amióta Magyar Statisztikai Évkönyvünk külön-külön közli a kisebb és a nagyobb távolsági vasutak adatait, 51. táblánkba kettőjüknek *összesített* járműállományát állítottuk be. Bizonyos *időbeli eltolódások* ebben a táblában is adódnak. Abból a különböző eljárásból keletkeznek, amellyel részint költségvetési éveket, részint pedig naptári éveket kellett tekintetbe vennünk és amelynek értelmére, valamint jelentőségére fentebb már ismételten utaltunk.

Magánkezelésben levő magánvasutaink visszafejlődése járműállományuk terén is szembeötlő. Míg pályahosszuk évtizedünk folyamán csakis azáltal lett rövidebb, hogy a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság vonalait 1932-ben az állam megváltotta, addig járműállományuk sokkal kedvezőtlenebbül alakult, mint a *M. Kir. Államvasutaknak* és a kezelésükben álló magánvasutaknak járműállománya. Hiszen *mozdonyaik* száma még 1925/26 és 1931/32 között is, amikor erejüket államosítás nem gyöngítette, több mint 10%-kal fogyott, míg a M. Kir. Államvasutaknál és a kezelésükben álló magánvasutaknál mindössze 1·5%-nyi megfelelő csökkenést látunk.

Még szembeötlőbb a különbség a személy- és a teherforgalom terén. A magánkezelésben levő magánvasutak összes vasúti *kocsijainak* száma a szóbanforgó hét év leforgása alatt ugyanis eléggé jelentékeny csökkenést mutatott, míg a M. Kir. Államvasutak és a kezelésükben levő magánvasutak összes kocsijai erősen megszaporodtak. Míg tehát vasutaink utóbbi csoportja évtizedünk folyamán összes járműveik vonatkozásában jelentékenyen továbbfejlődött, addig magánkezelésben levő magánvasutaink ugyanily vonatkozásban — még az államosítási folyamattól eltekintve is — a hanyatlás útját taposták. Nem lehet meglepő, ha súlyos gazdasági problémáiknak viszonylag még leghelyesebb megoldása továbbra is az államosítás felé mutat. Ez pedig államkapitalizmusunknak, azaz állami tőkegazdaságunknak a vasúti közlekedés terén való gyorsütemű további térfoglalását jelenti.

Ha viszont csak a M. Kir. Államvasutaknak és a kezelésükben levő magánvasutaknak járműállományát nézzük, akkor egyrészt a *mozdonyok* és másrészt a *vasúti kocsik* száma között jelentékeny eltolódásokat látunk. Míg a személykocsik és teherkocsik száma évtizedünk folyamán — különösen pedig a huszas évek végének fellendülésében — erőteljesen növekedett, addig mozdonyaink ugyan nem jelentékeny, de azért mégis erősen érezhető számbeli visszaesést mutatnak. Ebből pedig megint csak vasutainknak, azaz itt mozdonyainknak fokozottabb üzemi kihasználása látszik. Az ily eljárást a közvetlen jövedelmezőségi költségszámítás indokolttá teheti. Hosszabb lejáratra azonban még *gazdasági* síkon is csak kevésbbé helyeselhető folyamattal állunk szemben. Annál aggasztóbb természetesen a kérdés *műszaki* oldala, amely egyre égetőbb szükségét mutatja mozdonyállományunk kiegészítésének. Igaz ugyan, hogy modern mozdonyainknak jóval nagyobb teljesítőképességük van, mint a régieknek. A vasúti kocsik és a mozdonyok számának alakulása között azonban még így is szembeötlő aránytalanság mutatkozik. Ennek az aránytalanságnak bővebb méltatása viszont mint elsősorban műszaki kérdés már nem tartozik ide.

Az ország egész vasúti járműállományában *Budapest* természetesen a vasúti forgalmának megfelelő arányban részesedik. Részesedéséhez 51. táblánkban hozzászámítottuk nevezetesen a *Budapesti Helyiérdekű Vasutak járműállományát* is. Ezt azonban különválasztva is nézhetjük:

52. A Budapest Helyiérdekű Vasutak járműállománya.

Megnevezés	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Gőz- és villamos mozdony	36	39	37	37	35	36	35
Személykocsi	332	351	350	351	350	350	350
Teherkocsi	283	283	287	287	287	.	288

A személykocsik rovatában a villamos motorkocsikat és pótkocsikat, a teherkocsikéban pedig a tulajdonképeni teherkocsikat és a postakocsikat vettük tekintetbe. 1933-ra vonatkozólag a teherkocsik rovatában megfelelő adat nem áll rendelkezésünkre. A HÉV-nek ilyképen alakuló járműállományában is érvényesül valamelyest az a *fokozottabb kihasználás* felé mutató irányzat, amelyet az ország egész vasúti járműállományára vonatkozólag kiemeltünk. Minthogy a budapest-környéki vasúti közlekedésben a személyforgalom jóval fontosabb a teherforgalomnál, a vasúti kocsik számának emelkedése a HÉV-nél elsősorban a személykocsik terén mutatkozik. A gőz- és villamosmozdonyok száma viszont itt is árnyalati hanyatlást mutat. Eredményként megállapíthatjuk tehát, hogy a mozdonyok kihasználása a Budapest Helyiérdekű Vasutaknál is növekedésben van. Igaz viszont, hogy ennél a vasútvonalnál szintén nagyobb teljesítőképességű mozdonyok beállítása volt folyamatban.

Önmagában véve ugyan már az is *ingatag* alapon álló művelet, ha távolsági vasutaink járműveinek számát városi és községi vasutaink járműveinek számával vetjük egybe. Hiszen a két csoportban nyilvánvalóan erősen különböző jellegű, teljesítőképességű és értékű járművekről van szó. Mégsem lehet érdektelen megfigyelnünk, hogy a harmincas évek közepén az egész ország területén csak mintegy *húszszor annyi* távolsági vasúti jármű futott, mint ahány közúti vasúti jármű egyedül Budapest területén közlekedett. Ha hozzászámítjuk még a HÉV-nek és a Budapestre jutó egyéb távolsági vasutaknak járműveit is, akkor Budapest jelentősége ezen a téren szintén erősen kidomborodik. Hiszen bevezetőben láttuk, hogy a főváros területileg csak mennyire parányi része az országnak. Itt viszont kézenfekvővé válik, hogy a lakosságnak, valamint termelésének és fogyasztásának összpontosulása fővárosunkban a vasúti közlekedés terén is mennyire rendkívülien nagy szükségleteket teremt. Évtizedünk folyamán az egész ország távolsági vasúti járműveinek száma mintegy 15%-kal, Budapest közúti vasúti járműállománya pedig csak mintegy 13%-kal emelkedett. Ebből a Budapest terhére kedvezőtlen különbségből viszont arra következtethetünk, hogy távolsági vasutaink fejlődése a jelzett időben lendületesebb volt, mint Budapest közúti vasutaié. Alább még látni fogjuk, hogy a gépkocsik mily mértékben vették át Budapest helyi közlekedésének lebonyolítását.

Térjünk most vissza 49. táblánkra és nézzük benne *városi és községi vasutaink személyforgalmának* alakulását. Ez évtizedünk folyamán országos viszonylatban meglehetősen konjunktúraérzékenyen fejlődött. Míg a huszas évek második felének fellendülésében jelentékeny emelkedését látjuk, addig a harmincas évek első felének hanyatlása hasonló méretű csökkenését hozta. A harmincas évek közepe felé mutatkozó újabb fellendülés viszont itt is megint erőteljes növekedést szült. Azt egyébként, hogy évtizedünk legvégén tetemesen magasabb idevágó színvonalat látunk, mint évtizedünk elején, a rövidhullámú konjunktúraváltozáson kívül a városi és a vidéki lakosság szaporodásának hosszúlejáratú irányvonalai is jól indokolják. Minél nagyobbszámú városi lakosságról van szó, annál több személy veszi igénybe a városi vasutak közlekedési szolgálatait.

Budapest részesedése az ország összes városi és községi vasutainak személyforgalmában már nagyobb, mint járműállományukban. Ez azt jelenti, hogy a budapesti közúti vasutak még viszonylag is sokkalta nagyobbszámú járműveiket *nagyobb arányban* használják ki, mint a vidékiek. Itt a főváros javára egyoldalúan kedvező jelenségről van szó. Hiszen vele szemben általában még műszaki aggályokat sem hozhatunk fel. A tényleg közlekedő városi vasút szempontjából műszakilag majdnem mindegy, hogy a benne lévő ülőhelyek mily mértékben foglaltak. Jövedelmezőségük szempontjából pedig elsőrendűen fontos, hogy ülőhelyeik ne maradjanak üresen. Fővárosunk élénk személyforgalma már évtizedünk elején is az ország összes városi és községi vasúti személyforgalmának közel 94%-ára rúgott. Részesedését évtizedünk folyamán árnyalatilag még javítani is tudta. Ezen a síkon tehát budapesti városi vasutainknak a vidékkel szemben további egyoldalú előnye és kedvezőbb fejlődése mutatkozik.

Meg kell jegyeznünk, hogy városi és községi vasutaink személyforgalmára vonatkozó adatainkat is a Magyar Statisztikai Évkönyv »Budapest és környéke« című rovataiból vettük. Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve ezzel szemben valamelyest különböző, javarészt árnyalatilag kisebb adatokat közöl. Aminthogy árnyalatilag eltérő adatokat közöl a budapesti városi vasutak pályahosszára vonatkozólag is. Ezek az *eltérések* nyilvánvalóan csakis a főváros, illetve környéke területének különböző tekintetbevételéből erednek. Általában azonban oly csekélyek, hogy behatóbb figyelemre ebben az összefüggésben nem is érdemesek.

Ami végül a városi és községi vasutaktól szállított *árukat* illeti, tudjuk, hogy évtizedünk egésze *országos* vonatkozásban igen jelentékeny idevágó hanyatlást mutat. Igaz, hogy a városi és községi vasutak áruszállítása személyforgalmukkal szemben már a huszas évek közepe táján is csak erősen másodrendű szerepet játszhatott. Évtizedünk egészének folyamán az ország összes városi és községi vasutain szállított áruk súlya azonban még csaknem felényi további zsugorodást mutat. A korábbi színvonal itt a huszas évek

második felének fellendülésében még valamiképen tartani tudta magát. A harmincas évek első felének hanyatlása azonban rendkívül gyorsütemű süllyedését hozta.

Nyilvánvaló tehát, hogy itt az évtizedes konjunktúraváltozáson kívül irányvonalszerű, tehát egyéb okokat is keresnünk kell. Főleg a városi *gépkocsifuvarozásban* leljük meg őket. Ennek jelentőségével alább még majd külön foglalkozunk. Itt egyelőre csupán azt fontos megfigyelnünk, hogy a gépkocsi a városi vasútat az áruszállítás terén jóval gyorsabb ütemben szorítja meg, mint a személyforgalomban. Ez azért van így, mert városi személyforgalmunk egyelőre még több előnyét látja a városi vasúti közlekedés nagyobb rendszerességének és általában nagyobb pontosságának is. A városi áruforgalomban ezek viszont kevésbbé fontos szempontok. Árukat városaink területén belül nemcsak rendszeresen, hanem alkalomszerűen közlekedő gépkocsik is egyre előnyösebben és ezért egyre nagyobb arányban képesek szállítani.

Budapestnek kedvező helyzete itt is szembeötlő. Míg a főváros közúti vasutainak áruszállítása évtizedünk folyamán csak jóval kevesebb mint $^1/_3$ részével csökkent, addig a vidéki városi vasutainknál több mint $^2/_3$-nyi megfelelő süllyedést látunk. Ez pedig azt jelenti, hogy fővárosi közúti vasutainkat még az általában hanyatló jellegű áruszállítás terén is jóval előnyösebben tudtuk kihasználni, mint vidéki városi és községi vasutainkat.

Magyarázatul egyrészt nyilvánvalóan az a tény szolgál, hogy fővárosunk helyi áruforgalma a harmincas évek első felének *pangásától* nem szenvedett annyira, mint a vidéki városoké és községeké. Másrészt pedig az is kézenfekvő, hogy vidéki városainkban és községeinkben a helyi vasúti forgalmat az áruszállítás terén nemcsak a gépkocsifuvarozás fellendülése, hanem a *lovaskocsival* való fuvarozás újjáéledése is erősen fojtogatta. Azt ugyan már a főváros mezőgazdaságával foglalkozó fejezetben is láttuk, hogy a lovaskocsival való fuvarozás korábbi hanyatlásának ütemét évtizedünkben még Budapesten sem folytatta. Vidéki városainkban és községeinkben azonban a jövedelmezőségi költségszámítás a válság folyamán mindenképen a lóvonatú áruszállításnak kedvezett. Hiszen vidéken jóval több alkalom van lovak tartására és a lótartás költségei is jóval alacsonyabbak, mint a fővárosban. Várakozásainkkal ellentétes fejlődést ezen a téren csakis az 1931. év mutat. Vidéki városi és községi vasutaink áruszállítása ebben az évben váratlanul és hatalmasan megduzzadt, hogy azután a következő esztendőben annál mélyebbre zuhanjon. Minthogy ilyképen csupán rövid átmeneti kilengésről volt szó, amelynek nemzetgazdasági jelentősége önmagában véve is jelentéktelen, felesleges bővebben foglalkoznunk azokkal a szempontokkal, amelyek ezt a változást részben az egyéb fuvarozási eszközök versenyének, részben pedig vidéki városi és községi vasutaink belső igazgatási összefüggéseinek terén indokolják.

Az áruforgalom súlyszerinti alakulásával többé-kevésbbé párhuzamos fejlődést mutat az áruktól megtett útnak *tonnakilométerekben* kifejezett hossza is. Az ország összes városi és községi vasutainak teljesítményei ezen a téren szintén közel felükre süllyedtek. A süllyedés azonban Budapestre vonatkozólag 1927-től 1934-ig mindössze 23%-nyi, a vidéken viszont nem kevesebb, mint 69%-nyi volt. Budapestnek megfelelő százalékos részesedése ennek következtében valamivel több mint $^2/_5$-ről csaknem $^2/_3$-ra emelkedett. Minthogy az áruszállítás tonnakilométereinek ez az alakulása csupán a befutott távolság tekintetbevételével bővített alapon nézi ugyanazt az összefüggést, amelyet már a szállított áruk súlyának fejlődése is megmutatott, számsoraink alakulását itt lényegében ugyanazok a tényezők indokolják, mint amott. A befutott távolságok jelentékenyebb eltérést a két rovat között már csak azért sem mutatnak, mert városi és községi vasutaink pályahossza évtizedünk folyamán csak elenyészően csekély változást mutatott. A párhuzam annyiban is teljes, hogy vidéki városi és községi vasutaink áruforgalmának 1931-ben tapasztalt ugrása a tonnakilométerek szerinti egybevetésben is megvan.

Az a kép, amelyet vasutainknak évtizedünk folyamán tapasztalt fejlődése mutat, meglehetősen tarka és sokoldalú. Hasonlóképen többféle szemszögből kellett néznünk Budapestnek vasúti közlekedésünkben elfoglalt szerepét is. Ha azonban a fővárosnak távolsági vasúti közlekedésünkben való részesedése mellett tekintetbe vesszük viszonylag igen fejlett közúti vasúti közlekedését is, akkor ezen a téren szintén nagyjában *biztató képet* kapunk. Évtizedünk folyamán Budapest általában még növelni tudta országos vasúti jelentőségét is.

3. Közúti közlekedés.

A) *Közúti hálózatunk.*

Szárazföldi közlekedésünknek második fontos fajtája *közúti* közlekedésünk. Alakulásának figyelembevétele nélkül sem vasúti, sem vízi, sem pedig légi közlekedésünk fejlődését nem értékelhetjük helyesen.

Ezen egyéb közlekedési ágazatok közül közúti közlekedésünk nyilvánvalóan a *vasúttal szemben* fejti ki legközvetlenebb versenyét. Az utóbbi évszázad gazdasági fejlődésének egyik legizgatóbb problémasorozata éppen ennek a versenynek alakulása. Különösen érdekes a kérdés oly országokban, mint amilyen a miénk, ahol a mult század derekán vasutaink kiépítése javarészt megelőzte jobb minőségű országutaink építését. Magyarország jelentékeny része, különösen pedig Alföldünk a legkezdetlegesebb közlekedési állapotokból egyszerre szökkent át a vasúti közlekedésbe. Tőkeszegénységünkre való tekintettel a vasutainkba fektetett hatalmas tőkék azután sokáig állták útját annak, hogy a kor színvonalán álló jóminőségű közúti

hálózattal versenyt támasszunk vasutainknak. Inkább csak a legutóbbi évek fejlődésének eredménye, hogy valóban hatékony ilynemű versenyről nálunk egyáltalában szó lehet.

A *lovaskocsival* való közlekedés vasutaink számára ugyan bizonyos értelemben már korábbi évtizedekben is némi versenyt jelentett. Hosszabb távolságokra azonban ennek a versenynek mégis csak igen csekély jelentősége volt. A *gépkocsival* való szállítás viszont mind rövidebb, mind pedig hosszabb távolságokra aránylag könnyen versenyez a vasúttal, ha jól megépített közutak állnak rendelkezésére. Vasúti közlekedésünk kapcsán így bennünket is elsősorban gépkocsiközlekedésünk újabb fejlődése érdekel.

Korábbi összefüggésben ugyan ismételten hangoztattuk már, hogy a lovaskocsival való közlekedés éppen a *harmincas évek első felének hanyatlásában* mintegy újjászületett. Részben belföldi lótakarmányunk árának süllyedése, részben pedig a külföldi benzin beszerzésének nehézségei nem várt fölénybe juttatták a lovaskocsival való szállítást nemcsak a gépkocsiközlekedéssel, hanem részben még a vasúti közlekedéssel szemben is. A pangás gazdaságpolitikájának egyik legfogasabb kérdésévé éppen az vált, hogy a vasutakba fektetett nagy tőkék érdekeit hogyan védelmezhetjük meg a váratlanul gyors ütemben terjeszkedő lóvonatú áruszállítással szemben. Általában nem lehet kétséges, hogy itt csak rövidéletű, átmeneti jelenségről van. szó. A mezőgazdasági áraknak a harmincas évek közepe felé beköszöntött újbóli emelkedése a lovaskocsival való szállítás előnyeit máris gyengítette. Amint lazulnak a nemzetgazdasági elzárkózás korlátai és amint könnyebben pereg benzinbehozatalunk, valamint gépkocsibehozatalunk, a lovaskocsinak a gépkocsival szemben is újra háttérbe kell szorulnia. Ezért látszik célirányosnak, hogy figyelmünket mi is elsősorban gépkocsiközlekedésünkre összpontosítsuk.

Minden közúti közlekedésnek elengedhetetlen alapja a jó közút. Mindenekelőtt azt kell tehát néznünk, hogy *közutainknak* fővárosunk és a vidék közötti megoszlása miképen alakult:

52. Közutaink hossza.

Év	Állami utak			Törvényhatósági utak			Alsóbbrendű közlekedési utak	Vasúti hozzájáró utak	Összesen		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország	Magyarország		Budapest	Vidék	Magyarország
	Kilométerekben.										
1932 ...	41	4.214	4.255	1.630	14.692	16.322	7.984	226	1.671	27.080	28.751
1933 ...	41	4.212	4.253	1.410	15.290	16.700	7.977	258	1.451	27.737	29.188
1934 ...	41	4.336	4.377	1.341	15.554	16.895	8.047	255	1.382	28.192	29.574
	Százalékokban.										
1932 ...	1·0	99·0	100	10·0	90·0	100	—	—	5·81	94·19	100
1933 ...	1·0	99·0	100	8·4	91·6	100	—	—	4·97	95·03	100
1934 ...	0·9	99·1	100	7·9	92·1	100	—	—	4·67	95·33	100

Adataink mind Magyarországra, mind pedig Budapestre vonatkozólag a Magyar Statisztikai Évkönyvből származnak. Az *1925-től 1932-ig* terjedő időre Budapest törvényhatósági utainak hosszára vonatkozólag az évkönyv nem közöl adatokat.

Városi vonatkozásban gyakorta vitás határkérdések sorozatán múlik, hogy mit tekintünk még útnak vagy helyesebben közútnak. Ezen a téren messze szerteágazó *közigazgatási megfontolások* is jelentékeny szerepet játszanak. Annak tehát, hogy Budapest törvényhatósági utainak hossza 1932-től 1934-ig csökkenést mutat, vizsgálódásaink síkján nem szabad nagyobb jelentőséget tulajdonítanunk. Az viszont megfelel általános várakozásainknak, hogy *állami utainkat* elsősorban vidéken fejlesztjük és hogy a szóbanforgó három évben az állami utaknak Budapest területére jutó 41 km-nyi hossza változatlan maradt. Így is jelentékeny részesedésnek tekinthető az, hogy Budapest székesfővárosra egyedül az ország összes közutainak mintegy $^1/_{20}$ része jut. Ha pedig a *kiépített*, azaz a kiválóbb minőségű utakat vesszük tekintetbe, akkor fővárosunknak ez a részesedési aránya egyszeriben tetemesen megnövekedik. Fővárosunk országos jelentősége különösen a gépkocsiközlekedés szempontjából fontos utak terén emelkedik ki.

Az egyébként, hogy valamely városnak mennyi útja és utcája van, messzemenően függ általában a *városépítés* módjától, közelebbről pedig a lakóházak és egyéb épületek magasságától. Ezt világosan látjuk, ha például megfigyeljük, hogy a kiépített közutak hosszának terén magyar törvényhatósági jogú városaink között két olyan is akad, amelynek úthálózata lakosainak számához képest sűrűbb, mint Budapesté. Míg ugyanis Budapesten 1934-ben tízezer lakosra 11·4 km hosszúságú *kiépített* közút jutott, addig Sopronban 15·3, Hódmezővásárhelyen pedig nem kevesebb mint 23·5 km. Erről a harmadik helyről Budapest egyszeriben a nyolcadik helyre csúszik le, ha nem kiépített közutainkat is, azaz *összes* közutainkat vesszük tekintetbe. Ebben a vonatkozásban is Hódmezővásárhely vezet tízezer lakosra számított 43·4 km hosszú úthálózatával. Utána sorban jönnek: Kecskemét (38·7), Sopron (37·8), Szeged (26·4), Debrecen (23·6), Baja (15·5), Székesfehérvár (14·5). Budapest tízezer lakosra jutó 13·3 km hosszúságú összes közutaival csak ezután következik. A főváros viszonylag nagyszámú lakosságára való tekintettel azonban törvényhatósági jogú városaink összes közutainak fele, kiépített közutaiknak pedig nem kevesebb mint $^2/_3$-a még így is Budapestre jut.

B) *Személyszállító gépkocsijaink forgalma.*

Fordítsuk tekintetünket mármost közvetlenül *géperejű járműveink* megoszlása felé:

53. Az év végén forgalomban volt összes géperejű járműveink száma.

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Abszolút számokban.*								
Budapest	7.878	10.652	13.327	15.274	15.316	13.947	13.024	10.211	11.556
Vidék	4.354	7.254	10.923	14.143	14.989	14.562	13.928	10.176	11.678
Magyarország	**12.232**	**17.906**	**24.250**	**29.417**	**30.305**	**28.509**	**26.952**	**20.387**	**23.234**
	b) *Jelzőszámokban.*								
Budapest	100·0	135·2	169·2	193·9	194·4	177·0	165·3	129·6	146·7
Vidék	100·0	166·6	250·9	324·8	344·3	334·5	319·9	233·7	268·2
Magyarország	**100·0**	**146·4**	**198·3**	**240·5**	**247·8**	**233·1**	**220·3**	**166·7**	**189·9**
	c) *Százalékokban.*								
Budapest	64·4	59·5	55·0	51·9	50·5	48·9	48·3	50·1	49·7
Vidék	35·6	40·5	45·0	48·1	49·5	51·1	51·7	49·9	50·3
Magyarország	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

1925. évi adatokat mind ebben, mind pedig a gépkocsiközlekedésre vonatkozó alábbi tábláinkban azért nem tüntetünk fel, mert ilyeneket a forrásunkul szolgáló Magyar Statisztikai Évkönyv sem tartalmaz. Géperejű járműveink száma egyaránt foglalja magában mind az összes géperejű *kocsikat*, tehát a személyszállító kocsikat, a bérautókat és az autobuszokat, a teherszállító gépkocsikat és az egyéb rendeltetésű gépkocsikat, mind pedig az oldalkocsival ellátott és az a nélküli *motorkerékpárokat*.

Országos számuknak évtizedünk folyamán tapasztalt változásai általában erős *konjunktúraérzékenységről* tanúskodnak. Fejlődésükben a rövidebb konjunktúrahullám okozta változások mellett szaporodásuk felé mutató erőteljes hosszabblejáratú irányvonal is érvényesül.

Ez az *irányvonal* világosan következik a gépjárművel való közlekedésnek aránylag zsenge korából. Ha saját állapotainkat ezen a téren főleg egyes nyugati országokéval hasonlítjuk össze, nem nehéz kitalálnunk, hogy géperejű járműveink száma még a közeljövőben is erőteljes gyarapodást fog mutatni. A nyugati országok javarészében a háború és a közvetlen háború utáni évek hoztak gyorsütemű idevágó haladást. Ezek az évek népesítették be közutaikat géperejű járművekkel. Nálunk viszont a világháború és az utána következő zavaros idők az ilynemű fejlődésre bénítólag hatottak. A huszas évek második felében azután gyors ütemben igyekeztünk jóvátenni legalább egy részét annak, amit elmulasztottunk. A fellendülés évtödének folyamán csaknem megháromszoroztuk az ország összes géperejű járműveinek számát. A harmincas évek első felének hanyatlása itt ugyan átmenetileg mintegy $^1/_3$ résznyi visszaesést hozott. Hiszen igen sokan voltak, akik a pangás nehéz éveiben gépkocsijukat vagy mótorkerékpárukat eladni vagy legalább is üzemen kívül helyezni kényszerültek. Az 1934. évnek valamivel

könnyebb viszonyai azonban a hosszabb lejáratú irányvonal hatásait — géperejű járműveink számának tekintélyes újbóli emelkedése képében — legott megint érvényre juttatták. Hogy ez a hosszabblejáratú irányvonal a konjunkturális hullám ellenére is mily erősen érvényesül, azt élénken bizonyítja évtizedünk egészének idevágó alakulása. Nevezetesen az a tény, hogy az időközben lepergett hanyatlás ellenére évtizedünk végén az egész országban megint csaknem kétszerannyi géperejű jármű volt, mint évtizedünk elején.

Budapestnek mind jobb állapotban lévő közutai, mind általában haladóbb szelleme és nagyobb vállalkozási kedve, mind pedig aránylag kedvezőbb gazdasági viszonyai egyaránt indokolják, hogy évtizedünk elején összes géperejű járműveinknek még csaknem $^2/_3$-a jutott rá. A huszas évek második felének *fellendülése* viszont a vidéknek alkalmat nyujtott arra, hogy enyhítsen ezen a téren mutatkozó messzemenő elmaradottságán. Hiszen akkor valóban legfőbb ideje volt már, hogy a gépkocsi és a motorkerékpár vidéken is nagyobb mértékben terjedjen el. Vidékünk megragadta a kínálkozó jó alkalmat és a fellendülés évötödének folyamán csaknem három és félszeresére növelte géperejű járműveinek számát. Ugyanekkor Budapest, amely géperejű járművek iránti szükségleteit bizonyos fokig már korábban is kielégítette, nem egészen duplájára emelte számukat. Eredményként a harmincas évek elején a vidék összes gépkocsijainak és motorkerékpárjainak számában nemcsak elérte Budapestet, hanem valamivel el is hagyta.

Már több vonatkozásban láttuk, hogy a harmincas évek első felének *hanyatlása* a vidéken mélyebb pangást okozott, mint a fővárosban. Nem meglepő tehát, hogy a pangás beköszöntétől kezdve vidékünk idevágó arányát nem tudta továbbjavítani. A harmincas évek közepe táján is megközelítőleg az a helyzet, hogy összes magyar géperejű járműveinknek mintegy fele a fővárosban, másik fele pedig vidéken van forgalomban. Valószínű, hogy a huszas évek végén vidékünk is viszonylagos telítési fokot ért el gépkocsik és motorkerékpárok iránti szükségletében. Ezt úgy értjük, hogy vagy ezeknek a járműveknek jelentékeny olcsóbbodására vagy pedig a vidéki jómód és a vidéki közutak jelentékeny javulására van szükség ahhoz, hogy még további jövedelemeloszlási rétegeink is bekapcsolódhassanak a géperejű járművek állandó használatába. A szóbanforgó telítési fok nálunk kétségtelenül még mindig sokkal alacsonyabban helyezkedik el, mint amilyen színvonalat a legtöbb nyugati országban látunk. Kétségtelen egyúttal az is, hogy fővárosunk az ország összes géperejű járműveiben még a harmincas évek közepe táján is oly rendkívül nagyarányú részesedést mutat, amelynek párját csak kevés más országban találjuk.

Budapestnek még ennél is nagyobb részesedését kapjuk, ha csupán *géperejű kocsijaink* megoszlását nézzük:

54. Az év végén forgalomban volt összes géperejű kocsijaink száma.

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Abszolút számokban.*								
Budapest	5.963	7.522	8.834	10.280	10.392	9.316	8.783	7.306	8.506
Vidék	3.328	5.479	7.368	8.772	8.872	8.027	7.374	4.875	5.843
Magyarország ...	**9.291**	**13.001**	**16.202**	**19.052**	**19.264**	**17.343**	**16.157**	**12.181**	**14.349**
	b) *Jelzőszámokban.*								
Budapest	100·0	132·1	148·1	172·4	174·3	156·2	147·3	122·5	142·6
Vidék	100·0	164·6	221·4	263·6	266·6	241·2	221·6	146·5	175·6
Magyarország ...	**100·0**	**139·9**	**174·4**	**205·1**	**207·3**	**186·7**	**173·9**	**137·9**	**154·4**
	c) *Százalékokban.*								
Budapest	64·2	57·9	54·5	54·0	53·9	53·7	54·4	60·0	59·3
Vidék	35·8	42·1	45·5	46·0	46·1	46·3	45·6	40·0	40·7
Magyarország ...	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

Ezek a számsorok csak abban különböznek az 54. táblában foglaltaktól, hogy a mótorkerékpárok ki vannak belőlük kapcsolva. Ha az *ország egészére* vonatkozó adatokat nézzük, akkor mindenekelőtt szembeötlő, hogy itt mennyivel kisebb számokat látunk, mint 54. táblánkban. A különbség évtizedünk elején még valamivel csekélyebb, évtizedünk végén azonban már jóval nagyobb. Ez azt jelenti, hogy évtizedünk elején a *mótorkerékpárok* aránylag még csak kevesebb, közelebbről mintegy ¼-nyivel részesedtek összes géperejű járműveink számában. Részesedésüket azonban gyors ütemben tudták fejleszteni, úgyhogy évtizedünk végén már csaknem $^2/_5$-nyire rúgott.

