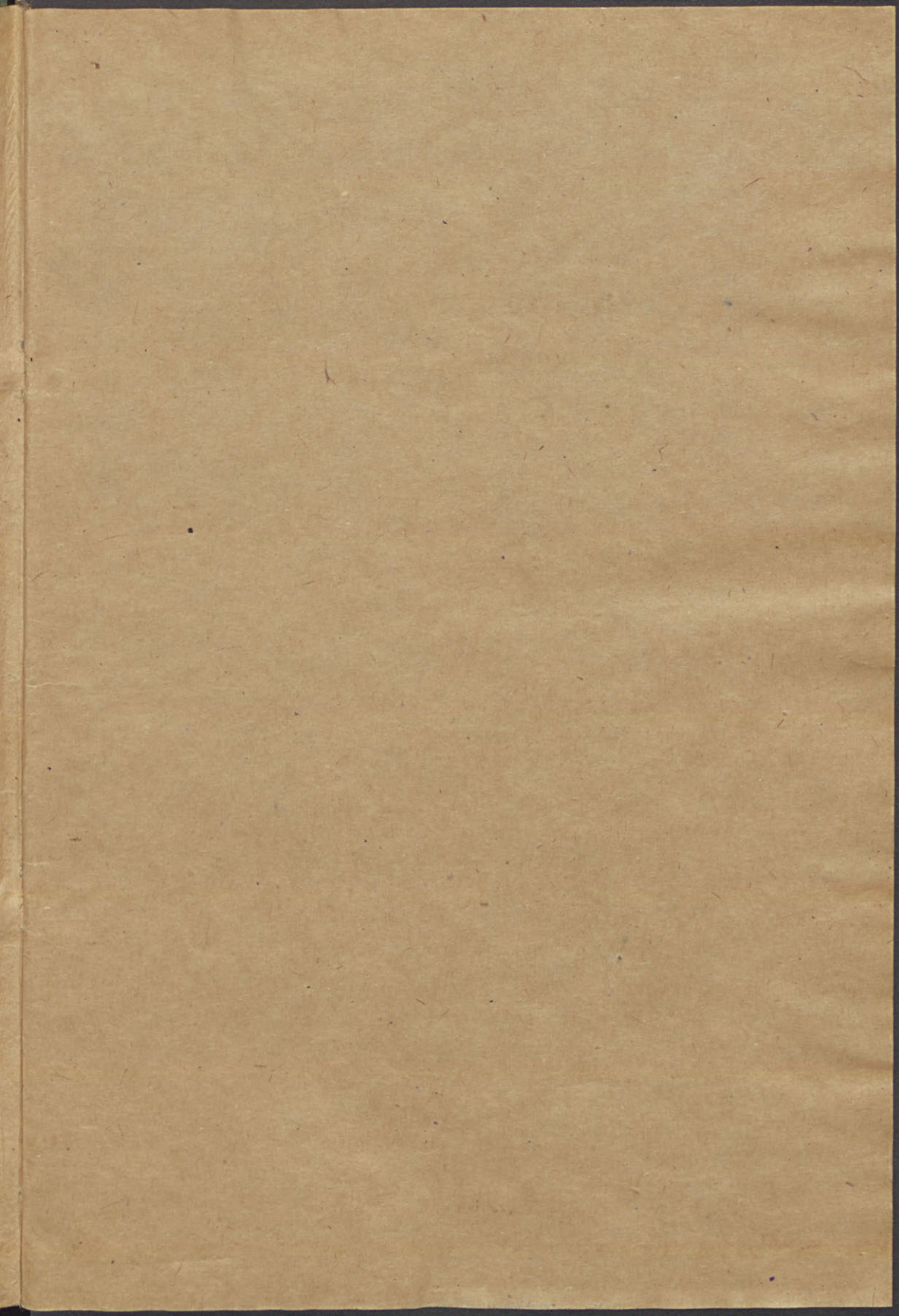
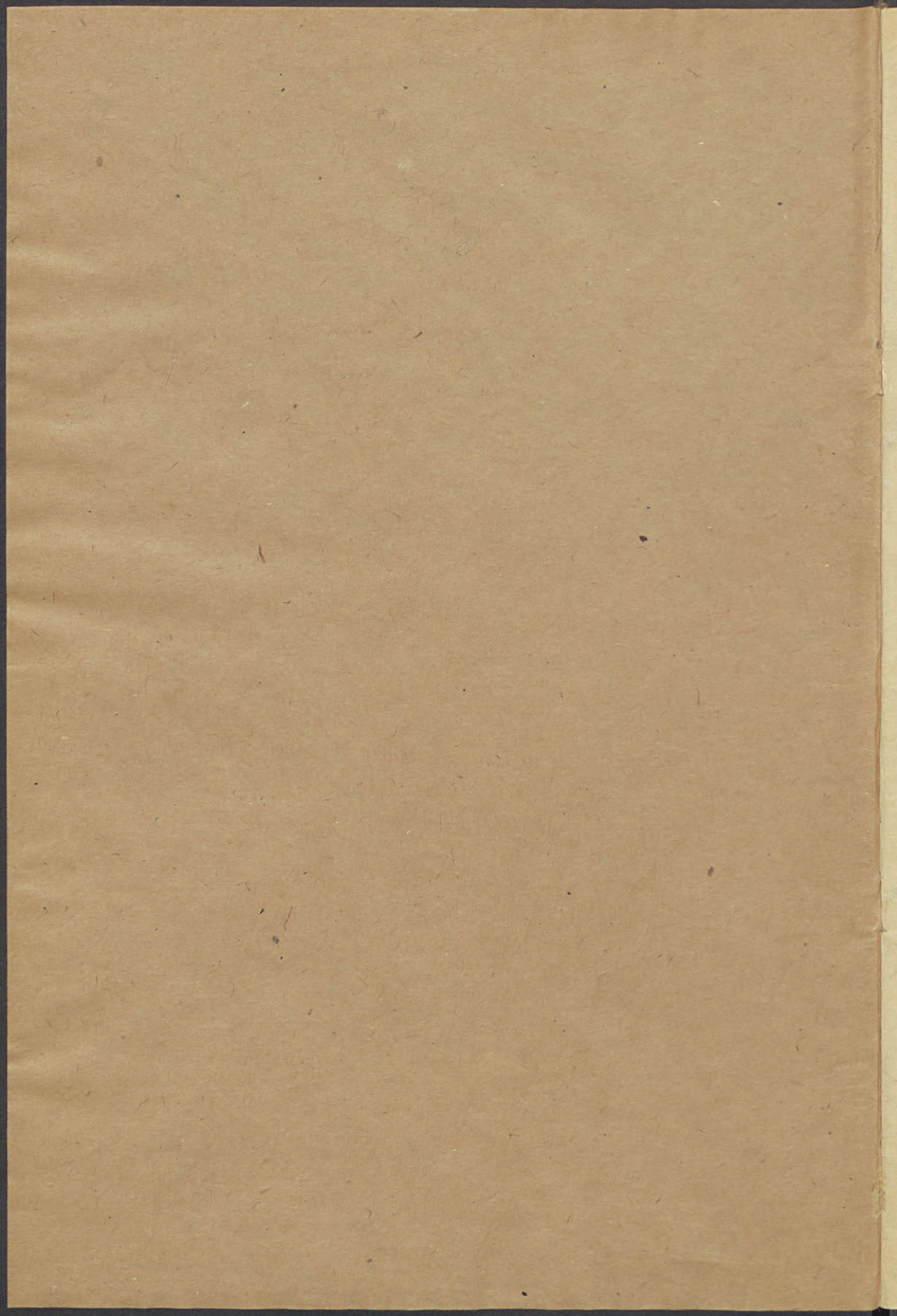


Debreceni Egyetem
Egyetemi és Nemzeti Könyvtár



0 000009 030206





4270/1:27

SI

Ad 4270

1:27

KÖZLEKEDÉSI SZAKKÖNYVTÁR

SZERKESZTI KÉPESSY ÁRPÁD MINISZTERI OSZTÁLYTANÁCSOS

I. SOROZAT



27. KÖNYV

A VASUT ÉS AZ IPAR

IRTÁK

EDVI ILLÉS ALADÁR

MINISZTERI OSZTÁLYTANÁCSOS

ÉS

MÉHELY KÁLMÁN

MÉRNÖK

1910.

WODIANER F. ÉS FIAI MŰINTÉZETE BUDAPEST

IV., SARKANTYUS-UTCA 3. SZÁM

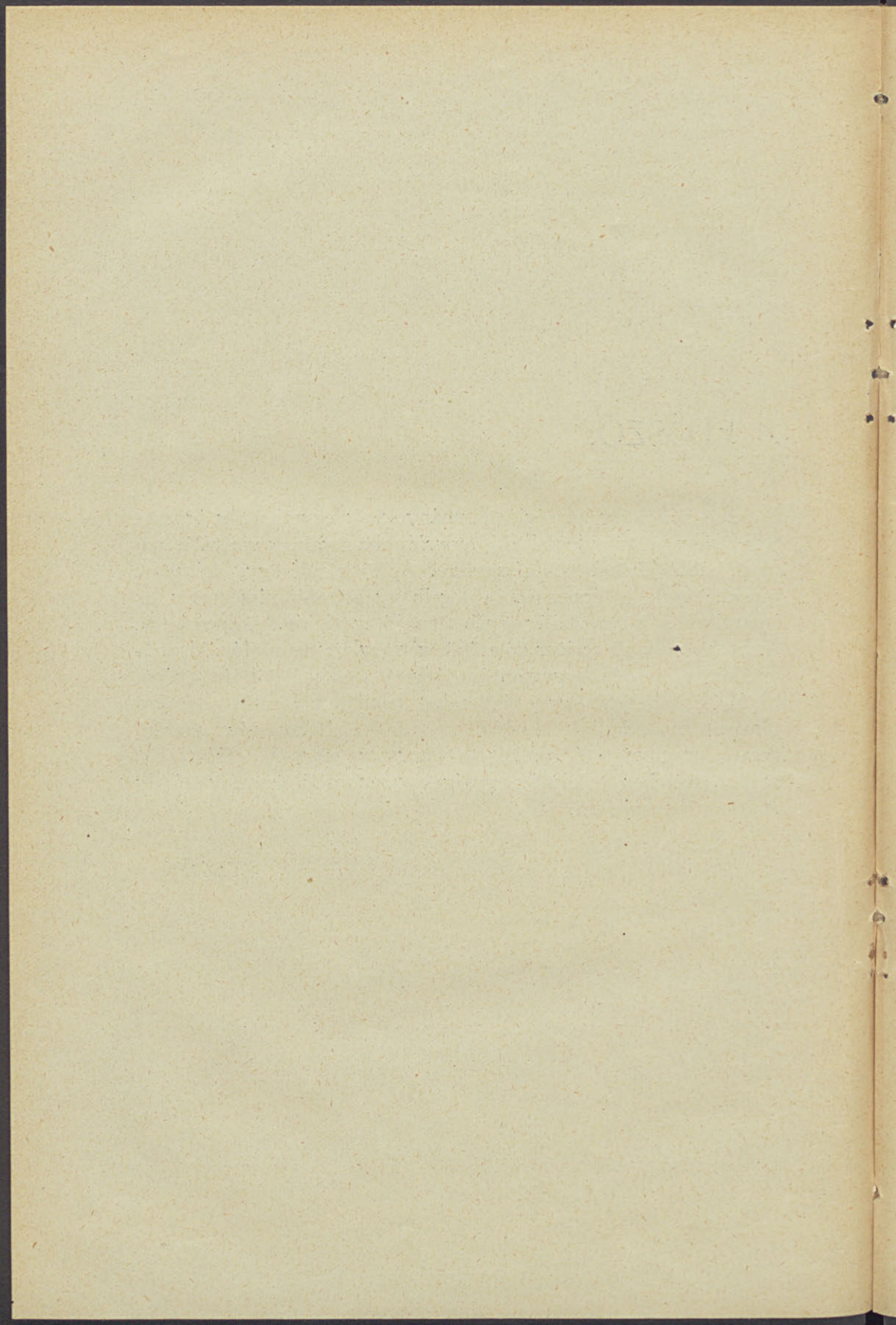
4270/1:27



ELŐSZÓ.

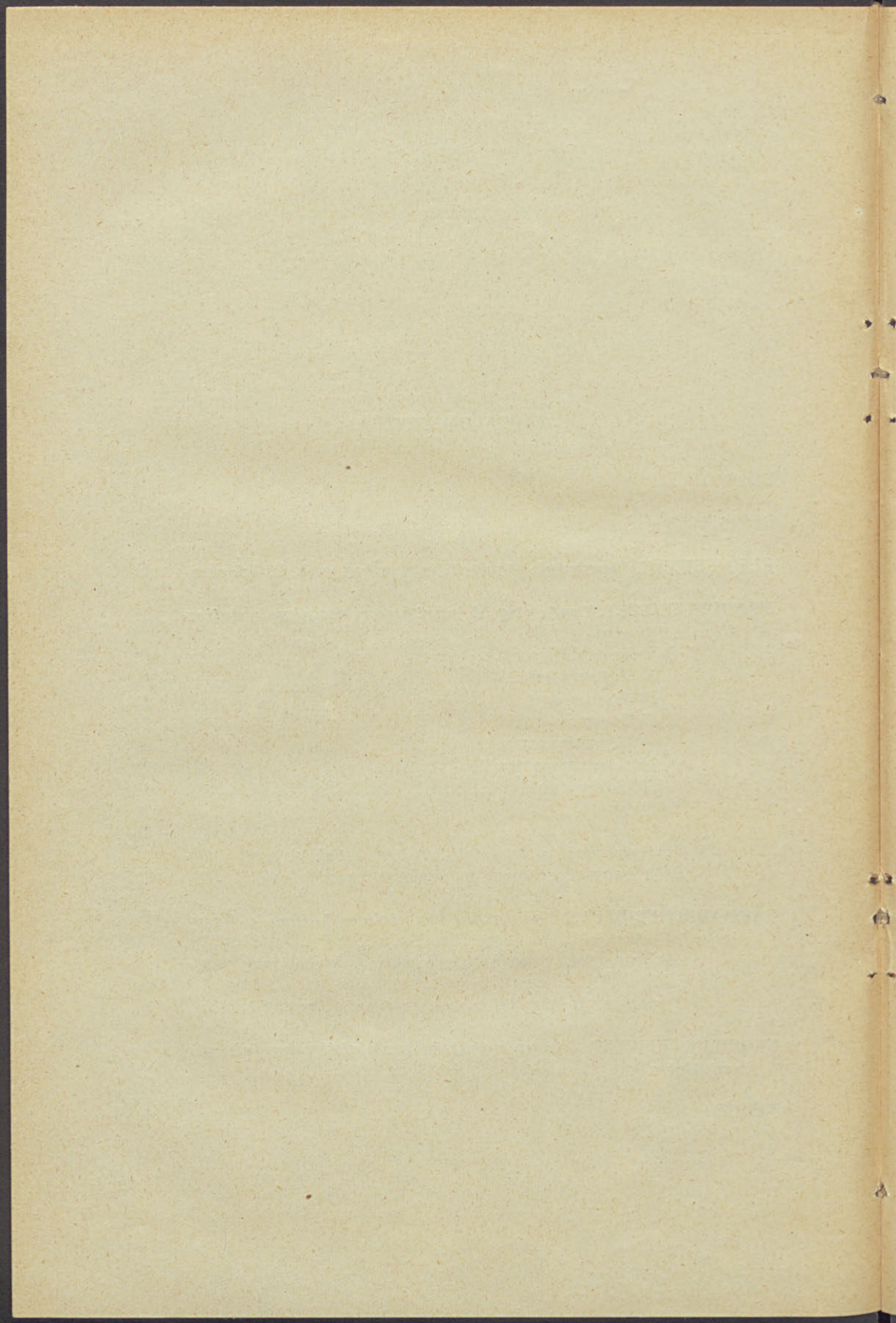
Nincs a közgazdasági tudományoknak egyetlen oly ágazata sem, mely a tulajdonképeni *termelés* viszonyainak vizsgálásánál mostohább elbánásban részesülne. A közlekedésügyi kérdések vizsgálatának is éppen az a legelhanyagoltabb része, mely az iparral és a közgazdaság egyéb termelő ágazataival kapcsolatos. Amikor a *vasút és az ipar* kölcsönös viszonyait taglaló e kis művecskét e kérdés megvilágítása végett a sajnós fölötte gyéren található, legfeljebb egyes részleteket felölelő hivatalos adatokra támaszkodva kiadjuk, tesszük ezt minden hiányossága daczára azzal a megnyugtató gondolattal, hogy *a magyar szakirodalom az első*, melyben e kérdést egységes szempontból összefoglaló ily szakkönyv megjelent.

A SZERZŐK.



TARTALOMJEGYZÉK.

	Oldal
ELŐSZÓ	3
BEVEZETÉS	7
ELSŐ FEJEZET. <i>Vasutaink közvetett hatása iparunk fejlődésére</i>	11
MÁSODIK FEJEZET. <i>Legfontosabb ipari árucikkeinknek statisztikai földrajza</i>	17
I. <i>Bányászat, kohászat</i>	17
A) <i>Fekete kőszén</i>	20
B) <i>Barna kőszén</i>	21
C) <i>Vastermelés</i>	24
1. <i>vasércztermelés</i>	24
2. <i>nyersvastermelés</i>	27
D) <i>Sóbányászat</i>	28
II. <i>Erdőipar</i>	29
III. <i>Malomipar</i>	36
IV. <i>Czukoriparunk, valamint gyáripari termelésünknek egyéb fontosabb ágazatai, gyáripari statisztikánk összesítésével</i>	39
HARMADIK FEJEZET. <i>Vasutaink közvetlen hatása a hazai ipar fejlődésére</i>	44
a) <i>Az iparpártolás jelentősége a vasutak fogyasztásának ellátásában</i>	44
b) <i>Vasutaink javító műhelyei mint gyáripari jellegű vállalatok</i> ..	54
NEGYEDIK FEJEZET. <i>Az amerikai vasutak aktív iparfejlesztő politikája</i>	70
VÉGSZÓ	80



BEVEZETÉS.

Az emberiség gazdasági és társadalmi életének jelenségeit, szervezeteit, a különböző foglalkozási köröket, stb., az érdekszálak sűrű láncolata fűzi egymáshoz. Hiszen a kulturális és gazdasági haladás végső célja éppen az, hogy a társadalom szolidáris érdekei között minél teljesebb harmónia legyen. A földmivelés, az ipar, a kereskedelem, a közlekedés, a társadalmi tevékenység minden ága egymással benső szolidaritásban van, s bármely ágazat állandó jellegű fejlődésének alapfeltétele az összeség boldogulása.