A fejlődésnek ez az üteme jellegzetes vonása az aránylag *szegény*, de a kor színvonalán álló közlekedési kultúrára *törekvő* országnak. Ezt kirívóan látjuk, ha idevágó viszonyainkat nyugati országokéival hasonlítjuk össze. Azok közül, akik géperejű járműnek vételére gondolnak, nyugaton sokkal többeknek van módjuk arra, hogy gépkocsit vásároljanak. Mi viszont mint szegény ország jóval nagyobb arányban szorulunk rá a mótorkerékpárra, mint általában jelentékenyen olcsóbb, de egyúttal megfelelően tökéletlenebb megoldásra. Igaz ugyan, hogy a mótorkerékpárnak mind közlekedési, mind pedig sporteszközként különleges és gépkocsival nem pótolható hivatása is van. Ez azonban csak csekély szerepet játszik. Korántsem rontja le azt az állításunkat, hogy a mótorkerékpároknak nagy aránya megfelelően viszonylagos szegénységről tanúskodik. Míg összes géperejű járműveink számát évtizedünk egész folyamán — amint fentebb láttuk — majdnem kétszeresére tudtuk emelni, addig gépkocsijaink száma ugyanezen idő alatt csupán felével emelkedett. A gépkocsik beszerzésével és üzemével

járó nagyobb költségeket tehát sokkal kevésbbé voltunk képesek viselni, mint a motorkerékpárokkal járó jóval csekélyebb kiadásokat.

Általános *konjunktúraérzékenység* egyébként összes gépkocsijaink számának is megvan. A huszas évek második felének erőteljes fellendülése után ezen a téren is hanyatlás következett be, amelyet megint csak az 1934. év tudott megfordítani.

Igen sokat mond viszont az a különbség, amelyet a *fővárosi* és a *vidéki* megoszlás terén két táblánk között látunk. A huszas évek közepe táján összes gépkocsijaink számából is még csaknem $^2/_3$ rész jutott Budapestre. Ez azt jelenti, hogy akkoriban gépkocsijaink és motorkerékpáraink a fővárosnak és a vidéknek idevágó hányadaiban megközelítően egyenletesen oszlottak meg. A huszas évek második felének *fellendülése* folyamán a vidék gépkocsijainak számát is sokkal gyorsabb ütemben tudta ugyan emelni, mint a főváros. Mégsem annyira gyors ütemben azonban, mint amilyent a vidéki motorkerékpárok számának növelése terén tapasztalunk.

A harmincas évek elejének *pangása* itt egyszeriben megfordította a helyzetet. A szegényebb és a pangástól mélyebben sujtott vidék most jelentékeny részben volt kénytelen lemondani a gépkocsiközlekedéssel járó kényelemről. Gépkocsijait sokkal nagyobb arányban helyezte üzemen kívül, mint a főváros. Az is kétségtelen, hogy ezekben az években jelentékeny mértékben történtek gépkocsieladások a vidékről a fővárosba. Eredményként Budapest már 1931-től kezdve újból emelni tudta az ország gépkocsijaiban való részesedésének arányát, amely a huszas évek végével már majdnem felerészre süllyedt le és amely a harmincas évek közepe felé megint $^3/_5$-nyi színvonalat ért el. Azt látjuk tehát, hogy a vidék a pangás okozta gazdasági nehézségek közepette még nagyobb mértékben volt kénytelen beérni motorkerékpárok használatával, míg a gépkocsik megint nagyobb arányban a fővárosba szorultak. A pangásnak jobban ellenálló és általában is jobbmódú fővárosi polgár országos viszonylatban most megint inkább engedheti meg magának a nagyobb kényelmet biztosító gépkocsitartást. E mellett kétségtelenül az is szerepet játszik, hogy motorkerékpárral a vidéknek általában silányabb közutain is még mindig jobban lehet közlekedni, mint gépkocsival. A főváros közutai viszont legnagyobb részükben kiválóan alkalmasak a gépkocsiközlekedésre.

C) *Áruszállító gépkocsijaink forgalma.*

Az áruszállításnak — amint arra már fentebb is céloztunk — általában sokkal közvetlenebb és sokkal többoldalú gazdasági vonatkozásai vannak, mint a személyforgalomnak. Ezért Budapest országos gazdasági jelentőségének vizsgálatában helyénvalónak látszik, hogy *teherszállító és egyéb rendeltetésű gépkocsijaink* megoszlását még külön is áttekintsük:

55. Az év végén forgalomban volt teherszállító és egyéb rendeltetésű gépkocsijaink száma.

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Abszolút számokban.*								
Teherszállító kocsik:									
Budapest	1.253	1.648	1.940	2.271	2.327	2.269	2.121	1.463	1.573
Vidék	697	1.238	1.669	2.130	2.166	2.035	1.875	1.089	1.261
Magyarország ...	**1.950**	**2.886**	**3.609**	**4.401**	**4.493**	**4.304**	**3.996**	**2.552**	**2.834**
Egyéb rendeltetésű kocsik:									
Budapest	313	356	426	471	490	460	434	465	474
Vidék	82	128	182	197	208	210	210	173	189
Magyarország ...	**395**	**484**	**608**	**668**	**698**	**670**	**644**	**638**	**663**
	b) *Jelzőszámokban.*								
Teherszállító kocsik:									
Budapest	100·0	131·5	154·8	181·2	185·7	181·1	169·3	116·8	125·5
Vidék	100·0	177·6	239·5	305·6	310·8	292·0	269·0	156·2	180·9
Magyarország ...	**100·0**	**148·0**	**185·1**	**225·7**	**230·4**	**220·7**	**204·9**	**130·9**	**145·3**
Egyéb rendeltetésű kocsik:									
Budapest	100·0	113·7	136·1	150·5	156·6	147·0	138·7	148·6	151·4
Vidék	100·0	156·1	222·0	240·2	253·7	256·1	256·1	211·0	230·5
Magyarország ...	**100·0**	**122·5**	**153·9**	**169·1**	**176·7**	**169·6**	**163·0**	**161·5**	**167·8**
	c) *Százalékokban.*								
Teherszállító kocsik:									
Budapest	64·3	57·1	53·8	51·6	51·8	52·7	53·1	57·3	55·5
Vidék	35·7	42·9	46·2	48·4	48·2	47·3	46·9	42·7	44·5
Magyarország ...	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Egyéb rendeltetésű kocsik:									
Budapest	79·2	73·6	70·1	70·5	70·2	68·7	67·4	72·9	71·5
Vidék	20·8	26·4	29·9	29·5	29·8	31·3	32·6	27·1	28·5
Magyarország ...	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

Ez a tábla különösen jól mutatja azt a veszélyt, amely részben vasúti-, részben pedig lovas kocsival lebonyolított áruforgalmunkat a gépkocsi részéről fenyegeti. *Országos* viszonylatban jól látjuk teherszállító gépkocsijainknak és egyéb rendeltetésű, tehát különleges célokat szolgáló gépkocsijainknak is mind konjunktúraérzékenységét, mind pedig a számuk alakulásában érvényesülő erőteljesen emelkedő irányvonalat. Utóbbi különösen jól az egyéb rendeltetésű kocsik számának alakulásából tűnik ki. Hiszen ezeknek száma még a harmincas évek első felének hanyatlásában is alig csökkent. Teherszállító gépkocsink is évtizedünk végén csaknem felével volt több, mint évtizedünk elején.

Budapesten már évtizedünk elején is viszonylag szépszámú teherkocsi volt forgalomban. Vidéken azonban ezen a téren még igen kezdetleges állapotok uralkodtak. Nem meglepő ilyképen, hogy a huszas évek második felének fellendülése folyamán a vidék sokkalta gyorsabban tudta része-

sedését emelni, mint Budapest. Egészen hasonló helyzetet látunk az egyéb rendeltetésű géperejű kocsikra vonatkozólag is. Utóbb azonban megint csak azt tapasztaljuk, hogy a harmincas évek első felének pangása a vidéket általában még ezen a téren is mélyebben sujtotta. Eredményként a harmincas évek elején mind a kétfajta kocsinak használata Budapesten kevesebbel csökkent, mint vidéken. Így a fővárosnak összes teherkocsijainkban való csaknem $^2/_3$-nyi részesedése a huszas évek második felének fellendülése folyamán fokozatosan morzsolódott le és a fellendülés végén már csak alig felényire rúgott. A harmincas évek első felének hanyatlása folyamán azonban fővárosunk idevágó részesedését újból tetemesen emelni tudta. Egészen hasonlóan alakult Budapestnek egyéb rendeltetésű gépkocsijainkban való részesedése. Ez ugyanis évtizedünk elején elfoglalt majdnem $^4/_5$-nyi színvonaláról a fellendülés végéig csaknem $^2/_3$-ig süllyedt le, innen azonban utóbb megint árnyalatilag emelkedett.

Igen érdekes megfigyelnünk a konjunkturális *lag*-nek azt a különbözőségét, amelyet teherszállító gépkocsijaink és egyéb rendeltetésű gépkocsijaink számának alakulása között látunk. A *teherszállító gépkocsiknak* elsősorban közvetlenül gazdasági rendeltetésük van. Számuk ezért igen konjunktúraérzékeny és az általános gazdasági helyzettel párhuzamos változása időbeli késedelmet is alig mutat. Növekedése 1930-ban mind a fővárosban, mind pedig vidéken egyszeriben megakadt és 1931-re máris csökkenést mutatott.

Hasonló helyzetet látunk az *»egyéb rendeltetésű« gépkocsik* budapesti számának alakulásánál. A vidék azonban, amely ilynemű kocsikban korábban rendkívül szegény volt, más képet mutatott. Fontoljuk meg, hogy ezen kocsiknál betegszállító, köztisztasági, tartány-, tűzoltó-, vontató- és egyéb hasonló gépkocsikról van szó. Gazdasági rendeltetésük tehát — legalább is javarészében — nem közvetlen. Minthogy általában nagyobb tőkebefektetést igényelnek, a beszerzésükre való készülődés is hosszabb folyamat szokott lenni. Különösen vidéken, ahol az ilynemű felkészülődésnek üteme általában jóval lassúbb, mint a fővárosban. Ezek a szempontok egyaránt közrejátszottak abban, hogy a vidéki »egyéb rendeltetésű« gépkocsiknak száma 1931-ig emelkedett, 1932-ben is még megtartotta színvonalát és csupán kétévi késedelemmel, azaz 1933-ban mutatott konjunkturális esést. A vidéknek lassúbb idevágó üteme tehát a fővárossal szemben nem kevesebb mint kétévi lag-et eredményezett. Igaz viszont, hogy a vidéknél itt meredekebben emelkedő hosszúlejáratú irányvonala is erősen játszik közre. Főleg ennek tulajdoníthatjuk, hogy 1933-ról 1934-re a vidék »egyéb rendeltetésű« gépkocsijainak számát aránylag megint lendületesebben emelte, mint a főváros.

A *fővárosnak* gazdagabb kultúráját egyébként világosan tanúsítja az a körülmény, hogy a szóbanforgó egyéb rendeltetésű gépkocsikban való országos részesedése még a harmincas évek közepén is mily kivételesen

magas volt. Másrészt nem érdektelen megfigyelnünk azt sem, hogy részesedése a teherszállító gépkocsikban a harmincas évek közepe táján valamivel csekélyebb, mint az összes géperejű kocsikban. Ebből pedig azt következtethetjük, hogy az összes itt külön nem említett gépkocsifajtában, tehát a személyszállító kocsikban, a bérautókban és az autobuszokban fővárosunknak az átlagosnál magasabb részesedése van. A legnagyobb súllyal itt kétségtelenül a *személyszállító* kocsik esnek latba. Jelentékeny részük fényűzési szükségletet szolgál. Az a tény, hogy Budapestnek épen idevágó részesedése mutat még aránylag is magas színvonalat, további jó bizonyítékot szolgáltat fővárosunknak viszonylag sokkal magasabb jóléte mellett. Erre a vonatkozásra azonban alább, a fogyasztási összefüggések boncolgatásánál behatóbban fogunk még visszatérni.

A huszas évek közepén Magyarországon mintegy új kereskedelmi ágként született meg a géperejű kocsikkal mások megbízásából való teherszállítás. Amint láttuk, korábban is már aránylag tekintélyes számú tehergépkocsi volt forgalomban. Különösen Budapesten. Ezek azonban nagyobb vállalatok saját áruszállítási szükségleteit elégítették ki. Mások számlájára való *iparszerű géperejű teherszállításunk* a huszas évek közepe előtt csak elvétve volt. A nagyobbarányú idevágó fejlődés éppen akkoriban kezdődött. (Lásd az 56. számú táblázatot.)

A fejlődés emelkedő irányvonala az *ország összes* ilynemű forgalomban levő teherkocsijainak száma terén igen szembeötlő. Nyomatékát világosan mutatja, hogy 1931. és 1932. évi aránylag csekély visszaesése után 1933-ban és 1934-ben annál nagyobb ugrásokban emelkedett tovább. Az általános gazdasági pangás tehát csak egészen rövid időre és csupán felületesen tudta emelkedésében megakasztani. Irányvonalunk itt oly nagy *rugalmasságot* árul el, hogy az általános pangás okozta visszahajlítása következtében a harmincas évek közepe felé, az újabb általános fellendülés első jeleire, megfelelően nagy erővel csapott át a másik oldal felé. Így magyarázhatjuk, hogy az egész országban évtizedünk végén csaknem 16-szor annyi tehergépkocsi állt az iparszerű áruszállítás szolgálatában, mint évtizedünk elején.

Ezt az egész gépkocsikkal való teherszállítást nálunk javarészt *apró vállalatok* bonyolítják le. Az egész országban 1926-ban még csak 34, 1927-ben 92, 1928-ban 121, 1930-ban 146, 1931-ben pedig 137 vállalat foglalkozott géperejű teherszállítással. Számukban 1932-ben további csökkenést, 1933-ban azonban újabb emelkedést látunk. 1934-ben azután az egész országban nem kevesebb mint 493 ilynemű vállalatunk volt. Ha mármost tekintetbe vesszük, hogy ugyanakkor mindössze csupán 645 megfelelő kocsit tartottak üzemben, nyilvánvaló, hogy itt túlnyomórészt oly vállalatokról van szó, amelyek csupán egyetlen tehergépkocsival folytatnak mások számlájára áruszállítást. Mindenesetre figyelemreméltó azonban, hogy a harmincas évek közepén az ország összes tehergépkocsijainak már mintegy ¼ része ily iparszerű áruszállítással foglalkozott.

56. Géperejű kocsikkal lebonyolított teherszállításunk.

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
				a) *Abszolút számokban.*					
A forgalomban volt kocsik száma :									
Budapest	3	21	33	57	74	57	75	217	289
Vidék	38	98	130	161	138	143	102	262	356
Magyarország	**41**	**119**	**163**	**218**	**212**	**200**	**177**	**479**	**645**
A forgalomban volt kocsik teherbíróképessége tonnákban :									
Budapest	9·0	86·0	106·0	178·0	267·1	206·0	170·8	430·7	546·2
Vidék	127·7	222·8	320·0	455·5	364·6	332·2	240·9	522·3	731·8
Magyarország	**136·7**	**308·8**	**426·0**	**633·5**	**631·7**	**538·2**	**411·7**	**953·0**	**1.278·0**
Az év folyamán megtett út hossza kilométerekben :									
Budapest	41.869	122.248	506.525	937.139	736.941	572.204	833.747	2,499.838	3,625.944
Vidék	302.038	778.131	1,248.723	1,670.694	1,532.141	1,249.754	933.542	2,895.652	6,403.514
Magyarország	**343.907**	**900.379**	**1,755.248**	**2,607.833**	**2,269.082**	**1,821.958**	**1,767.289**	**5,395.490**	**10,029.458**
Az év folyamán szállított áruk súlya métermázsákban :									
Budapest	14.115	137.658	414.251	317.385	1,173.730	1,164.392	895.070	1,520.877	961.692
Vidék	529.211	350.899	742.605	797.953	1,143.883	653.767	603.053	1,019.410	928.190
Magyarország	**543.328**	**488.557**	**1,156.856**	**1,115.338**	**2,317.613**	**1,818.159**	**1,498.123**	**2,540.287**	**1,889.882**
				b) *Jelzőszámokban.*					
A forgalomban volt kocsik száma :									
Budapest	100·0	700·0	1.100·0	1.900·0	2.466·7	1.900·0	2.500·0	7.233·3	9.633·3
Vidék	100·0	257·9	342·1	423·7	363·2	376·3	268·4	689·5	936·8
Magyarország	**100·0**	**290·2**	**397·6**	**531·7**	**517·1**	**487·8**	**431·7**	**1.168·3**	**1.573·2**
A forgalomban volt kocsik teherbíróképessége tonnákban :									
Budapest	100·0	955·6	1.177·8	1.977·8	2.966·7	2.288·9	1.900·0	4.788·9	6.066·7
Vidék	100·0	174·2	250·0	356·3	285·2	259·4	188·3	407·8	571·9
Magyarország	**100·0**	**225·5**	**310·9**	**462·8**	**461·3**	**392·7**	**300·7**	**695·6**	**932·8**
Az év folyamán megtett út hossza kilométerekben :									
Budapest	100·0	292·0	1.209·8	2.238·3	1.760·1	1.366·7	1.991·3	5.970·6	8.660·2
Vidék	100·0	257·6	413·4	553·1	507·3	413·8	309·1	958·7	2.120·1
Magyarország	**100·0**	**261·8**	**510·4**	**785·3**	**659·8**	**529·8**	**513·9**	**1.568·9**	**2.916·3**
Az év folyamán szállított áruk súlya métermázsákban :									
Budapest	100·0	975·3	2.934·8	2.248·6	8.315·5	8.249·3	6.341·3	10.774·9	6.813·3
Vidék	100·0	66·3	140·3	150·8	216·1	123·5	114·0	192·6	175·4
Magyarország	**100·0**	**89·9**	**212·9**	**205·3**	**426·6**	**334·6**	**275·7**	**467·5**	**347·8**
				c) *Százalékokban.*					
A forgalomban volt kocsik száma :									
Budapest	12·17	13·58	28·86	35·94	32·48	31·41	47·18	46·33	36·15
Vidék	87·83	86·42	71·14	64·06	67·52	68·59	52·82	53·67	62·85
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
A forgalomban volt kocsik teherbíróképessége tonnákban :									
Budapest	6·58	27·85	24·88	28·10	42·28	38·28	41·49	45·19	42·74
Vidék	93·42	72·15	75·12	71·90	57·72	61·72	58·51	54·81	57·26
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Az év folyamán megtett út hossza kilométerekben :									
Budapest	7·32	17·65	20·25	26·15	34·91	28·50	42·37	45·30	44·80
Vidék	92·68	82·35	79·75	73·85	65·09	71·50	57·63	54·70	55·20
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Az év folyamán szállított áruk súlya métermázsákban :									
Budapest	2·60	28·18	35·81	28·46	50·64	64·04	59·75	59·87	50·89
Vidék	97·40	71·82	64·19	71·54	49·36	35·96	40·25	40·13	49·11
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KÖNYVTÁRA

A szóbanforgó vállalatok közül 1926-ban 1, 1927-ben 4, 1928-ban 7, 1929-ben 14, 1930-ban pedig már 25 működött *Budapesten*. Számuk azután némi visszaesés után 1933-ban 106-ra, 1934-ben pedig 170-re emelkedett. A huszas évek második felének fellendülésében tehát fővárosunkban ezen a téren jóval nagyobb vállalatok működtek, mint a harmincas évek első felének hanyatlásában. Más szóval: első évtödünkben egy-egy géperejű teherszállítással iparszerűen foglalkozó fővárosi vállalatunknak átlagban 3 és 4, második évtödünkben azonban már nem is egészen 2 teherszállító gépkocsija volt. Fővárosunkban azonban még így is általában nagyobb vállalatokról van szó, mint vidéken. Hiszen a harmincas évek közepén vidéken csak igen ritkán akadt oly vállalkozó, akinek egynél több tehergépkocsija volt. A szóbanforgó vállalatok ugyan önmagukban véve korántsem fontosak. Mégis igen jellemző, hogy fővárosunk országos viszonylatban még itt is jelentékenyen nagyobb tőkeerőt mutat, mint a vidék.

Ami az említett tehergépkocsiknak a *főváros* és a *vidék* közötti megoszlását illeti, azt látjuk, hogy vidéken az iparszerű géperejű teherszállítás korábban fejlődött ki, mint Budapesten. Ebben a vontakozásban tehát a vidék *megelőzte* a fővárost. Oka ennek azonban főleg csupán az, hogy fővárosunkban a nagyobb ipari és kereskedelmi vállalatok saját szállító tevékenységeik lebonyolítására már korábban is tekintélyes számú tehergépkocsit alkalmaztak. A megfelelő vidéki üzemek viszont — tőkében való nagyobb szegénységüknél fogva — kevésbbé tarthattak tehergépkocsikat. Ezért vidéken már korábban is inkább volt talaja az iparszerű, tehát mások számlájára lebonyolított géperejű szállításnak.

Ezek a szempontok szolgáljanak azon tény magyarázatául, hogy 1926-ban Budapesten még csak 3, vidéken azonban már 38 ilyneműtehergépkocsi volt forgalomban. A huszas évek második felének *fellendülése* folyamán azután fővárosunk rohamos ugrásokkal emelte idevágó részesedését. A harmincas évek első felének *hanyatlása* is csak 1931-ben és akkor is csupán lényegtelenül akasztotta meg fejlődését. A vidéken viszont a pangás ugyan megint egy évvel később, de annál nagyobb mértékben éreztette hatásait. Évtizedünk egésze ilyképen Budapest megfelelő tehergépkocsijai számának csaknem százszoros, a vidékiekének pedig mindössze nem egészen tízszeres emelkedését hozta. Így adódott, hogy a harmincas évek közepén az iparszerű géperejű teherszállítás szolgálatában álló tehergépkocsijainknak már csaknem fele Budapestre jutott.

Ha a szóbanforgó gépkocsik *teherbíróképességének* alakulását nézzük, feltűnő, hogy ennek növekedése a huszas évek második felében még meglehetősen nyomon követte számuknak növekedését. Ez azt jelenti, hogy a húszas évek második felének fellendülése folyamán megközelítőleg hasonló nagyságú teherkocsik bonyolították le iparszerű áruforgalmunkat. A *nagyobb* típusú kocsik időnkint még előtérbe is tudtak nyomulni. Így például az

egész országban forgalomban volt idevágó kocsik száma 1929-ről 1930-ra már eléggé jelentékenyen csökkent, összes teherbíróképességük azonban csak árnyalati hanyatlást mutatott. Ugyanebben az időben tehát inkább a kisebb teherszállító gépkocsik kiselejtezése vagy legalább is leállítása volt folyamatban. Inkább a nagyobbakat tartottuk üzemben.

A harmincas évek első felének válságában azután egészen más helyzet alakult ki. Különösen 1932-től kezdve látjuk, hogy a szóbanforgó tehergépkocsik száma sokkalta gyorsabb ütemben növekedik, mint összes teherbíróképességük. Eredményül évtizedünk egészében számuk több mint ¾-ével nagyobb emelkedést mutatott, mint összes teherbíróképességük. Más szóval tehát úgy is mondhatjuk, hogy évtizedünk végén átlagosan több mint ¾-ével kisebb teherbíróképességű gépkocsik bonyolították le idevágó iparszerű áruforgalmunkat, mint évtizedünk elején. Míg ugyanis átlagos teherbíróképességük 1926-ban még 34 q volt, addig 1934-ben átlagosan már csak 19 q-ra rúgott. A hanyatlás évei tehát megtanítottak arra, hogy jóval kisebb és mozgékonyabb gépkocsikat alkalmazzunk iparszerű teherszállításra, mint amilyeneket a fellendülés éveiben használtunk. Itt mind műszaki, mind pedig gazdasági vonatkozásban jelentékeny horderejű eltolódásokról van szó.

A huszas évek második felének fellendülésében *Budapest* iparszerű árufuvarozásában még inkább használt aránylag nagy teherbíróképességű gépkocsikat, mint a vidék. Ezt részben a fővárosi tőkének nagyobb fellendülési optimizmusa, azaz bizakodása, részben a fővárosi áruforgalom nagyobb lendülete, részben pedig a fővárosnak jobb közutai indokolják. Csupán a harmincas évek első felének hanyatlása szorította fővárosunkat is arra, hogy gyorsabb ütemben kezdjen kisebb teherbíróképességű gépkocsikat üzembe állítani. Míg a huszas évek második felének fellendülésében fővárosunk a szóbanforgó gépkocsik teherbíróképességében való részesedését nagyobb mértékben tudta emelni, mint számukban való részesedését, addig a kettőjük közötti viszony a harmincas évek első felének hanyatlásában megfordult. Most fővárosunk a kocsik számában erősebben növelte részesedését, mint összes teherbíróképességükben. Ez pedig azt jelenti, hogy a harmincas évek első felének hanyatlásában fővárosunk még gyorsabb ütemben alkalmazta a kisebb teherbíróképességű kocsikat, mint a vidék. Évtizedünk egésze pedig azt mutatja, hogy Budapest végeredményben valamivel jobban használta ki a kisebb tehergépkocsik nyujtotta műszaki és gazdasági előnyöket, mint a vidék. Az összes idevágó kocsik teherbíróképességében való részesedése ugyanis a harmincas évek közepén árnyalatilag kisebb volt, mint számukban való része.

Ha mármost az ezektől az iparszerűen teherszállítást szolgáló gépkocsiktól *megtett út hosszának* alakulását is figyelembe vesszük, azt tapasztaljuk, hogy *kihasználásuk* évtizedünk folyamán jelentékenyen emelkedett.

Míg ugyanis az *ország egészében* összes teherbíróképességük évtizedünk folyamán nem egészen tízszeresére, összes számuk pedig csaknem tizenhatszorosára emelkedett, addig a tőlük megtett útnak hossza évi 340.000 km-ről 10,000.000 km-re, azaz kereken 29-szeresére szökött fel. Megközelítőleg tehát azt mondhatjuk, hogy szóbanforgó gépkocsijaink mindegyike évtizedünk végén átlagosan kétszer annyi utat futott be, mint évtizedünk elején. Ez pedig kihasználásuk fokozódásának igen gyors ütemét jelenti. Ime a pangásban minden tőkebefektetést sokkalta gondosabban lemérő gépkocsifuvarozó jövedelmezőségi költségszámítása. Gépkocsifuvarozónk most inkább gyorsabban elhasználja kocsiját, semhogy tőkéjét benne hosszabb időn át kisebb jövedelmezőséggel foglalkoztassa.

Az ország egészére vonatkoztatott megtett úthossz is bizonyos *konjunktúraérzékenységet* mutat. 1930-tól 1932-ig itt is valamelyes csökkenést tapasztalhatunk. A hosszabblejáratú irányvonal emelkedési nyomatéka azonban oly nagy, hogy az évtizedes konjunktúrahullámot messzemenően lerontja. 1933-ban az általános gazdasági helyzet javulásának legszerényebb jelei is elegendők voltak ahhoz, hogy a gépkocsival való iparszerű teherfuvarozás időközben javult műszaki lehetőségeit lázas igyekezettel ragadjuk meg. 1932-ről 1933-ra ilyképen egyszeriben több mint háromszorosára, 1933-ról 1934-re pedig újból megint csaknem kétszeresére emelkedett az iparszerűen teherszállító gépkocsiktól megtett út hossza.

Budapest is tetemesen növelte ugyan évtizedünk folyamán a szóbanforgó gépkocsijaitól megtett út hosszát. Növekedése azonban — a kocsik számához viszonyítva — korántsem volt oly nagymérvű, mint amilyent ezen a téren vidéken látunk. Míg ugyanis Budapest összes szóbanforgó gépkocsijai évtizedünk folyamán megtett utaik hosszát csak négyszer oly gyors ütemben tudták növelni, mint a vidék kocsijai, addig kocsijai számát a főváros tízszer oly gyors ütemben szaporította, mint a vidék. Ebből pedig az következik, hogy a vidéken iparszerű teherszállítást lebonyolító gépkocsik a harmincas évek közepe táján jóval hosszabb utakat tesznek meg, mint a főváros hasonló kocsijai. Számításaink is azt mutatják, hogy a vidéken akkoriban egy ily kocsira évi 16.000 km, a fővárosban pedig csak 13.000 km megtett út jutott. Főleg ezzel magyarázható az is, hogy fővárosunknak a megtett út hosszában való idevágó országos részesedése — miután a harmincas évek elején már majdnem felényi volt — 1934-ben megint valamivel kevesebb mint $^1/_3$-ra süllyedt vissza. Pedig részesedése az összes ilynemű kocsik teherbíróképességében ugyanakkor több mint $^2/_5$-nyi, számukban pedig csaknem felényi volt. Itt különösen az a körülmény esik nagy súllyal latba, hogy a vidék iparszerűen teherszállító gépkocsijait a harmincas évek közepe táján mutatkozó újabb fellendülésben megint sokkalta hosszabb utak lebonyolítására képes kihasználni, mint a harmincas évek elejének pangásában.

Ha figyelmünket végezetül a géperejű teherszállítással foglalkozó vállalatoktól *tényleg szállított áruk súlyának* alakulására irányítjuk, igen mélyreható változásoknak jutunk nyomára. A szóbanforgó súly évtizedünk folyamán ugyanis az *egész országban* mindössze 3½-szeresére emelkedett, ugyanakkor, amikor a befutott utak hossza csaknem 30-szoros növekedést mutatott. Most egyszeriben értjük meg azt is, hogy miért igyekeztek az ilynemű fuvarozással foglalkozó vállalatok újabban egyre több kisebb teherbíróképességű gépkocsit foglalkoztatni. A fejlődés az egész országban sokkalta nagyobb távolságoknak jóval csekélyebb teherrakománnyal való befutása felé halad.

Különösen ez az eltolódás tekinthető veszélyesnek a *vasutak* áruszállítására nézve. Míg ugyanis korábban az iparszerű gépkocsifuvarozást általában csupán nagyobb súlyú áruknak aránylag kisebb távolságokra való szállítására vettük igénybe, addig újabban nagy távolságoknál is fokozottabb mértékben támaszkodunk rájuk. Ezzel szemben be kellett látnunk, hogy nagyobb súlyú árukat mégis csak vasúton szállíthatunk előnyösebben.

Azt mondhatjuk tehát, hogy évtizedünk folyamán iparszerű géperejű teherfuvarozásunknak általában *mozgékonysága* növekedett a legfeltűnőbben. Ez az eltolódás különösen a harmincas évek első felének pangásában vált hatékonnyá. Országos viszonylatban különösen azóta szembeszökő, hogy a szállított áruk súlya aránylag csak igen kevéssel növekedett, időnként pedig még csökkent is. Ilyképen a szóbanforgó kocsik 1934-ben még jelentékenyen kisebb súlyú árukat szállítottak csak, mint 1930-ban, noha időközben teherbíróképességük megduplázódott, számuk megháromszorozódott, a tőlük befutott utak hossza pedig még négyszeresénél is jóval többre emelkedett. Ha ezeket a viszonylatokat nézzük, egészen nyilvánvaló, hogy a harmincas évek közepe táján géperejű árufuvarozásra nemcsak tulajdonképeni tehergépkocsikat, hanem nagyobb személykocsikat is felhasználunk. Közbenső megoldásként személykocsik részére készült alvázra teherszállításra alkalmas karosszériát, azaz felvázat építünk és ilyképen bonyolítjuk le sokkalta mozgékonyabbá vált géperejű árufuvarozásunkat.