Igy a vasut és az ipar szintén teljesen egymásra vannak utalva. Alig lehetne megállapítani, melyik fél köszönhet a másiknak többet, melyik adója a másiknak, melyik boldogulhatna a másik fél nélkül. A modern nagyipar, a természeti kincsek, az erdők, bányák kihasználása, létfeltételükül a legkitünőbb közlekedő eszközt, a vasutat vallja. Másrészt azonban a vasut szintén csak ott boldogulhat, a hol erős ipar táplálja. Az ipar fejlődése kívánta, s fokozatos fejlődése folyamán saját maga teremtette meg a vasutat, s ha a vasut megépült, főképpen az ipar, állandó teherforgalom biztosításával tartja azt fenn.

A kedvező közlekedési eszközök viszont az iparvállalatok létesítését, fejlesztését szolgálják. Vagy van már valahol bánya vagy gyár, s hozzá épül a vasut ; a bányák vagy gyárak üzemét ez esetben a közlekedés olcsósága többszöröse fokozza, s ezzel önmagának a vasutnak állandó boldogulását biztosítja. Vagy pedig előbb kiépítik a vasutat oly vidékekre, melyek iparvállalatok létesítésére kedvezők ; a vasut mentén ekkor iparüzemek keletkeznek, ezernyi embertömegek jutnak keresethez, a közvagyonosodás emelkedik és az állam közgazdasága fejlődik.

A vasut és az ipar között ez a teljes kölcsönösség már eredetükben megvolt, a mint azt a vasut és a mai nagyipar fejlődési történetét ismeretve, a következő néhány szóban vázolhatjuk.

A modern nagyipar és ennek hatása folytán mondhatnók egész mai társadalmi és gazdasági berendezkedésünk, a mennyiben egy egész fejlődési korszakból lehetséges egyetlen legjellemzőbb évszámot kiragadni, 1760-tól keltezhető. Születési helye Nagy-Britannia. Amerika fejlődésével, a tengeri hajózás tökéletesedésével Észak-Amerika déli tartományainak pamutja idővel mind nagyobb tömegekben és annyira olcsón jutott el Nagy-Britanniának fejlődő gyapju- és lenipari városaiba, hogy ezen olcsó új nyersanyagok minél jutányosabb feldolgozása a vállalkozók és feltalálók egész érdeklődését maga felé irányította. A XVIII. század közepén *Hargraves, Arkwright, Crompton, Cartwright* stb. találmányaival veszi kezdetét a mai textilipar.

E nagy feltalálók fonó- és egyéb textilipari gépeiket kezdetben emberi vagy állati erővel, utóbb vízi erők felhasználásával hajtották. A gyártmányaik iránti szükséglet azonban oly rohamosan növekedett, hogy e megbizhatlan és akkoriban még csak nagyon csekély mértékben hasznosítható energia-források elegendőknek nem bizonyultak.

Nemcsak a textil-, hanem az összes többi iparoknál, a hajógyártásnál, a vas, fém stb. iparnál szintugy érezték megfelelő erőgép szükségét. Az ősrégi törekvés, a tüzelőanyagban rejtőző energiamentisét az égés folyamata révén vízzel vagy más anyaggal közvetíteni és például a fában vagy szénben volt energiát a gőz feszítő erejévé átváltoztatva munka végzésére felhasználni, legnagyobb sikerét ugyancsak ebben a korban érte el. A mai gőzgép története tulajdonképpen 1770—1790 körül kezdődik, a mikor James Watt hosszas, fáradhatatlan kísérletezés után a bányauzemhez és vasgyártáshoz használható legelső bevált gőzgépét megépítette. Gyakorlati használatba 1786 körül került, s kezdetben főleg bányaszivattyúk hajtására és a vasgyártásnál alkalmazták; 1795-ben azonban a textiliparban is szélesebb körű elterjedésre talált.

Az ásványiszén használhatóságának felismerésével a gyárak olcsó hajtóerőt nyertek, a mi az ipar széleskörű fellendülését még erőteljesebben fokozta. Az iparvállalatok csatornák, folyók, majd kőszételepek mellé húzódtak s Anglia mai nagyipari központjaivá koncentráálódtak.

Csakhogy e gyorsan koncentráló nagyipar rohamosan növekvő termelése a környék helyi piacának felvevő képességét messze túlhaladta, s a vállalkozókat távolabbi fogyasztókörözés meggyerésére utalta. E mellett a tengelyen való szállítás a nyersanyagok árát nagyon megrágitotta, s a kész gyártmányok elszállítására nemcsak költséges, de elégtelen is volt. Hiába épültek utak, hiába javították a vízi közlekedést, az igények új, gyorsabb, tökéletesebb közlekedési eszközöket kívántak. A minden irányban megnyilatkozó szükséglet e kor sok nagy technikusát arra a törekvésre indította, hogy a gőzgépet a közlekedésre alkalmassá tegye.

E végből előbb az új közlekedésre alkalmas utat kellett feltalálni. Hosszas fejlődés után a gőzgép segélyével a vas feldolgozása annyira

ipar koncentrált → piac kiterjedő

ipar
d
erőgép
s
vas

olcsó lett, hogy a vasat sinek készítésére is felhasználhatták.*) A vastermelésben túlprodukció állt be; a gyártott vasból, hogy valamire mégis felhasználják, kezdetben (1767-ben) lapos vaslemezeket, majd 1789-ben gombosfejű sint készítettek, E sinen sokáig csak állati erővel vontattak, s csak 1825-ben sikerült Stephenson-nak a gyakorlatilag bevált első lokomotivos vonatot sikeresen bemutatni, ki a rainhilli verseny győzelmével a mai vasuti közlekedésnek megalapítója.

A vasutak ettől az évtől kezdve mindenfelé rohamosan elterjedtek, s a természeti kincsek kihasználásának alapot, lehetőséget adván, az ipart, a technikai tudományokat fejlesztették s ezzel önmaguknak a továbbfejlődésre tápot adván, a közgazdaság fokozódó fejlődéséből viszont maguk a vasutak fejlődtek.

A vasutak és az ipar fejlődése közötti kölcsönösségre jellemzők azok az adatok, melyek Magyarország közgazdasági viszonyait 1870-ben és 1907-ben visszatükrözik, s így Magyarország fejlődésének képét adják.

A magyar birodalom területén 1870-ben mindössze 3474 kilométer vasuti hálózat volt, mely 1907-ben már 18,944 kilométerre emelkedett, vagyis a növekedés 445.31 százalék (Ausztriában 6106 és 21.701 kilométer = 255.40 százalék); akkor 100,000 lakosra esett Magyarországon 22.5 kilométer vasut, 1907-ben már 98.4 kilométer (Ausztriában 30.2 és 83.7); 1870-ben esett Magyarországon 100 kilométerre 1.1 kilométer vasut, 1907-ben 5.8 kilométer (Ausztriában 2 és 7.2 kilométer). Ezek az adatok elég szembeeszköken mutatják fejlődésünket e téren. Mégis a gazdasági haladás szempontjából sokkal fontosabb az utas- és árúforgalom alakulása, mint a mely meglehetősen hű tükre gazdasági életünk fejlődésének. Vasutaink szállítottak 1870-ben 4.642,000 személyt, 1907-ben 107.171,000 tehát itt 2208.72 százalék emelkedéssel állunk szemben (Ausztriában 19.404,543 és 223.717,302 személyt = 1052.91 százalék); 1870-ben 53.142,000 métermázsát fizető árut, 1907-ben pedig 614.830,000 métermázsát, vagyis 1056.9 százalékkal többet (Ausztriában 191.149,655 és 1.431,485,520 métermázsát = 648.88 százalék), vagyis vasuti téren Magyarország sokkal nagyobb fejlődést mutathat, mint Ausztria.

Állatkivitelünk értéke tett 1870-ben 82.813,532 koronát, 1908-ban pedig 262.467,049 koronát; ha pedig a tiszta kiviteli többletet hasonlítjuk össze, akkor az 1870. évi 45.397,358 koronával szemben 1908-ban 249.247,074 korona áll, vagyis az emelkedés 546 százalék.

Az ipar terén ugyanily fejlődést találunk. Vasércztermelésünk 1870-ben 3.215,577 mm. volt, 1907-ben pedig 16.660,021 mm., tehát emelkedett 418.10 százalékkal (Ausztriában 169.85 százalék), nyersvastermelésünk tett 1870-ben 1.243,827 és 1907-ben 4.402,365 mm.-t, az emelkedés tehát 253,94 százalék (Ausztriában 338.70 százalék); sörtermelésünk volt 1870-ben 688,957 hl., 1907-ben 1.688,469, vagyis

*) A vasuti sin történetét lásd e sorozatban Zelovich Kornél »A vasuti felépítmény« című munkájában.

az emelkedés 145.08 százalék (Ausztriában 119.48 százalék); nyers cukorgyártásunk volt az 1867—70-i termelési időszakban 142,920 mm., az 1906—7-i évadban pedig 3,399,400 mm., emelkedett tehát 2278.5 százalékkal; a cukorgyárak által feldolgozott répa volt 1870-ben 2.109,346 mm., 1907-ben pedig 23.250,039 = 1002.24 százalék (Ausztriában 235.71 százalék), nyers ásványolajat feldolgozott a magyar pertoleum-finomítóipar 1882-ben 53.021 mm.-t, 1907-ben pedig 2,463,187 mm.-t, tehát e 26 évben az emelkedés 4545.7 százalék. Óriási emelkedést mutat fel lisztiparunk is. Igen érdekes képet nyújt az ipari részvénytársaságok alakulata 1867-ben tizenöt ipari részvénytársaság állott fenn Magyarországon 30.931,000 K részvénytőkével, 1907. végén pedig 757 ily társaság 953.667,520 K részvénytőkével és ipari fejlődésünkre nézve jellegzetes, hogy az 1899. és 1907. évek közötti időre esik ezekből 464 részvénytársaság 405.673,328 K részvénytőkével, összes ipari részvénytársaságaink 61.3 százaléka.

Ez az a körfolyamat, ez az az egymásrautaltság, mely a vasút és az ipar kérdésének vizsgálásánál elének tárul. Ezt a viszonyt és ennek jelenségeit kívánjuk fő vonásaiban röviden ismertetni, s a mennyire e könyv szükre szabott terjedelme megengedi, különös figyelmet törekedtünk fordítani azokra az eredményekre, melyeket hazánk közgazdasága a vasutnak köszönhet, valamint arra a jelentőségre, mely vasutrendszerünknek, az államélet leghatalmasabb és legtökéletesebben megalkotott szervezetének, mint fogyasztó és termelő organizmusnak tulajdonítható.

ELSŐ FEJEZET.

Vasutaink közvetett hatása iparunk fejlődésére.

A Kárpátok medencéjében elterülő Magyarország önmagába zárt, egységes gazdasági terület. Fekvése, éghajlata, különböző jellegű és hajlamu népeinek eloszlása, a Duna és Tisza vízrendszere mentén elterülő Alföld, az erdő- és bányakincsekben gazdag bérczkoszorúval a mezőgazdaságra és iparra egyaránt hivatottá teszi. Az Alföldnek honunk megalapítása óta a mezőgazdasághoz szokott szinmagyar lakossága nemzetünk kulturális és gazdasági életének soha el nem muló szilárd bázisát adja. Az országot háromnegyed részben övező hegységek, erdő-, érc- és széngazdagsága másrésztől természetes magyarozatát adja annak, hogy iparüző lakosságunk mért huzódott leginkább a perifériákra, s hogy iparunk — a fővárostól eltekintve — mért lokalizálódott főleg e hegyes vidékek völgyeibe.

A közgazdaságunk kifejlődését gátló politikai viszonyaink következtében azonban még azok a vidékek is, melyeket fekvésük és általános viszonyaik az iparra predesztináltak, ez irányu fejlődésükben, sajnos, elmaradtak. Csak szórványosan akadunk oly központokra, melyeknek ipari lakossága a környék mezőgazdasági fölöslegét vagy ipari termelésre alkalmas nyersanyagot kielégítő mennyiségben feldolgozzák.

Vasutaink jelentőségét legjobban oly irodalmi emlékekből tudjuk felfogni, melyek közgazdasági viszonyainkról, közlekedésügyünk állapotáról a mult század elejéről fönmaradtak. De a vasutnak az egész ország képét átalakító hatását konkrét példákból még napjainkban is tanulmányozhatjuk. Erdély keleti és délnyugati határán, Besztercze-Naszód, Csik, Hunyad és Krassó-Szörény vármegyék vasutaktól távol fekvő vidékeik mezőgazdasági termékeinek árviszonyait, gazdasági életét kell csupán oly vidékekével összehasonlítani, melyek nagyfogyasztású cenztrumoktól, nagyobb városoktól bár szintoly távol, de vasút mellett fekszenek.

Ha jó a termés, nincs értéke, mert nem tudják mind elfogyasztani, sem pedig a fölösleget elszállítani. Ha rossz a termés. éhínség áll be. De még vasút és vasút között is nagy különbség van. Például Budapest székesfővárosához sűrűforgalmu vasúti fővonalakkal összekötött távoli vidékeink viszonylag sokkal közelebb jutnak a főváros nagyfogyasztásu piaczához, mint bár földrajzilag közelebb fekvő, de gyér vonatszámmal bíró, rossz összeköttetésű vasúti mellékvonalakkal érintett vidékek. Így a Tisza-Maros szögének mezőgazdasági termelése a főváros piaczárt jobban elláthatja, mint pl. Tolna, Baranya vármegyék.

A különböző vidékek viszonylagos helyzetének előnyeit és hátrányait helyes forgalmi politika ma már kiegyenlítheti. A míg azonban nem volt vasút, a mult század közepéig az ország különböző vidékei között sokkal nagyobb differenciák voltak. A hol jó kőutakat építettek, a Felvidéken, Erdélyben, avagy Károlyváros—Fiume között, a távolság okozta különbségek a közúti közlekedés útján még csökkenthetők voltak, de az Alföldön, hol az úttest építésére használható kő hiányában kőutak építése pénzügyi szempontból is igen nagy nehézségekbe ütközött, közlekedés hiányában a leggazdagabb vidékek is pusztulásnak indultak. Hazai viszonyaink szomorú képe tárul elénk a mult század elejéről fenmaradt minden közgazdasági irott emlékünkből. Legmeggrázóbb képét a magyar nemzeti gazdaságtan bibliája, *Széchenyi István* gróf »Hítel« című műve festi, de értékes adatok foglaltatnak *Lónyay Menyhért*, *Dessewffy Emil*, *Trefort* stb. munkáiban is.

A mint vasutaink fokozatosan kiépültek, újabb és újabb vidékek nyíltak meg s kapcsolódtak a nemzet, a világ gazdasági életének hálózatába.

A vasutak az ipartelepeket általában magukhoz vonzzák. Ipartelepnek létesítésének egyik legelső kelléke, van-e jó vasútja. Ott pedig, a hol a gyárak vagy a természeti viszonyok, nyersanyagok közelsége, avagy munkásviszonyok miatt annyira helyhez vannak kötve, hogy nem költözködhetnek a nagy üterek mellé, e vidékeket a vasutak oldalreceskék alakjában keresik fel.

Az ipar lassanként nálunk is odahagyja félreeső csöndes völgyeit s mindinkább a vasutak által megjelölt kereskedelmi vonalak felé húzódik. Jó vasúti góczpont már önmagában nagy nyereség, s így erős vonzóerő az iparvállalatok létesülésére, míg másrésről a legkitünőbb természetes kincsek is értéktelenek, ha vasút meg nem közelítheti.

Hazánkban a vasutaknak sokkal nagyobb jelentősége van, mint a nyugati fejlettebb államokban, melyeknek a hajózásra alkalmas folyói a tengerbe ömlenek s földrajzi alakjuk is kedvezőbb. Angliában vagy Belgiumban a nagy ipari centrumok a különben is legsűrűbb népességű vidékekre lokalizálódtak, az itteni termelés tehát közeli fogyasztópiacra talál. Nálunk azonban a gyáriparra a nyersanyagok közelsége miatt alkalmas vidékek ugy az ország főpiaczától, fővárosunktól, mint

ipartelep
kő
gyár

gyárakhoz közelebb
közvetlen kapcsolatban

I. Táblázat. A m. kir. államvasutak 1908. évi forgalmának összegezése árucikkek szerint

Sorszám	Árucikkek megnevezése	Feladás				Leadás			Áthozat	Összesen				
		a helyi forgalomban	hazai	osztrák és boszniai	külföldi	hazai	osztrák és boszniai	külföldi						
											pályákra		pályákról	
											t o n n á k b a n			
1	Agyag, föld, homok, kő, kavics	1505,371	511,048	47,592	914	151,476	31,901	8,578	35,922	2292,802				
2	Bor és bormust	123,168	44,963	58,241	1,659	45,014	2,303	107	19,77	295,226				
3	Czukor nyers és finomított	224,993	36,255	2,177	13,969	56,610	16,393	6	3,393	353,852				
4	Czukorra	796,937	20,192	80,668	—	244,790	265	30	9,605	1102,647				
5	Dohány és dohánygyártmányok	65,839	11,640	19,835	3,226	16,731	1,438	1,078	4,105	123,892				
6	Érczek mindenneműek	249,460	45,444	354,409	3,727	49,540	6,968	129	84,412	794,089				
7	Fa, épület- és haszonfa	944,680	212,221	176,728	80,315	538,426	2:2,304	622	178,823	2354,119				
8	tűzifa	923,060	89,604	79,762	304	543,076	9,523	330	53,566	1699,225				
9	donga	34,194	6,326	11,400	5,107	21,574	9,748	1,763	3,192	93,304				
10	Fakéreg	20,785	3,238	4,032	15,388	17,911	2,195	27	519	63,495				
11	Fonalak, vászon- és pamutárúk	16,220	5,188	4,707	683	5,256	25,502	692	10,804	69,052				
12	Gyapjú	6,821	1,608	3,173	2,067	2,839	783	192	1,634	18,617				
13	Gyapot, nyerspamut.	14,378	11,758	1,956	395	758	2,500	39	1,470	33,254				
14	Gyümölcs, friss és aszalt szilvalz	59,991	7,172	36,863	22,660	50,906	5,157	17,366	43,77	213,894				
15	Kender, len	16,316	11,327	5,366	3,400	7,726	1,063	2,356	2,301	49,855				
16	Liszt és egyéb élelmények	479,661	111,722	300,728	19,733	74,444	4,820	3,063	19,733	1023,404				
17	Mész, cement, íósz (gips)	304,704	107,055	22,306	2,462	101,096	9,660	924	28,779	576,988				
18	buza	558,245	86,805	188,016	2,056	284,239	3,385	316	42,552	1165,614				
19	árpa	143,544	17,087	143,560	20,598	48,891	1,286	—	13,548	388,514				
20	roz	74,963	8,875	109,647	286	34,979	443	—	9,634	238,827				
21	tengeri (kukoricza)	224,535	53,684	136,628	810	108,954	2,272	1,336	38,595	566,864				
22	zab	79,278	8,892	22,486	78	37,857	10,793	—	10,056	169,440				
23	egyéb gabbaneműek	24,546	5,823	8,040	1,252	5,070	2,396	1,827	4,237	53,241				
24	repce és egyéb olajvetemények	22,943	1,432	3,435	144	5,464	1,905	270	554	36,147				
25	hüvelyesek	37,145	4,116	8,132	3,529	18,659	7,641	471	2,634	82,337				
26	burgonya, takarmányrépa stb.	103,766	31,159	15,625	201	38,970	5,551	11	9,658	104,941				
27	Olajok, zsirosak	27,852	7,521	6,603	491	2,081	9,392	1,899	4,787	60,626				
28	Petroleum és egyéb ásványolajok	103,038	30,124	15,952	3,131	10,457	319,704	3,895	19,053	505,354				
29	Robbanó-zerek	3,286	1,040	2,363	32	36	876	—	97	7,790				
30	Só	63,076	20,493	1,003	22	90,838	3,565	240	25,990	205,227				
31	Sőr	129,373	31,172	2,491	771	5,301	13,542	738	3,640	187,028				
32	Ásványszén	2:84,023	620,523	299,816	1,734	1097,214	895,059	794,738	377,256	6671,414				
33	Faszén	74,392	12,471	18,714	5,439	35,611	7,267	261	12,292	166,447				
34	Széna, szalma, szecska	77,360	17,285	40,574	449	49,472	2,537	21	22,083	202,781				
35	Szesz- és pálinkaneműek	75,781	23,930	14,563	1,448	20,978	4,714	95	3,796	145,305				
36	Tégla, fedőcserép	456,975	133,251	9,472	1,336	79,842	20,784	1,807	18,874	722,341				
37	Trágyaneműek	222,859	73,905	13,713	722	6,720	16,959	3,323	2,919	341,120				
38	Vas, nyers	286,058	28,585	3,385	117	40,927	41,243	24,640	5,850	430,805				
39	Vas és aczél, vas-és aczélárúk	413,443	104,184	63,406	14,489	83,308	93,903	16,586	128,930	918,249				
40	Zsiradékok	21,745	4,715	15,613	1,499	1,708	5,329	385	1,521	52,515				
41	Egyéb áruk (előállatok és katonai javak kivéve)	1487,368	354,558	229,211	67,624	293,828	303,510	31,311	164,273	2931,683				
42	szárnyasok (baromfi)	1,261	127	1,019	30	951	72	291	437	4,188				
43	juh, kos, ürü és kecske	3,906	394	3,151	48	1,390	440	—	1,195	10,524				
44	ló, öszvér, szamár	23,683	3,501	13,661	3,105	4,094	856	—	1,836	50,736				
45	sertés	50,806	5,932	43,949	—	12,687	230	—	10,906	129,510				
46	szarvasmarha	67,217	11,152	55,107	152	56,488	732	—	22,692	213,542				
47	Katonai áruk	19,448	6,553	8,527	—	3,739	8,716	—	2,384	49,367				
	Összesen	13248,053	2946,050	2662,805	307,602	4371,326	2138,235	921,972	1474,087	28070,130				

valamint legfejlettebb iparunknak, *malomiparunknak termékei*. Negyedik helyen az *építőanyagok* állanak. Jelentőségükben ötödik helyre kerültek az *ércz- és vasszállítmányok*, míg a szintén nagy tömegszállításokat elentő *czukoripar* a hatodik helyre szorult. *E hat főcsoport szállításának összege az összes teherzállításnak több mint háromnegyed része.*

Még feltűnőbb adatokat találunk, ha néhány helyi érdekű vasutunk teherforgalmi viszonyait önmagában vizsgáljuk.

II. táblázat. Néhány főbb vasutunk teheráruforgalma 1908-ban az árucikkek részletezésével.

Vasut	Összes áruforgalom 1908-ban tonnákban	E b b ő l					
		kőszén, barnaszén és pirszén	nyers vas	kidolgozott vas	érczek	gabona, hűvelyesek	tűzfifa, épület- és haszonfa, fakéreg donga
Kassa—oderbergi (magyar rész)	4.648.355	2.086.988	64.800	172.098	919.432	225.467	453.080
Mohács—pécsi	601.134	522.171	—	2.200	—	7.080	5.128
Budapest—esztergom—füzitői	889.021	628.979	—	3.162	—	2.332	29.316
Petrozsény—livazény—lupényi	889.132	807.424	—	2.078	—	2.066	61.177
Gölniczvölgyi	180.127	11.226	1.288	6.230	92.397	806	20.078
Alkenyér—landsári	21.166	2.988	7.460	6.140	—	82	1.596
Vajdahunyad—gyalári	242.644	760	7.240	393	227.548	453	3.887
Szlavonia—drávavidéki	352.220	—	—	—	—	2.148	296.191
Szamosvölgyi	352.262	15.575	158	4.196	—	2.143	188.251
Brassó—háromszéki	357.655	5.484	—	3.162	—	2.332	232.999
Máramarosi sóvasut.	204.740	—	—	—	só 138.375	—	32.038
Összes vasutaink	53.278.284	12.674.161	616.203	1.417.021	2.167.587	6.822.300	9.130.679
Ebből a m. kir. államvasutak fő- és mellékvonalai	28.070.130	6.671.414	430.805	918.249	794.089	3.803.631	4.210.143

A II. számú táblázatból az látható, hogy *összes vasutaink* szállításában az *ásványszén* az összes teheráruforgalomnak *23.8%-ával* részesedik, s hogy ez az arányszám a *kőszénbehozatal* legfontosabb vasútvonalán, a *kassa—oderbergi vasútnál 45%-ra*, a kimondottan szénvasutaknál, a *mohács—pécsi*, a *budapest—esztergom—füzitői* vagy a *petrozsény—livazény—lupényi vasutaknál*, azonban ez a részesedési arányszám *87, 70, illetőleg 91%-ra* emelkedik. A *gölniczvölgyi* vagy a *vajdahunyad—gyalári vasút érczszállító vasutak*, melyeken az érczszállítás az összes szállításnak *51.4%*, illetőleg *94.4%-a*. A *szlavoniai*, a *szamosvölgyi* és a *brassó—háromszéki vasutak* kimondottan *erdővasutak*, melyeknél az erdei termékek szállított mennyisége az összes szállításnak *84, 53.7, illetőleg 65.2%-a*. Látható ezekből az adatokból, hogy igen sok vasút kizárólag bizonyos erdei vagy bányatermék kihasználása végett étesült, mert hiszen szinte egész szállítása erre a termékre, ásványszénre, ára, vagy vasra stb. szorítkozik.

Az említett szárnyvonalak mint szivóerek táplálják a nagy vonalakat, melyek csak részben táplálkoznak közvetlenül a saját vonalaik mentén fekvő szállítási alkalmakból. Áruforgalmuknak nagy részét e speciális

czélokat szolgáló szárnyvonalak forgalma teszi. A már említett vonalakon kívül Észak-Magyarországon speciálisan vas- vagy szénvasutak :

a mátramindszent—mátranováki, a somskőujfalusi és a salgótarjáni, a losonc—poltári és —szinóbányai, a miskolcz—diósgyőri, a sajkázincz—barczikai és —rudóbányai, az ózd—nádasdi és a putnok—kivárdi, melyek valamennyien a m. kir. államvasutak budapest—losonc—miskolczy fővonalait táplálják.

Speciálisan ipari czélokat szolgálnak : a losonc—gácsi, a breznóbánya—vereskői, pelsőcz—dobsinai, —nagyszlabosi— és murányaljai, a kassa—metzenézi, a máramarosi sóvasút, a pécsvidéki kőszénvasutak és a bakócza—felsőmindszent—komlói, a resiczabányai* és az aninai vasutak, a hátszeg—ruszabánya—karánsebesi, a borossebes—menyházi, a gyulafehérvár—zalatnai, a rév—nagybáródi, a nagyvárad—belényes—vaskóhi stb.,

Horvát-Szlavonországokban pedig : a ruma—vrdniki, a varasd—goluboveci stb. vasutak.

A legjövendmezőbbek azok a vonalak, melyek szén-, vas- vagy egyéb ipari üzem forgalmának lebonyolítására hivatvák, még pedig azért, mert ezek a vasutak egész éven át szinte állandó forgalomra támaszkodhatnak. A pusztán mezőgazdasági vidékek gazdasági vasutainak forgalma azonban időszakos, a mennyiben nyáron az aratási időben, ősszel a cukorrépa- vagy burgonyaszállítás idején a romlandó árú gyors elszállításának szükséges volta miatt a forgalom lebonyolításában rövid ideig gyakran torlódást idéz elő, míg az év hátralévő túlnyomó részében forgalom híján, szinte csak tengődnek.

A végből, hogy a vasútnak az iparra gyakorolt közvetett hatását kellőképen megvilágíthassuk, a következő fejezetben vázlatosan ismertetjük a teherárúforgalom szempontjából legfontosabb árúczikkeink rövid statisztikai földrajzát, vagyis közölni kívánjuk az ásványszén, a vas, a fa, a cukorrépa és cukor stb. iparaink statisztikai összefoglaló adatait, különös tekintettel ezen iparok fővidékeinek ismertetésére, hogy ennek alapján hozzávetőleg tájékozva legyünk a felől, hogy az ország különböző vidékeinek vasútjai főképen minő árúczikkek szállításával foglalkoznak, tehát minő iparokkal vannak a legközelebbi relációban.

MÁSODIK FEJEZET.

Legfontosabb ipari árucikkeinknek statisztikai földrajza.

1. Bányászat, kohászat.

Magyarország 1908. évi bánya- és kohótermelésének értéke 145.486,000 koronára (1907-ben 127.647,000 korona) rúgott, mely értékben a különböző fontosabb bánya- és kohótermékek a következő százalékos arányszámokkal vesznek részt :

	1908-ban	1907-ben
arany	7·42%	11·0%
ezüst	0·77%	1·2%
barnaszén	42·47%	38·7%
feketeszén	8·80%	9·1%
kőszén-brikett	1·2%	1·9%
kocsz	2·82%	1·8%
nyersvas	27·58%	26·1%
vasöntvény	2·44%	2·6%
kivitt vaskő	3·01%	3·5%
a többi termékek	3·27%	4·7%

Az összes termelés pénzértékéből 17.885,938 (15.019,760) korona kincstári művekre és a többi a magánvállalatokra esik ; tehát a termelés pénzértékének 12.30 (11.67) %-a a kincstári vállalkozás eredménye, míg 87.70 (83.33) % a magánművelés köréből került ki. Mind a kincstári termelés, mind a magánipar körében az értékforgalom növekedését főleg az ásványszén és a nyersvas idézte elő.

Az összes termelés pénzértéke és aránya az egyes bányakapitány-ságok között a következőleg oszlik meg :

Besztercebányára esik . 14.574,742 (13.185,840)K vagyis 10.02 (10.3) %
 Budapestre » 49.751,094 (37.470,937) » » 39.22 (29.3) %

Nagybányára	esik	5.346,083 (5.065,287)	K vagyis 3.68 (3·9) %
Oraviczára	»	15.369,627 (13.854,636)	» » 10.57 (10·8) %
Szepes-Iglóra	»	22.249,069 (23.959,210)	» » 15.31 (18·8) %
Zalatnára	»	35.286,571 (31.740,066)	» » 24.28 (24·8) %
Zágrábra	»	2.793,057 (2.662,132)	» » 1.92 (2·1) %

Az 1908. évi termelésnek a különböző árucikkek szerinti mennyiségéről és értékéről végül a következő táblázat tájékoztat.

III. Táblázat. A bánya- és kohótermelés mennyisége és értéke bányatermékek szerint 1906-tól 1908-ig.)*

A bánya- és kohótermékek megnevezése	Súlyegység	A termelés mennyisége			Átlagos egységár a termelés helyén								
		1906-ban	1907-ben	1908-ban	1906-ban		1907-ben		1908-ban		A termelés pénzértéke		
					K	f	K	f	K	f	1906-ban	1907-ben	1908-ban
											ezer koronákban		
Arany	kg.	3,737,59	3,500,52	3,288,80	3278	05	3279	82	3279	98	12,252	11,479	10,787
Ezüst	...	13,642,26	12,660,54	12,611,86	104	53	100	01	89	76	1,416	1,266	1,132
Réz	q.	692	853	1,657	206	65	233	08	146	02	143	199	242
Ólom	...	19,252	14,687	15,444	40	62	46	32	31	94	782	680	493
Vaskovand	...	1.126,281	995,031	958,238	88	—	82	—	81	—	936	812	777
Barnakőszén	...	62.297,123	64.083,217	70.344,993	—	72	—	80	—	88	45,035	51,293	61,546
Feketekőszén	...	11.035,288	10.428,440	9.820,169	1	04	115	130	11,439	11,984	12,794	12,794	
Köszéngyurma	...	1.516,568	1.547,832	1.091,786	151	175	175	189	2,291	2,710	2,710	2,064	
Pirszén	...	719,302	974,776	1.419,724	2	66	296	2	89	2,126	2,886	4, 05	
Finomításra való nyersvas	...	4.025,270	4.231,338	5.055,591	7	65	779	7	91	30,779	32,932	39,999	
Öntött nyersvas	...	171,641	171,027	174,148	17	86	19	57	20	43	3,065	3,347	3,557
Nyers antimon és antimonfém	...	9,542	8,413	6,701	92	22	108	48	59	83	880	913	401
Antimonérc	...	18,066	25,978	15,941	16	88	16	86	16	26	305	438	259
Ólomgélét	...	6,978	4,411	5,754	47	29	54	99	42	39	330	243	244
Szénkéreg	...	27,555	29,499	29,656	28	02	28	—	27	99	772	826	890
Kónsav	...	14,566	12,230	14,438	1	10	148	1	137	16	18	20	26
Ásványfesték	...	2,207	2,589	2,940	9	97	12	10	8	94	22	31	26
Vasgálicz	...	13,059	12,122	13,721	1	53	144	1	179	20	18	25	
Kén	...	1,826	—	1,441	14	33	—	—	5	81	19	—	8
Barnakő és más mangánérc	...	71,755	57,077	56,467	1	17	—	99	1	67	84	56	95
Külföldre szállított vasérc	...	7.688,654	6.466,039	7.241,293	—	51	—	65	—	60	3,936	4,242	4,367
Higany	...	501	404	784	449	10	450	—	400	—	225	182	314
Földszurok	...	41,114	39,199	48,185	10	46	10	—	10	—	480	392	482
Nyerskőolaj	...	26,915	24,095	24,271	5	31	7	07	5	46	143	170	133
Vízumut	...	20	4	—	1000	—	1000	—	—	—	20	4	—
Külföldre szállított mangánérc	...	37,191	24,907	51,346	—	78	—	64	—	53	29	16	27
Nyers aszfaltföld	...	346,644	330,959	729,722	—	02	—	02	—	02	7	7	15
Horgany	...	1,461	—	—	—	13	—	—	—	—	19	—	—
Cementréz és rézérc	...	34,226	43,035	168,856	4	56	—	988	3	91	156	425	660
Ásványkátrány	...	—	3,860	14,090	—	—	—	7	—	3	90	27	55
Horganyérc	...	2,427	—	80	10	30	—	—	—	18	67	25	1
Rézkéreg	...	—	—	376	—	—	—	—	—	28	—	—	1
Ólomérc	...	5,639	80	80	16	14	12	—	12	—	91	1	1
Ammonium sulfid	...	—	—	5,720	—	—	—	—	—	2	75	—	16
Összesen											117,853	127,647	145,486

*) Ebben a táblában a nyers termékeknek csak az a része szerepel külön, a mely készárúvá nincs feldolgozva; a feldolgozott nyerstermékek a készárú mennyiségében és értékében benfiglaltatnak.

A bányászat és kohászat termékei közül csupán azokkal kívánunk foglalkozni, a melyek a szállított mennyiségek nagy tömege miatt vasutpolitikai szempontból a legértékesebbek. E tekintetben első helyen áll az ásványszéntermelés.

IV. táblázat. A fontosabb bányá- és kohótermékek termelésének mennyisége és értéke bányakapitányságok szerint 1908-ban.

Bányakapitányságok	A termelés mennyisége ¹⁾			A termelés értéke koronákban		
	a kincstári	a magán	az összes	a kincstári	a magán	az összes
bánya- és kohóműveknél						
a) Vasércz.						
Besztercebánya	14,560	11,000	25,560	17,909	6,600	24,509
Budapest	—	3.715,716	3.715,716	—	1.378,531	1.378,531
Igló	388,050	10.848,462	10.872,512	225,340	8.355,830	8.581,170
Nagybánya	—	98,154	98,154	—	121,003	121,003
Oraviczabánya	—	1.770,522	1.770,522	—	1.044,302	1.044,302
Zalatna	2.092,157	604,402	2.696,559	1.631,882	3.981,122	2.030,004
Zágráb	—	185,050	185,050	—	107,979	107,979
Összesen	2.494.767	16.869.306	19.364.073	1.875.131	11.412.367	13.287.498
b) Finomításra való nyersvas.						
Besztercebánya	9,973	—	9,973	198,905	—	198,905
Budapest	—	836,374	836,374	—	6.690,992	6.690,992
Igló	132,168	1.870,928	2.003,096	1.032,059	15.853,294	16.435,353
Nagybánya	—	24,283	24,283	—	230,266	230,266
Oraviczabánya	—	973,300	973,300	—	6.489,943	6.489,943
Zalatna	913,473	225,555	1.139,028	7.380,862	1.824,755	9.205,617
Zágráb	—	69,537	69,537	—	748,216	748,216
Összesen	1.055.614	3.999.977	5.055.591	8.661.826	31.337.466	39.999.292
c) Öntött nyersvas.						
Besztercebánya	1.876	—	1.876	85,433	—	85,433
Budapest	—	—	—	—	—	—
Igló	409	64,777	65,186	10,738	1.471,845	1.482,583
Nagybánya	—	30,269	30,269	—	500,481	500,481
Oraviczabánya	—	55,107	55,107	—	1.049,497	1.049,497
Zalatna	7,710	14,000	21,710	159,211	280,000	439,211
Zágráb	—	—	—	—	—	—
Összesen	9,995	164,153	174,148	255,382	3,301,823	3,557,205
d) Feketeköszén. ²⁾						
Besztercebánya	—	—	—	—	—	—
Budapest	—	7.517,240	7.517,240	—	9.106,939	9.106,939
Igló	—	—	—	—	—	—
Nagybánya	—	—	—	—	—	—
Oraviczabánya	—	4.524,942	4.524,942	—	6.945,733	6.945,733
Zalatna	—	62,235	62,235	—	63,352	63,352
Zágráb	—	—	—	—	—	—
Összesen	—	12.104,417	12.104,417	—	16.116,024	16.116,024
e) Barnaköszén. ²⁾						
Besztercebánya	—	15.926,351	15.926,351	—	12.780,634	12.780,634
Budapest	3.465,341	31.984,179	35.449,520	2.504,338	28.741,694	31.246,032
Igló	—	—	—	—	—	—
Nagybánya	—	872,255	872,255	—	410,280	410,280
Oraviczabánya	40.000	57,102	97,102	48,000	69,149	117,149
Zalatna	122,061	16.002,815	16.124,876	104,972	15.888,299	15.993,271
Zágráb	756,473	2.288,147	3.044,620	718,920	1.273,929	1.992,849
Összesen	4.383,875	67.180,849	71.514,724	3.376,230	59.163,985	62.540,215

¹⁾ Aranyánál és ezüstenél kilogrammokban, a többi termékénél métermázsákban. — ²⁾ A feketeköszén- és barnaköszéntermelés itt egész mennyiségében van kimutatva, ellenben a 7. számú táblán a köszéngyurmává és pirszenné feldolgozott mennyiség levonásával.