A *Budapest* és a vidék közti különbség is igen éredekes képet mutat ezen a téren. Minthogy a budapesti iparszerű géperejű árufuvarozásnál, amint az imént is láttuk, általában kisebb távolságokról van szó, csak következetesnek látszik, hogy a benne szereplő súlyok megfelelően nagyobbak. Fentebb ugyancsak láttuk, hogy a huszas évek második felének fellendülésében Budapest előszeretettel alkalmazta a nagyobb teherbírású gépkocsikat. Ezekben az években egyre inkább az a viszonylat érvényesült, hogy szóbanforgó gépkocsijaink Budapesten ugyan kisebb távolságokon, de annál nagyobb súlyú árukat szállítottak. Az ország összes ilyképen szállított áruinak súlyából 1931-ben már csaknem $^2/_3$ rész jutott a fővárosra.

Ekkor azonban már nagyobb nyomatékkal kezdett érvényesülni az a fentebb szintén érintett folyamat, hogy a főváros is *mozgékonyabbá* kezdte tenni iparszerű géperejű árufuvarozását. Most egyszerre az átlagnál is gyorsabb ütemben kezdett kisebb teherbírású kocsikat alkalmazni. Azért, mert a pangásban már korántsem számíthatott oly nagytömegű áruknak csoportos szállításával, mint a fellendülés évtödében. A megfelelő újabb eltolódás nem is maradt el. A harmincas évek közepe táján fővárosunkra a szóbanforgó módon szállított áruk súlyának már megint csupán fele jutott.

Röviden ki kell térnünk még arra a különös helyzetre is, amelyet az *1933. év* idevágó adatai mutatnak. Alakulásukat kifejtett irányvonalszerű fejlődésünkkel szemben mintegy anachronizmusnak tekinthetjük. Ez az év mind az előző, mind pedig az utána következő évvel szemben az iparszerű géperejű fuvarozástól szállított áruk súlyának hatalmas kiugrását mutatja az egész országban. Magyarázatul bizonyos a vasúti díjszabásunkkal kapcsolatos megfontolásokon kívül kétségtelenül az szolgál, hogy az újból kezdődő fellendülésre megint hirtelen igyekezettel kapcsolódtunk be az ilynemű árufuvarozásba. 1934-re azonban ismét érvényesülni kezdett a hosszabblejáratú irányvonal, amely az iparszerű géperejű fuvarozást nagyobb távolságok, de egyúttal csekélyebb súlyú rakományok szállítása felé szorítja.

A géperejű teherszállítással foglalkozó vállalatok statisztikája Budapest idevágó országos jelentőségének csak *részleges* megvilágítását nyujtja. Ezt ismételten is hangsúlyoznunk kell. Hiszen még a géperejű teherszállítás is nagyobbrészt nem mások számlájára és iparszerűen, hanem saját gépkocsik útján és alkalomszerűen folyik.

D) *Benzinfogyasztásunk.*

Hasonlóképen csupán részleges és erősen közvetett, de másrészt egyúttal igen sokatmondó további szempontokat kapunk, ha hazai *benzinfogyasztásunk* újabb alakulását tekintjük át. (Lásd az 57. számú táblázatot.)

A *huszas évek második felére* vonatkozólag a budapesti és a vidéki viszonyok összehasonlítására jól felhasználható és megbízható adatok, sajnos, nem állnak rendelkezésünkre. A benzinkutaknak az ország egészére vonatkozó statisztikáját a Magyar Statisztikai Évkönyvnek törvényhatóságonként részletezett és összegezett adataiból vettük. Innen merítettük Budapestre vonatkozó számsorainkat is. A Magyar Statisztikai Évkönyv 1930-tól kezdve »raktárról eladott benzin- és szeszkeverék és automobilolaj havonként« címen is közöl idevágó számokat. Az ezeknek megfelelő budapesti adatokat azonban nem tudtuk megkapni.

Az *ország összes benzinkútjai* számának alakulása erősen kidomborítja az idevágó emelkedő hosszabblejáratú irányvonalat. Noha évtödünk a harmincas évek első felének hanyatlására vonatkozik, benzinkútjaink

számában csupán folytonos emelkedést látunk, mely 1932-ben és akkor is csak árnyalatilag akadt meg. Az emelkedő irányvonal nyomatéka itt azért oly erős, mert a benzinkút nálunk általában még a gépkocsiközlekedés kiterjesztésénél is jóval ifjabb intézmény. Létalapja csak ott van, ahol már korábban lendületes gépkocsiközlekedés honosodott meg. Így nagyobbszámú benzinkút létrejöttére nálunk is csak a huszas években, főleg pedig a harmincas évek első felében kerülhetett sor. Ebben az utóbbi évtödben annyira közvetlenül ismertük fel már a benzinkutak intézményének közlekedési előnyeit, hogy számuk még az általános gazdasági pangás ellenére is növekedhetett.

57. Benzinfogyasztásunk.

Év	A benzinkutak száma			A benzinkutakból eladott					
				benzin			benzin- és szeszkeverék		
				hektoliterben					
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
	a) *Abszolút számokban.*								
1930	132	815	947	42.179	11.998	54.177	97.359	160.885	258.244
1931	160	923	1.083	30.999	11.718	42.717	81.422	148.921	230.343
1932	161	895	1.056	22.184	5.205	27.389	64.957	118.002	182.959
1933	213	939	1.152	18.212	3.655	21.867	67.830	102.134	169.964
1934	221	944	1.165	15.599	2.855	18.454	71.986	96.019	168.005
	b) *Jelzőszámokban.*								
1930	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0	100·0
1931	121·2	113·3	114·4	73·5	97·7	78·8	83·3	92·6	89·2
1932	122·0	109·8	111·5	52·6	43·4	50·6	66·7	73·3	70·8
1933	161·4	115·2	121·6	43·8	30·5	40·4	69·7	63·5	65·8
1934	167·4	115·8	123·0	37·0	23·8	34·1	73·9	59·7	65·1
	c) *Százalékokban.*								
1930	13·94	86·06	100·00	77·85	22·15	100·00	37·70	62·30	100·00
1931	14·77	85·23	100·00	72·56	27·44	100·00	35·35	64·65	100·00
1932	15·25	84·75	100·00	81·00	19·00	100·00	35·50	64·50	100·00
1933	18·49	81·51	100·00	83·29	16·71	100·00	39·91	60·09	100·00
1934	18·97	81·03	100·00	84·52	15·48	100·00	42·85	57·15	100·00

Feltűnő egyébként megfigyelnünk, hogy Magyarországon a benzinkutak *vidéken* korábban szaporodtak el, mint a *fővárosban*. Mi már korábbról megszoktuk, hogy a gépkocsik kisebb utakra garázsukban látják el magukat benzinnel. Budapest területén pedig javarészt csak ily kisebb utak jönnek tekintetbe. Vidéken viszont a benzinkutak forgalmát már korábban is a hosszabb távolságokat átfogó gépkocsiközlekedés lendítette fel. Innen van, hogy még 1930-ban is az ország összes benzinkútjainak mindössze 14%-a működött Budapesten. Csak fokozatosan jöttünk rá arra, hogy a benzinkutat még rövidebb távolságokra berendezkedő gépkocsiforgalmunkban is előnyös igénybe vennünk.

A *hivatásos* gépkocsivezető még csak ráérhet arra, hogy maga vásárolja a benzint és garázsában maga töltse meg benzintartályát. Aki azonban akár kedvtelésből, akár pedig egyéb hivatásával kapcsolatban *maga* hajtja és esetleg maga is kezeli kocsiját, az ilynemű munkákkal rendszerint nem szeret bajlódni. Minthogy pedig a hanyatlás éveiben egyre több személyautó tulajdonosa volt kénytelen soffőrjét elbocsátani és kocsijának kezelését, valamint vezetését maga átvenni, a benzinkutak intézménye szükségszerűen lendült fel a fővárosban is. Most egyre többen akadtak, akiknek számára a benzinkút nyujtotta szolgálat megéri a tekintetbe jövő esetleges parányi ártöbbletet is. Így magyarázhatjuk, hogy Budapest benzinkútjainak száma a hanyatlás egész folyamán tovább emelkedett, míg vidéken 1932-ben idevágó megtorpanást és utána is csak igen lassú további gyarapodást látunk. Eredményként 1934-ben az ország benzinkútjainak már majdnem $^1/_5$-ét a fővárosban találhattuk.

Feltűnő megfigyelnünk, hogy míg benzinkútjaink száma mind az ország egészében, mind pedig akár Budapesten, akár pedig vidéken évtödünkben emelkedést mutatott, addig a tőlük *eladott benzinnek*, valamint benzin- és szeszkeveréknek mennyisége gyors ütemben csökkent. A csökkenés az ország egészében egész évtödünkben folyamatos volt. Nevezetesen még 1934-re, tehát a kezdődő újbóli fellendülés évére is áthúzódott. Ez különösen azért fontos, mert ez az év már összes géperejű járműveink számában is újbóli emelkedést hozott. Magyarázatul főleg az szolgálhat, hogy a pangás éveiben még azok is, akik géperejű járművüket üzemben tartották, többnyire messzemenően takarékoskodtak az üzemanyaggal. Azonkívül erősen előtérbe nyomult a motorkerékpárok használata. Velük együtt az oly gépkocsiké is, amelyek viszonylag kevés üzemanyagot fogyasztanak. A takarékoskodás éveiben továbbá imitt-amott még az az említett parányi árkülönbözet is inkább szerepet játszott, amennyivel az üzemanyag nagyobb raktárakból közvetlenül olcsóbban szerezhető be, mint a benzinkutaktól.

Hogy az üzemanyaggal való takarékoskodásnak mily döntő fontossága van ebben az egész fejlődésben, azt világosan mutatja egyrészt a *benzin*, másrészt pedig a *benzin- és szeszkeverék* eladásának *egymásközti aránya*. Míg 1926-ban az ország összes benzinkútjai még ötször annyi benzinkeveréket sem adtak el, mint benzint, addig 1934-ben már nem kevesebb mint kilencszer annyit forgalmaztak. Más szóval: míg az összes benzinkútjainktól eladott tiszta benzin mennyisége évtödünk egészében egyharmadára csökkent, addig a tőlük eladott benzin- és szeszkeverék mennyisége csak $^2/_3$-ára zsugorodott össze. A nálunk használatos benzin- és szeszkeveréknek ugyan 80%-a külföldről származó drágább tiszta benzin és csak 20%-a a belföldi eredetű olcsóbb szesz. Az ilyképen lehetővé tett olcsóbb árak azonban már elegendők ahhoz, hogy fogyasztása nálunk a tiszta benzinnel szemben viszonylagosan erősen előtérbe nyomuljon.

Meglepő látnunk, hogy *Budapest* benzinkútjainak már évtödünk elején is mennyivel nagyobb forgalma volt, mint a vidékieknek. Különösen a tiszta benzin fogyasztása terén mutattak viszonylagosan igen magas színvonalat. Míg összes benzinkútjaink számából akkor, amint láttuk, Budapestre még csak mintegy $^1/_7$ rész esett, addig a benzinkutaktól eladott benzin- és szeszkeverékből jóval több, mint $^1/_3$, a tőlük eladott tiszta benzinből pedig csaknem $^4/_5$ rész jutott a fővárosra. A helyzet tehát már akkor is az volt, hogy a vidéki gépkocsitulajdonosok sokkalta jobban kényszerültek takarékoskodni az üzemanyaggal, mint a budapestiek. Ezt nemcsak mennyiségi, hanem minőségi vonatkozásban is meg kellett tenniök. Innen van az, hogy Budapestnek ugyan a motalkófogyasztásban is aránylag igen magas részesedése volt. A benzinkutaktól eladott tiszta benzinben azonban még több mint kétszer akkora részesedéssel dicsekedhetett.

Évtödünk folyamán mármost Budapest kiemelkedő szerepét ezen a téren *még csak jobban* tudta hangsúlyozni. Hiszen tudjuk, hogy a harmincas évek első felének pangása a vidéket általában súlyosabban érintette. Ennek következtében a vidéki benzinkutaktól eladott tiszta benzin, valamint benzin- és szeszkeverék mennyisége egész évtödünk folyamán szakadatlan és jelentős mérvű csökkenést mutatott. A tiszta benzinre vonatkozólag a zsugorodás ugyan Budapestnél is szakadatlan, de jóval csekélyebb mérvű. A benzin- és szeszkeveréknek budapesti benzinkutakból való eladása viszont csak 1932-ig süllyedt, innen pedig már ismét emelkedni kezdett. Eredményként az a helyzet alakult ki, hogy 1934-ben Budapest az országos összes benzinkútjaitól eladott benzin- és szeszkeverék mennyiségében már jóval több mint $^2/_5$-del, a tőlük eladott tiszta benzin mennyiségében pedig már jóval több mint $^4/_5$-del részesedett.

Itt megint jól látjuk, hogy Budapest viszonylagos jóléti színvonalát még a harmincas évek első felének általános gazdasági hanyatlásában is mennyivel jobban tudta megőrizni, mint a vidék. Sőt — amint ezen a téren szintén megfigyelhetjük — részben még fokozni is tudta. Ennek megállapítására a gépkocsival való közúti közlekedés alakulása — aránylag igen nagy konjunktúraérzékenységénél fogva — különösen alkalmas. Még jobban és még világosabban fogjuk látni az idevágó közlekedési, azaz tágabb értelemben vett termelési összefüggéseket, amidőn alább majd még a fogyasztás rétegződésének síkján is szemügyre vesszük őket.

4. Vízi közlekedés.

A) *Vízi közlekedésünk útjai.*

Nálunk boldogabb országokban a *vízi közlekedésnek* kiemelkedő szerepe van. *Tengerparti* közlekedésük tetemesrészét vizen bonyolítják le. Jól tudják kihasználni a vízi közlekedésnek mind olcsóságát, mint pedig nagy távol-

ságokra tekintő lehetőségeit. Helyesen ismertük fel már korábbi korszakokban is, hogy a tenger az egyes földrészeket korántsem választja el egymástól. Inkább egymással összeköti őket. Még legtávolabbi részeiket is. A tengerpart — különösen a kor színvonalán álló tengeri hajózásunk fejlődésével — a legtávolabbi világrészekkel való közvetlen kapcsolatoknak is kapuját jelenti.

Magyar viszonylatban is már régóta tudjuk ezt. Ezért dédelgettük annyira magyar tengeri kikötőnket, *Fiumét.* Ennek a tengeri kikötőnek földrajzi fekvése ugyan Nagy-Magyarország egészének szempontjából korántsem volt kedvezőnek nevezhető. Hiszen Nagy-Magyarország egyik távoli csücskében, az ország középpontjától igen tekintélyes távolságra húzódott meg. Közé és az ország magyarlakta vidékei közé az aránylag nagy kiterjedésű Horvátország ékelődött. Ennek pedig — már legalább is egy évszázad óta — javarészt más nemzeti és gazdasági törekvései voltak, mint a magyarság zömének. Fiume és a magyar tengerpart elvesztése mégis végzetes csapást mért vizi közlekedésünkre.

A *trianoni békeszerződés* területi határozmányai alapján azon csekélyszámú európai országok sorába kerültünk, amelyek a tengertől teljesen el vannak zárva. Ebben az összefüggésben nem lehet feladatunk, hogy az új helyzetnek idevágó nagy horderejű gazdasági hátrányait mérlegeljük. Elegendőnek látszik röviden utalnunk arra, hogy Magyarország vizi közlekedése most már a folyóvizi közlekedés határai közé szorul. Nagy tavunknak, a Balatonnak van ugyan némi vizi közlekedése. Ennek fontossága azonban országos viszonylatban elenyésző. Különösen pedig fővárosunkkal, amelynek gazdasági jelentőségét itt nézzük, közvetlen kapcsolatban nincsen. Egynéhány kisebb hajó ugyan továbbra is magyar lobogó alatt szeli a tengereket. Ezek a hajók azonban oly számüzöttek, amelyek hazai kikötőt sohasem láthatnak. Nem várható, hogy idegen kikötőkből magyar tengeri hajózásunkat valóban magas színvonalra emelhessük.

A legutóbbi években ugyan más megoldással is kísérleteztünk. *Budapestet* igyekezünk *tengeri kikötővé* emelni. Ezt oly hajók alkalmazásának segítségével tesszük, amelyek egyaránt képesek közlekedni mind a Dunán, mind pedig a tengeren. A szerény kezdet önmagában bizonnyal örvendetes és biztató. Ha azonban végiggondoljuk mindazokat a nagy műszaki nehézségeket, amelyekbe az ilynemű megoldások ütköznek, akkor a nagyobb vonalú fejlődés lehetőségeiről ezen a téren is már eleve le kell mondanunk. Nyilvánvaló, hogy a Dunán, különösen pedig annak vaskapui részén, csak viszonylag sekély járatú gőzösök közlekedhetnek. Az ily hajók pedig általában még arra is alkalmatlanok, hogy akár a Fekete-tengernek, akár pedig a Földközi-tengernek nagyobb viharait kiállják. Oly kisebb hajókhoz kell tehát folyamodnunk, amelyeknek a Dunán még megengedett, aránylag sekélyebb járat is elegendő stabilitást ad a tengeren való közlekedésre

Az ily kisebb hajóknak azonban befogadóképessége is annyira csekély, hogy valóban nagy közlekedési jelentőségre a jövőben sem igen emelkedhetnek. Mindezekre a műszaki nehézségekre való tekintettel manapság általában még mindig jobb megoldásnak látszik, ha tengeri forgalmunkat rendes folyami hajóinkkal és az Aldunán való átrakodással igyekszünk lebonyolítani.

A budapesti tengeri kikötő gondolatát gazdaságilag még azok a tetemes forgalmi előnyök is háttérbe szorítják, amelyekben magyar áruinkat újabban mind az *északi* és a *keleti tengeri*, mind pedig az *adriai* kikötők saját forgalmuk fellendítése érdekében részesítik. Nemzetközi kereskedelmi szerződéseink terén itt egyre nagyobb engedményeket és kedvezményeket érhetünk el. Már csak ezért is célirányosabbnak látszik, ha legalább egyelőre megalkuszunk szomorú sorsunkkal és túlnyomórészt idegen tengeri kikötők szolgálatait vesszük igénybe.

A trianoni békeszerződésnek másik nagy csapása vizi közlekedésünk szempontjából, hogy az ezeréves magyar *folyami közlekedést* darabokra szakította. A Duna és a Tisza folyami rendszerén — különösen a mult század óta — messzemenően egységes vizi közlekedésünk fejlődött ki. Tökéletességét és egységességét vízszabályozásokkal és csatornák építésével jelentékenyen emeltük. A *trianoni* békeszerződés most egyrészt a Dunának és a Tiszának hajózható mellékfolyóit metszette el tőlünk, másrészt pedig a Tiszát is elszakította a Dunától. A folyami közlekedés szempontjából rendkívül nehéz állapotot teremtett nálunk az a körülmény, hogy még megmaradt két nagy folyónk között is csak külföldön át tudunk közlekedni. Más szóval az, hogy a Tiszáról a Dunát csak jugoszláv területen érhetjük el. Eredményként magyar folyami hálózatról ma többé nem beszélhetünk. Csupán arról lehet szó, hogy egyrészt a Dunán, másrészt pedig a Tiszán bonyolítunk le egymással nem is mindig kapcsolatos vizi közlekedést.

Változatlanul megmaradt viszont folyami közlekedésünknek régóta érezhető nagy baja: a *Duna folyásának kedvezőtlen iránya*. Vizi közlekedésünk főútja már mindig egyetlen nagy nemzetközi folyónk, azaz a Duna volt. Manapság még inkább azzá vált. Főleg azért, mert másik nagy folyónkat, a Tiszát, az új határok több darabra bontották szét és így hajózását is erősen megzavarták. Tudjuk, hogy mind műszakilag, mind pedig gazdaságilag mennyire előnyösebb a lefelé, mint a felfelé való folyami áruszállítás. Azt is tudjuk, hogy a lassúbb, de olcsóbb folyami szállítást — jövedelmezőségi költségszámításunk alapján — főleg az értékükhöz képest nagy súlyú és kevésbbé romló áruk szokták igénybe venni.[1]) Elsősorban tehát a mezőgazdasági áruk és sorukban is leginkább a gabona. A mi gabona-

[1]) *Budapesti vámmentes kikötőnk* forgalmában pl. 1934-ben többek között a következő áruk játszottak fontos szerepet: búza, rozs, tengeri és egyéb gabonaneműek, hüvelyesek és magvak, tüzifa és az erdőgazdaság egyéb termékei, koksz, szén, valamint papiros és papiros áruk.

kivitelünk pedig már a mult század elejének fentebb említett gabonakonjunktúrája óta főkép a nyugati és még inkább az északnyugati országok felé irányul. Tehát arrafelé, ahonnan a Duna jön. Gabonaszállító hajóink a Dunán tehát csak felfelé visznek árut; visszafelé pedig, azaz lefelé, ha csak más rakományt nem kapnak, üresen kénytelenk jönni. Ennek műszaki és gazdasági hátrányai nagyon is kézenfekvők. Ily értelemben mondtuk, hogy a Dunának a mi nemzetközi gazdasági érdekeink szempontjából kedvezőtlen irányú folyása van. Gabonánk a nyugateurópai piacokon sokkal inkább lenne versenyképes, ha a Duna délnyugatról északkelet felé folyna. Ezt itt nem kegyes óhajként állapítjuk meg. Inkább csak annak egyik főokául hozzuk fel, hogy egész vizi közlekedésünknek szárazföldi közlekedésünkkel szemben miért van viszonylagosan annyira alárendelt szerepe.

Ebben a megmaradt és megcsonkított vizi közlekedésünkben azonban *Budapest* szerepe még korábbi színvonalánál is magasabban emelkedik ki. Egyrészt azért, mert a csonka ország vizi közlekedésében a Duna még fontosabb, mint amilyen Nagy-Magyarországében volt. Másrészt pedig azért, mert Budapesten kívül még többi fontosabb dunai kikötőink tetemes részét is elvesztettük. Fővárosunk idevágó gazdasági jelentőségének emelkedését tehát — a nemzet egészének szempontjából — inkább mint szomorú tényt kell megállapítanunk. A jelen vizsgálódás síkján ez a tény azonban nem kevésbbé lényeges.

B) *Vizi áruforgalmunk.*

Budapest szóbanforgó fontossága már *folyami kikötőink áruforgalmának* újabb alakulásából is kiderül:

58. Folyami kikötőink áruforgalma.

Év	Együttes			Belföldi			Külföldi		
	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország	Budapest	Vidék	Magyarország
	a) *Métermázsákban.*								
1931	6,831.507	7,345.461	14,176.968	2,012.668	3,581.319	5,593.987	4,834.790	3,748.191	8,582.981
1932	5,219.007	6,246.402	11,465.409	2,015.230	3,539.800	5,555.030	3,203.777	2,706.602	5,910.379
1933	4,913.686	8,157.489	13,071.175	1,793.368	3,867.143	5,660.511	3,120.318	4,290.346	7,410.664
1934	4,685.770	9,322.022	14,007.792	1,132.672	5,345.789	6,478.461	3,555.098	3,974.233	7,529.331
	b) *Jelzőszámokban.*								
1931	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1932	76	85	81	100	99	99	66	72	69
1933	72	111	92	89	108	101	65	114	86
1934	69	127	99	56	149	116	74	106	88
	c) *Százalékokban.*								
1931	48·19	51·81	100	35·98	64·02	100	56·33	43·67	100
1932	45·52	54·48	100	36·28	63·72	100	54·21	45·79	100
1933	37·59	62·41	100	31·68	68·32	100	42·11	57·89	100
1934	33·45	66·55	100	17·48	82·52	100	47·22	52·78	100

Magyarország egészére vonatkozólag itt a Magyar Statisztikai Évkönyv közlései alapján következő *dunai* és *tiszai* kikötőinket vettük tekintetbe: Baja—Dunapart, Budapest—Balpart, Budapest—Eötvös-tér, Budapest—Lánchídfő, Budapest—Dunapart, Budapest—Vámmentes Kikötő, Újpest, Esztergom és Dorog, Győr, Komárom—Jobbpart, Mohács Város és Vasút, Paks, egyéb dunai kikötők, Szeged, Csongrád és Szolnok. Ezek közül azután kiválasztottuk az említett öt budapesti kikötőt és összesített forgalmukat tüntettük fel a fővárosra vonatkozó rovatainkban. *Korábbi* évekre vonatkozólag hasonlóan jól összehasonlító adatoknak, sajnos, nem jutottunk birtokába. Már itt is előre kell bocsátanunk, hogy ez a táblánk mind Magyarországra, mind pedig a fővárosra vonatkozólag nem a folyami áruközlekedés egészét, hanem csupán *egyes kikötők* áruforgalmát tünteti fel. Ezt állandóan szemünk előtt kell tartanunk, amidőn a következőkben — egyszerűség kedvéért — mégis általában fővárosi, illetőleg vidéki kikötői áruforgalomról beszélünk.

A szóbanforgó négy év részben a harmincas évek mély pangásának, részben pedig az abból való kibontakozásnak idejére esik. A két középső évben ezért látjuk már *együttes* és az *egész országra* vonatkozó kikötői áruforgalmunknak is átmenetileg mélyebb állását. A hanyatlás mélypontja itt is az 1932. évre esett. Utána már újbóli lassú emelkedést látunk, amelynek eredménye az, hogy 1934-ben egész együttes kikötői forgalmunk már megint majdnem ugyanolyan magas színvonalat ért el, mint amilyenen 1931-ben volt.

Fontos azonban, hogy kikötői áruforgalmunkon belül különbséget tegyünk egyrészt belföldre feladott és belföldről érkezett, másrészt pedig külföldre feladott és külföldről érkezett áruink mennyiségének alakulása között. Míg az előbbi csoport, azaz *belföldi* kikötői áruforgalmunk 1932-ben az előző évvel szemben csupán árnyalati hanyatlást mutatott, utóbb azonban már megint az erőteljes további fejlődés útjára lépett, addig *külföldi* kikötői áruforgalmunkat a harmincas évek első felének hanyatlása mélyen sujtotta. Míg továbbá az egész ország belföldi kikötői áruforgalma 1934-ben már megint jóval magasabban állt, mint 1931-ben, addig külföldi kikötői áruforgalmunkban 1934 még tetemesen alacsonyabb színvonalat mutat, mint 1931.

A háttérben meghúzódó okokat már jól ismerjük. Hiszen a világgazdasági válságban főleg a *nemzetgazdasági elzárkózás* törekvései emelkedtek erőre és tőle nemzetközi folyami áruforgalmunknak is megfelelően nagyobb mértékben kellett szenvednie, mint belföldi folyami áruforgalmunknak. A kettő között még kölcsönös viszonthatások is érvényesülnek. A külföldi folyami áruforgalom hanyatlása ugyanis kétségtelenül segítette valamelyest belföldi folyami áruforgalmunkat, mert az ott feleslegessé váló hajókat legalább itt igyekeztünk nagyobb mértékben foglalkoztatni. Ezt amennyiben szükséges volt, akár jóval alacsonyabb szállítási díjszabások alapján is megtettük.

Első pillantásra meglepő képet kapunk, ha idevágó szempontjainkat a *fővárosi* és *vidéki* megoszlás síkján vizsgáljuk. 1931-ben, tehát a világgazdasági *válság küszöbén* Budapest egész kikötői áruforgalmunkban még elég tekintélyes mértékben részesedett. A belföldi kikötői áruforgalomból jóval több mint $^1/_3$ rész, a külföldiből pedig jóval több mint $^1/_2$ rész jutott a fővárosra.

Majdnem valamennyi korábbi összefüggésünk mármost azt mutatja, hogy a főváros jobban állta világgazdasági *hanyatlásunk* nyomását, mint a vidék. Itt is azt várhatnók, hogy a főváros részesedését a harmincas évek első felének folyamán inkább még emelni volt képes. A valóságban azonban másként alakult a helyzet. Ne feledjük, hogy a folyami áruszállítás jóval olcsóbb, mint akár a vasúti, akár pedig a közúti. Megfelelően lassúbb és nehézkesebb is. Ezt fentebb már hangsúlyoztuk. Nyilvánvaló, hogy aki takarékoskodni akar, az a folyami szállításra egyébként is alkalmas áruit inkább vizen szállítja, mint szárazföldön. Aki viszont inkább fizetőképes vagy akinek jövedelmezőségi költségszámítása ezt különben is megengedi, az a költségesebb, de jóval gyorsabb és könnyebb szárazföldi utat választja. Ebből viszont az következik, hogy amidőn jövedelmezőségi költségszámításunk sivár képet mutat és amidőn a forgalom lebonyolításából várható nyereségünk igen csekély, akkor inkább választjuk az olcsóbb folyami szállítást. Ellenkező esetben pedig inkább a szárazföldi közlekedés mellett törünk lándzsát. Ha ezeket a szempontokat jól lemérjük, akkor nem lehet meglepő, hogy hanyatlásunk éveiben nem Budapest, hanem ellenkezőleg, a vidék tudta erőteljesen növelni kikötői áruforgalmunkban való részesedését. Hiszen röviden úgy mondhatnók, hogy a folyami áruszállítás a szegény ember közlekedése. Minthogy pedig vidékünk a pangás éveiben még viszonylag is jóval szegényebb lett a fővárosnál, nagyobb hangsúllyal volt kénytelen folyami áruszállításunkat felkarolni, mint a főváros. Ilyen alapon tehát nem lehet meglepő, hogy Budapest belföldi kikötői forgalma négy évünk egészében csaknem felére süllyedt, míg a vidéké csaknem felével emelkedett. Eredményként fővárosunknak idevágó országos részesedése jóval több mint $^1/_3$-ról jóval kevesebb mint $^1/_5$-re süllyedt.

A *külföldi* kikötői forgalomban Budapest aránylag már sokkal jobban tudta tartani magát. Hiszen fővárosunknak sűrűbb külföldi összeköttetéseit már korábban is ecseteltük. Az pedig nyilvánvaló, hogy Magyarországnak kiemelkedően legfontosabb nemzetközi kikötője változatlanul Budapest maradt. Budapest külföldi kikötői forgalma ilyképen négy évünk folyamán alig $^1/_4$ részével süllyedt, míg a vidéké árnyalatilag emelkedett. Eredményül külföldi kikötői forgalmunknak még 1934-ben is csaknem felerésze a fővárosra jutott.