1. Ásványszéntermelésünk kitett az 1907. évben, mert erről vannak csak részletes adataink,*) 77.656,369 q-t 66.608,667 K értékben; ebből 64.914,774 q barnaszén 51.887,456 K értékben és 14.741,595 q fekete-szén 14.721,211 K értékben.

A termelt feketeszénből 2.353,408 q, koks- és brikett-gyártásra használtatott fel, a barnaszénből pedig 831,557 q a brikettgyártásra.

*) Lásd a Bányászati és Kohászati Lapok 1908. évi 24. számát.

Barnaszén a tárgyévben nem koksoltak, mert az egyedüli barnaszén-kocszgyár Lupényban átalakítás és bővítés alatt állott.

Kocsztermelő vállalataink a tárgyévben :

1. a Szab. osztrák-magyar Államvasutttársaság 1.231,363 q fekete-szénből 2.499,501 K értékű 797.861 q kocszot gyártott ;
2. a cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társaság 253.365 K értékű 250.015 q mecsekszabolcsi feketeszenből 386.889 K értékű 179.915 q kocszot gyártott.

Brikettet termelő bányavállalataink a tárgyévben :

1. a Szab. osztrák-magyar Államvasutttársaság 251.966 q resiczai szénből 454.354 K értékű 267.267 q brikettet gyártott ;
2. a cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társaság 462 778 K értékű 456.659 q pécsbányatelepi szénből 486.636 q-t 928.404 K értékben ;
3. a Magyar általános kőszénbánya részvénytársaság Tatabányán 412,406 K értékű 479.542 q tatabányai barnaszénből és 32.253 q pécsi feketeszenből 548,600 q-t 987,480 K értékben ;
4. a gróf Witzleben Henrik várpalotai bányászata 181,848 K értékű 352,015 q barnaszénből, 108,572 q-t 119,429 K értékben.

Lássuk most már a széntermelést a szénfajok és az egyes szénvidékek szerint részletezve.

A) *Fekete kőszén.*

1. *A pécsvidéki szénterületek Baranya és Tolna vármegyében.*

Itt öt vállalat 4640 munkással 8.104,471 q szenet termelt 8.967,536 K értékben. A termelésben részt vett :

a) az I. cs. és kir. szab. Dunagőzhajózási társaság a pécsi, mecsekszabolcsi, somogyi és vasasi bányaműveiben 3362 munkás foglalkoztatása mellett 6.620,918 q-val ;

b) az esztergom—szászvári kőszénbánya részvénytársaság szászvári és nagymányoki bányáiban 625 főnyi munkáslétszám mellett 934,103 q-val ;

c) a Délmagyarországi kőszénbánya részvénytársaság Tolnaváralján 63 munkással 220,890 q-val ;

d) a Dunái.túli kőszénbánya részvénytársaság (ezelőtt Engel A. és fiai pécsi cég) Komlón 360 munkás foglalkoztatása mellett 321,360 q-val ;

e) dr. Tichay Alfréd pécsi lakosnak magyaregregyi bányája 38 munkás létszám mellett 7200 q-val.

2. *A délmagyarországi feketeszen-területek Krassó-Szörény vármegyében.*

Ezen a szénvidéken három nagyobb vállalat és egyes kisebb, még csak kutatási és feltárási stádiumban mozgó bányászatok 4249 munkással 4.576,987 q feketeszenet termeltek 5.693,538 K értékben. A termelésben részt vett :

a) a Szab. osztrák-magyar Államvasutttársaság 3754 munkáslétszám mellett 4.029,050 q-val ;

b) Guttman testvérek szénbányája Drenkován 285 főnyi munkáslétszám mellett 189,326 q-val ;

c) a beocsini cementgyár vállalat ujbányai szénbányaműve 178 főnyi munkáslétszám mellett 356,611 q-val.

3. Az erdőlyrészi brassói feketeszénterület.

E feketeszénterületen 1907. évben is csak a Czell és Arzt cég volkányi »Concordia« bányaműve folytatott termelő üzemet 49 munkással, 60,137 q szenet termelvén 60,137 K értékben.

Feketeszén termelésünk hazánk feketeszénmedenczéinek korlátolt száma miatt évről-évre majdnem ugyanazt az eredményt mutatja ; az 1908. évi termelés 12 millió q-t kevéssel meghaladó mennyisége a megelőző termelés mennyiségénél körülbelül 600,000 q-val volt kisebb, 16.1 millió koronát tevő értéke azonban a feketeszén árának jelentékeny emelkedése következtében majdnem 1.5 millió koronával volt magasabb a megelőző év termelésének értékénél. Feketeszénbányászatunk teljesen a magánvállalkozás kezében van. A termelt feketeköszén 62.10 %-a a pécsvidéki szénterület Baranya és Tolna vármegyei bányáiból, 37.38 %-a a Krassó-Szörény vármegyei bányákból, 0.52 %-a pedig a brassó vidéki feketeszénbányából került ki.

B) Barna köszén.

1. Salgótarjáni szénvidék.

Itt az 1907. év folyamán hat vállalat 6618 munkással 13.237,069 q szenet termelt 10.527,237 K értékben. A termelésben részt vett nagyobb vállalatok :

a) a Salgótarjáni köszénbánya részvénytársaság 4281 főnyi munkáslétszám mellett 9.650,095 q-val ;

b) az Északmagyarországi egyesített köszénbánya- és iparvállalat részvénytársulat 1969 főnyi munkáslétszám mellett 2.364,914 q-val ;

c) a Rimamurány-Salgótarjáni vasmű részvénytársaság salgói bányászata 301 főnyi munkáslétszám mellett 1.128,360 q termeléssel.

A többi három kis bányavállalat együttvéve 93.700 q szenet termelt 83.490 K értékben.

2. A sajomelléki szénvidék.

Itt 9 vállalat 4605 munkással 10,262.048 q^m szenet termelt 5,904.974 K értékben.

A termelésben részt vett nagyobb vállalatok :

a) a m. kir. államkincstár diósgyőri bányaműve 1362 munkáslétszám mellett 2,691,712 q-val ;

b) a Magyar általános kőszénbányarészvénytársulat (Királd, Sajószentpéter, Disznóshorvát) 912 főnyi munkáslétszám mellett 2,215.967 q-val ;

c) a Rimamurány-Salgótarjáni vasműrészvénytársaság (Bánszállás, Somsály, Járdánháza) 1523 munkás mellett 2,515.705 q-val ;

d) a Kazinczi Kőszénbánya r.-t. 334 munkással és 1,087.624 q-val ;

e) a báró Radvánszky-féle sajkakazai kőszénbányavállalat 360 főnyi munkáslétszám mellett 1,548.517 q-val ;

f) ifj. Galán György mucsonyi, Zólyomi János csépanyi és Kantner Adolf és társa szuhakállói kisebb bányái összesen 114 munkás foglalkoztatása mellett 202.523 q szenet termeltek.

3. Esztergomvidéki szénmedencze.

Itt 2 vállalat 1840 munkással 4,096.141 q szenet termelt 3,157.290 K értékben.

Az ezen medenczében termelő üzemet fentartó két bányavállalat közül az Esztergom-szászvári kőszénbánya részvénytársaság annavölgyi és dorogi üzemeiben 1257 munkással 2,783.900 q szenet, a Magyar általános kőszénbánya részvénytársaság pedig a tokodi és ebszönyi üzemeiben 581 munkással 1,312.241 q szenet termelt.

4. Zsilvölgyi szénmedencze.

E szénvidéken 3 vállalat 8226 munkással 13,754.430 q szenet termelt 12,800.374 K értékben.

Az egyes vállalatok széntermelése volt e medenczében :

a) a Salgótarjáni kőszénbánya részvénytársulaté 5697 főnyi munkáslétszám mellett 8,911.000 q ;

b) az Urikány-Zsilvölgyi magyar kőszénbánya részvénytársulaté 1954 főnyi munkáslétszám mellett 3,716.630 q és

c) a Felsőzsilvölgyi kőszénbányatársulaté 488 főnyi munkáslétszám mellett 1,126.800 q.

5. A tatavidéki szénmedencze.

E szénmedenczében a még mindig egyedül álló Magyar általános kőszénbánya részvénytársulat termelt 6750 munkáslétszám mellett 13,310.000 q szenet 11,446.600 K értékben.

6. Egyéb szénterületek.

A magyar korona területének többi szénvidékein együttvéve 8081 munkás 10,255.086 q szenet termelt 8,050.981 K értékben.

Külön említést érdemlő szénterületek e csoportban :

a) a *brennbergi szénmedencze*, hol a Brennbergi kőszénbánya részvénytársaság a Sopron szab. kir. város tulajdonát képező bányaműben 783 munkással 508.975 q szenet termelt 709.773 K értékben.

b) A szomszédos lajtaujfalusi lignitterületen, a hol az Eszterházy

Miklós herczeg tulajdonában lévő bányatelkeket a Magyar általános kőszénbánya részvénytársulat tartja kezében, az üzem néhány év óta szünetelt.

c) Az *ajkai szénmedenczében* a Kohlen-Industrie-Verein bécsi cég 696 munkással 1,344.682 q szenet termelt 1,094.647 K értékben.

d) A *Budapestvidéki szénterületen* a Budapestvidéki kőszénbánya részvénytársaság a pilis-vörösvári és pilisszentiváni bányaműveiben 1390 munkással 2,569.752 q szenet termelt 2,364.184 K értékben.

e) A *mehádiai barnaszénmedenczében* a Kopp Barabás és társai cég folytatott csak termelő üzemet és 28.792 q-val járult hozzá az ország széntermeléséhez.

f) A *köpeczi szénmedenczében* az Erdővidéki bányaegylet 455 munkással 534.505 q szenet termelt 288.221 K értékben.

g) A *badonosi szénmedenczében* a Bihari szénbánya és villamossági részvénytársaság 316 munkással 674.000 q szenet termelt 175.240 K értékben.

h) Az *egeresi szénterületen* az Erdélyi bányarészvénytársaság 254 munkással 391.275 q-t termelt 469.530 K értékben.

i) A *garamvidéki erdőbádonyi (badini) szénterületen* a Zólyomi Unio vas- és lemezgyár részvénytársaság a vasgyár használatára 50 munkással 97.690 q szenet termelt 68.383 K értékben.

j) A *handlovai szénvidéken* a gróf Pálffy János-féle bányaműben 85 munkással 55.965 q szenet termelt a bérlő Salgótarjáni kőszénbánya részvénytársulat 50.368 K értékben.

k) *Horvát-Szlavonországban* a tárgyévben 20 szénbányavállalat folytatott termelő üzemet; e bányavállalatok közül azonban 7-nek a termelése a 10.000 q-n alul maradt és csak 5-nek a termelése mulja felül a 100.000 q-t. A 20 vállalkozó közül 10 lignitszénre dolgozott.

A horvát-szlavonországi szénbányászat körében 2518 munkás talált foglalkozást és termeltek összesen 3,069.067 q szenet 2,149.338 K értékben. Az össztermelésből 1,316.181 q barnaszén és 1,751.886 q lignit.

Horvát-Szlavonországban a következő vállalatok termelése érdemel külön felemlítést :

α) a kir. kincstári vrdniki bányamű 473 munkáslétszám mellett 870.134 q szenet termelt 883.067 K értékben.

β) a bécsi »Kohlen-Industrie-Verein« cégü bányavállalat az ivaneczi szénterületen 287 munkással 738.725 q-t 295.490 K értékben.

γ) Pitomača-Črešnjevici szénbánya részvénytársaság termelt 186 munkással 378.773 q-t 189.386 K értékben.

δ) az ó-golubovecki fénylőkészénbánya részvénytársaság 270 munkással 95.600 q-t 99.424 K értékben.

ε) az Első zagóriai szénbányarészvénytársaság 459 munkással 501.844 q lignitet 269.959 K értékkel és 52.244 q fénylőszenet 13.137 K értékben, az előbbi Koncsinán, az utóbbit a kalnik-beletineci bányákban.

q) a »Société« anonyme des charbonages de l'Ivanschitza« czégü belga vállalat Uj-Golubovecen 158,323 q-t 148.838 K értékben, stb.

Az összesen termelt barnaszén mennyisége, mely az 1905. évben 61 millió q-t nem ért el és az 1906. évben 64 millió, 1907-ben pedig 65 millió q-t éppen hogy megközelített, az 1908. évben a 71.5 millió q-t is meghaladta. A termelés értékét tekintve az ásványszén állandó drágulása következtében az emelkedés még szembeszökőbb, ugyanis míg a termelt barnaszén értéke 1905-ben alig haladta meg a 39 millió koronát és 1906-ban 46 millió, 1907-ben pedig nem egészen 52 millió volt, az 1908. év termelése 62.5 millió koronára tehető, tehát több mit 10 millió koronával többre, mint az előző év termelése.

Az összes termelésnek 49.57 %-át, 35.4 millió q-t a budapesti bányakapitányság kerületének barnaszénbányái; 22.54, illetőleg 22.28 %-át, vagyis 16.1 illetőleg 15.9 millió q-t a zalatnai, illetőleg besztercebányai bányakerületek bányái szolgáltatták. A Horvát-Szlavonországokban termelt barnaszén 3 millió q-t kevéssel meghaladó mennyisége az összes termelésnek 4.25 %-át, a nagybányai és oraviczabányai bányahatóságok kerületében művelt bányák pedig csak 1.22 %-kal, illetőleg 0.14 %-kal részesedtek az ország 1908. évi barnaszéntermelésében.

C) Vastermelés.

a) Vasércstermelés.

Az 1907. évben összesen termeltünk 16,660.201 q vasérczet.

Kivitetett az országból részben nyers, részben pörkölt állapotban a hivatalos külforgalmi statisztika szerint 5,289.564 q vaskő 9,521.215 K értékben.

A vasérczkivitelben részt vett:

1. A Borsodi bányatársulat Rudobányáról 2,820.226 q-val, vagyis a vállalat össztermelésének $\frac{83}{90}$ -ed részével; a fenmaradó $\frac{7}{90}$ -ed rész a Rimamurány-salgótarjáni vasműrészvénytársaságnak jutott a bányatársulatnál birtokolt bányarészei arányában.

2. Az Osztrák bánya- és kohóműtársaság zakárfalvai bányászata 710.263 q pörkölt és 51.979 q nyersvasérczet és pedig a saját kohójához Osztrák-Sziléziába 639.668 q pörkölt és 51.979 q nyers vasérczet, 70.595 q pörkölt érczet pedig idegen kohóknak Porosz-Sziléziába szállított

3. A gölniczbányai Roberti-bányamű 60.892 q pörkölt érczet, melyet a saját porosz-sziléziai vasművéhez (Königs u. Laurahütte) szállított.

4. Weidinger József a jekelfalusi Mária-Gizella-bányákból 24.210 q vörös vaskövet, melyet a witkowitzi kohóba szállított.

5. A Witkowitzi bánya- és vaskohótársulat 1,260.943 q-val saját kohóihoz Witkowitzba.

6. Az Oberschlesische Eisenbahn Bedarfs A.-G. friedenshüttei cég saját kohóvállalata számára 589.000 q-val.

7. Az Oberschlesische Eisen-Industrie A.-G. gleiwitzi czég 364.642 q-val.

8. Az Osztrák bánya- és kohóműtársaság bindti bányászata 250.210 q-val.

9. A Kattowitzi bánya- és vaskohótársaság 91.048 q-val.

Az ország 1907. évi 16,660.201 q vasércztermelésében résztvett főbb bányavállalatok a következők :

A besztercebányai m. kir. bányakapitányság kerületében termelt a libetbányai kincstári bányászat 17.125 q-t ; a kerületbeli többi vasbánya a tárgyévben szünetelt.

A budapesti m. kir. bányakapitányság kerületében termelt a Borsodi bányatársulat Rudobányán 1042 munkással 3,058.076 q-t, melynek ⁸³/₉₀-ed része a witkowitzi vasgyárba szállított ; egy munkásra esik az évi termelésből 2940.

A nagybányai m. kir. bányakapitányság kerületében termelt a borossebesi vasmű 49.261 q-t ; az ujdéznai vasmű 15.240 q-t ; a dolha-rókamezői vasmű 36.205 q-t.

Az oraviczai m. kir. bányakapitányság kerületében termelt a Szab. o.-m. Államvasutttársaság Vaskő-Dognácskán 966 munkással 1,436.088 q-t és Delinyesten 100.750 q mangánvasérczet, Niagul Miklós Örményesen és Illován 45.568 q-t.

A szepes-iglói m. kir. bányakapitányság egész kerületében a vasércztermelés mennyisége (a vasdús régi salakot is beleértve) 9,080.170 q-t tesz ki.

Az össztermelésből 2,664.999 q a bányakapitányság közvetlen kerületére, 2,628.136 q a gölniczbányai biztossági kerületre és 3,786.792 q a rozsnyói bányabiztossági kerületre esik.

A rozsnyói bányabiztossági kerület 3,786.792 q össztermeléséből 3,671.132 q vasércz, 115.660 q pedig régi vasdús salak.

A rozsnyói bányabiztosság kerületében a főbb vasércztermelő vállalatok :

1. A m. kir. államvencstár a vashegyi, rozsnyó-rudnai bányáiba 236 munkással termelt 373.587 q-t.

2. A Rimamurány-salgótarjáni vasmű részvénytársaság 1772 munkással 2,795.729 q-t. E vasérczmennyiség az egyes társulati bányák között következőleg oszlik meg :

a) a vashegy-rákosi bányaművekre esik 809 munkás mellett 1,589.841 q ;

b) a volt gróf Andrássy Géza-féle vasgyártársulati bányákra 867 főnyi munkáslétszám mellett 1,051.192 q ;

c) a gróf Andrássy György-féle hitbizományi haszonbérlet bányákra 96 munkás mellett 154.696 q.