Amint hangsúlyoztuk, 58. táblánk korántsem tartalmazza folyami áruforgalmunk egészét, hanem csakis a főbb kikötők forgalmát. Jóval nagyobb számokat mutató adatokhoz jutunk, ha a fővárosnak hajókon lebonyolított *egész áruforgalmát* vesszük tekintetbe :

59. Budapest hajón lebonyolított áruforgalma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	A) *Ezer métermázsában.*								
Érkezés	6.424	12.441	18.284	18.756	18.907	17.180	14.543	11.089	9.059
Elszállítás	1.026	1.136	1.209	1.226	2.210	2.177	1.644	975	1.180
Összesen ...	**7.450**	**13.577**	**19.493**	**19.982**	**21.117**	**19.357**	**16.187**	**12.064**	**10.239**
	B) *Jelzőszámokban.*								
Érkezés	100	194	285	292	294	267	226	173	141
Elszállítás	100	111	118	119	215	212	160	95	115
Összesen ...	**100**	**182**	**262**	**268**	**283**	**260**	**217**	**162**	**137**

Ezeket az adatokat Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve közli.[1]) Egyaránt tartalmazza mind a Duna Gőzhajózási Társaságnak, mind a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaságnak, mind pedig egyéb hajózási vállalatainknak és magánhajóinknak *együttes* fővárosi áruforgalmát. Ezért találunk itt oly tetemesen magasabb számokat, mint 58. táblánkban.

Budapest összes hajókon lebonyolított áruforgalmára vonatkozó adataink idevágó jelentőségét gyengíti az, hogy velük hasonló alapon kiszámított és az *egész országra*, valamint a *vidékre* vonatkozó adatokat nem állíthatunk szembe. A Magyar Statisztikai Évkönyv ugyan közli a »rendes szállítási üzletet fenntartó gőzhajózási vállalatok« országos áruforgalmát, amelyhez az Atlantica Tröszt Rt. (szünetel), a Balatontavi Gőzhajózási Rt., a Délnémet Dunagőzhajózási Társaság, a Duna Gőzhajózási Rt., a Magyar Belhajózási Rt., a M. Kir. Folyam- és Tengerhajózási Rt. és »más vállalatok« áruforgalmát sorozza. Súlyadatok mellett itt még darabárukra, kocsikra, állatokra, kerékpárokra, motorkerékpárokra és terméskőre vonatkozó külön adatokat is közöl. Minthogy azonban ezeket nehéz lenne közös súlybeli nevezőre hoznunk, le kell mondanunk arról, hogy az egész ország és a vidék vizi áruforgalmát ily szempontokból egységesen tekintsük át. Így kivételesen meg kell elégednünk egyedül a fővárosra vonatkozó adataink szemléletével.

Mindenekelőtt az szembeötlő, hogy Budapestre hajón már évtizedünk elején több mint hatszor oly nagy súlyú áru *érkezett*, mint amennyit fővárosunkból a Dunán *elszállítottunk*. Magyarázatul főleg az az eltérés szolgálhat, amelyet egyrészt külforgalmunk fő iránya, másrészt pedig a Duna folyásának iránya között már fentebb is kidomborítottunk.

A Budapestre érkező áruk mennyisége azután évtizedünk folyamán is sokkalta erősebben *konjunktúraérzékenynek* bizonyult, mint a Budapestről elszállított áruké. Míg ugyanis amazoké a huszas évek első felének

[1]) Rájuk támaszkodik ifj. dr. Fellner Frigyes is »Budapest szerepe a dunai forgalomban«. (Statisztikai Közlemények, 73. kötet, 4. sz.) című munkájában (l. 16. l.).

fellendülése folyamán, közelebbről 1929-ben 1925. évi színvonaluknak csaknem háromszorosára emelkedett, addig emezeké alig kétszeresre növekedett. A válságban amazok szintén nagyobb konjunktúraérzékenységet mutattak. Hanyatlásuk erősebb volt, mint emezeké: a Budapestre hajón érkezett áruk súlya 1929 és 1933 között felénél jóval kevesebbre, míg a Budapestről hajón elszállított áruk súlya még felére sem süllyedt. A mindkét irányban mutatott nagyobb változékonyságot első sorunknál főleg az ottani sűrűbb külföldi vonatkozásokkal magyarázhatjuk. Továbbá azzal, hogy a tőkegazdasági kilengések a tőlünk nyugatra, tehát a Duna felső folyása mentén fekvő államokban általában nagyobbak, mint a tőlünk délkeletre, tehát a Duna alsó folyása mentén fekvő országokban.

1933-ban azonban még mindig csaknem nyolcszor oly nagy súlyú árumennyiség érkezett a Dunán Budapestre, mint amennyit innen hajón elszállítottak. Az egész évtizedünkön, annak tehát mind emelkedő első, mind pedig hanyatló második évötödén végighúzódó általános *irányvonal* ilyképen az érkezéseknek még további előnyomulása felé mutat. Ebből pedig azt következtethetjük, hogy folyami hajózásunk az egyéb közlekedési utak versenyét a Duna folyásának irányában, azaz lefelé általában még csak állja valamennyire. Felfelé való forgalmában azonban már sokkal gyengébbnek bizonyul.

Ami pedig a Budapestről lefelé irányuló dunai áruforgalomnak *külföldi* vonatkozásait illeti az idevágó lanyhaságot főleg a balkáni dunamenti országok szegénységével magyarázhatjuk. Ott legalább is tőkében jóval szegényebb országokról van szó, mint amilyenek Németország, Ausztria és Csehszlovákia, tehát a Dunának felső folyása mentén fekvő országok.

C) *Vizi személyforgalmunk.*

Miként vizi áruforgalmunkban, úgy folyami *személyforgalmunkban* is részben lényegesen más szempontok érvényesülnek, mint a megfelelő szárazföldi közlekedésben. Ezt igen jól látjuk, ha hazai és külföldi hajózási vállalataink személyforgalmát tekintjük át. (Lásd a 60. számú táblázatot.)

Ennek a táblánknak adataival szemben azonban messzemenően *óvatosaknak* kell lennünk. Elsősorban azért, mert az 1925. évre és az egész országra vonatkozó számokat Magyar Statisztikai Évkönyvünknek a »rendes szállítási üzletet fenntartó gőzhajózási vállalatok« című rovatából vettük. Ebben a személyforgalom síkján csak a Duna Gőzhajózási Rt., a Magyar Kir. Folyam- és Tengerhajózási Rt., valamint a Balatoni Gőzhajózási Rt. vannak névszerint feltüntetve. Többi vállalataink csak csoportosan szerepelnek. Míg a Duna Gőzhajózási Rt. idevágó adatai csak magyarországi üzletmenetére vonatkoznak, addig a Magyar Kir. Folyam- és Tengerhajózási Rt.-nál a külföldi áruforgalom tételei is figyelembe vétettek. 1926-tól 1931-ig

a Magyar Statisztikai Évkönyvnek »hazai és külföldi hajózási vállalatok együttes főbb adatai« című táblázataira, 1932-től 1934-ig pedig »a nagyobb hazai és külföldi vállalatok együttes főbb adatai« című táblázataira támaszkodtunk. Ezen utóbbiakban csak négy hazai és három külföldi vállalat adatai szerepelnek a megelőző 29 hazai és 3 külföldi vállalatra vonatkozó adatokkal szemben. Magyar vállalataink hazai és külföldi teljesítményeit együttesen néztük. A külföldi vállalatokra vonatkozólag azonban csupán Magyarországon lebonyolított személyforgalmuk adatait vettük tekintetbe. A 60. táblánkban foglalt számsoraink tehát *korántsem egységesek*. Kisebb-nagyobb hibaforrások vonulnak végig rajta. Ezeket nyomatékkal kell figyelnünk. Általános következtetéseket erre a táblánkra tehát csak messzemenő óvatossággal alapíthatunk.

60. Hazai és külföldi hajózási vállalataink személyforgalma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
A szállított utasok száma.					A) *Ezrekben.*					
Budapest	2.438	1.538	1.690	1.560	1.323	1.381	637	661	662	736
Vidék	1.029	1.201	2.032	2.011	1.538	1.603	1.386	1.445	1.429	1.819
Magyarország összesen...	**3.467**	**2.739**	**3.722**	**3.571**	**2.861**	**2.984**	**2.023**	**2.106**	**2.091**	**2.555**
					B) *Jelzőszámokban.*					
Budapest	100	63	69	64	54	57	26	27	27	30
Vidék	100	117	197	195	149	156	135	140	139	177
Magyarország összesen...	**100**	**79**	**107**	**103**	**83**	**86**	**58**	**61**	**60**	**74**
					C) *Százalékokban.*					
Budapest	70·32	56·15	45·41	43·69	46·24	46·28	31·49	31·39	31·66	28·81
Vidék	29·68	43·85	54·59	56·31	53·76	53·72	68·51	68·61	68·34	71·19
Magyarország összesen...	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Már eleve is arra kell utalnunk, hogy folyami személyforgalmunk alakulásában két, egymással javarészt ellentétes hatású szempont versenyez. Egyrészt a forgalom általános *élénksége*, másrészt pedig különös *olcsósága*. Az elsőnek hatása az, hogy minél élénkebb általános gazdasági életünk, annál jobban pereg a folyami személyforgalom is. Ennek a vonatkozásnak bizonyos határokon belül való érvényesülése nem vitatható. Gondoljunk azonban a másik vonatkozásra is. A folyami személyforgalom ily tételei köztudomásúlag olcsóbbak, még pedig javarészt jóval olcsóbbak szoktak lenni azoknál, amelyeket a szárazföldi közlekedésben, különösen pedig a vasúti, vagy pedig a gépkocsiforgalomban látunk. Folyami hajón utaznunk tehát általában jóval kevésbbé költséges, mint akár vasuton, akár pedig

gépkocsin. Megfelelően nehézkesebb és lassabb is. Az általános gazdasági hanyatlás éveiben azonban, amidőn esetleg fillérek megtakarítása is fokozottan nagy szerepet játszik, az utazóközönségnek viszonylag széles rétegei választják a hajóval való közlekedést. Nevezetesen oly rétegei is, amelyek az általános gazdasági fellendülés idején, amikor több pénzük van, többnyire vasúton vagy autobuszon utaznak. Az általános gazdasági pangásnak is vannak tehát oly fontos vonatkozásai, amelyek az utazóközönség eléggé jelentékeny részét a szárazföldi közlekedéstől a folyami közlekedés felé terelik. Íme, a kétféle hatás ellentétes iránya: míg pangásban a forgalom általános hanyatlása révén folyami személyforgalmunknak is hanyatlását várhatjuk, addig az imént említett eltolódás kapcsán inkább élénkülése köszönt be. Alább mindjárt látni fogjuk, hogy a kétféle irányú hatásnak más és más súlya van egyrészt fővárosunkban, másrészt pedig vidéken.

A szóbanforgó kettős hatást már *Magyarország* egész hajózási személyforgalmának *konjunktúraérzékenységében* is érdekes megvilágításban látjuk. Évtizedünk egésze ugyan itt is annyiban hasonlít a többi eddig látott összefüggéshez, hogy a huszas évek második felének átlaga magasabb értékeket mutat, mint a harmincas évek első feléé. Az általános gazdasági helyzet fellendülése és utóbb bekövetkezett hanyatlása valamelyest visszatükröződnek tehát az ország egész hajózási személyforgalmában is.

Különleges vonásként kell azonban megállapítanunk itt mind a fellendülési *csúcspontnak*, mind pedig a hanyatlási *mélypontnak* időbeli elhelyezkedését. Míg ugyanis a huszas évek második felének fellendülésében hajózási személyforgalmunk legmagasabb színvonalát 1927-ben, tehát két évvel az általános gazdasági helyzet fellendülési csúcspontja előtt érte el, addig a harmincas évek első felében tapasztalható mélypont is 1931-ben, tehát legalább is egy évvel az akkori hanyatlási mélypont előtt helyezkedett már el. Ez egyrészt azt jelenti, hogy a huszas évek második felének fellendülése folyamán a hajózási személyforgalomnak az általános fellendüléssel párhuzamosan haladó élénkülése csak 1927-ig mutatkozott erősebb tényezőnek. Onnan kezdve azután — az általános jólét emelkedésének kapcsán — azok közül, akik korábban hajón utaztak, egyre többeknek telt már a gyorsabb és részben kényelmesebb szárazföldi közlekedésre. Most ez a tényező vette már át a vezérszerepet. Így magyarázható, hogy az egész ország hajózási személyforgalma 1927-től kezdve, még az általános gazdasági fellendülés fokozódásának idején újra csökkenni kezdett. 1930-ban azután — a válság első lökésére — először ismét a takarékossági szempont nyomult előtérbe és így hajózási személyforgalmunk némi átmeneti duzzadást mutatott. A következő évben azután már az általános hanyatlás lankasztotta el hajózási személyforgalmunkat is, amely akkor érte el mélypontját. 1932 és 1933 a két ellentétes szempontnak majdnem egyenlő esélyekkel való mérkőzését mutatja. Ebben azonban valamelyest mégis az általános gazdasági pangás

ernyesztő hatásai diadalmaskodtak. Az egész ország hajózási személyforgalmát csak megint a harmincas évek közepe táján újból közelgő lassú fellendülés élénkítette meg jelentékenyebben.

Hosszabblejáratú *irányvonala* mégis csökkenő irányzatot mutat. Hiszen évtizedünk végén több mint $^1/_4$-évei csekélyebb volt, mint évtizedünk elején. Általános magyarázatul itt egyrészt vizi közlekedésünknek még az ország szétdarabolását sínylő kedvezőtlen helyzete, másrészt pedig szárazföldi közlekedésünknek különböző irányokban való tökéletesítése szolgál. Mindkét szempont egyaránt arra alkalmas, hogy hajózási személyforgalmunkat csökkentse.

Addig azonban, amíg ebben a vonatkozásban az ország egészére irányuló általánosításoknál állunk meg, csak oly képet kapunk, amely könnyen félrevezethet. Összefüggéseink lényegét sokkal jobban látjuk, ha Budapestet itt megint elkülönítjük a vidéktől. Ez az *elkülönítés* egyszeriben világot vet fentebb kifejtett két ellentétes hatású tényezőnk közelebbi természetére.

Ha először a *vidék* hajózási személyforgalmát nézzük, azt látjuk, hogy nála a takarékoskodási szempont érvényesül sokkal jobban. A huszas évek második felének általános fellendülésében vidéki hajózásunk megduzzadásához még a személyforgalom élénkülése is hozzájárult. 1927 ugyan itt is fordulópontot jelent; aminthogy a harmincas évek első felének általános pangása hajózási személyforgalmunkat vidéki vonatkozásban is valamennyire gyengítette. A harmincas évek közepének barátságosabb általános gazdasági hangulata mégis erős újabb fejlődését hozta, úgyhogy terjedelmét évtizedünk egészében csaknem $^4/_5$-del tudta növelni. Ennek az egész fejlődési folyamatnak lényege az a fentebb említett körülmény, hogy már korábban is szegény és az általános gazdasági pangásban még szegényebbé vált vidéki utazóközönségünk szívesen takarítja meg azt az egynéhány fillért, amennyivel a hajóút olcsóbb a vasútnál vagy pedig az egyéb szárazföldi utazásnál.

Budapestnek viszont, aránylag nagyobb jóléténél fogva, az ilynemű takarékoskodásra általában csak egyre kevésbbé van szüksége. Hajózási személyforgalma már a huszas évek második felének fellendülése folyamán is rohamosan csökkent. Nyilvánvalóan azért, mert itt a jómód vált döntő szempontta és már csak egyre kevesebb fővárosi ember fanyalodott rá a hosszabb és részben kényelmetlenebb dunai utazásra. Tudjuk, hogy Budapestet még a harmincas évek első felének pangása sem sujtotta oly keményen, mint a vidéket. Ezért a fővárosi ember még a hanyatlás sovány esztendeiben sem utazott szívesen a Dunán. Most inkább az általános pangás is egyszeriben éreztette forgalmatcsökkentő hatásait. Így Budapest hajózási személyforgalma még tovább zuhant. 1934 is csupán árnyalati emelkedését volt képes előidézni. Eredményül azt látjuk, hogy míg a vidék — amint mondtuk — évtizedünk egész folyamán csaknem $^4/_5$-nyivel növelte, addig Budapest jóval több mint $^2/_3$-ával csökkentette hajózási személyforgalmát.

Míg tehát évtizedünk elején az ország egész hajózási személyforgalmának még jóval több mint $^2/_3$ része a fővárosra jutott, addig Budapestnek évtizedünk végén tapasztalt idevágó országos részesedése már csak jóval kevesebb mint $^1/_3$ volt. Ilyképen hajózási személyforgalmunk hosszabblejáratú irányvonala vidéken erőteljesen emelkedő, Budapesten pedig tetemesen hanyatló. Hanyatlási nyomatéka oly nagy, hogy a rövidebb lejáratú konjunktúrahullámot évtizedünkben majdnem teljesen elmosta.

Budapest hajózási személyforgalmának ez az alakulása annyira szembeötlő, hogy érdemesnek látszik még közelebbről is boncolgatnunk:

61. Budapest hajózási személyforgalma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	ezekben									
A csavargőzösök átkelési forgalmában kiadott jegyek	1.688	889	991	943	797	893	205	199	200	214
A távolsági forgalomban kiadott hajómenetjegyek kétszerese ..	750	649	699	617	526	488	432	462	460	522

A budapesti *csavargőzösök* átkelési forgalmának adatait itt a Magyar Statisztikai Évkönyvből, a *távolsági hajóforgalomban* kiadott menetjegyek számát pedig Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvéből merítettük. Az itt talált adatoknak kétszeresét vettük és az így kapott értékeket állítottuk be táblánkba. Arra a kézenfekvő feltevésre támaszkodunk, hogy az érkezett utasok száma megközelítőleg egyenlő az induló utasokéval.[1]) Ha mármost 61. táblánk két rovatának adatait összegezzük, azokat a számokat kapjuk, amelyeket 60. táblánkban Budapest egész hajózási személyforgalmának számaiként tüntettünk fel. A két rovatnak egybevetéséből azonban lényegesnek látszó összefüggésekhez jutunk.

Mindenekelőtt azt látjuk, hogy a fővárost érintő *távolsági hajózási személyforgalom* évtizedünk folyamán nem is süllyedt oly erősen. Azért nem, mert ez a fővárosi hajózási személyforgalmunk természetesen egyúttal vidéki vagy pedig külföldi is: vagy vidékre, illetőleg külföldre megy a fővárosból vagy pedig a vidékről, illetőleg külföldről jön a fővárosba. Amennyiben a vidéki vonatkozás érvényesül, eléggé nagy súllyal esik latba az a hajózási személyforgalom, amely fővárosunknak dunamenti községeinkből való élelmiszerellátásával kapcsolatos. Hajón különösen friss gyümölcsöt és főzeléket hoznak nagyobb mennyiségben a fővárosi piacokra, főkép pedig a Duna mentén fekvő központi vásárcsarnokba. Ezeket az árukat rendszerint árusítójuk is elkíséri. Így akarva, nem akarva résztvesz a fővárost érintő

[1]) Ugyanezt a módszert alkalmazta egyébként Zelovich Kornél is: »Budapest közlekedése, 1928—1932« című munkájában. L. Statisztikai Közlemények, Budapest, 67. kötet, 2. szám, 19. lap.

hajózási személyforgalomban. Ezt azonban rendszerint akarva teszi. Hiszen az ily árusoknál többnyire fontos szerepet játszik az az egynéhány fillérnyi megtakarítás is, amelyet utiköltségével kapcsolatosan elér. Minthogy a fővárosnak idevágó élelmiszerellátása kevésbbé konjunktúraérzékeny, ez a tényező a hanyatlásban sem engedte meg szóbanforgó távolsági személyforgalmunknak mélyebb süllyedését.

Ami pedig hajókon lebonyolított fővárosi *idegenforgalmunkat* illeti, annak szintén egészen hasonló hatásai voltak. Azoknak az idegeneknek ugyanis, akik dunai hajón jönnek fővárosunkba és ugyanígy távoznak el innen, egyik része ezt merőben a dunai hajóút szépségeinek kedvéért teszi. Másik részük szempontjából már a dunai hajóútnak a vasúti utazáshoz mért alacsonyabb díjszabása is fontos. Minthogy pedig idegenforgalmunk és nevezetesen fővárosi idegenforgalmunk újabb megduzzadásában is főleg azok a külföldiek játszanak nagy szerepet, akik ilynemű takarékosságra törekszenek és akik olcsó tömegutazások keretében látogatnak hozzánk, fővárosi dunai személyforgalmunk nyert az általános gazdasági hanyatlás éveiben még ezen a réven is támogatást.

Mindkét említett vonatkozás közrejátszott abban, hogy a fővárost érintő távolsági dunai forgalmunk évtizedünk egészében ugyan hanyatlott, *hanyatlása* azonban viszonylag *nem nagymérvű*. Különösen az szembeötlő, hogy 1931-től kezdve már megint lendületesen emelkedő irányzatot mutatott. Itt nyilvánvalóan az imént érintett idegenforgalmunknak van jelentékeny hatása.

Egészen más képet mutat a fővárosi *csavargőzösök* átkelési forgalma. Ez a régebbi időből átvett, többé-kevésbbé kényelmetlen, lassú és olcsó fővárosi közlekedés észrevétlenül szorult háttérbe. Zsugorodása azonban évtizedünk egészének folyamán oly tetemes volt, hogy a harmincas évek közepén már csak alig érte el $^1/_8$ részét annak a személyforgalomnak, amelyet a huszas évek közepén mutatott. Bármennyire is fakóvá teszi a budapesti Duna képét csavargőzöseink forgalmának ritkulása és bármennyire is hajlandók vagyunk ezen a veszteségen romantikus hangulatban sajnálkozni, gazdasági síkon könnyen magyarázhatjuk meg.

A huszas évek második felének *fellendülésében* a fővárosi embernek sokkalta sürgősebb tennivalói akadtak, semhogy a lassú csavargőzösökön közlekedett volna. Egyúttal sokkalta több pénze is volt annál, hogy a csavargőzös igénybevételével megtakarított egynéhány fillérre rászorult volna. Innen a csavargőzösök átkelési forgalmának már az általános gazdasági fellendülés évtödében beköszöntött hanyatlása. Utóbb pedig fővárosi közúti közlekedésünk ugrásszerű javulása mért végzetes csapást a már amúgy is ingatag alapon álló csavargőzösforgalomra. Legfőbb szerepe ebben a fővárosi *autobuszközlekedés* újabb fejlődésének volt. Ennek keretén belül is a legnagyobb súllyal itt a lánchídi autobuszközlekedés esik latba. Míg ugyanis a Ferenc József-hídon, az Erzsébet-hídon és a Margit-hídon a viszony-

lag olcsóbb villamosvasúti közlekedés már korábban is rendelkezésre állt, addig a Lánchíd tájékán hasonlóan olcsó átkelést csakis a csavargőzösforgalom nyujtott. Ez a fontos utolsó támpontja is megingott azonban, amióta a Lánchidat bekapcsoltuk fővárosi autobuszforgalmunkba.

A fővárosi csavargőzösforgalomnak korábbi viszonylagos súlya és évtizedünk folyamán tapasztalt hanyatlása oly nagy volt, hogy ez a változás egész budapesti dunai személyforgalmunkra döntő egyoldalúsággal üti rá a maga bélyegét. Rajta túl még egész dunai, sőt *egész hazai vizi közelekedésünk* alakulását is messzemenően befolyásolni tudta. Úgy is mondhatjuk tehát, hogy egész hazai viziközlekedésünk személyforgalma főleg csak azért mutatott évtizedünkben hanyatlást, mert a fővárosi csavargőzösforgalom hirtelen összezsugorodott. Hiszen egész hazai és külföldi hajózási személyforgalmunknak évtizedünkben tapasztalt csökkenése nem is egészen egymilliónyi utas hiányát jelentette. Ezzel szemben egyedül fővárosi csavargőzöseink átkelési forgalmában évtizedünk végén csaknem másfélmillióval kevesebb utast jegyezhettünk fel, mint elején. Ha tehát ezt a csavargőzösforgalmat kikapcsoljuk, akkor egész hazai hajózási személyforgalmunk évtizedünk folyamán tetemes emelkedést mutat.

Mindebből itteni vizsgálódásaink síkján elsősorban az fontos, hogy a Budapestet érintő hajózási személyforgalom még csavargőzöseink forgalmának kikapcsolása esetén is valamelyes *hanyatlást* mutatott volna. A vidéké viszont erőteljes *emelkedést* tanúsított. Ismételten kell azonban hangsúlyoznunk, hogy nálunk a folyami hajó többnyire a szegény ember közlekedési eszköze. Abból tehát, hogy fővárosunk idevágó országos részesedése évtizedünk folyamán csökkent, korántsem következtethetnénk általános gaudasági jelentőségének hanyatlására. Inkább ellenkező irányú következtetés látszik helyesnek. Végeredményben még az sem kedvezőtlen fővárosunk országos gazdasági jelentőségére nézve, hogy vizi forgalmunk évtizedünk folyamán általában inkább hanyatló szerepet játszott. Fűzzük azonban hozzá, hogy fővárosunknak az egész ország vízi közlekedésében való részesedése évtizedünk elején feltűnően magas színvonalon állt és hogy évtizedünk végén még a szóbanforgó zsugorodás ellenére is viszonylagosan tetemes magasságot mutat.

5. Légi közlekedés.

A) *Légi forgalmunk fejlődésének iránya.*

Úton-útfélen közhelyként emlegetett tény, hogy amilyen rövid *légi közlekedésünk* multja, olyan nagyszabású további fejlődés áll előtte. A helyett, hogy ennek a kézenfekvő összefüggésnek részleteibe hatolnánk, már eleve is állapítsuk meg, hogy Magyarországnak a légi közlekedés szempontjából igen tekintélyes *földrajzi előnyei* vannak. Ezek az előnyök két csoportra oszthatók.

Az *elsőnek* középpontjában Magyarország sík és erdőben aránylag szegény területe áll. Ez pedig a légi közlekedés számára mind kikötési, mind pedig légáramlati szempontokból nyilvánvalóan nagy előnyt jelent.

Még nagyobb horderejű azonban az a *második* megfontolás, amely Magyarországnak a légi forgalom nagy útvonalaihoz való viszonylatait nézi. Hazánk ebből a szempontból kétségtelenül szerencsésen helyezkedik el *Európa tengelyében.* A Nyugat-Európát Kelet-Európával és a Dél-Európát Észak-Európával összekötő légi vonalaknak legtermészetesebb és legegyenesebb útja Magyarországon át vezet. Északnyugat—délkeleti irányban különösen szembeötlő idevágó helyzeti előnyünk. Hiszen a Magyarországon átvezető légi út mindenképen rövidebb és egyébként is jobb, mint a hazánkat akár északon, akár pedig délen megkerülő útvonal. Ami pedig az észak-déli légi forgalom irányát illeti, az — főleg balkáni viszonylataiban — a legelőnyösebben megint csak Magyarországot érinti.

Idővel még ezeknél az európai földrajzi szempontoknál is sokkal fontosabbá fog válni az a további előnyünk, hogy az Európát a *távoli kelettel* egybekötő légi vonalnak is útjába esünk. Veszélyes versenytársunk itt elsősorban az Olaszországon és Kairón át vezető távolkeleti út. Ennek kétségtelen előnyei, hogy rövidsége mellett a közeli keletnek fontos gócpontjait is kiszolgálhatja. Hátránya viszont, hogy jelentékeny részei a Földközi tengeren át vezetnek, szárazföldi repülőgéppel tehát csak megfelelő veszélyek kockáztatásával járhatók. Az a vonal pedig, amely hazánkon, Konstantinápolyon és Bagdadon át vezet India és a még távolabbi kelet felé, csaknem mindvégig csupán szárazföldi területeket érint. A két főirány közötti verseny egyelőre nyílt. Míg a holland-keletindiai repülővonal a hazánkon át vezető úthoz ragaszkodik, addig az angol és a francia keletindiai vonalak egyelőre még mindig a tőlünk délre haladó útirányaikat tartják meg.

Ha e mellett tekintetbe vesszük az Európán belüli légi vonalak egymásközti versenyét is, nyilvánvaló, hogy Magyarországnak *nagy lehetőségei* vannak még a légi forgalmának fejlesztésében. Minden attól függ, hogy ebben az egyre keményebbre váló versenyben mennyire tudjuk megállni helyünket. Attól tehát, hogy mennyire tudjuk fejleszteni egyrészt légi kikötőinket, másrészt pedig azokat a légi forgalmat serkentő egyéb műszaki és közigazgatási könnyítéseinket, amelyeknek alapján a nagy nemzetközi vonalak inkább felénk húzódnak.

Budapestnek mint az ország központi légi kikötőjének mind belföldi, mind pedig külföldi vonatkozásban még az a különösen nagy előnye is megvan, hogy a pesti Dunán *vizi*-repülőgépek is kiköthetnek. Igaz, hogy ennek előnyei egyelőre csak a rövidebb távolságokra berendezkedő repülésnél jönnek tekintetbe. Kétségtelenül hamar fog elkövetkezni azonban az az idő, amidőn a távolabbi tengerparti forgalmat lebonyolító vizi-repülőgépek is Budapestet könnyen bekapcsolhatják útjaikba.

Ha mindezeket a különleges előnyeinket jól végiggondoljuk, messzemenő bizakodással tekinthetünk légiközlekedésünk tovább fejlődése felé. Nevezetesen tőle várhatjuk elsősorban azoknak a nagy veszteségeinknek jóvátételét vagy legalább is enyhítését, amelyeket vizi közlekedésünk terén a trianoni békeszerződés okozott. Más szóval: adott jelenlegi viszonyaink között helyesen akkor járunk el, ha a vízi közlekedés terén szenvedett veszteségeinket elsősorban légiközlekedésünk földrajzi előnyeinek *minél céltudatosabb* és *erőteljesebb kihasználásával* igyekszünk pótolni.

B) *Menetrendszerű légi járataink.*

Legutóbbi törekvéseink eredményei légi forgalmunk terén valóban alapot nyujtanak némi bizakodásra:

62. Légi forgalmunk megtett útjai és menetidői.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	A) *Abszolút számokban.*									
A megtett út hossza kilométerekben.										
Budapest	458.313	496.171	724.060	694.225	680.652	873.679	766.642	596.372	671.490	632.852
Vidék	—	—	—	—	—	13.815	10.260	3.690	4.770	4.620
Magyarország összesen	**458.313**	**496.171**	**724.060**	**694.225**	**680.652**	**887.494**	**776.902**	**600.062**	**676.264**	**637.472**
A menetidő órákban:										
Budapest	3.299	3.696	5.142	4.816	4.537	5.669	4.762	3.462	3.810	3.392
Vidék	—	—	—	—	—	116	82	28	35	34
Magyarország összesen	**3.299**	**3.696**	**5.142**	**4.816**	**4.537**	**5.785**	**4.844**	**3.490**	**3.845**	**3.426**
	B) *Jelzőszámokban.*									
A megtett út hossza kilométerekben:										
Budapest	—	—	—	—	—	100	88	68	77	72
Vidék	—	—	—	—	—	100	74	27	35	33
Magyarország összesen	—	—	—	—	—	**100**	**88**	**68**	**78**	**72**
A menetidő órákban:										
Budapest	—	—	—	—	—	100	84	61	67	60
Vidék	—	—	—	—	—	100	71	24	30	29
Magyarország összesen	—	—	—	—	—	**100**	**84**	**60**	**66**	**59**
	C) *Százalékokban.*									
A megtett út hossza kilométerekben:										
Budapest	—	—	—	—	—	98·4	98·7	99·4	99·3	99·3
Vidék	—	—	—	—	—	1·6	1·3	0·6	0·7	0·7
Magyarország összesen	—	—	—	—	—	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
A menetidő órákban:										
Budapest	—	—	—	—	—	98·0	98·3	99·2	99·1	99·0
Vidék	—	—	—	—	—	2·0	1·7	0·8	0·9	1·0
Magyarország összesen	—	—	—	—	—	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

Adataink forrásául elsősorban *dr. Várszeghy Jánosnak* a Magyar Statisztikai Szemlében közölt »Magyarország légi forgalma« című cikkeit[1]) használtuk fel. Táblánkban mindvégig csupán a *rendes menetrendszerű járatokra* voltunk figyelemmel. Az alkalmi járatokat, a magánrepüléseket

[1]) L. Magyar Statisztikai Szemle 1926. 1. sz. 35. l.; — 1927. 3. sz. 229. l.; — 1928. 1. sz. 86. l.; — 1929. 4. sz. 397. l.; — 1930. 3. sz. 202. l.; — 1931. 3. sz. 279. l.; — 1932. 4. sz. 285. l.; — 1933. 3. sz. 189. l.; — 1934. 8. sz. 681. l.; — 1935. 8. sz. 705. l.

és a külföldi átrepüléseket, valamint a körrepüléseket és helyi felszállásokat tehát nem vettük tekintetbe. Részben azért nem, mert fontosságuk általában jelentéktelen. Részben pedig azért nem, mert rendszertelenségük miatt amúgy is csak gyenge lábon álló általános következtetésekre nyujthatnak alapot.

Rendes menetrendszerű járataink közül *Budapest* rovatában 1925-re vonatkozólag a budapest—bécsi és a budapest—belgrádi vonal adatait egyesítettük. 1926-ban a budapest—gráci viszonylat is még hozzájött. Ez azonban 1929-ben megint elmaradt. Ugyanebben az évben új vonalként vehettük azonban tekintetbe az amszterdam—budapest—batáviai vonalat. 1930-ban a budapest—pécsi, 1931-ben a budapest—nyiregyházi, a budapest—athéni, a budapest—klagenfurti, a budapest—velencei, 1932-ben a budapest—miskolci, 1934-ben pedig a halle—lipcse—budapesti járatot is hozzá számítottuk.

Vidéki repülőforgalomnak azt tekintettük, amely csupán vidéki városokat köt egymással össze. Ilynemű rendszeres próbálkozásaink csak 1930-ban kezdődtek. Ebben az évben indult meg a pécs—kaposvári repülőforgalom, 1934-ben pedig hozzájárult még a miskolc—nyiregyházi, valamint a nyiregyháza—debreceni vonal is. A pécs—kaposvári repülővonalat 1930-ban — lendületes kezdetként — április 15-től október 15-ig tartottuk üzemben. 1930-ban és 1931-ben vasárnap kivételével naponta egy járat közlekedett és ez az utat oda-vissza egyszer tette meg. A szerzett kevésbbé biztató tapasztalatok alapján ebben az évben már csak május 11-től szeptember 21-ig tartotta fenn a forgalmat, 1932-ben július 15-től szeptember 15-ig, 1933-ban július 1-től augusztus 31-ig, 1934-ben pedig már csak július 16-tól augusztus 15-ig. Ezen utóbbi évben megindított miskolc—nyiregyházi és nyiregyháza—debreceni légi járataink is csak július 14-től augusztus 14-ig közlekedtek. Adataink kézenfekvően mutatják, hogy merőben vidékinek tekinthető repülőforgalmunk még a harmincas évek közepe táján is csak mennyire gyermekcipőben járt.

Ha mármost a rendes menetrendszerű légi forgalmunkban *megtett utak hosszának* alakulását nézzük, abban határozottan *emelkedő* irányvonalat állapíthatunk meg. Évtizedünk egészében az emelkedés üteme is eléggé tekintélyes. Nem oly tekintélyes azonban, mint amilyen gyorsan légi közlekedésünk fejlődését említett földrajzi előnyeink alapján elvárhatnánk. Ennek oka részben kétségtelenül hazai tőkeszegénységünk. Részben pedig az, hogy utazóközönségünk egyelőre még mindig idegenkedik a repülőgéptől.

Szembeötlő, hogy a megtett utak hossza évtizedünk folyamán nem fokozatosan, hanem *ugrásszerűen* változik. Azért, mert egyes járatok bekapcsolása vagy kikapcsolása egyszeriben nagy idevágó különbségeket jelent. Részben az említett emelkedő irányvonal, részben pedig a változásoknak ez az ugrásszerűsége okozza, hogy a rövidebb hullámú konjunkturális változások itt meglehetősen elmosódnak. A huszas évek második felének fel-

lendülését és a harmincas évek első felének hanyatlását azonban — ha nem is világos vonalakban — de valamelyest itt is megtaláljuk.

Évtizedünk egész folyamán a *magyarországi* légi forgalmunkban megtett utak hossza tetőpontját 1930-ban, mélypontját pedig 1932-ben érte el. A mélypontnak ez az elhelyezkedése általános várakozásainknak megfelel. Ami pedig a csúcspontnak idejét illeti, az némi *lag*-nek, azaz késedelemnek közbeiktatásával magyarázható. Hiszen érthető, hogy legalább is jó egynéhány hónapig tartott, amíg egyrészt az utazóközönség a válság előrelátható tartósságának tudatára ébredt és ezért fokozatosan csökkentette költséges légi utazásait, másrészt pedig légiforgalmi vállalataink is megint megfelelően zsugorították üzemüket. Végeredményben azonban ennél a rövidebb hullámzásnál sokkalta fontosabb említett irányvonalunk, amely a hazai légi forgalomban megtett utak növekedése felé mutat.

Évtizedünk egésze folyamán hazai légi forgalmunk úgyszólván csakis *Budapest* érintésével zajlott le. 1930-tól kezdve ugyan, amint fentebb montuk, már némi önálló *vidéki* légi forgalmunk is jelentkezik. Ha azonban az ettől megtett utak hosszát nézzük, viszonylagosan elenyésző jelentősége legott szembeötlik. Merőben vidéki légi forgalmunk még a harmincas évek első felében is inkább csak az első kisérletezés állapotában volt. Megtett útjai hosszának alakulása pedig azt bizonyítja, hogy ezek a kísérletek nem voltak valami kecsegtetők. Hiszen idevágó adataink második évtizedünk folyamán lényegesen gyorsabb ütemű csökkenést mutatnak, mint azok, amelyek Budapest légi forgalmára vonatkoznak. Évtizedünk vidéki kísérletezéseinek eredményei inkább arra tanítanak, hogy Magyarországon a légi forgalomnak jelen gazdasági és művelődési viszonyaink között — legalább is javarészt — csak budapesti vonatkozásban van talaja.

Első ránézésre is feltűnő, hogy az egész magyarországi légi forgalom tényleges *menetidőinek* irányvonala évtizedünk egészében korántsem annyira meredeken emelkedő, mint a megtett utak hosszáé. Míg ugyanis ez utóbbi évtizedünk egészében nem kevesebb mint 39%-os emelkedést mutatott, addig amaz mindössze 3%-kal növekedett. Ennek a különbségnek oka egyedül *műszaki* téren keresendő. Abban a tetemes haladásban, amelyet repülőgépeink sebességének terén évtizedünk folyamán elértünk. Így már érthető, hogy 1931-ben majdnem $^2/_5$-nyivel nagyobb utat miért tudtunk még árnyalatilag kisebb menetidő alatt is lebonyolítani, mint 1925-ben. Számadatainkból azt is megállapíthatjuk, hogy míg menetrendszerű légi járataink átlagos sebessége a huszas évek közepetáján óránként 140 km volt, addig a harmincas évek közepén már nem kevesebb mint átlagosan 190 km-re rúgott. Légi forgalmunk sebességének ez a tekintélyes növekedése sokat magyaráz meg évtizedünk egész folyamán tapasztalt terjeszkedéséből. Hiszen a légi közlekedés előnyei minden másfajta közlekedéssel szemben annál nagyobbak, minél nagyobb szóbanforgó sebességük.

Rendes menetrendszerű repülőgépeink növekvő sebessége okozza, hogy évtizedünk folyamán összes menetidejük *konjunktúraérzékenysége* is bizonyos mértékben elmosódik. Ezt egyrészt már abban látjuk, hogy viszonylagosan az elért menetidőnek 1930-ban elhelyezkedő csúcspontja sem magas. Másrészt pedig — a légi forgalmunktól megtett utak hosszának alakulásával szemben — a harmincas évek első felének legmélyebb hanyatlása ezen a téren nem 1932-ben, hanem 1934-ben mutatkozik. Nyilvánvaló azonban, hogy itt csak csalóka látszatról van szó. A menetidőnek az a további rövidülése ugyanis, amelyet légi forgalmunkban 1932-től 1934-ig elértünk, kizárólag a szóbanforgó műszaki haladásra vezethető vissza. Csupán ennek egyre gyorsuló üteme okozhatta, hogy összes menetidőnk a harmincas évek közepe felé még egynéhány százalékkal csökkent, noha a megtett utak hossza egynéhány százalékkal növekedett. Itt érdekes példáját kapjuk annak, hogy a bennünket érdeklődő gazdasági összefüggéseket mennyire fontos különböző szempontokból megvilágítanunk. Egyetlen szempontból való megítélésük könnyen vezethet egészen téves következtetésekhez.

Noha *fővárosi* légi forgalmunk mellett a *vidék* ezen a síkon sem fontos, vele kapcsolatban mégis további figyelemreméltó összefüggés megállapítására nyílik alkalmunk. Kiszámíthatjuk, hogy budapesti vonatkozású légi forgalmunk menetidői a megtett utakhoz viszonyítva 1930-tól 1934-ig nagyobb arányban csökkentek, mint amilyen megfelelő csökkenést vidéki légi forgalmunkban látunk. Ennek következménye, hogy vidékünknek az egész légi forgalom megtett útjaiban való részesedése a harmincas évek első felének folyamán több mint felére, az összes menetidőben való részesedése azonban csupán felére süllyedt. Az 1930-i állapottal összehasonlítva 1934-ben tehát aránylag több menetidő jut a vidékre. Az eltolódásnak oka nyilvánvalóan csakis az, hogy évtödünk folyamán a vidéken fokozottabb mértékben alkalmaztunk régebbi típusú és lassúbb gépeket. Ez a jövedelmezőségi költségszámítás síkján mindenesetre jól igazolható magatartás. Hiszen az új típusú és gyors repülőgépeket sokkalta élénkebb budapesti légi forgalmunkban könnyebben tehettük jövedelmezővé. Azon az egynéhány vidéki vonalon pedig, amelyen menetrendszerű repülőgépekkel közlekedtünk, a régebbi és lassúbb repülőgépek mindenesetre inkább voltak alkalmazhatók, mint a fővárosban.

Légi forgalmunk alakulását újabb oldalról látjuk, ha az érkezett és indult rendes *menetek* fejlődését nézzük. (Lásd a 63. számú táblázatot.)

Mind ez a táblánk, mind pedig a légiforgalmunkra vonatkozó későbbi tábláink is azokkal a *módszeres megszorításokkal* értendők, amelyeket 62. táblánkkal kapcsolatosan kifejtettünk. Tehát itt is ugyanazokról a menetekről van szó, mint ott.

Ha *Magyarország* összes légiforgalmi menetének alakulását évtizedünk egészében nézzük, várakozásunknak megfelelően örvendetesen emelkedő

irányvonal érvényesülését látjuk. Szembeötlő azonban, hogy összes légiforgalmi meneteink alakulása évtizedünk folyamán jóval nagyobb konjunktúraérzékenységet mutat, mint a tőlük megtett utak hosszának fejlődése. Először is a huszas évek második felének *fellendülésében* a menetek száma gyorsabban emelkedett, mint amilyen mértékben hosszabbodtak a tőlük megtett utak. Míg ugyanis a menetek száma 1925-től 1930-ig kétszeresénél magasabbra növekedett, addig a megtett utak hossza jóval kétszeresén alul maradt. A fellendülés folyamán tehát sűrűbb menetekre vetettünk súlyt. Az akkori jobb jövedelmezőségi viszonyok ezt az egyébként kockázatos eljárást jól indokolták.

63. Légi forgalmunk meneteinek száma.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Abszolút számokban.*									
Érkezett menetek:										
Budapest	838	976	1.302	1.261	1.284	1.642	1.458	1.103	1.225	**1.142**
Vidék	—	—	—	—	—	152	114	42	53	42
Magyarország összesen.	**838**	**976**	**1.302**	**1.261**	**1.284**	**1.794**	**1.572**	**1.145**	**1.278**	**1.184**
Indult menetek:										
Budapest	851	978	1.311	1.273	1.285	1.644	1.460	1.103	1.228	1.144
Vidék	—	—	—	—	—	155	114	40	53	42
Magyarország összesen.	**851**	**978**	**1.311**	**1.273**	**1.285**	**1.799**	**1.574**	**1.143**	**1.281**	**1.186**
Összes menetek:										
Budapest	1.689	1.954	2.613	2.534	2.569	3.286	2.918	2.206	2.453	2.286
Vidék	—	—	—	—	—	307	228	82	106	84
Magyarország összesen.	**1.689**	**1.954**	**2.613**	**2.534**	**2.569**	**3.593**	**3.146**	**2.288**	**2.559**	**2.370**

	1930	1931	1932	1933	1934	1930	1931	1932	1933	1934
	b) *Jelzőszámokban.*					c) *Százalékokban.*				
Érkezett menetek:										
Budapest	100·0	88·8	67·2	74·6	69·6	91·53	92·75	96·33	95·85	96·45
Vidék	100·0	75·0	27·6	34·9	27·6	8·47	7·25	3·67	4·15	3·55
Magyarország összesen.	**100·0**	**87·6**	**63·8**	**71·2**	**66·0**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Indult menetek:										
Budapest	100·0	88·8	67·1	74·7	69·6	91·38	92·76	96·50	95·86	96·45
Vidék	100·0	73·5	25·8	34·2	27·1	8·62	7·24	3·50	4·14	3·55
Magyarország összesen.	**100·0**	**87·5**	**63·5**	**71·2**	**65·9**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Összes menetek:										
Budapest	100·0	88·8	67·1	74·7	69·6	91·46	92·75	96·42	95·85	96·45
Vidék	100·0	74·3	26·7	34·5	27·4	8·54	7·25	3·58	4·15	3·55
Magyarország összesen.	**100·0**	**87·6**	**67·3**	**71·2**	**66·0**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

A harmincas évek első felének *pangásában* viszont fordított helyzet érvényesült. Most a menetek száma hanyatlott gyorsabb ütemben, mint a megtett utak hossza. Ebből pedig hasonló megfontolások alapján az következik, hogy a pangás idején viszonylag jobb jövedelmezőséget inkább a

hosszabb, de nem annyira sűrű légiforgalmi menetektől vártunk. Évtizedünk egészében a menetek számának mindkét irányban tanusított nagyobb konjunktúraérzékenysége révén megint helyreállt az egyensúly. Azt látjuk ugyanis, hogy mind összes meneteinknek, mind pedig a megtett utaknak hossza 1925 és 1934 között $^2/_5$-del szaporodott. Ez azt jelenti, hogy egy menetre mind évtizedünk elején, mind pedig végén átlagosan 270 km jutott.

Azok a lényegtelen eltérések, amelyek táblánkban az *érkezett* és az *indult* menetek között adódnak, nyilvánvalóan arra vezethetők vissza, hogy részben Magyarországon át, részben pedig Budapestről vidékre repülőgép-szállítások történtek. Más szóval: a menetrendszerűen elindult repülőgép érkezési helyén más vonalra, vagy esetleg többé nem menetrendszerű szolgálatra nyert alkalmazást. Megfigyelhetjük, hogy itt évente legfeljebb csak egynéhány gépről van szó. Az így előálló apró eltérésekkel épen jelentéktelenségüknél fogva bővebben foglalkoznunk feleslegesnek látszik.

A *budapesti* és *vidéki* idevágó megoszlás síkján szembeötlő a vidéknek aránytalanul magas részesedése. Míg a menetrendszerű légi forgalmunkban megtett utak hosszából — amint fentebb láttuk — 1930-ban csupán 1·6% jutott a merőben vidéki forgalomra, addig összes meneteiből nem kevesebb mint 8·5%. A különbség onnan ered, hogy merőben vidéki légi forgalmunkban sokkal rövidebb utakról van szó, amelyek aránylag jóval sűrűbb meneteket tettek lehetővé. A harmincas évek első felének általános gazdasági hanyatlásában azonban vidékünknek ez a részesedése is rohamosan esett: 1930. évi színvonalának több mint felére süllyedt. Fővárosunk tehát ebben a vonatkozásban is még csak emelni tudta légi forgalmunkban elfoglalt viszonylagos nagy jelentőségét.

C) *Légi személyforgalmunk.*

Az *utasszállítás* légi forgalmunknak évtizedünk folyamán is kiemelkedően fontos tétele volt. (Lásd a 64. számú táblázatot.)

Ha itt megint először is az *ország egészére* vonatkoztatjuk összes légi személyforgalmunkat, akkor az eddigieknél is sokkalta erősebben emelkedő irányvonalat látunk. Különösen azt kell megállapítanunk, hogy 1925 és 1934. között összes légi utasaink száma mintegy 3½-szeresére emelkedett. Ugyanakkor, amidőn légi meneteink száma — amint az imént mondtuk — csak $^2/_5$-nyi emelkedést mutatott. Évtizedünk folyamán tehát alaposan megtanultuk, hogy légi meneteinket — legalább is az utasszállítás síkján — hogyan kell és hogyan lehet jobban kihasználnunk.

Ez légi forgalmunk *jövedelmezősége* szempontjából egyenesen döntő fontosságú haladás. Addig ugyanis, amíg légi forgalmunkat csupán a legkülönbözőbb gazdaságpolitikai kedvezmények alakjába bujtatott állami támogatással tudjuk fenntartani, fövenyre építünk. A tartós fejlődést csakis

légi forgalmunk valóságos jövedelmezőségének szilárd alapján várhatjuk. Az pedig kézenfekvő, hogy a menetenkénti nagyobb utasszám légi forgalmunk nagyobb jövedelmezőségének kiemelkedően fontos tétele.

64. Légi személyforgalmunk.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Abszolút számokban.*									
Az érkezett utasok:										
Budapest	1.088	1.309	1.822	1.888	1.910	3.594	2.980	3.042	3.543	3.786
Vidék	—	—	—	—	—	362	168	39	55	175
Magyarország összesen.	**1.088**	**1.309**	**1.822**	**1.888**	**1.910**	**3.956**	**3.148**	**3.081**	**3.598**	**3.961**
Az indult utasok:										
Budapest	1.264	1.409	2.311	2.341	2.189	3.697	3.199	3.300	3.892	4.097
Vidék	—	—	—	—	—	309	217	58	75	121
Magyarország összesen.	**1.264**	**1.409**	**2.311**	**2.341**	**2.189**	**4.006**	**3.416**	**3.358**	**3.967**	**4.218**
Összes utasok:										
Budapest	2.352	2.718	4.133	4.299	4.099	7.291	6.179	6.342	7.435	7.883
Vidék	—	—	—	—	—	671	385	97	130	296
Magyarország összesen.	**2.352**	**2.718**	**4.133**	**4.299**	**4.099**	**7.962**	**6.564**	**6.439**	**7.565**	**8.179**
	1930	1931	1932	1933	1934	1930	1931	1932	1933	1934
	b) *Jelzőszámokban*					c) *Százalékokban.*				
Az érkezett utasok:										
Budapest	100·0	82·9	84·6	98·6	105·3	90·85	94·66	98·73	98·47	95·58
Vidék	100·0	46·4	10·8	15·2	48·3	9·15	5·34	1·27	1·53	4·42
Magyarország összesen.	**100·0**	**79·6**	**77·9**	**91·0**	**100·1**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Az indult utasok:										
Budapest	100·0	86·5	89·3	105·2	110·8	92·29	93·65	98·27	98·11	97·13
Vidék	100·0	70·2	18·8	24·3	39·2	7·71	6·35	1·73	1·89	2·87
Magyarország összesen.	**100·0**	**85·3**	**83·8**	**99·0**	**105·3**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Összes utasok:										
Budapest	100·0	90·0	88·3	103·8	112·2	91·57	94·13	98·49	98·28	96·38
Vidék	100·0	57·4	14·5	19·4	44·1	8·43	5·87	1·51	1·72	3·62
Magyarország összesen.	**100·0**	**82·4**	**80·9**	**95·0**	**102·7**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

A kihasználásnak ezt a módját már a huszas évek második felének *fellendülésében* is fokozni tudtuk. Akkoriban a gazdasági élet gyorsabb pergése és a nagyobb pénzbőség természetesen hozta magával a nagyobbfokú kihasználást. Míg 1925-ben átlagosan még csak 1·4 utas jutott egy menetre, addig 1930-ban már 2·0. A harmincas évek első felének *hanyatlásában* azután ezt a folyamatot még takarékossági rendszabályaink is gyorsították. Nevezetesen az az eljárásunk, hogy meneteink számát továbbra is tetemesen csökkentettük, noha utasaink száma átmeneti hanyatlás után

inkább emelkedést hozott. Eredményül 1934-ben egy légi forgalmi rendes menetünkre már nem kevesebb mint átlagosan 3·4 utas jutott.

Ha mármost eltekintünk a meneteknek a személyforgalommal kapcsolatosan való kihasználásától, azt kell megállapítanunk, hogy légi személyforgalmunknak rövidebb hullámú konjunktúraérzékenységét évtizedünkben majdnem egészen lerontja a benne érvényesülő és az imént már említett rendkívül meredeken emelkedő hosszabblejáratú *irányvonal*. Légi forgalmunk alakulásáról szerzett eddigi benyomásainkkal párhuzamos ugyan, hogy a korábbi évekhez képest 1930-ban személyforgalmunk is magas emelkedést mutatott és hogy onnan kezdve egészen 1932-ig némi zsugorodáson ment át. Különleges vonásként kell azonban kiemelnünk, hogy 1933-ban a légi személyforgalomban szállított utasok számában megint lökésszerű emelkedés következett be. 1934-ben pedig túlszárnyaltuk már az 1930. évi színvonalat is. Egész évtizedünknek tehát ez az 1934-es adat a legmagasabb értéke. Ilyképen azt látjuk, hogy a gazdasági pangás első csapása a maga pénzszűkével tekintélyes számú utast tartott vissza a viszonylagosan drága légi közlekedéstől. 1933-ra azután egyrészt már megtanultuk, hogy miképen népszerűsíthetjük nagyobb mértékben légi személyforgalmunkat is. Olcsó menettérti jegyekkel, valamint — különösen a budapest—bécsi vonalon — ellenkező irányú hajó- vagy autobuszutazással egybekapcsolva tetemesen leszállítottuk a légi utazás díjszabását. Másrészt pedig ezekben a legutóbbi években már egyre fokozottabban gyengült utazóközönségünknek a légi forgalommal szemben tanusított korábbi tartózkodása. Főleg ennek a két tényezőnek tudhatjuk be, hogy 1934-ben magyarországi légi forgalmunkban már több mint 8000 utast szállíthattunk.

Szembeötlő további vonás itt az, hogy *induló* utasaink száma Magyarország légi forgalmában évtizedünk egész folyamán magasabb, mint az *érkezőké*. A különbség részben jelentékeny. Megvilágítása céljából előre kell bocsátanunk, hogy a *kétszeres számbavételt* légi személyforgalmunk statisztikájában is óvatosan igyekszünk elkerülni. A Budapestről induló utast tehát csak mint ilyet vesszük számba és mint vidéken érkezőt nem állítjuk be még egyszer statisztikánkba. A vidékről a fővárosba repülő utast pedig mint a fővárosba érkezőt számoljuk el és nem vesszük tekintetbe még egyszer mint vidéken indulót. Mérvadónak itt egyes légi járataink elnevezését tekintjük. Ha például a budapest—miskolci légi járatról van szó, akkor csakis azt nézzük, hogy ez a járat Budapestről hány utast visz és hány utast hoz ide. Hasonlóképen Budapest szempontjából nézzük külföldi vonatkozású légi járatainkat is. Merőben vidéki légiforgalmi vonalainkat is az utasszállítás szemszögéből ily értelemben csupán egyszeresen és nem kétszeresen vesszük tekintetbe. Az az utas tehát, aki pl. a pécs—kaposvári járaton Pécsről Kaposvárra repül, induló utasnak számít. Azt pedig, aki Kaposvárról Pécsre érkezik, merőben vidéki légi személyforgalmunk szem-

pontjából csupán érkező utasként vesszük tekintetbe. Kétségtelen, hogy a számbavételnek ez a módja erősen önkényes. Következetességéhez is sok szó fér. Nemkevésbbé kétségtelen azonban egyúttal az is, hogy a kettős számbavétel veszélyét csakis ezen az áron kerülhetjük el.

Ha mármost figyelembe vesszük, hogy az ország egész légi személyforgalmában egyrészt a külföldet Budapesttel, másrészt pedig a Budapestet vidéki városainkkal egybekötő járatokon van a súly, könnyű belátnunk az induló és az érkező utasok száma közötti szóbanforgó eltérés okait.

Nézzük először csupán a *Budapestet vidéki városainkkal* egybekötő légi járatokat. Kézenfekvő, hogy a fővárosnak lüktetőbb élete és általában nagyobb pénzbősége következtében a Budapestről vidékre készülő utas általában könnyebben szánja rá magát a légi utazásra. Általában könnyebben, mint az az utas, aki a vidék lassúbb életütemeből és nagyobb pénzszűkéből készül a fővárosba utazni. Igaz, hogy ennek az indokolásnak tetemes része ingoványos lélektani alapra épít. Ingoványossága azonban nem oly nagyfokú, hogy érvelésünk síkján egészen használhatatlan lenne.

Nézzük most a másik vonatkozást, azaz a *Budapestet külföldi városokkal* egybekötő légi járatok idevágó jelentőségét. A huszas évek második felének *fellendülésére* vonatkozólag általában feltehetjük, hogy mind az általános társadalmi élet lüktetésének ütemében, mind pedig a pénzbőség terén megközelítőleg azonos állapotok uralkodtak a szóbanforgó járatok mindkét végpontján, azaz mind Budapesten, mind pedig a légi járatok másik végén levő külföldi városokban. A fellendülés évötödére vonatkozólag tehát azt mondhatjuk, hogy induló és érkező utasaink száma a budapest—külföldi viszonylatban megközelítőleg egyenlően alakult.

Egészen más helyzet érvényesült a harmincas évek első felének *pangásában*. Gondoljunk csak átváltási nehézségeinkre és az akkoriban kialakult különleges valutáris helyzetre. Pénzünk külföldi értékének védelmében a külföldi valuták megszerzését messzemenően megnehezítettük. A külfölddel való utasforgalmunkban azonban a lehetőséghez képest szabadelvűbben jártunk el.

Ha egyrészt erősen csökkentettük is a *külföldre utazóknak* rendelkezésére bocsátott valutaösszegeket, másrészt továbbra is lehetővé tettük, hogy külföldi menetjegyüket idehaza, magyar pénzért vegyék meg. Ily elveket követtünk nevezetesen légiforgalmunkban is. Ennek következménye pedig az volt, hogy az a magyar utas, aki a harmincas évek első felének pangásában, különösen pedig 1931 derekán kitört átváltási nehézségeink óta külföldre készült, menetjegyét idehaza magyar pénzen, tehát alaki nehézségek nélkül válthatta meg. Repülőjegyét is. Amennyiben előre tudta, hogy a külföldről bizonyos megszabott határidőn belül tér vissza, visszautazási repülőjegyét is ugyanígy, tehát szintén alaki nehézségek nélkül,

magyar pénzért válthatta meg. Ellenkező esetben a visszautazásra szóló jegyét külföldön kellett megváltania. Külföldi tartózkodásának végén pedig, minthogy idegen valutához általában csak nehezen jutott, a repülőjegyet már nem egykönnyen tudta megfizetni. Inkább folyamodott tehát az olcsóbb vasúti hazautazáshoz.

Hasonló összefüggés érvényesült azoknál a *külföldieknél*, akiket az átváltási nehézségek éveiben idehaza befagyott követeléseik hoztak el hozzánk. Amikor hozzánk utaztak, menetjegyüket saját külföldi pénzükben kellett megváltaniok. Amennyiben nálunk befagyott követeléseik itteni felélésének szempontja egyáltalában befolyásolta őket, nyilvánvalóan takarékoskodó emberekről volt szó. Olyanokról, akik elsősorban a maguk hazájának pénzével takarékoskodnak. Amidőn tehát hozzánk utaztak, inkább választották az olcsóbb utazási eszközöket. Amidőn viszont tőlünk elutaztak, számos esetben befagyott követeléseikből felszabadított oly pengőösszegek is rendelkezésünkre álltak még, amelyeket nálunk nem fogyasztottak el, amelyeket azonban valutáris rendszabályaink értelmében külföldre nem vihettek magukkal. Nyilvánvaló, hogy az ily pengőösszegekből inkább szánták rá magukat a drágább repülőjegy megvételére. Míg tehát hozzánk vasúton vagy dunai hajón jöttek, tőlünk repülőgéppel utaztak haza.

Főleg ezek az összefüggések magyarázzák meg nevezetesen azt, hogy a *harmincas évek első felének* átlagában induló légi utasaink száma tetemesen többel multa felül érkező légi utasainkét, mint a *huszas évek második felének* átlagában. Hiszen 64. táblánk jelzőszámai is azt mutatják, hogy induló légi utasaink száma 1930 és 1934 között több mint 5%-kal emelkedett, míg az érkezőké az évötöd egészében megközelítőleg változatlan maradt.

Ezek után az sem lehet meglepő, hogy az induló utasok száma évtizedünk egész folyamán nemcsak egész Magyarország légi forgalmában, hanem nevezetesen a *fővárosban* is jóval nagyobb, mint az érkező utasoké. Imént bemutatott gondolatmenetünk egyúttal a Budapestre vonatkozó különbségnek is magyarázatául szolgál. Amennyiben szempontjaink eléggé teherbíróknak bizonyulnak, jól indokolják a Budapestre vonatkozó idevágó adatok közötti eltéréseket is.