3. A Heinzelmann-féle vasgyártársulat termelése 91 munkással 162.326 q.

4. Továbbá termelt itten a gróf Andrássy György által alapított hitbizomány 170 q-t, a Sárkány-féle csetneki Concordia vasgyártársulat 172.033 q-t, a Ferdinánd szász-coburg gothai herczeg féle hitbizomány 27.128 q-t, Dobsina r. tan. város 132.231 q-t.

A gölniczbányai bányabiztossági kerületben a vasércztermelés 2,628.136 q-t tett ki. A termelésből 716.289 q Lucziabányára (Abauj vármegye), a többi pedig Szepes vármegyére esik.

A gölniczi bányabiztosság kerületében a nagyobb termelő vállalatok :

1. Az Osztrák bánya- és kohóműtársaság zakárfalvi bányászata 1056 munkással és 1.213,270 q-val.

2. Hernádvölgyi magyar vasiparrészvénytársaság 327 munkással és 463,380 q-val.

3. A Rimamurány-Salgótarjáni vasmű részvénytársaság Lucziabányán 220 munkással és 716.289 q-val.

4. A Roberti bányamű Gölniczbányán 87.297 q-val.

5. A Witkowitzi bánya- és vaskohótársulat Gölniczbányán 4755 q-val.

6. Weidinger József bányaműve 24.210 q-val.

7. Gölniczbányai bányatársulat (új vállalat) 15.000 q-val.

Az iglói bányakapitányság közvetlen kerületében 7 bányavállalat 2.664,999 q vasérczet termelt, 443.141 q-val kevesebbet, mint tavaly.

Itt a nagyobb vállalatok termelése következő volt :

1. A Witkowitzi bánya- és vaskohótársulat a porácsi és ötösbányai bányaműveiben 711 munkással 1.260,943 q vaskövet termelt ;

2. az Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A.-G. rosztokai bányaműve 455 munkással 589,020 q-t.

3. az Osztrák bánya- és kohótársulat bindti bányaműve 250.210 q-t ;

4. az Oberschlesische Eisen-Industrie A.-G. gleiwitzi czég merényi, zavadkai és bindti bányászata 320 munkással 364.642 q-t ;

5. a Kattowitzi bánya- és vaskohómű részvénytársaság 91.048 q-t ;

6. Fülöp szász-coburg-gothai herczeg bányászata 107.014 q-t.

A zalatnai m. kir. bányapapitányság hatósága alá tartozó erdélyi reszekben termeltek 1449 munkással 2.678,071 q vasérczet, még pedig termelt itt :

1. a m. kir. államkincstár a gyalár-govasdiai bányákban 935 munkással 2.249,032 q-t ;

2. a Kaláni bánya- és vaskohórészvénytársaság a felsőteleki és a ploczkói bányákban 329 munkással 317.885 q-t ;

3. a Nadrági vasiparrészvénytársaság 52.695 q-t stb.

Horvát-Szlavonországban 285 munkással 140.524 q vasérczet termeltek. A termelésben 3 vállalat vett részt.

Még pedig termelt a topuszkói kohóhoz tartozó vasbányászat (Ganz és társa) 79.731 q-t, a beslináci kohóhoz tartozó bányászat 55.293 q-t és dr. Ralkovič János és társai 5500 q-t.

b) Nyersvastermelés.

Termeltünk 1907-ben 4.231,338 q finomításra való nyers vasat. Százalékban kifejezve, a kincstár kohói 23.9 %-kal részesednek az ország nyersvastermelésében. A termelt nyersvas pénzértéke a termelés helyén 32.982,164 K.

A *besztercebányai m. kir. bányakapitányság* kerületében az 1907. évben is csak a libetbányai m. kir. vasgyár folytatott termelő üzemet és termelt 1353 q nyersvasat és 2018 q vasöntvényt, összesen 167.008 K értékben.

A *budapesti m. kir. bányakapitányság* kerületében vasgyártással egy vállalat sem foglalkozott.

A *nagybányai m. kir. bányakapitányság* kerületében termelt: a borossebesi vasmű 17,200 q nyersvasat 120,000 K értékben, a déznai vasmű 5411 q nyersvasat 44,374 K értékben, a dolharókamezői vasmű 15,079 q vasöntvényt 366,420 K értékben.

Az *oraviczai m. kir. bányakapitányság* kerületében termelt a Szab. Osztr. Magyar Államvasutttársaság Aninán 2 magaskemenczében 306,197 q nyersvasat és 19,915 vasöntvényt, ugyanez a vállalat Resiczán 2 vasolvasztóban 523,907 q nyersvasat; termelt továbbá e kerületben a Nadrági vasipartársaság 16,177 q nyersvasat és 43,077 vasöntvényt.

A *szepešiglói m. kir. bányakapitányság* kerületében 21 vasolvasztóban 2.300,144 q nyersvasat és 76,078 q vasöntvényt termeltek 20.135,327 K értékben.

A nyersvastermelésből 71,795 q esik a bányakapitányság közvetlen kerületére, 832,016 q a gölniczbányai kerületre és 1.472,414 q a rozsnjóí bányabiztossági kerületre.

Az egyes gömöri vasiparvállalatok termelése a tárgyévben következőleg alakult:

1. A magyar kir. kincstár Tiszolczon termelt 112,590 q nyersvasat és 454 q öntvényt.

2. A Rimamurány-Salgótarjáni vasmű részvénytársaság Likéren és Nyustyán 4 nagy olvasztóban 1.015,877 q nyersvasat és Nyustyán 38,331 q vasöntvényt; egy olvasztóra esik Likéren 322,666 q.

3. Ugyanez a vállalat az alsósajói és oláhpataki két olvasztójában 97,725 q nyersvasat.

4. Ugyanez a vállalat a bérelt dernői kohóban 39,866 q nyersvasat és 3081 q vasöntvényt.

5. A Sárkány-féle csetneki concordia bányatársulat Csetneken és Kuntaploczán 62,784 q nyersvasat és Kuntaploczán 6158 q öntvényt.

6. A Heinzelmann-féle vasgyárbányatársulat Hizsnjóvízen 2 magaskemenczéből 38,651 q nyersvasat és 19,967 q öntvényt.

A Borsodi aczélszerszámggyár által bérelt Dobsina városi belső kohó 36,930 q nyersvasat.

A kupolókemenczéből gyártott öntvények sem Hizsnyóvizen, sem Kuntaploczán nincsenek számításba véve.

A gölniczbányai bányabiztosság kerületében termelt :

1. A Hernádvölgyi magy. vasipar részvénytársaság a korompai két nagy olvasztójában 811,092 q nyersvasat.

2. A gróf Csáky László-féle vas- és aczélgyár részvénytársaság Prakfalván 10,000 q nyersvasat és 4500 q öntvényt.

3. Báró Jakobs Ottokár kassahámori kohója 2837 q nyersvasat és 3587 q vasöntvényt.

A bányakapitányság közvetlen kerületében a vasgyártás alárendelt jelentőségű, miután e kerületnek csaknem az egész vasérctermelése a külföldre szállított.

Nyersvasgyártással a bányakapitányság közvetlen kerületében csak a Fülöp szász koburg-gothai herczeg sztraczenai vasgyára és az Oberschlesische Eisenindustrie A.-G. merényi vaskohója foglalkozott s az előbbi 64,995 q-val, az utóbbi pedig 6800 q-val vett részt a termelésben.

A *zalatnai m. kir. bányakapitányság* kerületében a nyersvastermelés 1907. évi részletes termelési statisztikája a következő :

1. A vajdahunyadi állami vasgyár 6 nagyolvasztóban 891,264 q nyersvasat és 8507 q öntvényt gyártott.

2. A Kaláni bányá- és kohómű részvénytársaság termelése 112,263 q nyersvas.

3. A szentkeresztbányai vasmű 2500 q nyersvasat és 6353 q öntvényt termelt.

A *zágrábi m. kir. bányakapitányság* kerületében termelt :

1. A Ganz és Társa czég által birtokolt petrovagorai vasmű 27,056 q nyersvasat.

2. A Hauts Forneaux mines et forets en Croatie nevű külföldi részvénytársaság trgovebeslinaci vasműve 18,863 q nyersvasat.

D) Sóbányászat.

Magyarországon 1908-ban, ugy mint az előző évben, 10 sóbánya volt üzemben, melyeknek összes termelése 2497 munkás alkalmazásával 2.235,510 q. Ebből esik :

Aknaszlatinára	476,961 q	vagyis	21·34 %
Marosujvárra	629,888 »	»	28·18 »
Désaknára	340,117 »	»	15·21 »
Aknasugatagra	237,335 »	»	10·61 »
Rónaszékre	238,148 »	»	10·65 »
Parajdra	201,866 »	»	9·03 »
Vizaknára	25,373 »	»	1·14 »
Tordára	26,496 »	»	1·19 »
Sóvárra	59,326 »	»	2·65 »
Összesen	2.235,510 q	vagyis	100·00 %

II. Erdőipar.

A magyar állam területe 324,695 négyzetkilométer, illetőleg 32.469,518 ha. Ebből a területből*) az erdőség 9.074,121 ha-t, vagyis az egész terület 27.94%-át foglalja el. Vannak megyéink, hol az összes területnek nagyobb részét erdő borítja. Így például :

Modrus-Fiume vármegyében az erdőterület	65.00 %
Háromszék » » »	61.27 »
Zólyom » » »	56.15 »
Máramaros » » »	54.30 »
Liptó » » »	50.26 »
Gömör » » »	49.42 »
Krassó-Szörény » » »	48.24 »
Turócz » » »	48.11 »
Csik » » »	47.33 »
Maros-Torda » » »	46.22 »
Hunyad » » »	46.22 »

stb, míg a nagy magyar Alföld megyéiben az erdőterület aránya a legkisebb mértékre száll alá, úgy, hogy két megyében az 1%-nál is kevesebb.

Bedő Albert : »A magyar állam erdőségeinek gazdasági és kereskedelmi leírása« czimű forrásművében az ország erdőségeit öt nagy csoportra osztja.

Az I. csoportba a kárpáti erdővidék tartozik, északon és nyugaton az ország határaitól, délen Pozsonytól Vágig a Duna és a nagy Alföld, keleten a Keleti Kárpátoktól határolva. A fontosabb fajok e vidéken a következő területeket borítanak :

Bükk és gyertyán	592,000 ha
Tölgy	433,000 »
Lucfenyő	375,000 »
Jegenyefenyő	163,000 »
Csertölgy	124,000 »
Erdei fenyő	72,000 »
Nyir	30,000 »
Juhar	7,400 »

E csoport területén 1898-ban összesen 85 nagyipari jellegű fűrésztelepünk állott fenn, melyek közül 3 tölgyfát, 2 bükkfát, míg a többi 80 kizárólag fenyőfát fűrészelt. A telepek számát tekintve Szepes 18, Gömör 11, Liptó és Zólyom 10—10, Árva 7, Turócz és Trencsén 6—6, Sáros 4, Abauj 3, Bars és Heves 2—2, Nógrád és Pestmegye pedig 1—1 teleppel szerepelt.

A II. csoportot a keleti erdővidék alkotja, mely az ország keleti határától az ország közepe felé a nagy Alföld keleti határáig terjed,

*) Lásd Bedő Albert : A magyar állam erdőségeinek gazdasági és kereskedelmi leírása. Budapest 1896.

tehát az ország egész keleti és délkeleti részét foglalja magában. A fontosabb fanemek területei :

Bükk és gyertyán	2,384,000 ha
Luczfenyő	912,000 »
Kocsányos és kocsánytalan tölgy	908,000 »
Csertölgy	214,000 »
Nyir	115,000 »
Jegenyefenyő	64,000 »
Szil és juhar	17,000 »

E nagy és erdőségekben gazdag területen 1898-ban mindössze 78 nagyobb fűrésztelep állott fenn, köztük 51 fenyő, 15 bükk és 12 tölgyfa feldolgozására. Máramarosban 8, Csikban 7, Hunyad és Zemplén 7—7, Háromszék, Besztercze és Arad 5—5, Maros-Torda-, Szatmár, Krassó-Szörény és Kolozs 4—4, stb. fűrésztelep dolgozott.

A III. csoportot a nagy Alföld ritkás erdőségei alkotják, melyekben csak kevés értékesebb fanem szerepel, nevezetesen :

Nyár és fűz	113, 000 ha
Kocsányos és kocsánytalan tölgy ..	59,800 »
Ákác	41,800 »
Csertölgy	11,500 »

E vidék 26 telepe nem a saját fáját, hanem a Tiszán és mellékfolyóin leusztatott idegen fát dolgoz fel.

A IV. csoportba tartoznak a nyugati erdők a Duna, Dráva és az ország nyugati határa között. Ennek fontosabb fanemei a következő területeken terjednek el :

Bükk és gyertyán	241,000 ha
Kocsányos és kocsánytalan tölgy	179,600 »
Csertölgy	172,000 »
Erdei fenyő	99,900 »
Fűz és nyár	35,400 »
Nyir	34,300 »
Éger	14,900 »
Ákác	13,200 »
Luczfenyő	11,500 »
Kőris és juhar	9,700 »

Itt összesen csak 7 fűrésztelep van, 3 a tölgy, 4 pedig a fenyőfa fűrészelésére.

Vége az V. csoportba soroljuk a horvát-szlavonországi erdőségeket, melyekben a főbb fanemek a következő arányban képviselvék :

Bükk és gyertyán	869,000 ha
Kocsányos és kocsánytalan tölgy	328,000 »
Jegenyefenyő	169,700 »
Kőris, szil és juhar	101,600 »

Nyír	31,600 ha
Fűz és nyár	10,900 »

E területen gyárszerű fűrésztelepek száma 26, melyek közül 7 főleg fenyőt, 4 tisztán bükkfát, 15 pedig tölgyfát dolgoz fel.

Végeredményben — *Bedő* adatai szerint — az itt föl nem sorolt egyéb (lombos) fák területeit is tekintetbe véve, azt találjuk, hogy tölgy 2.439,879 ha-on nő, vagyis az erdőség 26.88%-át teszi. Egyéb lombos fa 4.753,265 ha-t borít, vagyis az erdőség 52.39 %-át teszi. Fenyő-erdő 1.880,077 ha-on nő, vagyis az erdőség 20.73%-át teszi.

V. táblázat. Az erdőterület részletezése a talaj minősége s a fajok szerint az 1908. év végén, törvényhatóságokint.

Közigazgatás ; országgrész, törvényhatóság	Erdőterület összesen	Fajok szerint		
		Tölgyerdő	Bükk- és más lomb- erdő	Fenyő- erdő
Magyarország.				
a) <i>Duna balpartja.</i>				
Árva vármegye	65,653	—	4,358	61,295
Bars vármegye	97,775	39,669	42,686	15,400
Esztergom vármegye	19,682	16,259	3,372	51
Hont vármegye	79,949	57,686	20,311	1,952
Selmecz- és Bélabánya tjt.	4,509	722	1,069	2,718
Liptó vármegye	111,530	—	4,861	106,669
Nógrád vármegye	120,221	84,200	33,572	2,449
Nyitra vármegye	129,565	46,365	63,241	19,959
Pozsony vármegye	87,425	11,982	45,638	29,805
Pozsony tjt.	2,322	414	1,845	63
Trencsén vármegye	152,145	13,261	82,896	55,988
Túróc vármegye	55,719	36	19,600	36,083
Zólyom vármegye	149,825	17,320	45,066	87,439
Összesen	1.076,300	287,914	368,515	419,871
b) <i>Duna jobb partja.</i>				
Baranya vármegye	79,850	24,052	54,977	821
Pécs tjt.	2,427	1,442	985	—
Fejér vármegye	34,130	22,970	10,972	188
Székesfehérvár tjt.	—	—	—	—
Győr vármegye	11,620	4,212	7,121	287
Győr tjt.	74	—	74	—
Komárom vármegye	33,699	22,909	10,328	462
Komárom tjt.	—	—	—	—
Moson vármegye	10,806	2,736	8,029	41
Somogy vármegye	129,709	70,922	51,894	6,893
Sopron vármegye	58,888	25,593	17,985	15,310
Sopron tjt.	5,645	2,598	1,439	1,608
Tolna vármegye	30,694	15,811	14,825	58
Vas vármegye	151,670	36,378	39,665	75,627
Veszprém vármegye	85,681	38,139	45,160	2,382
Zala vármegye	143,583	60,834	68,769	13,980
Összesen	778,476	328,596	332,223	117,657
c) <i>Duna-Tisza köze.</i>				
Bács-Bodrog vármegye	29,604	18,590	11,014	—
Baja tjt.	150	—	150	—
Szabadka tjt.	7,834	—	7,834	—

Egy hektár = 1⁷⁵⁷²⁶ kat. hold.

Közigazgatási rész : országgrész, törvényhatóság	Erdőterület összesen	F anemek szerint		
		Tölgyerdő	Bükk- és más lomb- erdő	Fenyő- erdő
Ujvidék tvj.	662	483	179	—
Zombor tvj.	—	—	—	—
Csongrád vármegye	2,725	—	2,725	—
H.-Vásárhely tvj.	—	—	—	—
Szeged tvj.	4,305	—	4,305	—
Heves vármegye	67,589	49,423	18,166	—
Jász-N.-Szolnok vármegye	2,736	238	2,498	—
Pest-P.-S.-Kiskun várm. . .	129,952	29,044	100,551	357
Budapest székesfőváros	1,737	1,181	331	225
Kecskemét tvj.	9,124	509	8,615	—
Összesen	256,418	99,468	156,368	582
d) <i>Tisza jobb partja.</i>				
Abauj-Torna vármegye . . .	115,000	60,929	48,714	5,357
Kassa tvj.	4,649	1,506	1,472	1,671
Bereg vármegye	146,419	37,334	99,521	9,564
Borsod vármegye	96,995	67,129	29,768	98
Gömör és K.-H. vm.	208,674	70,381	84,508	53,785
Sáros vármegye	127,611	13,815	93,030	20,766
Szepes vármegye	154,480	1,894	18,136	134,450
Ung vármegye	148,210	18,932	114,950	14,328
Zemplén vármegye	177,246	42,294	132,978	1,974
Összesen	1.179,284	314,214	623,077	241.993
e) <i>Tisza bal partja.</i>				
Békés vármegye	5,497	3,550	1,947	—
Bihar vármegye	293,422	127,457	150,951	15,014
Nagy-Várad tvj.	158	158	—	—
Hajdu vármegye	6,950	5,383	1,567	—
Debreczen tvj.	10,484	8,965	1,519	—
Máramaros vármegye	535,273	18,657	319,989	196,627
Szabolcs vármegye	22,645	17,760	4,726	159
Szatmár vármegye	139,516	72,533	66,916	67
Szatmár-Németi tvj.	3,297	2,955	342	—
Szilágy vármegye	106,152	69,185	36,967	—
Ugocsa vármegye	24,982	10,426	14,556	—
Összesen	1.148,376	337,029	599,480	211,867
f) <i>Tisza-Maros szöge.</i>				
Arad vármegye	187,343	95,675	91,372	296
Arad tvj.	—	—	—	—
Csanád vármegye	1,120	300	820	—
Krassó-Szörény vármegye	517,919	119,961	384,667	13,291
Temes vármegye	72,649	57,358	15,266	25
Temesvár tvj.	—	—	—	—
Versecz tvj.	809	403	406	—
Torontál vármegye	9,979	5,000	4,979	—
Pancsova tvj.	172	79	93	—
Összesen	789,991	278,776	497,603	13,612
g) <i>Királyhágón tul.</i>				
Alsó-Fehér vármegye	90,677	39,709	48,323	2,645
Beszt.-Naszód vármegye	188,198	10,745	69,558	107,895
Brassó vármegye	61,712	8,318	37,570	15,824
Csik vármegye	226,749	689	23,654	202,406
Fogarás vármegye	95,472	3,639	63,335	28,498
Háromszék vármegye	230,569	30,722	146,574	53,273
Hunyad vármegye	361,304	67,578	234,765	58,961

Közigazgatási rész ; országos rész, törvényhatóság	Erdőterület összesen	Fajnevek szerint		
		Tölgyerdő	Bükk- és más lomb- erdő	Fenyő- erdő
Kis-Küküllő vármegye ..	28,831	16,087	12,727	17
Kolozsvár vármegye	151,338	51,155	39,550	60,633
Kolozsvár tjv.	1,775	1,142	633	—
Maros-Torda vármegye ..	194,563	15,615	75,697	103,251
M.-Vásárhely tjv.	770	714	53	3
Nagy-Küküllő vármegye..	102,857	43,979	58,185	693
Szeben vármegye	162,212	31,756	73,570	56,886
Sz.-Doboka vármegye ..	146,603	46,189	97,546	2,868
T.-Aranyos vármegye ..	96,387	16,749	42,657	36,981
Udvarhely vármegye ..	113,356	15,203	77,106	21,047
Összesen	2.253,373	399,989	1.101,503	751,881
h) <i>Fiume vár. és ker.</i>	466	164	234	68
Magyarország összesen ..	7.482,684	2.046,150	3.679,003	1.757,531
Horvát-Szlavonországok. 1)				
Belovár-Kőrös vármegye	184,928	40,975	143,703	250
Lika-Korbava vármegye	266,677	8,310	208,754	49,613
Modrus-Fiume vármegye..	210,352	733	91,610	118,009
Pozsega vármegye	198,996	57,036	140,325	1,634
Szerém vármegye	132,893	106,684	26,209	—
Zimony tjv.				
Varasd vármegye	91,247	15,254	73,433	2,560
Varasd tjv.				
Verőcze vármegye	182,505	60,243	122,262	—
Eszék tjv.				
Zágráb vármegye	262,845	47,199	213,546	2,100
Zágráb tjv.				
Összesen	1.530,442	336,434	1.019,842	174,166
Magyarbirodalom összesen	9.013,126	2.382,584	4.698,845	1.931,697

Az ország erdőségeinek legnagyobb része szálerdő, 1/4-e sarjerdő és csekély mennyisége középerdő. Az 1884-iki kataszteri kimutatás szerint volt:

	Szálerdő %	Középerdő %	Sarjerdő %
Tölgy	15.64	0.21	11.03
Egyéb lombos fa	37.32	1.18	13.89
Fenyőfa	20.73	—	—
	73.69	1.39	24.92

Az évi fatermés az ország erdőségeiben átlagosan 1 hektár után 3 m³. Ez a termés a fenyőfáknál átlagosan 4.07 m³, a tölgyfánál 2.92 m³, a többi lombos fánál 2.30 m³. Ezekkel az adatokkal a különböző erdővidékek fatermése könnyen kiszámítható. Az 1895. évi állapot szerint a kincstári erdőkben 1.588,000 ha-on vagyis az összes erdőség 15%-án a tényleges fakészlet volt:

Tölgyfa	Bükk- és más lombos fa	Fenyőfa	Összesen
26.730,169 m ³	145.958,506 m ³	103.778,370 m ³	276.467,045 m ³

A valóságos termés pedig volt:

496,277 m ³	1.573,677 m ³	1.663,769 m ³	3.733,723 m ³
------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

1) Horvát-Szlavonországoknál 1894. évi adatok: újabb adatok nincsenek.

Az állami kezelésbe átvett egyéb 1.200,000 ha területen a fakészlet :

Tölgyfa	Bükk- és más lombos fa	Fenyőfa	Összesen
11.897,092 m ³	60.651,845 m ³	100.677,596 m ³	173.226,533 m ³

Az évi fatermelése pedig :

375.902 m ³	1.103,641 m ³	1.696,689 m ³	3.176,232 m ³
------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Ha számításba is vesszük, hogy az évi tényleges termelés és készlet kisebb a szabályos évi hozamnál illetőleg fakészletnél, és továbbá, hogy a községek évi faszükséglete (5.082,252 m³) jóval túlhaladja még ez idő szerint a megelőző fapazarlás folytán a tényleges évi termelést, mégis ezeket az adatokat az összes erdőségekre vonatkoztatva, évi 28 millió m³, tehát a községek szükségletének levonása után is nagy mennyiségű fatömegek állanak rendelkezésre az ipar és általában a forgalom számára.

A fűrésztelepek földrajzi elhelyeződésének feltételeit úgyszólván maga a természet jelöli ki. Fűrésztelepek elsősorban ott alakulhatnak, a hol a feldolgozandó nyersanyag helyben rendelkezésre áll vagy legalább könnyen hozzáférhető, tehát nagy erdőségek tövében vagy oly vízfolyások mentén, melyeken a nyersanyag a magasabban fekvő erdőségekből a telephez leusztatható. Gyakran alakulnak azonban fűrésztelepek oly helyeken is, melyek az erdőségektől távol fekszenek ugyan, de jó vasuti összeköttetéssel bírnak. Az ilyen helyeken fennálló telepek a nyersanyagot többnyire vonaton szállítva, tehát némileg drágábban kapják, másrészt azonban megvan az az előnyük, hogy a feldolgozott fűrészárút könnyebben szállíthatják el mint azok a gyárak, melyek esetleg vízfolyás mellett, de a vasuti közlekedés fővonalaitól távolabb fekszenek. Innen magyarázható, hogy például Szegeden vagy Szolnokon, melyek vasuti csomópontok s a mellett abban a kedvező helyzetben vannak, hogy a nyersanyagot a Tiszán tutajozás révén olcsón kapják, feltűnően sok a fűrésztelep.

A belföldi faforgalom útirányait kutatva, mindenekelőtt különbséget kell tennünk a nyersanyag és a félgyártmány között. A nyersanyag vagyis az erdőségektől távol fekvő fűrésztelepek által feldolgozott szálfák és rönkök, ugyancsak az építőipar által használt gömbölyű fa is tutajozhatók lévén, többnyire tutaj alakjában kerülnek le a felső vidékekről. Legfontosabb vízi utaink e célra a Tisza és a Duna, számos mellékfolyóikkal. A Tiszán kerül le Máramaros vármegye erdőségeinek az a nyersfa-anyaga, melyet nem ott helyben dolgoznak fel fűrészárúvá, a Szamos pedig Besztercze-Naszód és Kolozs vármegyék fáját szállítja le. Máramaros vármegyén kívül a legtöbb faanyag kerül le az Alföldre Csikvármegye felső részéből s a görgényi és gyergyói fenyvesekből, melyek faanyagát a Maroson usztatják. Az említett tutajforgalom gócpontjai Tokaj, Szolnok és Szeged. Az északi és nyugati

III. Malomipar.

A teherárúforgalomban a fentebb említettek után a legnagyobb arányban a mezőgazdasági termények és a malomipar termékei részesednek. Az ezekre vonatkozó legfontosabb adatok a következőkben foglalhatók össze.

Termett az egész Magyarbirodalom területén :

Év	Buza	Rozs	Árpa	Zab	Szemes tengeri métermázsá	Burgonya	Széna és sarjű
1897-ben ...	23,735.856	9,200.884	9,602.486	8,630.974	30,103.901	32,908.824	98,270.390
1898-ban ...	38,002.418	11,759.316	13,253.708	12,443.634	37,554.250	40,458.056	92,316.431
1899-ben ...	40,904.872	12,668.255	14,004.561	12,705.325	33,189.522	38,650.982	107,010.311
1900-ban ...	41,431.960	10,793.281	12,362.215	11,060.522	37,174.023	48,621.730	107,575.945
1901-ben ...	36,640.044	11,089.463	11,565.902	10,726.104	37,557.500	47,901.130	98,171.135
1902-ben ...	49,777.571	13,337.360	14,284.577	12,934.021	30,430.947	42,074.240	110,069.016
1903-ban ...	48,068.749	12,888.710	14,895.932	13,710.331	40,521.828	50,273.528	109,752.765
1904-ben ...	39,984.951	11,663.819	11,365.234	9,823.997	17,974.937	32,580.402	66,995.401
1905-ben ...	46,427.872	13,483.257	14,221.130	12,204.798	28,558.680	49,203.689	109,095.330
1906-ban ...	56,543.062	13,686.271	15,783.070	13,538.589	43,584.504	52,236.829	121,274.588
Átlag 1897—1906-ig	42,151.655	12,057.012	13,134.173	11,780.834	33,965.015	43,491.541	102,053.432
1907-ben ...	35,564.925	11,494.772	14,183.086	12,143.033	44,084.485	55,463.267	97,921.458
1908-ban ...	45,021.468	12,117.831	12,818.737	10,802.272	42,267.927	43,707.611	83,784.993

Gabona- és lisztforgalmunknak gazdasági évek szerinti alakulását az 1899/1900. gazdasági évig visszamenőleg az alábbi táblázatokban tüntetjük fel :

Buza és liszt.

Év (gazdasági év, VIII/1—VII/31.)	Behozatal	Lisztheho- zatal buzá- ra és szá- miva	Buza- és lisztheho- zatal együt-	Buza- kivétel	Lisztkivétel buzára és t- számítva	Buza és lisztkivétel együt-	Behozatali többlet (-) Kivételi többlet (+)
	métermázsákban						
1899—1900	773,518	108,111	881,629	4,875,568	9,418,281	14,293,849	+ 13,412,229
1900—1901	119,824	79,329	199,153	5,652,341	9,954,347	15,606,688	+ 15,407,535
1901—1902	543,153	93,063	636,216	4,094,501	9,193,331	13,287,832	+ 12,651,616
1902—1903	131,802	107,736	239,538	5,733,499	11,197,276	16,930,775	+ 16,691,237
1903—1904	375,283	92,287	467,570	5,212,210	11,386,112	16,598,322	+ 16,130,752
1904—1905	1,484,485	158,190	1,642,675	3,681,867	9,209,356	12,891,223	+ 11,248,548
1905—1906	720,172	79,993	800,165	5,551,582	9,979,254	15,530,836	+ 14,730,671
1906—1907	33,399	89,690	123,089	6,748,816	11,546,273 ¹⁾	18,295,089 ¹⁾	+ 18,172,000
1907—1908	123,185	119,973	243,158	4,436,459	7,558,865	11,995,324	+ 11,752,166
1908—1909	342,915	68,549	411,464	3,959,936	8,508,559	12,468,495	+ 12,057,031

¹⁾ Az 1905/6. évi mindennemű lisztet, 1906/7-től kezdve csak a buzalisztet számítva be.

Rozs és kétszeres.

Év (gazdasági év)	Behozatal	Kivétel	Behozatali többlet (-) Kivételi többlet (+)	Év (gazdasági év)	Behozatal	Kivétel	Behozatali többlet (-) Kivételi többlet (+)
	métermázsá				métermázsá		
1899—1900	6,343	2,866,487	+ 2,860,144	1904—1905	24,777	1,767,011	+ 1,742,234
1900—1901	8,603	3,145,904	+ 3,137,301	1905—1906	5,844	2,702,885	+ 2,697,041
1901—1902	19,308	2,099,484	+ 2,080,176	1906—1907	17,085 ¹⁾	3,768,781 ¹⁾	+ 3,751,696
1902—1903	13,563	3,155,921	+ 3,142,358	1907—1908	19,666	2,966,067	+ 2,946,401
1903—1904	6,392	2,990,896	+ 2,984,504	1908—1909	19,102	2,590,268	+ 2,571,166

¹⁾ 1906/7-től kezdve a rozslisztet is beszámítva.

Árpa és maláta.

Év (gazdasági év)	Árpa- behozatal	Maláta behozatal árpára át- számítva	Árpa- és maláta- behozatal együtt	Árpa-kivitel	Maláta-kivitel árpára át-számítva	Árpa- és maláta- kivitel együtt	Behozatali többlet (-) Kiviteli többlet (+)
1899—1900	105,027	1,432	106,459	4,526,177	320,636	4,846,813	4,740,354
1900—1901	116,006	1,773	117,779	3,289,773	331,326	3,621,099	3,503,320
1901—1902	140,471	6,181	146,652	3,139,519	275,560	6,415,079	3,268,427
1902—1903	56,237	2,395	58,632	3,787,893	398,017	4,185,910	4,127,278
1903—1904	155,406	3,323	158,734	4,323,115	376,737	4,699,852	4,541,118
1904—1905	508,015	2,673	510,688	2,042,214	193,110	2,235,324	1,724,636
1905—1906	205,579	4,679	210,258	3,856,672	235,007	4,091,679	3,881,421
1906—1907	19,470	15,241	34,711	4,334,342	358,610	4,692,952	4,658,241
1907—1908	15,124	19,205	34,329	3,252,905	183,047	3,435,952	3,401,623
1908—1909	21,392	15,753	37,147	2,745,051	264,073	3,009,124	2,971,977

Zab és kukorica.

Év (gazdasági év)	Zab- behozatal	Zabkivitel	Behozatali többlet (-) Kiviteli többlet (+)	Kukorica behozatal	Kukorica kivitel	Behozatali többlet (-) Kiviteli többlet (+)
1899—1900	88,738	2,729,648	+ 2,640,910	387,627	2,459,422	+ 2,071,795
1900—1901	85,051	2,239,398	+ 2,174,347	745,168	3,262,963	+ 2,517,795
1901—1902	108,454	1,943,527	+ 1,935,073	461,010	4,349,115	+ 3,888,105
1902—1903	69,476	2,285,602	+ 2,216,126	873,414	2,622,787	+ 1,749,373
1903—1904	157,317	2,510,330	+ 2,353,013	888,971	2,565,728	+ 1,676,757
1904—1905	169,661	1,797,391	+ 1,627,730	2,148,094	778,850	+ 1,369,244
1905—1906	112,052	2,412,170	+ 2,300,118	923,831	2,044,779	+ 1,120,948
1906—1907	59,122	2,334,284	+ 2,275,162	194,285	3,844,533	+ 3,650,248
1907—1908	127,539	1,918,381	+ 1,790,842	124,074	4,177,896	+ 4,053,822
1908—1909	120,570	2,000,807	+ 1,880,237	138,168	3,173,257	+ 3,635,039

A magyar malmoknak számbelileg legnagyobb része oly kisszerű ipari üzem, mely kezdetleges, vagy igen egyszerű gyártási berendezéssel, idegen gabonát készpénzben fizetett díj avagy az illető termékből természetben adott vám fejében öröl. Az ilyen *vámmalmok*, melyek között különösen a gabonatermő vidékeken több nagyobb üzem is van, a vámul kapott gabonát a maguk igen egyszerű módján, az úgynevezett sima- vagy paraszttörléssel megörlik s közönséges, helyi fogyasztásra áruba bocsátják. A közfogyasztásban található lisztünk nagyobb része ezekből a kisebb vámmalmokból kerül ki, melyek tehát fontosságban nem érik el azokat a nagy, modern műörléssel dolgozó *kereskedelmi malmokat*, melyek saját számlájukra dolgozva örleményeiket a kereskedelmi forgalom s ez uton a legszélesebb körű közfogyasztás számára állítják elő.

Az 1906. évi iparstatisztikai feldolgozás szerint malomiparunk főadatai a következők:

	A malmok száma	a kazánok száma	a fűtőfelülete m ² -ben	az alkalmazott motorok száma	lőereje
Kereskedelmi malmok	582	615	53,855	820	73,090
Összes malmok	20,726	2,216	106,616	28,175	219,094

A felhasznált tüzelőanyagok fa m ³ kőszén q kőksz q	az összes alkalmazottak egy évi kereseteinek összege koronákban			a termelés mennyisége q értéke koronákban			
	száma						
Kereskedelmi							
malmok	50,233	5.204,434	10,000	15,049	14.059,933	23.690,260	520.500,000
Összes mal-							
mok . . .	100,000	10.350,000	20,000	52,130*	24.420,900	46.896,763	1030.000,000

Malmaink földrajzi eloszlásánál első sorban a malomipari cikkekre irányuló s az ország egyes részeiben kisebb-nagyobb igényekkel fellépő szükséglet volt irányadó. Nagy gabonatermő vidékeken, a hol a nyersanyag bőven áll rendelkezésre, ha nem is a legnagyobb számu, de mindenestre a legnagyobb őrlőképességű malmok találhatók. Minthogy gabonatermő síkságaink vizierő nélkül szűkölködnek, az Alföldön található malmaink szükségkép tulnyomó mértékben a gőzerőt alkalmazzák.

A vizimalmok a legnagyobb számmal Erdélyben található, a hol a legkevesebb gőzmalom működik. A távolabbi teherforgalom szempontjából azonban ezek csekélyebb jelentőségűek.

A nagy kereskedelmi malmok földrajzi eloszlásánál azonban nemcsak a nyersanyag közeli beszerzése és az iparicikkekre irányuló szükségletek érvényesülnek. E tényezőknek kétségen kívül igen nagy és elsőrendű szerepük van a nagy malmok alapításánál, s a malmok üzemét bizonyos nagyobb földrajzi területekre korlátozzák. E nagyobb területeken azonban, melyek nyersanyagban és fogyasztókban bővelkednek, a malmok közelebbi helyét a közlekedési vonalak fejlettsége szabja meg. Malmaink közül a legnagyobbak s azok, melyek a lisztkivitel szempontjából leginkább számottevők, éppen nagy termelésük és az előállítandó lisztfajok különbözősége miatt nem érhetik be egyes szűkebbkörű vidékek nyersanyagának feldolgozásával, hanem az őrlendő gabonát az ország összes fontosabb gabonatermő vidékeiről kell vásárolniok. E tény szükségessé teszi, hogy több irányban futó közlekedési vonalak csomópontjában feküdjenek. A több irányba ágazó közlekedés a világpiacra dolgozó nagy exportmalmoknál a kivitel könnyüisége, gyorsasága, biztonságossága és lehető olcsósága érdekében még nagyobb fontossággal bír, a minek következményeképen azt látjuk, hogy exportmalmaink tulnyomórészen az ország közlekedésének centrumát alkotó fővárosban vagy annak közeli környékén helyezkedtek el.