Valamelyest bizonytalanabb útra lépünk, amidőn röviden még azt is indokolni szándékozunk, hogy merőben *vidéki* légi forgalmunkban miért alakult oly változóan az érkező és az induló utasok egymáshoz való aránya. Látjuk, hogy itt 1930-ban és 1934-ben az érkező utasok voltak többségben, 1931-től 1933-ig pedig az indulók. Emlékezzünk vissza arra, hogy 1930-tól 1933-ig merőben vidéki viszonylatban csak egyetlen járatunk volt: a pécs—kaposvári járat. Kaposvár kétségtelenül inkább mezőgazdasági jellegű város, mint Pécs. 1930-ban tehát az akkortájt ugyan már hanyatló, de

még mindig eléggé tekintélyes színvonalon mozgó búzaárak idején Kaposvárott viszonylag nagyobb pénzbőség uralkodott, mint Pécsett. Ezért volt akkor ennek a járatnak viszonylatában több oly utas, aki Pécsre érkezett, mint olyan, aki onnan indult. 1931, 1932 és 1933 viszont a mezőgazdasági árak mély hanyatlásának és agrárollónk széles kinyílásának évei voltak. Ekkor az inkább ipari lakosságú Pécs rendelkezett aránylag nagyobb pénzbőséggel és ezért indult innen több utas repülőgépen, mint amennyi érkezett. 1934-ben azután egyrészt tetemesebben emelkedtek megint a mezőgazdasági árak, másrészt pedig a miskolc—nyiregyházi és a nyiregyháza—debreceni járatok is bekapcsolódtak. Ezen utóbbiak vonatkozásában Nyiregyháza inkább mezőgazdasági jellegű, mint Miskolc, míg Debrecen ipara aránylag legalább is nem sokkal nagyobb, mint Nyiregyházáé. Szóbanforgó összefüggéseink alapján most megint érthető, hogy az érkező utasok száma ismét jóval felülmúlta az indulókét. Magyarázatunkat teljessé csak akkor tehetnénk, ha még számos egyéb idevágóan fontos tényezőre is kitérnénk. Minthogy azonban a merőben vidéki légi személyforgalom boncolgatását jelen vizsgálódásainkban nem tekinthetjük feladatunknak, meg kell elégednünk vázlatos és csupán megközelítő vonalakban nyujtott indokolásunkkal.

Merőben vidéki légi forgalmunk sűrűbb meneteiből következik, hogy az ország egész légi személyforgalmából 1930-ban mégis legalább több mint 8% jutott rájuk. Most megint jól látjuk, hogy vidékünket a harmincas évek első felének pangása *mennyivel keményebben sujtotta*, mint a fővárost. Ez abból tűnik ki, hogy a vidéknek idevágó részesedése a hanyatlás mélypontján, azaz 1932-ben 1·5%-ig süllyedt. 1934-ben történt az imént említett két további, merőben vidéki légiforgalmi járat bekapcsolása. Ezért duzzadt fel ebben az évben a vidéknek egész légi személyforgalmunkban való részesedése megint 3·6%-ra. Ezek azonban az ország egész légi személyforgalmában mégis csak igen csekély részesedések. Egész légi személyforgalmunk túlnyomó része évtizedünk folyamán Budapestre jutott: a főváros részesedése még akkor is, amidőn aránylag a legmélyebbre süllyedt, több volt 91%-nál.

D) *Légi áruforgalmunk.*

Légi áruforgalmunk általában még ifjabb, mint légi személyforgalmunk. Azokban az években, amidőn nyugaton már aránylag nagyszabású légi áruforgalom fejlődött volt ki és amidőn nálunk is már egyre több utas szánta el magát a légi közlekedésre, általában még erősen húzódtunk attól, hogy áruinkat és egyéb postánkat repülőgépre bízzuk. Ezzel magyarázhatjuk, hogy légi áruforgalmunk még a harmincas évek első felében is csak igen kezdetlegesnek mondható állapotban volt:

65. Légi áruforgalmunk.

Megnevezés	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Kilogrammokban.*				
Az összes postaszállítás:					
Budapest	124.168	115.837	84.363	171.508	69.385
Vidék	3.671	6.467	1.844	3.102	18
Magyarország	**127.839**	**122.304**	**86.207**	**174.610**	**69.403**
Az összes áruk:					
Budapest	259.071	187.944	115.389	136.503	200.420
Vidék	173	124	—	11	—
Magyarország	**259.244**	**188.068**	**115.389**	**136.514**	**200.420**
Személypoggyász:					
Budapest	87.909	92.476	100.765	115.743	122.374
Vidék	1.123	1.080	1.069	879	564
Magyarország	**89.032**	**93.556**	**101.834**	**116.622**	**122.938**
Az összes küldemények:					
Budapest	471.148	396.257	300.517	423.754	392.179
Vidék	4.967	7.671	2.913	3.992	582
Magyarország	**476.115**	**403.928**	**303.430**	**427.746**	**392.761**
	b) *Jelzőszámokban.*				
Az összes postaszállítás:					
Budapest	100	93	68	138	56
Vidék	100	176	50	85	—
Magyarország	**100**	**96**	**67**	**137**	**54**
Az összes áruk:					
Budapest	100	73	45	53	77
Vidék	100	72	—	6	—
Magyarország	**100**	**73**	**45**	**53**	**77**
Személypoggyász:					
Budapest	100	105	115	132	139
Vidék	100	96	95	78	50
Magyarország	**100**	**105**	**114**	**131**	**138**
Az összes küldemények:					
Budapest	100	84	64	90	83
Vidék	100	154	59	80	12
Magyarország	**100**	**91**	**64**	**90**	**82**
	c) *Százalékokban.*				
Az összes postaszállítás:					
Budapest	97·12	94·71	97·86	98·22	99·97
Vidék	2·88	5·29	2·14	1·78	0·03
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Az összes áruk:					
Budapest	99·93	99·93	100·00	99·99	100·00
Vidék	0·07	0·07	—	0·01	—
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Személypoggyász:					
Budapest	98·74	98·85	98·95	99·25	99·54
Vidék	1·26	1·15	1·05	0·75	0·46
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**
Az összes küldemények:					
Budapest	98·96	98·15	99·04	99·07	99·85
Vidék	1·04	1·85	0·96	0·93	0·15
Magyarország	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**	**100·00**

Nézzük itt mindenekelőtt *összes légi áruküldeményeink* súlyának alakulását. Benne világosan tükröződik vissza a harmincas évek első felének pangása. Bármilyen légi áruküldeményről van is szó, ez mai viszonyaink között az áruszállításnak általában legdrágább módja. Érthető, hogy összes légi küldeményeink súlya az általános gazdasági pangás mélypontján, azaz 1932-ben süllyedt legmélyebbre és hogy azután már megint tetemesebben emelkedni kezdett. Hiszen a harmincas évek közepefelé újból fellendülő gazdasági helyzetünk valamelyest nagyobb pénzbőséget teremtett és így a drágább légi áruküldeményekre is megint inkább volt pénzünk. Már itt is meg kell jegyeznünk azonban, hogy a vidék — átmeneti erős emelkedés után — mélyebb süllyedést mutatott, mint Budapest. Az 1934. évnek egész légi áruforgalmunkra vonatkozó, várakozásainkkal ellentétes alakulását csakis úgy érthetjük meg jól, ha mindjárt légi küldeményeink három főcsoportját, azaz a postaszállításokat, a tulajdonképeni áruszállítást és a személypoggyászforgalmat is áttekintjük.

A leginkább ingadozó fejlődést itt összes *postaszállításaink* tétele mutatja. Az még csak megmagyarázható, hogy 1930-tól 1932-ig mintegy $^2/_3$-ára süllyedt. Hiszen itt a pangás mélypontja felé való zsugorodásról volt szó. Annál feltűnőbb azonban, hogy összes légi postaszállítmányaink súlya 1932 és 1933 között egyszerre több mint kétszeresére szökkent fel, 1934-ben viszont újból és még hirtelenebbül majdnem $^1/_3$-ára zsugorodott össze. Ugyancsak feltűnő körülmény, hogy 1931 merőben vidékinek nevezett légi forgalmunkban erős idevágó emelkedést hozott. 1932 vidéken is kevesebb postaszállítmányt mutat. Az 1933. évi átmeneti újbóli emelkedés után pedig 1934-ben merőben vidéki légi postaszállítmányainknak teljes megszűnését látjuk. Már most előrebocsátjuk, hogy ennek az ugrásszerű és a felületes szemlélő előtt következetlennek látszó fejlődésnek főoka légi *ujság*-szállítmányaink alakulásában rejlik. Nevezetesen abban a körülményben, hogy ez a forgalom 1934-ben vidéken teljesen megszűnt és országos viszonylatban is hirtelen elenyészően csekély mennyiséggé zsugorodott össze. Bővebb megvilágítására alább, 66. táblánkkal kapcsolatosan még visszatérünk.

Egyelőre inkább nézzük még légi áruforgalmunk másik két csoportjának alakulását. *Tulajdonképeni áruszállításunk* mind évtödünk elején, mind pedig végén összes légi küldeményeinknek ugyan legsúlyosabb tétele volt. Viszonylagos jelentősége évtizedünk végére azonban mégis valamelyest csökkent. A légi fuvarozás költséges volta ennél a csoportnál gazdaságilag is erősen érezhető. Ezért konjunktúraérzékeny annyira ennek a csoportnak alakulása. Így magyarázhatjuk, hogy 1930 és 1932 között felénél többel zsugorodott össze, hogy azután a gazdasági élet újbóli lassú fellendülésével — különösen 1934-ben — megint tetemes emelkedést mutasson. Évtödünk elején még csak megpróbálkoztunk ezzel a tulajdonképeni légi áruforgalmunkkal merőben vidéki járatainkon is. A fejlemények azonban azt mutat-

ják, hogy a vidéknek szerényebb és tőkében szegényebb viszonyai az ilynemű áruszállításra egyelőre még nem értek meg. A harmincas évek közepére merőben vidéki vonalaink a tulajdonképeni áruszállítást — megfelelő jövedelmezőség híján — egyelőre abba is hagyták. Légi forgalmunknak ez a tevékenysége most már tehát egyelőre kizárólag a Budapestet érintő járatokra szorítkozik.

Ha nem is ily kizárólagos, de azért szintén döntő jelentőségű fővárosunk szerepe légi *személypoggyászforgalmunk* alakulásában. A szállított személypoggyászok összes súlya többé-kevésbbé a légi személyforgalomnak függvénye. Az tehát, hogy évötödünk folyamán egész magyarországi légi személypoggyászforgalmunk csaknem $^2/_5$-ével emelkedett, részben budapesti vonatkozású légi személyforgalmunk élénkülésével magyarázható. Ez a magyarázat egyedül azonban már csak azért sem elegendő, mert összes légi utasaink száma ebben az időben csak nem is egészen 3%-os emelkedést mutatott. Ezt fentebb láttuk.

Tehát más és nagyobb súlyú indokolásra is szükségünk van. Ezt abban találjuk meg, hogy légi forgalmi vállalataink időközben egyre fokozódó súlyt vetettek a személypoggyászszállításra és *díjszabásukat* is megfelelően alakították. Egyrészt ugyanis belátták azt, hogy itt személyforgalmuk fellendítésének szempontjából igen fontos lépésről van szó. Az utas nem szívesen vállalkozik légi útra, ha poggyászát a magas légi díjszabások miatt nem viheti magával és ezért más úton kell küldenie. Légiforgalmi vállalataink azonban másrészt egyúttal arra is törekedtek, hogy legalább fokozott személypoggyászszállítással enyhíthessék annak a hanyatlásnak hatásait, amelyet tulajdonképeni áruszállításuk a gazdasági pangás következtében mutatott.

Itt most megint szembeötlő, hogy a *Budapestet* érintő légi járatok személypoggyászforgalmukat még az országos átlagnál is nagyobb mértékben tudták növelni, míg vidéken erős visszaesést látunk. A merőben vidéki légi járatok személypoggyászforgalma évötödünk folyamán éppen felére süllyedt. Ezt nemcsak azért tette, mert vidékünk a gazdasági pangás következtében viszonylag még sokkal szegényebb lett, hanem azért is, mert merőben vidéki légi járatainknál csak kisebb távolságokról volt szó. Ily távolságokra pedig az utas aránylag könnyebben ment kevesebb poggyásszal, ha a pangás pénzszűkében takarékoskodni akart. A Budapestet érintő légi járatok viszont általában jóval hosszabbak. Így értelmezhetjük, hogy Budapest idevágó részesedése évötödünk folyamán a vidék rovására oly tetemes ütemű emelkedést mutat. Ennek az emelkedésnek általános fontossága csupán azért csekély, mert majdnem egész légi személypoggyászforgalmunk már évötödünk elején is Budapestre jutott.

Ezek után mármost visszatérhetünk *légi postaforgalmunk összetételének* megvilágítására :

66. Légi postaforgalmunk összetétele.

Megnevezés	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	Súlya kilogrammokban.									
Levelek :										
Budapest ...	1.282	2.271	2.260	2.580	3.697	18.645	20.108	12.872	53.709	57.056
Vidék	—	—	—	—	—	44	2	—	1	16
Magyarország	**1.282**	**2.271**	**2.260**	**2.580**	**3.697**	**18.689**	**20.110**	**12.872**	**53.710**	**57.072**
Ujságok :										
Budapest ...	21.733	21.673	26.617	22.807	29.908	34.686	51.894	37.526	111.075	5.408
Vidék	—	—	—	—	—	3.566	6.451	1.844	3.101	—
Magyarország	**21.733**	**21.673**	**26.617**	**22.807**	**29.908**	**38.252**	**58.345**	**39.370**	**114.176**	**5.408**
Csomagok :										
Budapest ...	—	—	—	12.944	20.371	23.537	27.568	7.569	6.724	6.921
Vidék	—	—	—	—	—	61	14	—	—	2
Magyarország	—	—	—	**12.944**	**20.371**	**23.598**	**27.582**	**7.569**	**6.724**	**6.923**
Összesen :										
Budapest ...	23.015	23.944	28.877	38.331	53.976	76.868	99.570	57.967	171.508	69.385
Vidék	—	—	—	—	—	3.671	6.467	1.844	3.102	18
Magyarország	**23.015**	**23.944**	**28.877**	**38.331**	**53.976**	**80.539**	**106.037**	**59.811**	**174.610**	**69.403**

Itt előre kell bocsátanunk, hogy ennek a táblánknak az összes légi postaszállítmányok súlyára vonatkozó számai részben nem egyeznek azokkal, amelyeket 65. táblánk mutat. Azért nem, mert 65. táblánkban az ittenieken kívül még oly légi postaszállítmányokat is figyelembe vettünk, amelyeknek közelebbi részletezése a rendelkezésünkre álló hivatalos forrásokból nem tűnik ki. Ezek a többletként szereplő postai szállítmányok vegyesen szintén tartalmaznak ugyan leveleket, ujságokat és csomagokat. Forrásainkból azonban nem tudjuk meghatározni, hogy ezt mily arányban teszik. 65. táblánkban 1930-ban még 47.300 kg, 1931-ben 16.267 kg és 1932-ben 26.396 kg ily *vegyes*, de közelebbről meg nem határozott postaküldeményt kellett többletként feltüntetnünk. 66. táblánk mégis eléggé szemléltetően mutatja, hogy mennyire csak a huszas évek második felének fellendülése hozta meg légi postaforgalmunk magasabb színvonalú fejlődését.

Különösen áll ez légi *levélforgalmunkra*, amely a huszas évek közepe táján még csak első szárnypróbálgatásait mutatta. Hatalmas előnyeit inkább csak akkortól kezdve ismertük fel. Nem meglepő tehát, hogy összes légi levélküldeményeink súlya évtizedünk folyamán nem kevesebb mint 44-szeresére emelkedett. Ez az emelkedés is a maga teljességében a Budapestet érintő légi járatokra jutott. Merőben vidéki légi járataink bevezetésekor némi nekilendülés ugyan levélpostai forgalmunk terén is mutatkozott. Ennek a forgalomnak azonban hamarosan csaknem teljes elsatnyulása következett be. Azért, mert rá kellett jönnünk arra, hogy a légi levélszállítás merőben vidéki légi járataink aránylag rövid távolságain egyelőre

még nem tehető jövedelmezővé. A vidéki levélküldő ugyanis, aki — különösen a pangás idején — takarékoskodni iparkodott, inkább egynéhány óráig tovább tartó, mint egynéhány fillérrel drágább levélküldési módozatot választott. A Budapestet érintő járatoknak rohamosan emelkedő levélforgalma is főleg nem a budapest-vidéki, hanem sokkal inkább a fővárosunkat és a külföldet egybekötő légi levélforgalom fellendülésére vezethető vissza. Csupán külföldi vonatkozásban vannak ugyanis oly nagy távolságok, amelyeket repülőgépeink még viszonylagosan ritkább meneteik ellenére is jóval gyorsabban tesznek meg. Az oly kisebb távolságoknál viszont, mint amilyenekkel belföldön javarészt dolgunk van, a sokkalta sűrűbb vasúti és esetleg autobuszjáratoknak vannak nagyobb előnyeik. Különösen akkor, ha a díjszabási különbözetet is tekintetbe vesszük. Ez a tekintet pedig főleg a pangásnak takarékoskodásra szorító éveiben emelkedett nagy súlyra.

Évtizedünk elején a légi *ujságszállítás* egész légi postaforgalmunknak még kiemelkedően legfontosabb tétele volt. A huszas évek második felének fellendülésében joggal bizakodhattunk abban, hogy a távolsági ujságszállításnak, különösen pedig a napilapok szállításának már hamarosan a légi út lesz egyedüli módja. Ezt a bizakodó felfogásunkat légforgalmi vállalataink még a harmincas évek első felének pangásában is megőrizni igyekeztek és különleges díjszabási kedvezményekkel törekedtek idevágó forgalmukat növelni. Ennek a törekvésnek visszhangja az az erős emelkedés, amelyet légi ujságszállításunkban az 1933. év mutat.

Bármennyire is örvendetes volt azonban merőben művelődési és műszaki szempontból ez az ugrásszerű emelkedés, a *jövedelmezőségi költségszámítás* síkján nem bizonyult teherképesnek. Légiforgalmi vállalatainknak nyilvánvalóan azt kellett tapasztalniok, hogy ujságszállítási tevékenységük még ily aránytalanul nagy forgalom mellett sem egyeztethető jól össze jövedelmezőségi költségszámításukkal. Díjszabási politikájukat ezért 1934-re gyökeresen megváltoztatták. Hatása az volt, hogy merőben vidéki járatainkban az ujságszállítás teljesen megszűnt, országos — és ami ezzel egyértelmű — budapesti vonatkozású légi forgalmunkban pedig 1933 és 1934 között huszadrészénél is kevesebbre zsugorodott össze. Az 1934. évi színvonal a maga alig több mint 5000 kilogrammnyi szállított ujságjával még az 1925. évi mennyiségnek is csak alig ¼ része. Ez a legutóbbi fordulat tehát mindenképen kedvezőtlen jelenségnek látszik. Akkor azonban, amidőn a légiforgalmi vállalataink jövedelmezőségi költségszámítása erősen feszül és amidőn gazdasági pangásunkban merő létükért is kemény harcot kell vívniok, szóbanforgó díjszabási politikájukért szemrehányás őket nem igen érheti. Inkább megfelelően erélyes gazdaságpolitikai támogatással kellene őket megint abba a helyzetbe juttatnunk, hogy ujságszállítással is újból lendületesebben foglalkozhassanak.

Légi forgalmunk a postai levél- és ujságszállítás mellett postai *csomagoknak* szállításával csak 1928 óta foglalkozik. Minthogy itt tulajdonképen javarészt már áruszállításról van szó, benne nagyfokú konjunktúraérzékenység mutatkozik. Megkezdését is már elsősorban a huszas évek második felének fellendülése indokolta. A fellendülés tehetetlenségi nyomatékával azután 1931-ig még tovább emelkedett. Ekkor azonban az általános gazdasági pangás már egyre erősebben éreztette idevágó hatásait. Légiforgalmi vállalatainknak díjszabásukban is rá kellett eszmélniök a pangás tartósságára, amelynek következménye azután az 1932. évben tapasztalt hirtelen esés volt.

Fentebb láttuk, hogy a gyorsabb, könnyebb és újabb típusú gépek alkalmazása következtében viszonylag *drágulló* légi forgalmunk már kevésbbé alkalmas mind a nagyobbszabású ujságszállításra, mind pedig a postai csomagszállításra. Ennek a két tételnek a szóbanforgó újabb eltolódásokra való tekintettel inkább csak a mindenkori légi rakományt *kiegészítő* jellege lehet. A postai csomagforgalom terén a súlyukhoz képest különösen magas értékű áruk természetesen továbbra is könnyebben bírják el a magas légi szállítási költségeket.

Hogy ezen költségek magassága mily nagy szerepet játszik, azt jól látjuk merőben *vidéki* légi forgalmunk csomagszállítási tevékenységének alakulásából. Némi kezdeti nekilendülés után idevágó tevékenységük úgyszólván teljesen abbamaradt. Kétségtelenül azért, mert az itt tekintetbejövő kisebb vidéki távolságoknál a légi szállítás révén nem érhető el oly jelentékeny időmegtakarítás, amely a pangásban takarékoskodó vidéki közönséget a sokkal magasabb légi díjtételek megfizetésére bírhatná. A helyzet tehát hasonló ahhoz, amelyet a légi levélforgalom terén láttunk. Magyarország egész légi postacsomagforgalma ilyképen a harmincas évek közepén csaknem kizárólag a Budapestet érintő járatokra jutott.

Itt megint egy további szemszögből látjuk, hogy *Budapestnek* légi közlekedésünk terén mily nagy országos jelentősége van. Helyesebben úgy mondhatjuk, hogy egész jelenlegi légi közlekedésünk Budapest köré csoportosul. Fővárosunk az ország műszaki és gazdasági haladásának középpontja. Nem meglepő tehát, hogy a jelen és a jövő közlekedési eszköze, azaz a repülőgép Magyarországon egyelőre még csak majdnem kizárólag budapesti vonatkozásban tud érvényesülni. Állítsuk szembe vele nagy multtal dicsekedő, de mai viszonyaink között már régebbi divatú vizi közlekedésünk alakulását. Ebben általában a vidék tudta a maga országos részesedését jelentékenyen emelni. A vasúti és a közúti közlekedésben pedig, minthogy ezeknek terén állandóan újabb műszaki tökéletesedés folyik, évtizedünk folyamán megint fővárosunk országos részesedése növekedett. Legáltalánosabb vonalakban tehát azt látjuk, hogy fővárosunk országos közlekedési jelentősége évtizedünk folyamán annál jobban gyarapodott, minél inkább a jövő közlekedési eszközeiről van szó.

6. Hírszolgálat.

A) *Hírszolgálatunk intézményei.*

Légi forgalmunknak az imént fejtegetett része, azaz postai szállításának alakulása már átvezetett bennünket fővárosi és vidéki *hírszolgálatunk* áttekintésére. A hírszolgálat a közlekedésnek mintegy külterülete. Azért csupán külterülete, mert benne nem áruknak vagy személyeknek, hanem híreknek helyközi továbbításáról van szó. Mint kereskedelmi tevékenység azonban egészen hasonló elvek szerint épül fel, mint a tulajdonképeni közlekedés. Hiszen a közvetítés kereskedelmi jellege szempontjából tárgyát közömbösnek tekinthetjük. Azt t. i., hogy minek közvetítéséről van szó.

Ezen a síkon tehát az a tény sem zavarhat meg bennünket, hogy hírszolgálatunk csak részben közvetlenül *gazdasági* tartalmú. Az a tény tehát, hogy közvetlen termelési, fogyasztási és jövedelemeloszlási összefüggéseink postai, távirdai és távbeszélő forgalmunknak csupán egyik részére szolgáltatnak alapot. Kétségtelen ugyan, hogy egyéb, azaz nem gazdasági összefüggések is hírszolgálatunk jelentékeny részét lendítik. Merőben szellemi tartalmú társadalmi vonatkozások, közöttük a közületi élet legkülönbözőbb szellemi megnyilvánulásai is széles területen szorulnak a hírszolgálatra. Köztudomású, hogy már állami kézben való szervezésére is az állami közigazgatás hírszolgálati szükségletei vezettek.

Ismételjük azonban, hogy a közvetített hírek tartalma a mi szempontjainkból közömbösnek tekinthető. Mi merőben a hírszolgálatban rejlő *kereskedelmi teljesítményeket* nézzük és ebben az értelemben iktatjuk a hírszolgálat vizsgálatát is jelen gondolatmenetünkbe.

Azokban az országokban, amelyekben a hírszolgálat államosítás tárgya, szempontjainkból is különleges helyzet érvényesül. Minthogy postánkat, távirdánkat és távbeszélőnket Magyarországon is kizárólagos jogú, tehát jogi egyedáruséggal rendelkező közüzemként tartjuk fenn, hírszolgálatunkat mi is egyetlen nagy *állami közüzemünk* tevékenységeként vagyunk kénytelenek áttekinteni. Közigazgatási szempontból jól érthető, hogy postai, távirdai és távbeszélő statisztikánk részben a szóbanforgó közüzemi vezetés szükségleteire is ügyel. Tehát nem kizárólagosan hírszolgálatunk gazdasági érdekeit nézi. Ha ilyképen hírszolgálatunk fővárosi és vidéki megoszlását vizsgáljuk, többé-kevésbbé egyoldalúan szintén csak a postát, a távirdát és a távbeszélőt néző közüzemi statisztikánk adataira kell támaszkodnunk. Ebből ugyan, amint alább még látni fogjuk, bizonyos egyenetlenségek adódnak. Kellő gondossággal azonban az idevágó problémahalmazból is kiválogathatjuk azokat a kérdéseket, amelyek egyrészt jelen gondolatmenetünk síkján fontosaknak látszanak és amelyeknek megvilágítására másrészt postai, távirdai és távbeszélő statisztikánk eléggé szilárd alapot szolgáltat.

Ily elvek szerint járunk el, ha mindenekelőtt *hírszolgálatunk fontosabb intézményeit* tekintjük át:

67. Hírszolgálatunk intézményei.

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	a) *Abszolút számokban.*								
Postahivatalok:									
Budapest	100	98	98	103	103	102	96	97	100
Vidék	1.678	1.685	1.710	1.716	1.727	1.736	1.740	1.749	1.755
Magyarország összesen.	**1.778**	**1.783**	**1.808**	**1.819**	**1.830**	**1.838**	**1.836**	**1.846**	**1.855**
Postahivatalok közül távirda v. távbeszélő hivatalokkal egyesítettek:									
Budapest	95	90	90	95	95	94	86	90	92
Vidék	1.187	1.185	1.346	1.418	1.471	1.500	1.514	1.533	1.562
Magyarország összesen.	**1.282**	**1.275**	**1.436**	**1.513**	**1.566**	**1.594**	**1.600**	**1.623**	**1.654**
Levélgyüjtő-szekrények:									
Budapest	816	802	886	864	808	818	822	835	754
Vidék	4.852	4.953	5.258	5.355	5.617	5.826	5.860	6.014	6.024
Magyarország összesen.	**5.668**	**5.755**	**6.144**	**6.219**	**6.425**	**6.644**	**6.682**	**6.849**	**6.778**
Magán-értékcikkárusítók:									
Budapest	1.085	1.210	999	1.088	1.228	1.277	1.295	1.266	1.273
Vidék	2.935	3.261	3.522	3.699	3.992	3.794	3.784	3.721	3.760
Magyarország összesen.	**4.020**	**4.471**	**4.521**	**4.787**	**5.220**	**5.071**	**5.079**	**4.987**	**5.033**
Távbeszélő főállomások:									
Budapest	33.018	36.454	40.078	44.042	48.546	48.792	49.781	50.493	55.995
Vidék	27.056	30.037	32.963	34.789	35.885	34.519	31.714	30.785	34.000
Magyarország összesen.	**60.074**	**66.491**	**73.041**	**78.831**	**84.431**	**83.311**	**81.495**	**81.278**	**89.995**
A személyzet:									
Budapest	6.867	6.626	6.836	7.444	7.636	7.304	6.981	7.035	8.375
Vidék	9.510	9.741	10.526	11.394	11.674	11.417	11.591	11.745	11.897
Magyarország összesen.	**16.377**	**16.367**	**17.362**	**18.838**	**19.310**	**18.721**	**18.572**	**18.780**	**20.272**

67. Hírszolgálatunk intézményei. (Folytatás.)

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	b) *Jelzőszámokban.*								
Postahivatalok:									
Budapest	100	98	98	103	103	102	96	97	100
Vidék	100	100	102	102	103	103	104	104	105
Magyarország összesen.	**100**	**102**	**102**	**103**	**103**	**103**	**103**	**104**	**104**
Postahivatalok közül távirda v. távbeszélő hivatalokkal egyesítettek:									
Budapest	100	95	95	100	100	99	91	95	97
Vidék	100	100	113	119	124	126	128	129	132
Magyarország összesen.	**100**	**99**	**112**	**118**	**122**	**124**	**125**	**127**	**129**
Levélgyüjtő-szekrények:									
Budapest	100	98	109	106	99	100	101	102	92
Vidék	100	102	108	110	116	120	121	124	124
Magyarország összesen.	**100**	**102**	**108**	**110**	**113**	**117**	**118**	**121**	**120**
Magán-értékcikkárusítók:									
Budapest	100	112	92	100	113	118	119	117	117
Vidék	100	111	120	126	136	129	129	127	128
Magyarország összesen.	**100**	**111**	**112**	**119**	**130**	**126**	**126**	**124**	**125**
Távbeszélő főállomások:									
Budapest	100	110	121	133	147	148	151	153	170
Vidék	100	111	122	129	133	128	117	114	126
Magyarország összesen.	**100**	**111**	**122**	**131**	**141**	**139**	**136**	**135**	**150**
A személyzet:									
Budapest	100	96	100	108	111	106	102	102	122
Vidék	100	102	111	120	123	120	122	124	125
Magyarország összesen.	**100**	**100**	**106**	**115**	**118**	**114**	**113**	**115**	**124**

67. Hírszolgálatunk intézményei. (Vége.)

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	c) *Százalékokban.*								
Postahivatalok:									
Budapest	5·62	5·50	5·42	5·66	5·63	5·55	5·23	5·25	5·39
Vidék	94·38	94·50	94·58	94·34	94·37	94·45	94·77	94·75	94·61
Magyarország összesen.	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Postahivatalok közül távirda v. távbeszélő hivatalokkal egyesítettek:									
Budapest	7·41	7·06	6·27	6·28	6·07	5·90	5·38	5·55	5·56
Vidék	92·59	92·94	93·73	93·72	93·93	94·10	94·62	94·45	94·44
Magyarország összesen.	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Levélgyüjtő-szekrények:									
Budapest	14·40	13·94	14·42	13·89	12·58	12·31	12·30	12·19	11·12
Vidék	85·60	86·06	85·58	86·11	87·42	87·69	87·70	87·81	88·88
Magyarország összesen.	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Magán-értékcikkárusítók:									
Budapest	26·99	27·06	22·10	22·68	23·53	25·18	25·50	25·39	25·29
Vidék	73·01	72·94	77·90	77·32	76·47	74·82	74·50	74·61	74·71
Magyarország összesen.	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
Távbeszélő főállomások:									
Budapest	54·96	54·83	54·87	55·87	57·50	58·57	61·08	62·12	62·22
Vidék	45·04	45·17	45·13	44·13	42·50	41·43	38·92	37·88	37·78
Magyarország összesen.	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00
A személyzet:									
Budapest	41·93	40·48	39·37	39·52	39·54	39·02	37·59	37·46	41·31
Vidék	58·07	59·52	60·63	60·48	60·46	60·98	62·41	62·54	58·69
Magyarország összesen.	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00

A Magyar Statisztikai Évkönyv, amelynek idevágó törvényhatóságonként részletezett számaira támaszkodunk, *1925-re* vonatkozólag nem közöl adatokat. Ez az év alábbi, a postára, táviróra és távbeszélőre vonatkozó tábláinkból is hasonló okból hiányzik.