A fővárosi nagy malmok jelentősége az alábbi két táblázatból még jobban kiviláglik.

E kereskedelmi malmok közül a legfontosabbak a budapesti gőz-malmok, melyeknek adatait a következő táblázatba foglaltuk.

*) A családtagokkal együtt.

VI. táblázat. A kereskedelmi malmok termelése (őrlése) a Magyarbirodalomban az 1908. évben.

Közjogi alkatrész	A malmok száma	A megőrölt gabona			Az e.őállított őrlemény			
		buza	rozs	egyéb gabona	buza liszt	rozsliszt	korpa	egyéb őrlemény
mennyisége méter mázsákban								
A) Kizárólag eladásra őrlő kereskedelmi malmok.								
Magyarország	116	13.367,735	742,688	817,746	10.524,621	532,329	2.728,283	708,525
Horvát-Szlavonországek	12	488,484	1,400	38,204	368,204	1,042	124,535	34,907
Magyarbirodalom	128	13.856,219	744,088	855,950	10.892,825	533,371	2.852,818	742,832
B) Eladásra és más célra (vámra, saját fogyasztásra) is őrlő kereskedelmi malmok.)								
Magyarország	184	3.654,712	340,101	188,127	2.791,151	254,176	824,080	179,508
Horvát-Szlavonországek	41	522,838	72,6-9	2) 198,931	408,387	56,234	141,010	188,797
Magyarbirodalom	225	4.177,550	412,710	387,058	3.199,488	310,410	965,090	368,300
C) Valamennyi kereskedelmi malom együtt.								
Magyarország	300	17.022,447	1.082,789	1.005,878	13.315,772	786,505	3.552,363	888,028
Horvát-Szlavonországek	53	1.011,322	74,009	237,135	776,541	57,276	265,545	228,104
Magyarbirodalom	353	18.033,769	1.156,798	1.243,008	14.092,313	843,781	3.817,908	1.111,132

1) Ennél a csoportnál nem az összes, hanem csak az eladás céljából megőrölt gabonamennyiség és az eladásra készített őrlemény vétetett fel. — 2) Ebből 163,685 méter-máza tengeri.

VII. táblázat. A budapesti gőzmalomok liszt- és korpatermelése 1905-ől 1908-ig.

A gőzmalomok megnevezése	A megőrölt gabona mennyisége.			Termeltetett			A megőrölt gabona mennyisége.			Termeltetett						
	liszt	korpa	összesen	liszt	korpa	összesen	liszt	korpa	összesen	liszt	korpa	összesen				
													ezer méter mázsákban			
	1905-ben															
Budapesti gőzmalom ...	1290	1068	211	1279	1381	1074	283	1357	1295	1067	265	1272	1674	835	220	1655
Hagenmacher malom ...	528	407	108	515	573	436	121	557	587	445	124	569	509	384	109	498
Gizella gőzmalom ...	802	634	158	792	987	790	183	973	940	753	174	927	843	682	155	837
Viktória gőzmalom ...	835	674	151	825	956	696	255	951	876	692	165	857	858	683	162	845
Molnárok és sütők gőzmalma ...	454	349	95	444	584	455	117	572	561	438	112	556	443	389	94	483
Concordia gőzmalom ...	674	551	123	674	730	594	132	726	747	608	133	741	678	551	123	674
Erzsébet gőzmalom ...	814	653	152	805	1003	809	187	996	944	764	168	932	731	596	129	725
Hungária egyes. gőzmalom ...	426	345	79	422	468	378	85	463	478	381	91	472	436	347	86	483
Hengermalom ...	685	544	127	671	812	645	155	800	825	651	153	804	723	578	131	709
Lujza gőzmalom ...	862	704	149	853	868	689	161	850	871	691	161	852	705	559	128	687
Király malom ...	78	55	21	76	80	57	21	78	119	85	31	116	110	79	29	108
Schmidt és Császár ...	30	20	5	25	30	20	5	25	55	44	10	54	54	39	14	53
Összesen ...	7478	6002	1379	7381	8478	6643	1705	8348	8298	6550	1587	8146	7169	5722	1380	710

IV. Cukoriparunk, valamint gyáripari termelésünk egyéb fontosabb ágazatai gyáripari statisztikánk összesítésével.

A cukorgyárak földrajzi elhelyezése tekintetében főként a cukor-répatermelés csekélyebb mértékű elterjedtsége és a vasuti hálózat fejletlensége idején, az 1850 és 1860-as években alapított gyárainknál első sorban az volt az irányadó, hogy jó és bőséges répatermő vidékek központjában, s lehetőleg az anyagbeszerzést és az iparcikkek értékesítését megkönnyítő vasuti vonal közelébe települhessenek. E kellékeknek a legjobban megfeleltek az ország nyugati határszélén elterülő vidékek,

Sopron és Pozsony vármegyék kitünő répatermő sikságai, melyek már a múlt század 60-as éveiben a cukorgyártáshoz alkalmas közlekedési és munkásviszonyokkal bírták. E kétrendbeli előny okozta, hogy cukorgyáraink legelsőbbben és a legnagyobb számmal e két vármegyében épültek, úgy hogy még jelenleg is, midőn pedig egyrészt a répatermelés az ország más részeiben is mind nagyobb mérveket ölt, másrészt vasutjaink kiépülése a gyárakat messzebb fekvő répatermelő vidékekkel is összekapcsolja s így az anyagbeszerzést, valamint az árúk értékesítését minden irányban megkönnyíti, még jelenleg is a 22 cukorgyárunk közül 5 esik Sopron és 3 Pozsony vármegyékre. Ha ezekhez hozzászámítjuk a szintén elsőrangú répatalaju Nyitra vármegyét, melyben 2 cukorgyár áll fenn és a trencsén-hóllaki cukorgyárat, akkor kitünik, hogy a Vág folyó alsó völgyében és a dunántuli országrésznek az osztrák határhoz közel eső területen cukorgyáraink közül 11, tehát éppen felerésze folytatja üzemét.

Ha hazánk térképén északdéli irányban, a Duna-Tisza közt megfelelő vonalat húzunk, úgy azt találjuk, hogy a vonal nyugati felére 17 gyár esik, míg a jóval nagyobb keleti részen csupán 4 cukorgyárunk van.

Cukoriparunk főadatait a következő táblázatba foglaltuk.

VIII. táblázat. Cukoriparunk az 1907/1908. évben az egyes cukorgyárak külön feltüntetésével.

A cukorgyár székhelye	A cukorgyár alapítási éve	A gézgépek		Munkás személyzet	A reidolgozott répa mennyisége	A termelt cukor mennyisége
		száma	lőereje			
métermázsza						
I. Magyarország.						
a) Duna balpartja:						
Diószeg (Pozsony vm.)	1868	36	1,017	668	1 411,664	215,381
Magyartalu "	1870	12	794	704	735,000	119,758
Nagysurány (Nyitra vm.)	1854	30	800	1,075	923,000	187,702
Nagyszombat (Pozsony vm.)	1867	22	1,754	693	1 946,131	286,311
Nagytapolcsány (Nyitra vm.)	1869	17	618	342	747,000	103,911
Oroszka (Bars vm.)	1894	22	878	574	655,613	108,987
Selyp (Nógrád vm.)	1890	19	1,072	1,320	707,036	104,912
Hóllak (Trencsén vm.)	1902	17	900	500	834,681	133,589
b) Duna jobbpartja:						
Acs (Komárom vm.)	1871	14	369	354	483,570	80,098
Czinkfalva (Sopron vm.)	1853	20	630	700	373,000	138,933
Bükk "	1867	25	480	489	678,180	132,830
Félszertalva "	1850	15	1,028	691	448,000	86,074
Kaposvár (Somogy vm.)	1894	17	801	735	651,898	100,557
Nagycsanak (Sopron vm.)	1855	5	570	417	644,895	97,471
Petőháza "	1879	20	602	517	531,785	85,858
Sárvár (Vas vm.)	1895	19	1,155	880	798,658	118,587
c) Duna-Tisza köze:						
Hatvan (Heves vm.)	1889	5	980	1,346	1,598,000	309,132
d) Tisza jobb partja:						
Szerencs (Zemplén vm.)	1889	35	2,400	2,008	1,223,473	257,071
e) Tisza bal partja:						
f) Tisza-Maros szöge:						
Mezőhegyes (Csanád vm.)	1889	18	1,039	1,202	824,940	209,056
g) Királyhágón túl:						
Botfalva (Brassó vm.)	1889	16	1,410	979	581,247	95,330
Marosvásárhely tjt.	1894	8	332	408	217,900	36,774
II. Horvát-Szlavonországok.						
Eszék tjt.	1906	12	1,040	676	394,876	78,879
Összesen	—	404	20,669	17,278	17,410,544	3,087,197

Külkereskedelmi forgalmunk a következő volt :

		1906.	1907.	1908.	
Nyers cukor	behozatal	q	1,298	964	292
		korona	31,152	27,474	8,878
	kivitel	q	187,616	341,008	544,011
		korona	3.733 563	7.331,672	12.909,143
Fogyasztási (finomított) cukor	behozatal	q	268,409	340,987	294,445
		korona	846,950	12.514,684	11.718,173
	kivitel	q	1.158,950	1.027,376	1.923,730
		korona	30.814,845	28.731,737	43.793,871

Behozatalunk majdnem teljesen Ausztriából jön, míg kivitelünk túlnyomó mértékben a távoli külföldre irányul. A kivitelnek 80—87%-éka Fiumén át, tengeri forgalomra esik.

A hazai iparfejlesztés szempontjából legfontosabb iparunk a *textilipar*, melynek termékeiből, a konfekciót beleszámítva, a külföldnek, és pedig túlnyomó mértékben Angliának, kerekszámban évi 500 millió koronával adózunk, tehát annyival, mint a mennyit buza- és liszt-kivitelünk kitesz. A textilipar nyersanyagából és gyártmányaiból külkereskedelmi forgalmunk az utolsó két évben a következő volt :

		1907		1908	
		behozatal	kivitel	behozatal	kivitel
ásványi és állati fonóanyagok (pamut, len, kender, juta, gyapju, selyem, szőr stb.)	q	372,618	222,983	370,018	205,165
	korona	35.141,579	36.318,226	31.613,323	28.018,355
félgyártmányok (fonal, vatta, stb.)	q	174,930	96,320	175,254	100,354
	korona	40.822,088	26.606,615	36.451,776	26.506,220
pamut, selyem, len, gyapju, stb. gyártmányok (fonál, czérna, szövetek stb.)	q	936,450	132,507	894,545	148,806
	korona	472294997	45.592,560	436214928	49.134,403
konfekcionált áruk (kalap, fehérnemű, ruhaárúk stb.)	q	61,026 és 41.650,804 darab	6,529 és 850,003	57,355 és 5.661,563 darab	7,081 és 1.031,317
	korona	87.523,023	7.133,424	87.491,601	7.698,217

Textilipari gyári termelésünk értéke mintegy 132 millió korona, a konfekció-iparé pedig 46 millió korona. Legnagyobb textilipari gyárunk a rózsahegy-i fonógyár. Textiliparunk a munkaerő szempontjából szereti a népesebb városokat, s ezért kedvező hidrológiai viszonyokkal bíró nagyobb városaink legtöbbjében találunk kisebb-nagyobb fonó- és szövőipari telepet. Lokalizációra a legalkalmasabbnak a Vág völgye

bizonyult, hol Rózsahegy, Zsolna, Trencsén városokban nagyszabású gyárak dolgoznak. Pozsony, Győr, Sopron, Komárom, Budapest, Szeged, Brassó és Temesvár városokban nagyobb szabású gyárakat találunk.

Gépgyártó iparunk centruma a főváros és közvetlen környéke. A fővároson kívül Győrött és Aradon találunk nevesebb gépgyárakat.

Papírosiparunk a Felvidékre húzódott. Erdélyben a péterfalvai (Szászsebes mellett), délnyugaton a zágrábi és fiumei papírgyárakat leszámítva, valamennyi papirosanyag- és papírosgyárunkat itt találjuk. részben a Vág völgyében, részben Gömör vármegye északi részein. Legnagyobb vállalataink a rózsahegy-i és a rózsahegy-fehérpataki, a turóczsentszentmártoni és zsolnai papiros-, illetve cellulózagyárak, Gömör vármegyében pedig a hermaneczi, valamint az Első Magyar Papíripár Részvénytársaság tulajdonában levő pelsőci, horkai és nagyszlabosi gyárak.

Egyéb iparágaink jellegzetesebb lokalizációt nem mutatnak s ennek folytán részletesebb ismertetésüktől az okból is eltekinthetni vélünk, mert a vasuti árúforgalom szempontjából is csekélyebb jelentőségű összeforgalommal bírnak. E helyett a gyáripari termelésünk 1906. évi adatainak a következő összefoglaló táblázatát közöljük.

IX. táblázat. Gyáripari termelésünk 1906. évi adatai. (A valóságot nagyon megközelítő nyers összeállítás.)

Számja	Az ipari főcsoport megnevezése	A gyárak száma			A motorok loعرje	A felhasznált tüzelőanyag mennyisége			Az összes alkalmazottak (tisztviselő, művezető, munkás)		A termelés értéke koronákban
		A gyárak száma	A kazánok			fa m ³	szén t	kokszt t	száma	összes évi illetménye koronákban	
			száma	füstölőjülete m ² ben							
I	Vás- és fémipar	342	477	48.163	90.718	477.420	14.726.387	8594.643	57.046	52.242.327	300.341.793
II	Gépgyártás	311	653	78.416	111.004	74.205	6.027.053	300.638	54.513	65.773.329	241.366.577
III	Kő-, föld-, agyag stb. ipar	746	443	25.607	32.148	781.603	7.115.503	418.724	60.560	38.050.887	95.000.266
IV	Fa- és csontipar	658	587	34.857	40.177	1030.000	86.300	—	49.323	32.822.054	161.455.294
V	Bőr-, szőr-, sörte stb. ipar	83	95	7.337	6.187	10.775	619.622	150	9.082	7.232.011	80.477.423
VI	Fonó- és szövőipar	234	281	30.583	30.283	32.515	2.083.676	4.132	32.286	18.573.242	132.864.128
VII	Ruházatiipar	223	44	1.839	1.692	6.802	221.968	45.558	14.175	10.085.651	45.930.134
VIII	Papírosipar	105	112	12.980	16.834	91.871	1.155.118	26.230	10.349	6.776.990	40.573.312
IX	Élelmezési ipar	1698	2319	191.964	130.467	459.066	14.755.903	279.205	74.545	47.205.895	1117.186.472
X	Vegyészeti ipar	299	623	48.050	23.432	1660.555	3.941.368	591.456	24.006	23.027.963	158.094.472
XII	Sokszorosító ipar	133	9	320	3.302	2.899	49.423	2.791	9.955	12.213.912	33.552.936
	1906. évi adatok I—XII. csoport	4832	5643	480.116	486.224	4627.711	50.782.321	5263.527	395.840	314.004.261	2448.384.014
	1898. évi adatok I—XII. csoport	2545	—	287.177	262.070	2242.589	32.728.087	4126.401	245.564	—	1366.917.081
	Emelkedés 8 év alatt	2287	—	199.339	224.174	2385.122	18.054.234	1137.126	150.276	—	1081.466.933

Összesen 4832 gyári jellegű vállalatunk tehát 486,224 lóerővel dolgozott, s 395,840 (kerekszámban 400,000) alkalmazottat (tisztviselőt, művezetőt, munkást stb.) foglalkoztatott. Gyáripari termelésünknek összes értéke kerekszámban 2450 millió korona.

Az 1906. évi adatokat az 1898. évi felvétel adataival összehasonlítva, gyáripari termelésünk fejlődését még akkor is jelentékenynek kell találnunk, ha az általános áremelkedést a közölt értékekből levonásba is hozzuk. Nem szabad azonban elfelejtenünk, hogy a külföld gyáripara, és pedig ami minket leginkább érdekel, *Ausztriáé, ugyanezen idő alatt még sokkalta nagyobb mértékben fejlődött.*

HARMADIK FEJEZET.

Vasutaink közvetlen hatása a hazai ipar fejlődésére.

a) Az iparpártolás jelentősége a vasutak fogyasztásának ellátásában.

Erőtlen ipar fejlődésének legszükségesebb kelléke erős belső fogyasztás. Igénytelen és szegény nép egész termelésével a külföldi piacokra van utalva, melyek felvevőképességének változásai iparának alapjait súlyosan érintik. Hazai iparunk fejlődésének is legelső követelménye fogyasztásunk emelkedése és pedig oly módon, hogy a fogyasztás többlete a hazai ipar javára essék.

E feltételnek mennyiben sikerült megfelelnünk? Erre válaszolnak a következő adatok.

Az 1900. évi népszámlálás adatai szerint ebben az évben 361,665 munkással dolgozó 467,298 kisipari vállalatunk volt, melyek tehát összesen $(361,665 + 467,298 =)$ 828,963 személyt foglalkoztattak. A tiz év előtti béreket és az árúcikkek árát véve alapul, egy-egy munkás-kézre becslés szerint 1000 K-nál több évi forgalmat nem számíthatunk. E szerint a kisipar termelése 1900-ban kereken 800 millió K-ra rugatható. Ezzel szemben az 1898. évi iparstatisztikai felvételek szerint 2545 gyár termelése 1,366.917,031 K értéket képviselt, illetőleg ha ehhez hozzászámítjuk a felvételből ekkor kimaradt nemes és nemnemes fémkohók és a pénzverő 33.277,108 K értékű termelését, gyáriparunk 1898-ban kereken 1400 millió K értékű félkész- és készgyártmányt állított elő; vagyis a kereken 2200 millió K összes termelésnek 63.6%-a jut a gyáriparra és 36.4%-a a kisiparra.

Mivel 1898-ban a fél- és készgyártmányokból való behozatali többletünk $(917.3 - 546.5 =)$ 370.8 millió K értéket képviselt, az ország szükséglete $(2200 + 370.8 =)$ 2570.8 millió K-ra rugott, illetőleg a hazai termelés ennek 86.4%-át fedezte s ebből a gyáriparra 54.5% és a kisiparra 31.9% jut.

A gyáripár termeléséről felvett 1898. és 1906. évi adatok azt mutatják, hogy a felvett gyárak száma 2545-ről 4832-re, vagyis 89·86 százalékkal, a munkások száma 232,186-ról 371,496-ra, vagyis 60%-kal és a termelés 1,366.917,031 K-ról 2,448.384,014 vagyis 79·12%-kal emelkedett.

A termelés értékéből levonva az átlagos értékelkedésnek 10%-ra becsülhető értékét, a gyáripari termelésünk értékeül 2200 millió K-át, vagyis 57·1%-os emelkedést kapunk.