Postahivatalaink száma ugyan az ország egészében évtizedünk folyamán megközelítően egyenletesnek mondható emelkedést mutatott. Ennek az emelkedő irányvonalnak indokául elsősorban lakosságunk szaporodása és egyúttal a hírszolgálatot lendítő általános műveltségünk növekedése is szolgál. Figyeljük meg azonban, hogy összes postahivatalaink száma évtizedünk folyamán csupán 4%-kal növekedett. Pedig lakosságunk száma ugyanakkor csaknem 6%-os emelkedést mutatott. Itt látszólag arányi, lényegükben azonban mégis fontos különbségekről van szó.

Magyarázatul *elvben* három ok szolgálhat. *Elsősorban* az, hogy postahivatalaink újabban nagyobb üzeműek, mint amilyenek korábban voltak. *Másodsorban* azt tételezhetnők fel, hogy lakosságunk egésze újabban kevésbbé veszi igénybe a hírszolgálatot, mint korábban. *Harmadszor* pedig arra gondolhatnánk, hogy postahivatalaink kihasználási foka évtizedünk végén nagyobb, mint évtizedünk elején. Az alábbiakban még látni fogjuk, hogy ezen három lehető ok közül csak az első és a harmadik fogadható el alaposnak. A második nem.

Az emelkedő *irányvonal* mellett összes postahivatalaink számának alakulásában rövidebb *konjunktürális hullámzást* nem igen látunk. Azért nem, mert itt nem közvetlen jövedelmezőségi költségszámításra építő magánvállalatok tevékenységéről, hanem a nemzetgazdasági termelékenység nagyobb távlatait is nyomatékkal mérlegelő állami közüzem fejlődési üteméről van szó. Az általános gazdasági fellendülés és pangás közvetve befolyásolja postahivatalaink számát. Kétségtelen, hogy fellendülés idején az állam itt is könnyebben folyamodik terjeszkedéshez, mint a hanyatlásban. Ehhez képest valóban azt látjuk, hogy a huszas évek második felének fellendülésében postahivatalaink száma jóval gyorsabb ütemben növekedett, mint a harmincas évek első felének hanyatlásában. 1931-ről 1932-re számuk emelkedés helyett még némi csökkenést is mutatott. Ezt azonban a harmincas évek közepe felé mutatkozó fellendülés hatása megint hamarosan helyreütötte. 1933-ban és 1934-ben annál erőteljesebb emelkedést látunk.

Már első ránézésre is szembeötlő, hogy összes postahivatalaink számából aránylag mily kevés jut a *fővárosra*. Míg ugyanis Budapest az ország lakosságában évtizedünk folyamán mintegy 11·5%-kal részesedett, addig összes postahivatalainkból ennek a részesedésnek még fele sem jutott rá. Már eleve is megállapíthatjuk tehát, hogy Budapesten átlagban kétszer annyi emberre jut egy postahivatal, mint vidéken.

Ezt a megoszlást azonban könnyen indokolhatjuk, ha megfontoljuk, hogy mennyire különbözők azok a *területek*, amelyeket egy-egy posta-

hivatalnak egyrészt a fővárosban és másrészt vidéken ki kell szolgálnia. Ezen az alapon nevezetesen az sem lenne indokolatlan, ha postahivatalaink számát nem a lakosság számával, hanem a főváros és a vidék területével hasonlítanánk össze. Ilyképen pedig Budapest részesedése már nagyon is kedvezőnek mondható.

Már eleve is nyilvánvalónak látszik tehát, hogy a budapesti postahivatalok nagyobb *üzemi összpontosítás* segítségével képesek dolgozni, mint a vidékiek. Táblánkból az is nyilvánvaló, hogy ezt a vonásukat évtizedünk folyamán még csak fejlesztették. Egyrészt azt látjuk ugyanis, hogy vidéki postahivatalaink száma évtizedünk egész folyamán megközelítően egyenletesen emelkedett. Körülbelül ugyanoly ütemben, mint a vidék lakossága. Mindkét növekedés megközelítően 5%-ra rúgott. Javarészt épen a nagy távolsági viszonyok okozzák, hogy vidéki postahivatalaink száma rugalmasan követi egyrészt a lakosság számának, másrészt pedig települési viszonyainak változásait. Ezekhez a lehetőségekhez képest jól kell simulnia. Ílynemű rugalmasságra a fővárosban sokkal kevésbbé van szükség. Itt a távolsági tényezőknek már csak azért is kisebb hatásuk van, mert városi közlekedésünk fejlődésével az a 100 postahivatal, amely fővárosunk területén már évtizedünk elején is működésben volt, számszerint elegendőnek látszik. A budapesti postahivataloknál inkább arról van szó, hogy üzemüket részben az irodai racionalizálás, azaz észszerűsítés, részben pedig a célszerűbb közigazgatási csoportosítás fogásaival tökéletesítsék. Náluk jobban ki tudják használni a nagyobb üzem kedvezőbb munkamegosztás lehetőségeit. Így magyarázható, hogy a budapesti postahivatalok száma évtizedünk egészében változatlan maradt, noha a főváros lakossága mintegy 8%-kal emelkedett.

A szóbanforgó számok azonban csupán 1926-nak 1934-gyel való összehasonlításában mutatkoznak változatlanoknak. Időközben eléggé jelentékeny *kilengések* is voltak. Semmi esetre sem véletlen, hogy a fővárosi postahivatalok száma 1929-ben és 1930-ban 103-ra emelkedett, 1932-ben pedig 96-ra süllyedt. Hiszen amabban a két évben még a huszas évek második felének *fellendülési* nyomatéka érvényesült, míg 1932-ben a harmincas évek első felének általános gazdasági *pangása* szorította postaüzemünket is takarékoskodásra. Némi, közvetett értelemben érvényesülő konjunktúraérzékenységet tehát itt is látunk.

Országos viszonylatban évtizedünk folyamán igen erősen emelkedő irányvonalat mutatott azoknak a postahivataloknak a száma, amelyek *távirda- vagy távbeszélőhivatalokkal egyesítve* működnek. Itt részben üzemi észszerűsítési szempontok domborodnak ki. Kézenfekvő, hogy mind a postai, mind pedig a távirdai és távbeszélő forgalom költségei egyaránt csökkenthetők, ha egyetlen hivatal egyesített üzemében bonyolítjuk le őket. Nagyobb súllyal érvényesül azonban az az általános irányvonalszerű nyomaték, amely arról tanúskodik, hogy lakosságunk évtizedünk folyamán a távirda

és a távbeszélő használatával egyre inkább megbarátkozott. Erre a nyomatékra való tekintettel könnyebben határoztuk el magunkat arra, hogy egyre több postahivatalunkat rendezzük be a távirdai vagy távbeszélő forgalomra is.

Eredményül évtizedünk végén az *országban* mintegy negyedrésznyivel több ily egyesített üzemű hivatal működött, mint évtizedünk elején. Az emelkedő irányvonal jelentősége itt oly nagy volt, hogy teljesen elmosta a rövidebb hullámú konjunkturális kilengéseket. Noha a huszas évek második felének fellendülésében a szóbanforgó emelkedés gyorsabb ütemű volt, teljesen azért a harmincas évek első felének hanyatlásában sem állt meg. Lassabban bár, de azért ezekben az években is szaporítottuk távirdával vagy távbeszélővel egybekapcsolt postahivatalaink számát.

Erősen szembeötlő azonban, hogy a *budapesti* postahivataloknak már évtizedünk elején is 95%-a működött együtt távirda- vagy távbeszélő-hivatalokkal, míg a vidéken ez az arány csak 71%-ra rúgott. Ez a különbség élénken mutatja azt a sokkal nagyobb közkedveltséget, amelynek a távirda és a távbeszélő szolgálatai Budapesten örvendtek. Évtizedünk folyamán azonban a szóbanforgó eltérésnek lényeges zsugorodását látjuk. Főleg azért, mert a távirda és a távbeszélő szolgálatainak bevezetése ebben az időben már sehol sem tűrt késedelmet. Az idevágó szükségszerűségek helyes áttekintése alapján vidéken még a harmincas évek első felének hanyatlásában is következetes és örvendetes ütemű emelkedést látunk. Budapest azonban, amint mondtuk, ezen a téren már a huszas évek közepe táján is bizonyos telítési fokot ért el. Utóbb azután főleg takarékoskodási törekvések okozták, hogy a főváros nem szaporította távirdával vagy távbeszélővel egybekapcsolt postahivatalainak számát. Inkább csökkentette. 1932-ben, az általános gazdasági pangás mélypontján, tehát közüzemi takarékoskodási törekvéseink csúcspontján, számuk a fővárosban 86-ra süllyedt. Még újabb emelkedésük után, 1934-ben sem érték el azt az arányt, amellyel évtizedünk elején büszkélkedhettek. Míg ugyanis 1934-ben vidéki postahivatalaink közül már 89% volt kapcsolatos távirdával vagy távbeszélővel, addig Budapesten arányuk 92%-ra süllyedt. Ennek a kétirányú eltolódásnak visszhangja azután, hogy fővárosunknak az ilynemű egyesített hivatalok országos számában való részesedése évtizedünk folyamán 7·4%-ról 5·6%-ra süllyedt. Tagadhatatlan, hogy itt a vidék jelentékeny viszonylagos emelkedésével állunk szemben.

Levélgyüjtőszekrényeink száma az egész országban évtizedünk folyamán jóval gyorsabb ütemben emelkedett, mint postahivatalainké. Ebből egyenes vonalban következtethetjük, hogy egy-egy postahivatalnak évtizedünk végén jelentékenyen több levélszekrény forgalmát kellett kiszolgálnia, mint évtizedünk elején. Itt tehát máris fontos adatot látunk amellett, hogy postahivatalainkat a harmincas évek közepe táján nagyobb mértékben igyekeztünk kihasználni, mint egy évtizeddel előbb. Az idevágó irányvonal

erős emelkedése nemcsak a huszas évek második felének fellendülésében, hanem lassúbb ütemben bár, de azért még a harmincas évek első felének hanyatlásában is érvényesült. 1933-ban azonban a nagyközönségnek rendelkezésre bocsátott levélszekrények száma az ország egészében szemmelláthatóan bizonyos telítési fokot ért el. Főleg ezzel magyarázhatjuk az 1934-ben mutatkozó árnyalati csökkenést. Nyilvánvaló, hogy a postahivatalok és a postaszekrények közötti aránynak is megvan a maga mindenkori műszaki és gazdasági optimuma, amelyet még az általános gazdasági helyzet változása is csak közvetve befolyásol.

A *vidéki* levélgyüjtőszekrények számának növekedése még nagyobb lendületet mutat, mint az idevágó országos átlagok. Ez vidéki postahivatalaink szaporodásának közvetlen függvénye. Minden új vidéki postahivatallal kapcsolatosan egynéhány új vidéki levélszekrényt is üzembe helyeztettünk.

Hasonló értelmű, de fordított irányú összefüggések érvényesülnek *Budapestre* vonatkozólag. 1926-ban az ország összes levélgyüjtő szekrényeiből még csaknem háromszor akkora részesedés jutott Budapestre, mint postahivatalaiból. Ez azt jelenti, hogy a budapesti postahivataloknak átlagosan csaknem háromszor annyi levélgyüjtőszekrényt kellett kiszolgálniok, mint a vidékieknek. Aránylag könnyen tehették. Részben azért, mert a több levélszekrény is általában kisebb területen oszlott el. Részben pedig azért, mert fővárosi postahivatalaink üzeme általában — amint már fentebb is mondtuk — jóval nagyobb, mint a vidékieké.

Évtizedünk folyamán azután postaigazgatóságunk Budapesten erőteljes *észszerűsítési* rendszabályokhoz nyúlt. A huszas évek második felének fellendülésében egyelőre ugyan még erőteljesen szaporította a fővárosi levélgyüjtő szekrények számát. Utóbb azonban — takarékoskodási törekvéseivel is karöltve — ezt a számot annál erélyesebben igyekezett leszorítani. Nyilvánvaló, hogy az ilynemű újítás máról-holnapra nem hajtható végre. Alapos előkészítésre van szüksége, mely évekig is elhúzódhat. Így magyarázhatjuk, hogy azok a takarékoskodási és észszerűsítési törekvések, amelyeknek terve ezen a téren kétségtelenül még a harmincas évek első felének hanyatlási mélypontján született meg, megvalósításra csak 1934-ben kerültek. A fővárosi levélgyüjtő szekrények számának gyorsabb ütemű csökkenését ugyanis csak ekkoriban tapasztaljuk. Eredményül azt értük el, hogy most fővárosi postahivatalainknak átlagosan már csak kétszer annyi levélgyüjtő szekrényt kell kiszolgálniok, mint a vidékieknek. Míg évtizedünk elején az ország összes levélgyüjtő szekrényeiből még több mint 14% jutott a fővárosra, addig évtizedünk végén már csak alig több mint 11%. Nyilvánvaló, hogy ezt a csökkenést részben az itteni kisebb távolságok, részben pedig fővárosi közlekedésünk gyors ütemű fejlődése tette lehetővé és indokolttá.

Egészen másképen fest a postai *magán-értékcikkárusítóknak*, azaz a trafikoknak fejlődése. Bennünket itt csupán annyiban érdekelnek, amennyi-

ben postai értékcikkeket árusítanak. Igaz viszont, hogy ez a tevékenységük egész forgalmukban csak aránylag alárendelt fontosságú. Ezért viszonylag laza az az összefüggés is, amely köztük és tulajdonképeni hírszolgálati intézményeink fejlődése között mutatkozik.

Számuk az *egész országban* évtizedünk folyamán erőteljes emelkedést mutatott. Ez már csak azért sem meglepő, mert a postahivatalok száma is növekedett és tevékenységük bővült.

Postai magán-értékcikkárusítóink számának alakulásában azonban — az erősen emelkedő irányvonal ellenére — már a rövidebb konjunkturális hullám is közvetlenül érvényesül. Igaz, hogy ezt csak tetemes *lag*-gel, azaz időbeli késedelemmel teszi. Fontoljuk meg, hogy egyrészt a trafikengedély megszerzése hosszabb időt vesz igénybe, másrészt pedig az engedélyes egyszer megszerzett trafikengedélyéről nem egykönnyen mond le. Még általános gazdasági hanyatlás esetén is hosszabb ideig küszködik, mielőtt az engedély visszaadására szánja magát. Így érthető, hogy a huszas évek fellendülése postai magán-értékcikkárusítóink számában csak körülbelül egy-két évnyi késedelemmel vált valóban érezhetővé. Csúcspontját ez a szám nem a huszas évek végén, hanem csak 1930-ban érte el. Tehát csak akkor, amidőn az általános gazdasági életben már a pangás első jelei mutatkoztak. Ez a pangás azután a postai magán-értékcikkárusítók számában még 1933/34-ben is éreztette hatásait. Nevezetesen 1934 is csak csekély újabb emelkedést hozhatott ezen a téren az 1933. évi viszonylagosan mély színvonallal szemben. Azt is mondhatnánk ugyan, hogy 1930—1932-ben az ország összes postai magán-értékcikkárusítóinknak száma viszonylagos telítési fokot ért el és utóbb ezért hanyatlott. A tényleges összefüggéseknek azonban sokkal inkább megfelelő az a konjunkturális és időbeli késedelem szempontjára támaszkodó magyarázat, amelyet fentebb adtunk.

A rövidebb hullámú konjunkturális tényezőnek azért van ezen a téren viszonylagosan nagy súlya, mert itt nem közüzemekről, hanem *magán-vállalatokról* van szó. Bennük nem a hosszabb időre berendezkedő nemzetgazdasági termelékenységi szempont, hanem a közvetlen jövedelmezőségi költségszámítás mérvadó.

Budapest nagyobb forgalma indokolja, hogy mind évtizedünk elején, mind pedig végén összes postai magán-értékcikkárusítóink számának több mint ¼ része a fővárosban volt található. Hogy a főváros idevágó részesedése évtizedünk folyamán mégis árnyalatilag csökkent, azt jól magyarázhatjuk a fővárosi postahivatalok számának stagnálásával, azaz megállapodásával is. Ez az összefüggés azonban természetesen csak annyiban áll meg, amennyiben a trafikoknak postai értékcikkárusítását nézzük. Azt viszont, hogy *vidéken* postai magán-értékcikkárusítóink száma évtizedünk folyamán jóval gyorsabb ütemben emelkedett, mint a fővárosban, megint azzal indokolhatjuk, hogy

vidéki postahivatalaink száma is évtizedünk folyamán megfelelően gyorsabb ütemű növekedést mutatott.

Ha hazai *távbeszélő forgalmunk* fejlődését egyes nyugati országokéval hasonlítjuk össze, elmaradottságunk kézenfekvő. Míg a legtöbb nyugati országban — így elsősorban az Északamerikai Egyesült-Államokban — távbeszélő még a legtöbb szerénykeretű háztartáshoz is magától értődően tartozik hozzá és míg ott általában még a legkisebb termelő, azaz mezőgazdasági, ipari, vagy kereskedelmi üzem sem képzelhető el távbeszélő nélkül, addig nálunk a távbeszélő használata még mindig csak a viszonylagosan nagyobb termelő üzemek és a jobbmódú háztartások kiváltságának látszik. Kétségtelen, hogy ezen a téren még igen nagy haladást kell tennünk, hogy az idevágó nyugati állapotokat megközelíthessük.

Az a 60 ezernyi *távbeszélő főállomás* tehát, amelyet 1926-ban az *ország egészében* találhattunk, viszonylag igen kevés. A szükségszerű fejlődés ütemében azonban jól érthető, hogy évtizedünk folyamán ez a szám miért emelkedett nem kevesebb mint felével, azaz 90 ezerre. Bármily örvendetes is a fejlődésnek ez a gyors üteme, önmagában véve még az utóbbi szám is aránylag igen alacsony. Minthogy távbeszélő főállomásaink javarésze a közvetlen jövedelmezőségi költségvetéstől függő magánkezekben van, nem meglepő, hogy számuk alakulásában a rövidebb hullámú konjunktúra is érezteti hatását. Ezt annak ellenére is megteszi, hogy az idevágó hosszabblejáratú irányvonal emelkedése mindvégig igen erőteljes. Így magyarázhatjuk, hogy távbeszélő főállomásaink száma csupán a huszas évek második felének fellendülésében emelkedett gyors és megközelítően egyenletes ütemben. 1930-tól 1933-ig azonban — az általános gazdasági pangás nyomására — árnyalati lemorzsolódást mutatott. A hosszabblejáratú irányvonal emelkedésének nyomatéka itt nagyobb erővel azután csak megint 1934-ben tudott érvényesülni.

Budapestnek országos viszonylatban magasan lüktető életét élénken tanúsítja az a körülmény, hogy összes távbeszélő főállomásainknak már 1926-ban is 55%-a működött fővárosunkban. Ez mindenképen igen magas részesedésnek tekinthető. Szempontunkból fontos azonban megfigyelnünk, hogy évtizedünk folyamán aránylag jelentékenyen emelkedett. Budapest távbeszélő főállomásainak szaporodását ugyanis még a harmincas évek első felének pangása is csak átmenetileg tudta lelassítani. Teljesen megállítani nem volt képes.

Vidéken viszont 1930, tehát a huszas évek második felében tapasztalt fellendülésnek vége itt fordulópontot jelent. Akkortól kezdve a harmincas évek első felének pangása hanyatló irányban érezteti hatását. Vidéki távbeszélő főállomásaink 1933-ig megint eléggé tetemesen ritkultak és csak 1934 hozta meg számuknak újbóli növekedését. Mint eddigi összefüggéseinkben eléggé gyakran, úgy itt is azt látjuk, hogy a konjunkturális növekedés-

nek tetőpontja az 1930. év. Nyilvánvaló tehát, hogy itt is valamelyes *lag*-gel, azaz időbeli késedelemmel állunk szemben. Hiszen tudjuk, hogy távbeszélő főállomásnak megszerzése mind Budapesten, mind pedig vidéken bizonyos ideig tarthat. Azok közül, akik ily főállomás bevezetésére 1929-ben, azaz az általános gazdasági fellendülés csúcspontján határozták el magukat, sokan távbeszélő főállomásukat ténylegesen csak 1930-ban kapták meg. Ellenkező irányban viszont korántsem mutatkozik hasonló hosszúságú lag. Arra ugyanis máról-holnapra elhatározhatjuk magunkat, hogy távbeszélő főállomásunkat takarékoskodási célból leszereltetjük. Innen van, hogy a következő év vidéken legott a pangás hangulatát mutatja a távbeszélő főállomások terén is.

Gondolatmenetünk síkján itt azonban csak annyi fontos, hogy a vidék negatív értelemben érezte meg a harmincas évek első felének pangását, míg a fővárosban csupán az emelkedés lassúlását láttuk. Eredményül azután 1934-ben az ország összes távbeszélő állomásainak már több mint 62%-a működött a fővárosban. Bármily örvendetes is ez Budapest rajongójának szemében, nem tagadhatjuk, hogy erősen *aránytalan* és *egészségtelen megoszlásról* van szó. Gondoljuk csak meg, hogy vidéken — éppen az ottani nagyobb távolságoknál fogva — sokkal inkább lenne szükség a távbeszélő sűrűbb használatára, mint a fővárosban. Hogy egyedül Budapesten távbeszélő állomásainknak mégis több mint $^3/_5$-e működik, annak csakis a vidék életütemének viszonylagos lassúsága és Budapestnek mindenképen lüktetőbb társadalma nyujtja magyarázatát.

Fordítsuk tekintetünket most 67. táblánk utolsó rovata, azaz a hírszolgálati *személyzet* számának alakulása felé. Ez mindenekelőtt azt igazolja, amit fentebb postahivatalaink nagyobbításáról szóltunk. Táblánkban ugyan csakis a rendes postahivataloknál, valamint a postamesteri hivataloknál és postaügynökségeknél szolgálatot teljesítő egyének számát vettük tekintetbe, a központi, közigazgatási és számvevőségi szolgálatra beosztottak, valamint az úgynevezett faluzó levélhordók nélkül. Az összes személyzet száma azonban az ország egészében évtizedünk folyamán még így is mintegy $^1/_4$ részével emelkedett. Ha ezt az emelkedést postahivatalaink számának megfelelő emelkedésével vetjük egybe, kiderül, hogy évtizedünk végén az ország egészében egy-egy postahivatalra átlagosan $^1/_5$-nyivel nagyobb személyzet jutott, mint évtizedünk elején. A hosszabb lejáratú emelkedő irányzatnak nyomatéka itt a konjunkturális ingadozást is majdnem elnyomta. 1930-tól 1932-ig ugyan némi visszaesést tapasztalunk egész postai személyzetünk számában; 1934-ben azonban a hanyatlást bőven helyreüti.

Most egyszeriben azt is világosan látjuk, hogy a *budapesti* postahivatalok átlaga mennyivel nagyobb üzemű, mint a vidékieké. A fővárosra ugyanis az itt tekintetbejövő egész postai személyzetből mind évtizedünk elején, mind pedig végén több mint $^2/_5$-nyi rész jutott. Ha ezt a fővárosi posta-

hivatalok országos részesedésével vetjük egybe, megállapíthatjuk, hogy egy-egy budapesti postahivatal évtizedünk elején átlagosan jóval több mint hétszer, évtizedünk végén pedig csaknem nyolcszor olyan nagy személyzetet alkalmazott, mint a vidéki postahivatalok átlaga.

Táblánkból ugyan azt a benyomást nyerhetjük, hogy a fővárosban évtizedünk folyamán erélyes kísérleteket tettünk arra, hogy postai személyzetünk számát *csökkentsük*. Különösen a harmincas évek első felének pangása idején kísérleteztünk ebben az irányban. 1934-re azonban beláttuk kísérletezéseink meddőségét és részbeni helytelenségét. Ez utóbbi év egyébként újból kezdődő általános gazdasági fellendülésével is arra kényszerítette postánk vezetőségét, hogy a budapesti személyzet számát megint emelje.

Vidéken ezzel szemben a postai személyzet számának növelése megközelítően egyenletes ütemben pergett le. Általános konjunkturális várakozásainkban megfelelő különbségként itt csupán azt állapíthatjuk meg, hogy a növekedés üteme a huszas évek második felében jóval gyorsabb volt, mint a harmincas évek első felében. Ebben az utóbbi évtödben még átmeneti hanyatlást is látunk.

Az évtizedünk folyamán tapasztalt eltérő ütemű fejlődés ellenére is Budapest nagyjában megőrizte az ország itt tekintetbevett postai személyzetében való korábbi részesedésének arányát. Ennek az aránynak igen magas színvonala már előre mutatja, hogy a budapesti postai forgalom általában mennyire *élénkebb*, mint a vidéki. Azt is látjuk belőle, hogy amíg figyelmünket csupán postánk, távirdánk és távbeszélőnk intézményeire irányítjuk, csak erősen egyoldalú képet kaphatunk.

B) *Postaforgalmunk.*

Más oldalról nézett és a tényleges állapotokat részben sokkalta hívebben megrögzítő képet látunk, ha *postai küldeményeink és távbeszélgetéseink forgalmát* közvetlenül is tekintetbe vesszük. (Lásd a 68. számú táblázatot.)

Figyeljünk arra, hogy ebben a táblában *kézbesített* küldeményeink számáról van szó. Belforgalmi küldeményeinket itt tehát csak abban a vonatkozásukban vettük tekintetbe, amelyben és ahol érkezést és kézbesítést jelentenek. Kiegészítjük azután őket még a külföldről érkezett küldemények statisztikájával. A forrásunkul szolgáló Magyar Statisztikai Évkönyv 1932-ig bezárólag a kézbesítésnek tényére támaszkodik. Évkönyvünknek itt mindenhol azokat a kimutatásait vettük alapul, amelyek postai forgalmunkat törvényhatóságonként részletezik és azután összegezve is közlik. Ezekben a kimutatásokban Budapest megfelelő forgalma is szerepel. 1933-ra és 1934-re vonatkozólag Országos Statisztikai Hivatalunk megváltoztatta módszerét és postánk forgalmát törvényhatóságonkint már csak a *feladott* küldemények szerint tartja nyilván.

68. A kézbesített postaküldeményeink forgalma.

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
	a) *Ezrekben.*						
Közönséges levelek:							
Budapest	103.783	116.838	111.914	127.187	129.485	108.218	105.799
Vidék	138.059	164.334	184.166	189.789	186.583	161.905	143.517
Magyarország	**241.842**	**281.172**	**296.080**	**316.976**	**316.068**	**270.123**	**249.316**
Ajánlott levelek:							
Budapest	5.867	6.180	7.034	7.744	7.859	5.951	4.738
Vidék	7.266	7.737	8.817	9.724	8.935	6.491	5.001
Magyarország	**13.133**	**13.917**	**15.851**	**17.468**	**16.794**	**12.442**	**9.739**
Csomagok:							
Budapest	2.252	2.552	2.649	2.619	2.533	2.204	1.745
Vidék	9.160	10.051	10.398	10.255	9.857	8.483	7.223
Magyarország	**11.412**	**12.603**	**13.047**	**12.874**	**12.390**	**10.687**	**8.968**
Értéklevelek:							
Budapest	246	237	206	207	201	194	166
Vidék	618	593	577	582	525	442	371
Magyarország	**864**	**830**	**783**	**789**	**726**	**636**	**537**
Táviratok:							
Budapest	1.366	1.377	1.406	1.419	1.274	1.044	868
Vidék	2.473	2.520	2.648	2.713	2.479	2.237	1.890
Magyarország	**3.839**	**3.897**	**4.054**	**4.132**	**3.753**	**3.281**	**2.758**
Távolsági távbeszélgetések:							
Budapest	1.072	1.180	1.291	1.458	1.332	1.281	1.127
Vidék	2.712	2.958	3.290	3.591	3.381	3.004	2.469
Magyarország	**3.784**	**4.138**	**4.581**	**5.049**	**4.713**	**4.285**	**3.596**

68. A kézbesített postaküldeményeink forgalma. (Folytatás.)

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
	b) *Jelzőszámokban.*						
Közönséges levelek:							
Budapest	100	113	108	123	125	104	102
Vidék	100	119	133	137	135	117	104
Magyarország	**100**	**116**	**122**	**131**	**131**	**112**	**103**
Ajánlott levelek:							
Budapest	100	105	120	132	134	101	81
Vidék	100	107	122	134	122	89	69
Magyarország	**100**	**106**	**121**	**133**	**128**	**95**	**74**
Csomagok:							
Budapest	100	113	118	116	112	98	77
Vidék	100	110	114	112	108	93	79
Magyarország	**100**	**110**	**114**	**113**	**109**	**94**	**79**
Értéklevelek:							
Budapest	100	96	84	84	82	79	67
Vidék	100	96	93	94	85	72	60
Magyarország	**100**	**96**	**91**	**91**	**84**	**74**	**62**
Táviratok:							
Budapest	100	101	103	104	93	76	64
Vidék	100	102	107	110	100	90	76
Magyarország	**100**	**102**	**106**	**108**	**98**	**85**	**72**
Távolsági távbeszélgetések:							
Budapest	100	110	120	136	124	119	105
Vidék	100	109	121	132	125	111	91
Magyarország	**100**	**109**	**121**	**133**	**125**	**113**	**95**

68. A kézbesített postaküldeményeink forgalma. (Vége.)

Megnevezés	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
	c) *Százalékokban.*						
Közönséges levelek:							
Budapest	42·9	41·6	37·8	40·1	41·0	40·1	42·4
Vidék	57·1	58·4	62·2	59·9	59·0	59·9	57·6
Magyarország	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Ajánlott levelek:							
Budapest	44·7	44·4	44·4	44·3	46·8	47·5	48·6
Vidék	55·3	55·6	55·6	55·7	53·2	52·5	51·4
Magyarország	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Csomagok:							
Budapest	19·7	20·2	20·3	20·3	20·4	20·6	19·5
Vidék	80·3	79·8	79·7	79·7	79·6	79·4	80·5
Magyarország	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Értéklevelek:							
Budapest	28·5	28·6	26·3	26·2	28·9	30·5	30·9
Vidék	71·5	71·4	73·7	73·8	71·1	69·5	69·1
Magyarország	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Táviratok:							
Budapest	35·6	35·3	34·7	34·3	33·9	31·8	31·5
Vidék	64·4	64·7	65·3	65·7	66·1	68·2	68·5
Magyarország	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**
Távolsági távbeszélgetések:							
Budapest	28·3	28·5	28·2	28·9	28·3	29·9	31·3
Vidék	71·7	71·5	71·8	71·1	71·7	70·1	68·7
Magyarország	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**	**100·0**

Amíg merőben *belföldi* postaforgalmunk mint ilyen érdekel bennünket, nyilvánvalóan mindegy, hogy a kézbesítés vagy pedig a feladás tényét vesszük-é statisztikai felvételi egységnek. Hiszen ebben a vonatkozásban minden kézbesítésnek feladás felel meg. Ez a két szempont azonban már távolról sem azonos eredményekhez vezet, ha *külföldi* postaforgalmunkat is tekintetbe vesszük. Nyilvánvalóan előfordulhat ugyanis, amint elő is fordult az, hogy a külföldről jött küldemények száma erősen eltér a tőlünk külföldre menő küldeményekétől.

Még nagyobb eltérések adódnak a szempontok különbségéből, ha összefüggéseinket a bennünket itt elsősorban érdeklő síkon, azaz a *fővárosi* és *vidéki* megoszlás vonatkozásában nézzük. Az szintén kézenfekvő, hogy a Budapestről vidékre vagy külföldre feladott küldemények száma korántsem egyenlő a vidékről vagy külföldről Budapestre érkező küldemények számával. Fővárosi és vidéki vonatkozásban itt megint teljes súlyával esik latba Budapest lüktetőbb életmódja, nagyobb mozgékonysága és főleg nagyobb pénzbősége. Alább ennek a különbségnek több példáját fogjuk látni.

Ezek az általános megjegyzések is elegendők már ahhoz, hogy a kézbesített küldemények számát jelen gondolatmenetünkben általában nem vehetjük egyenlőnek, de még csak megközelítően sem egyenlőnek a *feladottakéval*. Mégis célirányosnak mutatkozik, hogy az *1933. és 1934. évekre* vonatkozó más módszerű adatokat is mindjárt ideiktassuk:

69. Feladott postaküldeményeink és távbeszélgetéseink forgalma.

Megnevezés	Közönséges levelek		Ajánlott levelek		Csomagok		Érték levelek		Táviratok		Távolsági távbeszélgetések	
	ezrekben											
	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
Budapest	134.226	168.799	4.261	4.079	4.052	4.172	109	100	810	810	1.156	1.157
Vidék	111.089	144.312	3.714	3.407	4.586	4.620	356	324	1.084	1.063	2.345	2.467
Magyarország..	**245.315**	**313.111**	**7.975**	**7.486**	**8.638**	**8.792**	**465**	**424**	**1.894**	**1.873**	**3.501**	**3.624**

Az egyes tételek méltatásánál ugyan ezeket az adatokat is tekintetbe vehetjük. Mindjárt nyomatékkal kell azonban hangsúlyoznunk, hogy ezt csak messzemenő *óvatossággal* és az említett értelembeli eltérések kellő mérlegelésével tehetjük.

Mindezeknek előrebocsátása után nézzük mármost először táblánk első tételét, azaz a *közönséges levelek* számának alakulását. Magyarország egészére vonatkozólag benne eléggé tetemesen felfelé kanyarodó hosszabblejáratú irányvonalat állapíthatunk meg. A huszas évek második felének fellendülésében az ország egészében kézbesített közönséges levelek száma gyors ütemben emlkedett. 1929-ben és 1930-ban már közel $^1/_3$-dal több ilyen levelet kézbesítettek nálunk, mint 1926-ban. A harmincas évek első felé-

nek pangása ezen a téren azután két tényező alapján is csökkenést idézett elő. Először azért, mert a gazdasági élet ütemének hanyatlásával kevesebb alkalom kínálkozott levélváltásra. Másodszor pedig azért, mert a pénzszűke éveiben még a levéldíjakon is egyelőre takarékoskodni igyekeztünk.

Azt azonban, hogy itt csak merőben a pangás okozta *átmeneti hanyatlásról*, nem pedig a hosszabblejáratú irányvonal változásáról van szó, világosan bizonyítja 69. táblánknak az 1934. évre vonatkozó tétele. Az ország egészére vonatkozólag ugyanis két táblánk adatait akár egységeseknek is tekinthetjük. Csupán azt kell feltételeznünk, hogy Magyarországról megközelítőleg ugyanannyi levél megy külföldre, mint amennyi külföldről hozzánk érkezik. Ha a többi postaküldeményre vonatkozólag is hasonló feltételezés alapjára helyezkedünk, akkor az ország egészére vonatkozólag nálunk is egységes szempontokból nézhetjük 68. és 69. táblánk adatait. Az 1934. év pedig azt mutatja, hogy Magyarországon megint jóval több mint 300 millió közönséges levelet adtunk fel és hogy ezzel csaknem elértük az 1929-ben és 1930-ban tapasztalt magas színvonalat. Minthogy pedig tagadhatatlan, hogy a huszas évek legvégének gazdasági élénksége nagyobb volt, mint az a kezdődő fellendülés, amely 1934-ben beköszöntött, az utóbbi év erős emelkedésében nyilvánvalóan a felfelé mutató hosszabblejáratú *irányvonalnak* van oroszlánrésze.

A *fővárosi* ember mind szóban, mind írásban közlékenyebb a vidékinél. Különösen pedig — már nagyobb mozgékonyságánál fogva is — könnyebben ír levelet, mint a vidéki. Vegyük tekintetbe továbbá, hogy a fővárosban székelő központi hivataloknak és egyéb közületi intézményeknek, valamint fővárosi nagyvállalatainknak országos viszonylatban kiemelkedően nagy levélpostája van. Így azután érthető, hogy a Magyarországon kézbesített összes közönséges leveleknek jóval több mint $^2/_5$ része miért esett már 1926-ban is egyedül Budapestre.

A huszas évek első felének *fellendülése* folyamán a vidéken kézbesített közönséges levelek száma gyorsabb ütemben emelkedett, mint a Budapesten kézbesítetteké. Vigyázzunk azonban, nehogy ebből a tényből hamis következtetéseket vonjunk le. Ha ugyanis különösebb megfontolás nélkül azt mondanók, hogy a szóbanforgó tény a vidék levélforgalmának nagyobb lendületét jelenti, csalóka látszatnak válnánk áldozataivá. Kétségtelen, hogy azoknak a közönséges leveleknek, amelyeket táblánkban vidékiekként könyveltünk el, igen tetemes része a fővárosból vidékre küldött és ott kézbesített levelekre jut. Ha pedig megmaradunk azon előfeltevésünk mellett, hogy a fővárosi ember, valamint a fővárosi vállalat könnyebben levelez, mint a vidéki, akkor nyilvánvaló, hogy a huszas évek második felének fellendülése folyamán főleg éppen a fővárosból küldött levelek gyorsan emelkedő mennyisége okozta a vidéken kézbesített levelek számának fokozott emelkedését. A fővárosban pedig részben éppen azért kézbesítettek

csak lassabban növekedő számú közönséges levelet, mert a vidék levelezését nem duzzasztotta a fővároséhoz hasonló ütemben. Itt tehát bonyolult és igen könnyen tévútra vezető összefüggéssel állunk szemben, amelyre általános következtetéseket csak nagy óvatossággal alapozhatunk.

Az óvatosság annál is inkább ajánlatos, mert Budapestnek a kézbesített közönséges levelek számában való részesedése éppen a harmincas évek első felének *hanyatlási* mélypontján, azaz 1932-ben mutatott megint feltűnőbb emelkedést. Pedig már számos egyéb vonatkozásban láttuk, hogy a főváros mennyivel könnyebben viselte el gazdasági pangásunkat, mint a vidék.

Élénk világot vet ezeknek az összefüggéseknek valóságos természetére 69. táblánk. Benne azt látjuk, hogy 1933-ban és 1934-ben Budapesten jóval több levelet *adtunk fel*, mint vidéken. Attól nem kell tartanunk, hogy ez a két év a közvetlen előzőkkel szemben erősen változott idevágó összefüggéseket mutat. Ha ugyanis fellapozzuk Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének megfelelő tábláit, 1925-ig visszamenőleg is jól láthatjuk, hogy Budapesten mindvégig sokkal nagyobb volt a feladott levelek száma, mint a vidéken. A huszas évek második felének fellendülési tetőpontján, azaz 1929-ben pl. Budapesten egyedül 204 millió levelet adtak fel. Ugyanakkor Budapesten csupán 127 millió levelet kézbesítettek. A huszas évek közepe táján pedig szintén hasonló arány érvényesült. Budapesten 1926-ban pl. csak 104 millió levelet kézbesítettek, de nem kevesebb mint 160 milliót adtak fel. A különbség később ugyan csökkent. Így az 1932-ben Budapesten kézbesített 106 milliónyi közönséges levéllel szemben 138 milliónyi itt feladott levél állt. Ez a különbség is még éppen elég nagy azonban ahhoz, hogy igazolja fenti érvelésünket. Lényege az, hogy fővárosunknak a közönséges levélküldemények terén egész évtizedünk folyamán erősen kiemelkedő országos jelentősége volt.

Az egész országban kézbesített *ajánlott levelek* száma ugyan meglehetősen konjunktúraérzékeny. Ennek megfelelően a huszas évek második felének fellendülésében elég tekintélyes emelkedést, a harmincas évek első felének hanyatlásában pedig eléggé nagy csökkenést mutat. Konjunktúraérzékenysége azonban nem homályosíthatja el azt a süllyedő irányzatú hosszabblejáratú irányvonalat, amely benne érvényesül. Süllyedő irányzata a legjobb bizonyítvány levélpostánk megbízhatósága mellett. Erre a folyton még csak növekedő megbízhatóságra való tekintettel egyre inkább húzódunk attól, hogy azt a jelentékeny díjszabási különbözetet költségtöbbletként viseljük, amellyel az ajánlott levél küldése drágább, mint a közönséges levélé. Ez az oka nevezetesen annak is, hogy a harmincas évek közepe felé mutatkozó gazdasági élénkülés — 69. táblánk tanulsága szerint — korántsem növelte meg megint az ország egészében feladott ajánlott levelek számát. Inkább továbbra is a süllyedő hosszabblejáratú irányvonal éreztette hatását.

Feltűnő, hogy *Budapest* részesedése mind a kézbesített, mind pedig a feladott ajánlott levelek számában nagyobb, mint a közönséges levelekében. Nézzük itt először 68. táblánk számainak alakulását. Megint tévednénk, ha alapjukon arra a felületes következtetésre csábítatnánk magunkat, hogy Budapestnek csakis azért van itt nagyobb része, mert az ajánlott levél küldése *drágább*, mint a közönségesé és mert Budapest az így előálló költségtöbbletet általában könnyebben tudja előteremteni, mint a vidék. Valójában úgy áll a dolog, hogy a Budapesten kézbesített ajánlott levelek tetemes részét éppen vidékről küldik és így a szóbanforgó költségkülönbözet is a vidéket terheli. Következtetésünk tehát a helyes összefüggéseket éppen fordított értelemben igyekezne megragadni.

Kétségtelen ugyan, hogy a fővárosnak *helyi* levélforgalma is igen jelentékeny. Így a fővárosban kézbesített ajánlott leveleknek tekintélyes részét is a fővárosban adták fel. E mellett azonban arra a körülményre is mint kiemelkedő tényezőre kell rámutatnunk, hogy a vidéknek a fővárossal általában *fontosabb* levelezése van, mint más vidéki helyekkel. Részben tehát valójában ez a tény okozta, hogy a fővárosnak már 1926-tól 1932-ig is nagyobb idevágó részesedése volt. Ezért érkezett fővárosunkba aránylag jóval több ajánlott levél, mint közönséges. Fentebb már ismételten mondtuk, hogy a harmincas évek elejének pangásában a vidék gazdasági kapcsolatai mennyire fővárosunk köré sereglettek. Ismételten emeltük ki, hogy a vidék mennyire igyekezett minél nagyobb mértékben szilárdítani a fővárossal fenntartott gazdasági kapcsolatait. Hiszen a gazdasági hanyatlás éveiben főleg a fővárostól várt segítséget. Nem lepődhetünk meg tehát azon sem, hogy a fővárosban kézbesített levelek aránya 1930-tól 1932-ig még tetemesen emelkedett.

69. táblánkból azt látjuk, hogy *1933-ban és 1934-ben* összes *feladott* ajánlott leveleinkből is jóval több esett Budapestre, mint a vidékre. Ezek a számok már inkább mutatják Budapest idevágó jelentőségének további emelkedését, mint a közönséges levelekre vonatkozó adataink. Azért inkább, mert évtizedünk korábbi részeiben a Budapesten feladott ajánlott levelek száma — Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve megfelelő rovatainak tanúsága szerint — általában nem igen érte el az országban kézbesített összes ajánlott levelek számának felét. A különbség magyarázatául főleg az szolgál, hogy az ajánlott levél a fővárosi helyi levélforgalomban általában kevésbbé használatos, mint a vidékkel és a külfölddel való forgalomban. Ezért a fővárosi helyi forgalom az ajánlott levelek terén nem esik oly súllyal latba, mint a közönséges levelek számának alakulásában. Annál többet mondanak fővárosunk idevágó jelentőségére vonatkozólag 69. táblánknak az 1933. és 1934. évekre vonatkozó adatai. Bizonyítják ugyanis, hogy fővárosunk országos jelentőségét évtizedünkben az ajánlott levélküldemények terén szintén gyors ütemben emelte.

A *postai csomagforgalommal* ebben az összefüggésben csakis azon a réven foglalkozunk, hogy postánk tevékenységének szintén részét teszi. Nyilvánvaló azonban, hogy a postai csomagszállítás nem tartozik a hírszolgálathoz. Ennyiben tehát ebben az összefüggésben való említése idegenszerűen hathat. Annál inkább kell megelégednünk rövid méltatásával.

A postai csomagszállításnak jelentékeny része közvetlenül gazdasági folyamatokkal kapcsolatos. Ezért nem meglepő, hogy *konjunktúraérzékenysége* viszonylag nagyfokú. A Magyarországon kézbesített összes postai csomagok száma a huszas évek második felének fellendülésében erősen megduzzadt, a harmincas évek első felének hanyatlásában pedig még erősebben visszaesett. Minthogy pedig hanyatlását 1933-ban is folytatta és 1934-ben csak egészen jelentéktelen javulást mutat, megállapíthatjuk, hogy hosszabblejáratú irányvonala, amely konjunkturális hullámzásain át is érvényesül, lefelé mutat. Ennek főleg díjszabási okai vannak. Mellettük azonban egyéb tényezők is szerepet játszanak. Az pl., hogy a légi forgalomban lebonyolított áruszállítás postai csomagszállításunknak újabban valamennyire mégis csak versenyt támaszt. Továbbá az, hogy kevésbbé sürgős csomagjainkat a gazdasági hanyatlás éveinek takarékoskodásában vasúti áruforgalomban küldtük. Ennek különböző módozatai általában jóval olcsóbbak, mint a postai csomagszállítás.

Ha az idevágó *budapesti* és *vidéki* megoszlást nézzük, annak egész évtizedünkben megközelítően egyenletes alakulását látjuk. Szembeötlő azonban, hogy a *kézbesített* postai csomagokból mennyivel kisebb rész jut Budapestre, mint a levélküldeményekből. Míg közönséges leveleinknek több mint $^2/_5$-e, ajánlott leveleinknek pedig csaknem fele Budapesten nyer kézbesítést, addig a postai csomagoknak mindössze $^1/_5$-e, $^4/_5$-üket vidéken kézbesítik. 69. táblánk tanúsága szerint Budapestnek a *feladott* postacsomagok számában már jóval nagyobb részesedése van. Ez is alatta marad azonban a levélküldeményeknél látott hasonló megfelelő fővárosi részesedésnek.

A különbség indokolásául főleg két tényezőre kell hivatkoznunk. *Először* arra, hogy Budapestnek helyi postai csomagforgalma aránylag igen csekély. Azért, mert a helyi csomagszállítás terén a közvetlen továbbítás áll előtérben. Hiszen ha a továbbításra szánt csomagot feladása céljából amúgy is előbb a postahivatalba kell vinnünk, a legtöbb esetben gazdaságosabb azt mindjárt helyi rendeltetésének címére szállítanunk, mintsem az érte járó postai szállítási költségeket is viselnünk. Ez a tényező okozza, hogy a fővárosnak még a feladott postai csomagok terén is jóval kisebb részesedése van, mint a feladott levelek számában.

A *másik* jelzett tényező pedig az, hogy postai csomagforgalmunk tetemes része, amint mondtuk, közvetlenül gazdasági tevékenységekkel kapcsolatosan adódik. Így a gyár gyakorta postai csomagban küldi az árucikket megrendelője címére. Még inkább postai csomagban küldi a nagykereskedő egyes árucikkeit a kiskereskedőnek. Nyilvánvaló mármost,

hogy az ilynemű csomagszállítás iránya belföldi távolsági viszonylatainkban javarészt a budapesti gyáraktól vagy nagykereskedőktől vidéki megrendelőik felé mutat. Fordított irányban csak jóval kisebb terjedelmű csomagszállításunk van. Ezért ötször olyan nagy a vidéken kézbesített csomagok száma, mint azoké, amelyeket a fővárosban kézbesítenek. Hiszen a vidékről a fővárosba kevésbbé iparcikkeknek, mint inkább csak mezőgazdasági áruknak postacsomagban való szállítása jönne tekintetbe. Mezőgazdasági áruink pedig — értékük és súlyuk, illetőleg térfogatuk közötti kedvezőtlen aránynál fogva — tetemes részükben inkább a postai csomagszállításnál olcsóbb közlekedési módozatokat keresik. Postai csomagként többnyire csak könnyen romló mezőgazdasági árukat küldünk. Igaz viszont, hogy az ily romlandó áruk számára még a postai csomagszállításnál is gyorsabb közlekedési módozatok mellett szeretünk dönteni. Így már érthető, hogy Budapest részesedése a kézbesített csomagok terén aránylag miért oly csekély.

Amit itt a vidék és a főváros közötti kölcsönös vonatkozásokról szóltunk, az részben megáll levélforgalmunkra vonatkozólag is. Ott is tekintetbe kell vennünk azonban azt a nagyarányú levélbeli propagandatevékenységet, amelyet fővárosi nagyvállalataink az egész országban kifejtenek. *Külföldi* vonatkozásban viszont már eléggé jelentékeny különbségek mutatkoznak a levélforgalom és a postai csomagforgalom között. Budapestnek levélforgalmunkban való nagy jelentőségét részben nyilvánvalóan azzal is magyarázhatjuk, hogy a főváros külföldi levelezése általában sokkal sűrűbb, mint a vidéké. A postai csomagforgalomnál másként áll a dolog.

Az eltérést két megfontolás indokolja. *Először* az, hogy a nemzetközi postai csomagszállításnak a vámkezelés révén bizonyos alaki és anyagi nehézségei vannak. A vámkezelés bonyodalmas. Ez az alaki nehézség. Az anyagi pedig az, hogy a kisebb tárgyakat a nemzetközi utazási forgalomban — amennyiben személyes használati tárgyaknak nyilváníthatjuk őket — könnyebben szállíthatunk vámmentesen, mint a postai csomagforgalomban. *Második* megfontolásunk arra mutat rá, hogy a nemzetközi áruforgalom rendszerint jóval nagyobb árumennyiségekben bonyolódik le, mint amilyenek a postai csomagforgalom szempontjából tekintetbe jöhetnek. Belőle a postának csomagszállító tevékenysége többnyire már eleve ki van zárva. Innen van az, hogy Budapestnek sűrűbb nemzetközi összeköttetései aránylag csak elenyészően csekély mértékben növelik postai csomagszállításunk terén való országos jelentőségét.

Erősen süllyedő irányzatot mutat egész Magyarországon a postai *értéklevélforgalom* is. Hosszabblejáratú süllyedő irányvonala annyira határozott, hogy az idevágó rövidebb hullámú konjunkturális változásokat is messzemenően elmossa. Utóbbiak hatása csak annyiban mutatkozik, hogy összes postai értékleveleink számának csökkenése a huszas évek második

felének általános gazdasági fellendülésében jóval lassúbb volt, mint a harmincas évek első felének általános gazdasági pangásában. Számuk csökkenése, amint azt 69. táblánk mutatja, nevezetesen 1933-ban és 1934-ben is folytatódott. Külföldi vonatkozásban ugyanis postai értéklevélforgamunk akkortájt majdnem teljesen megszünt. Ezen a téren tehát az egész ország forgalmára vonatkozólag 69. táblánkat nyugodtan fogadhatjuk 68. táblánk folytatásaként.

Az erősen süllyedő trend magyarázatául különösen az szolgál, hogy értékforgalmunk évtizedünk folyamán egyre fokozottabb mértékben tolódott el részben a *hitelintézeti pénzátutalások*, részben pedig a *postautalványforgalom* javára. A hitelintézeti pénzátutalások terén tetemes része van postatakarékpénztárunknak. Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének tanúsága szerint a fővárosban teljesített postatakarékpénztári csekkbefizetések összege évtizedünk egészében tekintélyes emelkedést mutat. Postautalványon pedig 1926-ban a fővárosban kereken 82 millió pengőt fizettek be; 1930-ban 163 milliót és 1933-ban, a gazdasági hanyatlás ellenére is még mindig 116 millió pengőt. Az emelkedő hosszabblejáratú irányvonal tehát itt is szembeszökő. Jól érthető tehát, hogy az értéklevelek forgalma évtizedünk folyamán megfelelően csökkent: évtizedünk végén megközelítőleg már csak felére rúgott évtizedünk elején tapasztalt színvonalának.

Érdekes megfigyelnünk, hogy kézbesített értékleveleinknek általában jóval több mint $^2/_3$ része, feladott értékleveleinknek pedig átlagosan jóval több mint $^3/_4$ része jutott a *vidékre*. Ebből a 68. és 69. táblákból merített kettős adatból nyugodtan következtethetjük, hogy vidékünk általában sokkal nagyobb mértékben ragaszkodik az értéklevélben való pénzküldéshez, mint a főváros. A harmincas évek elején a *főváros* ugyan árnyalatilag növelte a kézbesített értéklevelekben való részesedését. Ennek azoban csak átmeneti jelentősége volt. Azért csak átmeneti, mert csupán abban lelte gyökerét, hogy fővárosunk, mint más vonatkozásokban is, a gazdasági pangást jobban állta, mint a vidék. A vidéki szokások maradiságára azonban általában jellegzetes, hogy a régimódi értéklevél népszerűségét ott még viszonylag tekintélyes mértékben tartotta meg. Az újabb megoldásokat inkább felkaroló fővárosban viszont évtizedünk egész folyamán már inkább a hitelintézeti átutalás és a postautalványon való pénzküldés jutott előtérbe.

C) *Táviratainк és távbeszélgetéseink.*

Táviratforgalmunk évtizedünk egészében Magyarországon szintén hanyatló hosszabblejáratú irányvonalat mutat. A huszas évek második felének fellendülésében ugyan némi duzzadását figyelhetjük meg. Ennél azonban sokkal nagyobb mérvű az a csökkenése, amelyet a harmincas évek első felének pangásában látunk.

Országos Statisztikai Hivatalunk idevágó nyilvántartási módszere szerint a 68. táblánkban látható és az egész országra vonatkozó *kézbesített* táviratok számából tekintélyes mennyiség volt többcímű (T. M.) és körözvénytávirat: 1927-ben 278.000, 1928-ban 295.000, 1929-ben 379.000, 1930-ban 383.000, 1931-ben 699.000, 1932-ben pedig 704.000. Ezeknek fővárosunk és a vidék közötti megoszlására nézve részletes adataink nincsenek.

69. táblánk 1933-ra és 1934-re vonatkozólag ugyan tetemesen kisebb idevágó számokat mutat. Ne feledjük azonban, hogy országos táviratforgalmunk a külfölddel is meglehetősen sűrű. A táviratokra vonatkozólag pedig közelfekvő az a feltevés, hogy külföldről több távirat érkezik Magyarországra, mint amennyit innen külföldre *feladunk*. A nagy különbséget nyilvánvalóan a többcímű és körözvénytáviratoknak a kézbesítés és a feladás szempontjából való eltérő tekintetbevétele okozza.

Ennél a merőben alaki jellegű részesedésnél fontosabb szempontunkból az a kérdés, hogy országos táviratforgalmunknak *hanyatlását* mily okokra vezethetjük vissza. Nyilvánvalóan elsősorban díjszabási okokra. A költséges távirattól különösen a gazdasági pangásnak takarékosságra szorító éveiben húzódtunk. Ennél az oknál is többet nyom azonban az a körülmény, hogy a távirat szerepét újabb hírszolgálati fejlődésünkben egyre nagyobb mértékben veszi át a távbeszélő. Az eltolódás jelentőségére alább még visszatérünk.

Budapestnek évtizedünk elején az egész országban *kézbesített* táviratok számában viszonylag igen tetemes részesedése volt. Részesedése azonban évtizedünk folyamán csökkent, főleg azért, mert, amint már fentebb is láttuk, fővárosunkban a távbeszélgetések szaporodása különösen gyors ütemű volt. 69. táblánk pedig azt mutatja, hogy az országban *feladott* táviratokból még nagyobb arány esik Budapestre. Magyarázatul elsősorban az a körülmény szolgál, hogy Budapest a maga lüktető életüteménél fogva könnyebben és sűrűbben küld táviratokat vidékre, mint a vidék Budapestre. Az idevágó különbség oly nagy, hogy míg 1932-ben az országban kézbesített táviratokból csak jóval kevesebb mint $^1/_3$ rész jutott Budapestre, addig 1933-ban és 1934-ben az országban feladott táviratoknak jóval több mint $^2/_5$-e esett rá. Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve idevágó adatainak tanúsága szerint fővárosunknak évtizedünk korábbi részeiben nem volt ily nagy része feladott táviratainak számában. Részesedése a harmincas évek első felében azért emelkedett, mert a pangás pénzszűkében a vidéknek aránylag még sokkal kevésbbé telt a költséges távirat-feladásra.

Távbeszélgetéseink közül végül csakis a *távolságiakra* vonatkozólag van módunk arra, hogy a rendelkezésünkre álló hivatalos forrásokhoz képest Budapestet a vidékkel egybevessük. Itt egyaránt vettük tekintetbe mind a belföldi, mind pedig a belföld és külföld között lebonyolított távolsági

beszélgetéseket. A visszavont és a díjkötelesen törölt távbeszélések azonban adatainkban nem szerepelnek.

Távolsági távbeszélgetéseink *országos* számának alakulása erősen konjunktúraérzékeny. Hiszen rájuk főleg közvetlenül gazdasági tevékenységekkel kapcsolatosan kerül sor. Így érthető, hogy 1926-tól 1929-ig mintegy $^1/_3$ résznyi duzzadást mutattak, hogy azután a fellendülés tetőpontjától a pangás felé vezető úton fokozatosan megint lemorzsolódjanak. A harmincas évek közepe felé mutatkozó újabb általános gazdasági fellendülés azonban az ő számukat is emelte. Évtizedünk egész folyamán mutatkozó országos hosszabblejáratú irányvonaluk tehát megközelítően vízszintes maradt. Ha egyrészt nem meglepő, hogy a harmincas évek első felének pangásában átmenetileg elhanyagoltuk a drága távolsági beszélgetéseket, másrészt kétségtelen, hogy a további fejlődésnek ezen a téren megint tekintélyes emelkedést kell hoznia. Különösen akkor, ha az ily emelkedésnek nem lesznek díjszabási nehézségei.

Vegyük tekintetbe, hogy a *vidéknek* a maga meglehetősen decentralizált, azaz szétszórt gazdasági szervezeténél fogva mennyire inkább van szüksége távolsági beszélgetésekre, mint Budapestnek. Ilyképen az a csaknem $^1/_3$-nyi részesedés, amelyet fővárosunk az egész ország távolsági beszélgetéseinek számában mutatott, nagyon is tetemesnek mondható. Ez a részesedés évtizedünk folyamán megközelítőleg hasonló mértékben növekedik, mint amilyen mértékben csökken fővárosunknak a kézbesített táviratok számában való részesedése. Ebből pedig egészen nyilvánvaló az eltolódásoknak az a kölcsönössége, amelyre már fentebb céloztunk: fővárosi viszonylatban a táviratok helyét lassú lépésekben bár, de azért mégis fokozatosan foglalják el a távolsági beszélgetések.

Ismételten hangsúlyozzuk azonban, hogy itt csupán távolsági beszélgetésekről van szó. A *helyi* forgalomban lebonyolított távbeszélgetések számának terén Budapestnek még sokkalta inkább kiemelkedő szerepe van. Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének adatai szerint a fővárosi helyi távbeszélgetések száma még a harmincas évek első felének pangásában is tovább növekedik. 1926-ban már 60 millióra rúgott. Innen azután 1930-ig fokozatosan emelkedett 104 millióra és ezt a színvonalat a harmincas évek egész első felének folyamán meg tudta tartani. Sőt valamivel még emelni is képes volt: 1934-ben már 108 milliót tett. Ezeket a számokat úgy kaptuk, hogy a fővárosi helyi beszélgetések, valamint az ébresztőszolgálatban és az üzenetközvetítésben lebonyolított beszélgetéseknek a Székesfővárosi Statisztikai Hivataltól nyilvántartott számait összegeztük. Látjuk, hogy a távolsági beszélgetéseknek, amelyeknek száma 1934-ben az egész országban mintegy 3 és félmillióra rúgott, a helyi beszélgetések súlyával szemben viszonylag csak elenyésző jelentőségük van itt. Az a tény, hogy Budapest épen ezeknek a helyi beszélgetéseknek terén magaslik

ki, jól mutatja a távbeszélő-forgalomban elfoglalt igen fontos országos szerepét.

Fővárosunk idevágó jelentősége jól felel meg annak, amelyet a hírszolgálat és a közlekedés egyéb ágaiban tapasztalhattunk. Az ország egész közlekedésében mutatkozó kiemelkedő szerepe pedig általában párhuzamosan fejlődik azzal a nagy súlyával, amelyet kereskedelmünk többi ágazataiban képvisel. Kereskedelmi szerepkörének egészével azért kellett részletesebben foglalkoznunk, mert benne tükröződik vissza az ország egész mezőgazdaságában és iparában elfoglalt jelentősége.

Ha csupán a legnagyobb és a legáltalánosabb vonalakat nézzük, arra az eredményre kell jutnunk, hogy Budapestnek Magyarország kereskedelmében még fontosabb szerepe van, mint iparában. Összefüggéseink láncolata ezt az eredményt merőben logikai síkon is jól igazolja. Hiszen, amint fentebb ismételten is mondtuk, a kereskedelem csupán mintegy lecsapódása egyrészt a mezőgazdaság, másrészt az ipar mindenkori fejlődési fokának. Fővárosunk élénk kereskedelmének javarésze saját magas fejlettségű ipara körül összpontosul. Vegyük azonban tekintetbe, hogy *mezőgazdasági* terményekben való országos kereskedelmünk is elsősorban fővárosunkban fut össze: Budapest végeredményben mezőgazdasági árucikkeinknek is fontos gyüjtő- és elosztóhelye. A kereskedelemnek ez a mezőgazdaságból sarjadozó lendülete fővárosunkban igen nagy mértékben növeli annak a kereskedelemnek terjedelmét, amely a fővárosi iparra épül. Gondoljunk továbbá még fővárosunknak arra a szerepére is, amelyet *vidéki iparunk termékeinek közvetítése* terén elfoglal.

Ezen különböző kereskedelmi szerepkörök egybehatásából jól érthetjük, hogy Budapest az ország *kereskedelmében* még nagyobb súlyra tudott emelkedni, mint *iparában*. Azt pedig a kereskedelemről szóló gondolatmenetünknek legtöbb pontján világosan mutathattuk ki, hogy fővárosunk idevágó nagy országos jelentőségét évtizedünk folyamán javarészt még csak *emelni* tudta.

Magyar Tudományos Akadémia
Könyvtára 52329/1951. sz.

Felelős szerkesztő: dr. illyefalvi I. Lajos.