Az ország 1908. évi szüksége fél- és készgyártmányokból 532·7 millió K értékű behozatali többletre, 2248·3 millió K értékű gyáripari termelésre és 1200 millió K értékű kisipari termelésre rugott.

Az utóbbira nézve megjegyezzük, hogy a kisipar termelésének értéknövekedését a gyáriparénak megfelelően, szintén 50%-kal többre, vagyis 1200 millió K-ra értékeltük.

E három tétel összege 4181 millió K.

Tehát a kis- és nagyipar 3648 millió K-ra rugó teljes termelésének értéke a szükséglet értékének 87·2%-ra rug.

Mivel az 1898. évre hasonló alapon 86·4%-ot kapunk, a fejlődés csak 0·8% lenne. Ez arra vall, hogy iparunk fejlődése az ország szükségletével lépést tartott ugyan, *de csak a statusquót* sikerült fenn-tartanunk.

Ez az oka annak, hogy iparunk szemmel látható fejlődése daczára a külföldről behozott árúk értéke és mennyisége fogyasztásunkkal együtt évről-évre nő.

A hazai piacnak, fogyasztásunknak, a mi saját iparunk termékei részére való biztosítása kereskedelmi feladat. Gyárosainknak ügyes kereskedőkkel kell dolgozniok, kik a fogyasztókat felkeresve, a hazai gyártmányok javára a külföldi árút lépésről-lépésre visszaszorítsák. Még könnyebb azonban az idegen árúk kiszorítása, ha a fogyasztók szervezkednek s megfelelő üzleti alapra helyezett szervezkedésük céljául azt vallják, hogy lehetőleg csakis hazai árút fognak fogyasztani. Ez az *iparpártolás*.

Az iparpártolási akció lehet túlnyomólag érzelmi alapra fektetett, de lehet reális is. Az érzelmi alapra fektetett iparpártolás nagyon változékony, gyorsan mulandó. A reális iparpártolás azonban intézményes biztosítékokat állapít meg, s működését nem hangulatnak, szeszélynek alávetett érzelmi motívumokra, hanem reális számításokra alapítja és kötelező értékű szilárd feltételekhez köti. Pontosan megállapítja a szükségeit s felkutatja azokat az iparosokat, a kik a részére szükséges cikkeket szállítani tudják. Ha oly szükségletekre akad, melyek hazai termékekkel még nem elégíthetők ki, e fogyasztásának bizonyos iparos részére való hosszabb lejáratú biztosításával új iparágak létesítésének veti meg alapját.

A nagy közönség fogyasztásának szervezésére szolgálnának a

fogyasztási szövetkezetek. Elméletben el lehetne képzelni, hogy ha a közönség minden irányú szükségletét a fogyasztási szövetkezetnél szerezné be s ha ezek viszont a szükségelt iparczikkeket kizárólag hazai iparosoktól vásárolnák, idegen árú be nem férközhetvén, a hazai ipar védelme ez esetben tökéletesnek volna nevezhető.

Az iparpártolás sikerének fontos kelléke tehát az, hogy minél nagyobb értékű és minél állandóbb fogyasztást biztosíthassunk a hazai ipar javára. Ilyen a hazai közlekedési vállalatok fogyasztása, a mely az azt ellátó termelők helyzetét különösen azért teszi kedvezővé, mert az általános fogyasztás természetszerű hullámzásától függetlenül, a gyárosok berendezését és munkáit a közlekedési vállalatok előrelátható és biztos szükségletének gyártásával foglalkoztathatja.

A nagy állami szállítások, az ugynevezett **közszállítások** (katonai, tisztviselői, alkalmazotti, vasuti stb. szállítások) állandóságuk és nagy tömegük miatt még a legjobban kifejlett iparnak örvendő államok iparára is nagy jelentőségűek. Fejlődő iparu országban pedig a közszállítások célirányos alkalmazása az iparfejlesztésnek egyenesen egyik leg-erőteljesebb eszköze. A katonai szükségletek (posztó, bőráru stb.) szállítása több posztó- és bőráru-gyár, a posta- és távirószükségletek szállítása vas- és fémáru (drótáru) gyár, a vasuti szükségleteké pedig vasuti felszerelési-, gummi- stb. áru-gyár létesítésének volt alapja.

Közlekedési utaink kifejlődésének kezdetén néhány nyersanyagot, vagy egészen olcsó gyártmányt, mint például fát, kőanyagot és téglát kivéve a legtöbb iparczikket külföldről szereztük be. Történt pedig ez nemcsak a miatt, mert akkori fejletlen iparunk még nem tudta a szükséglet számottevő részét kielégíteni, hanem főképen azért, mert akkori közlekedési intézeteink idegen kézben voltak s központi vezetőségük a külföldön székelt, miért is a magyar vonalak szükségletét az illető központok a saját külföldi vonalaik szükségletével egyidejűleg biztosították, a mi a dolog természete szerint a hazai termelés mellőzésével járt.

Csak jóval később, a mult század 80-as éveinek elején, a magyar forgalmi politika önálló és céltudatos vezetése, a magánvasutak államosítása és közlekedési hálózatunk kifejlődése óta, a hazai ipar megalapításának mint sarkalatos államérdeknek előtérbe lépésével ismerték fel a közlekedési vállalatok fogyasztását oly tényezőnek, mely a magyar ipar megerősödése és felvirágzása körül nagy szerepre van hivatva.

A közlekedési vállalatokat a fennállott közmunka- és közlekedési miniszterium az 1882-ik évben utasította arra, hogy beszerzéseikről és pedig mind a külföldiekről, mind pedig a belföldiekről kimutatásokat terjesszenek elő. E rendeletek folyamán az Országos Iparegyesület az 1884. év végén emlékiratot terjesztett a kormány elé, melyben a vasutak szükségletének fedezésénél a hazai ipar igénybevételével részletes javaslatokat tett, s egyidejűleg azt indítványozta, hogy javas-

latainak sikeres megvalósítása érdekében az ellenőrzésre és tanácsadásra állandó bizottság neveztessek ki.

Báró *Kemény* Gábor, az említett ministerium akkori vezetője az 1885. év végén értekezletet hívott egybe, melyben az érdekelt ministeriumokon és vasutársaságokon kívül az állami vas- és gépgyárak, a budapesti kereskedelmi és iparkamara és az Országos Iparegyesület kiküldött képviselői is résztvettek. Az értekezlet 1886. évi február hó 3-án ült össze első ízben és pedig azzal a kimondott céllal, hogy: »a hazai ipar termékeinek és gyártmányainak a hazai közlekedő vállalatok által az eddigénél fokozottabb mértékben leendő igénybevételét előmozdítandó a m. kir. államvasutak anyag- és leltár névlajstromának minden egyes tételére a nomenklatura helyes megállapítása mellett kimondja: gyártják-e az illető cikket belföldön kellő jó minőségben? és ha nem, mikép lehetne czélszerűen a megfelelő iparágat meghonosítani, esetleg fejleszteni«.

Az értekezlet *Ambrozovics* Béla min. tanácsos, a vasuti és hajózási főfelügyelőség főnökének elnöklete alatt egészen 1886. június 5-éig, több ülésben, kimerítően foglalkozott a rá ruházott feladattal, s részletesen kidolgozott felterjesztésbe foglalta össze azokat az elveket, melyeket a kívánt cél elérésére szem előtt tartandóknak talált. Egyuttal javaslatba hozta azt is, hogy a közlekedési vállalatok iparágak szerint csoportosított statisztikát készítsenek, melyet évenként a ministeriumhoz kell felterjeszteniök a czélből, hogy e kimutatásokból, melyekben a kül- és a belföldi származás elkülönítve tüntetendő fel, a forgalmi vállalatoknak ez iránybani működése megfelelően ellenőrizhető legyen.

Az értekezlet javaslatai alapján *Baross* Gábor »A hazai iparnak a közlekedési vállalatok és állami gyárak részéről nagyobb igénybevétele érdekében működő állandó bizottságot«, röviden »Vasuti iparügyi bizottságot«, szervezett, mely bizottság működését 1887. április 2-án kezdette meg. Azóta az összes közlekedési vállalatok és állami gyárak évről-évre kimutatást tartoznak a kereskedelemügyi minister elé terjeszteni, mely azt az adatok feldolgozása és általános jelentéstétel végett a vasuti és hajózási főfelügyelőségnek adja ki, majd pedig megküldi az említett bizottságnak annak megállapítása végett, vajjon a hazai származásnak mondott beszerzés tényleg hazai-e és hogy a külföldi bevásárlást nem lehetett volna-e elkerülni. A bizottság végül utbaigazítást ad arra nézve, hogy a szóban levő cikket, melyik hazai iparosnál lehet beszerezni.

A vasuti iparügyi bizottság a hazai vasutak, hajózási társulatok, az állami gépgyár, a diósgyőri vas- és aczélgyár, az állami vasművek stb. évi szükségleteinek beszerzéséről évről-évre részletesen tagláló és megjegyzésekkel ellátott jelentést tesz, melyet az Országos Iparegyesület hivatalos lapjában, a »Magyar Ipar«-ban évről-évre leközöl.

Közlekedési vállalataink árkedvezmények, több évre terjedő szállítási szerződések és egyéb közvetlen támogatási eszközök segítségével

4

all. d.
2. mell.

4

keten-
melyer

nemcsak már fennálló iparágakat erősítettek és fejlesztettek, de több alkalommal új iparágakat is meghonosítottak. Arról, hogy a magyar ipar e szükségletük ellátásában minő arányban részesedik, s hogy az állandó irányítás és ellenőrzés hatása alatt a hazai termék használata mennyire hódított tért, az alább következő táblázatok tanuskodnak.

A hazai közlekedési vállalatok az 1907. év folyamán anyagokért és leltári tárgyakért összesen 204.848,417 koronát adtak ki; ebből bel-földi beszerzésekre 164.106,559 korona, a külföldiekre pedig 39.741,858 K esett.

Érdekes adatokat nyerünk, ha az utolsó két évtized vonatkozó adatait táblázatban foglaljuk.

X. Táblázat. A hazai közlekedési vállalatok beszerzésének összege.

Év	A beszerzett árúk értéke				
	összesen	koronákban		százalékokban	
		ebből hazai	külföldi	hazai	külföldi
1887	33.187,376	27.377,450	5.809,926	83	17
1888	45.764,636	39.726,946	6.037,690	87	13
1889	49.656,084	42.150,558	7.505,472	85	15
1890	61.529,732	51.216,222	10.313,510	84	16
1891	69.903,156	60.932,772	8.970,384	87	13
1892	62.445,336	50.524,282	11.921,054	80.9	19.1
1893	81.190,454	72.170,086	9.020,368	88.9	11.1
1894	82.726,200	72.836,196	9.890,004	88	12
1895	88.244,680	78.593,678	9.657,002	89.1	10.9
1896	108.700,496	96.062,310	12.638,186	88.4	11.6
1897	100.243,904	90.309,032	9.934,872	90.1	9.9
1898	100.429,004	90.688,266	9.740,738	90.3	9.7
1899	104.970,752	93.013,932	11.956,820	88.7	11.3
1900	108.921,218	95.278,542	13.642,671	87.5	12.5
1901	114.226,391	100.899,854	13.326,537	88.4	11.6
1902	106.022,152	96.928,758	9.093,394	91.5	8.5
1903	106.452,900	94.921,854	11.531,046	89.1	10.9
1904	110.062,043	98.952,520	11.109,523	89.9	10.1
1905	105.808,204	94.181,641	11.626,563	89	11
1906	130.264,310	113.447,896	16.816,414	87.1	12.9
1907	203.848,417	164.106,559	39.741,858	80.5	19.5

Érdekes továbbá figyelembe vennünk, hogy ez a fogyasztás például a vasutaknál és a m. kir. államvasuti gépgyárnál a különböző cikkek szerint minő arányban oszlik meg.

Az általános beszerzésektől és az adminisztratív költségektől eltekintve a vasutak rendes kiadásai két főcsoportba foglalhatók, és pedig a pályaeépítmények és a járművek fenntartásának csoportjába. Mindkét csoportban sok oly kiadási tételt találunk, melyek szintén közvetlenül iparfejlesztő jelentőséggel bírnak; a felépítmények rovatban lévő ada-

XI. Táblázat. A vasutak és az államvasuti gépjáró anyagbeszerzései az 1908. évben.

Sorszám	Tárgy	Magyar kir. államvasutak által				Összes vasutaink által összesen				Százalékokban		
		kiadatott		összesen		kiadatott		összesen		kiadatott		
		belföldi	külföldi	belföldi	külföldi	belföldi	külföldi	belföldi	külföldi	belföldi	külföldi	
1	Erdői termékek	29,650,468	1,852,301	31,508,369	35,000,457	2,075,461	37,075,918	95	5	100	100	
2	Faiparúciók	474,733	—	474,733	637,659	694	638,353	99.9	0.1	100	100	
3	Kőemű anyagok	3,027,595	337	3,027,932	3,576,004	38,135	3,614,139	99	1	100	100	
4	Kőemű iparúciók	306,079	37,334	343,413	425,941	46,905	472,346	99.1	0.9	100	100	
5	Ágyagárók	906,079	10,854	916,933	966,362	14,322	980,684	98.6	1.4	100	100	
6	Üvegárók	231,490	76,392	307,882	306,482	84,889	391,371	78.5	21.5	100	100	
7	Ásványzén	19,716,007	7,980,309	27,696,316	22,550,887	9,917,940	32,468,827	69.5	30.5	100	100	
8	Szövő- és fonottárók	1,411,885	—	1,411,885	1,433,348	42,562	1,475,910	97.6	2.4	100	100	
9	Ruházati cikkek	1,710,514	—	1,710,514	2,023,117	693	2,023,810	99.97	0.03	100	100	
10	Kárpitosmunkák, Ágyeműek	158,132	—	158,132	183,824	84	183,908	99.96	0.04	100	100	
11	Szalma, náncs, nád, vessző stb. munkák	154,455	1,675	156,130	177,358	4,918	182,276	97.3	2.7	100	100	
12	Bőrremű cikkek	335,188	—	335,188	394,893	355	395,476	99.91	0.09	100	100	
13	Káncsmű cikkek	731,688	72	731,760	852,590	2,886	855,476	99.7	0.3	100	100	
14	Papírreműek	1,833,473	12,341	1,845,814	2,216,447	16,122	2,232,569	99.3	0.7	100	100	
15	Kéfeköb- és seprőárók	50,896	—	50,896	63,335	1,703	64,038	97.4	2.6	100	100	
16	Olaj- és zsíreműek	4,906,890	4,266	4,911,156	5,818,453	79,358	5,897,811	98.7	1.3	100	100	
17	Pestú anyagok, máz, kátrány, aszfalt, nyelvek	811,749	483,298	1,295,047	924,077	450,421	1,374,498	66.5	33.5	100	100	
18	Vegyszeti cikkek	356,323	53,385	409,708	498,842	64,031	562,896	89.7	11.3	100	100	
19	Robbanószerök	10,175	9,063	19,238	20,519	9,063	29,582	68.8	31.2	100	100	
20	Felépítményi anyagok, szerkezetek vasból és aczból	19,454,728	—	19,454,728	21,888,303	818,114	22,706,417	96.4	3.6	100	100	
21	Egyéb vas- és aczélúcék	4,623,445	43,371	4,666,816	5,476,581	111,188	6,753,254	96.2	3.8	100	100	
22	Réz és egyéb fémárók	2,232,549	396,827	2,629,376	3,109,376	2,923,367	5,587,769	99.81	0.19	100	100	
23	Mozdonyok és szerkocsik	45,433,296	3,655,780	49,089,076	11,092,633	8,531,853	1,090,947	4,004,314	73.1	26.9	100	100
24	Vasúti kocsik	1,552,905	196,207	1,749,112	45,453,296	46,348,201	12,187,633	70	30	100	100	
25	Gépjáratási cikkek	821,717	6,521	828,238	1,748,812	171,841	46,540,102	99.64	0.36	100	100	
26	Szerviz- és eszközök	215,841	6,287	222,128	416,806	26,702	2,071,124	86.9	13.1	100	100	
27	Műszerek	684,956	133,788	818,744	328,238	74,425	448,568	94	6	100	100	
28	Vegyés cikkek	154,281,464	14,947,389	169,228,853	283,128	275,637	350,062	78.8	21.2	100	100	
29	Összesen	91,167 %	85,000 %	169,228,853	173,267,434	19,498,787	192,766,221	89.9 %	10.1 %	100 %	100 %	
30	1908 évben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	Százalékokban 1907 évben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

tok az előző táblázatba ugyan már nagyobbrészt bennfoglaltattak, az építkezésekre vonatkozó adatok azonban az építő ipar fejlődésének, hazai munkások foglalkoztatásának újabb alkalmairól tanuskodnak.

XII. táblázat. A pályaeépítványok fenntartási és átalakítási költségei 1908-ban.

Az építványok nevei	A költségek koronákban					
	Az államvasutaknál	Az államvasutak kezelésében lévő magánvasutaknál	A saját kezelésében lévő magánvasutaknál	Összesen	A magánvasutak közül	
					a fővasutaknál	a helyi érdekű vasutaknál
Alépitványok.						
Pályatest	372,561	11,865	111,794	496,220	71,168	52,491
Műépítványok és alutak	1,059,084	46,967	424,243	1,530,294	309,446	161,764
Mellékeépítványok	1,325,645	41,139	316,412	1,683,196	302,449	55,102
Összesen	4,566,387	102,101	853,672	5,522,160	685,107	270,666
Felépítványok.						
Sínek és apró anyagok	1,382,403	30,890	566,659	1,979,952	581,844	65,705
Talpfák	9,754,226	179,465	1,495,161	11,428,853	1,051,772	622,855
Vasalzatok	1,978	—	1,978	—	—	—
Váltók, fordító korongok stb.	306,872	9,704	149,603	466,179	138,604	20,703
Ágyazási anyagok	1,179,892	30,800	395,695	1,605,877	334,942	91,053
Felépítványi szerszámok	266,271	5,193	84,598	356,062	63,280	27,511
Munkabér	6,042,337	160,600	1,178,488	7,381,485	872,844	466,304
Összesen	21,813,307	519,593	3,913,863	26,246,563	2,992,286	1,441,170
Magasépítványok.						
Épületek	2,284,537	40,194	557,744	2,8-2,571	482,322	115,716
Vízállomások	232,70	5,184	60,695	298,49	57,588	8,996
Órházak és jelzőkúnyhók	570,980	17,343	125,851	714,176	118,386	24,810
Összesen	4,120,715	64,486	748,945	4,934,146	658,291	155,142
Mindössze	30,000,409	686,180	5,516,486	36,703,069	4,335,684	1,866,976
Építési hossz km.-kint	3,876	1,607	1,702	3,181	3,282	895
Ezer haszon „ „	441	498	292	411	461	172
Ezer mozdony „ „	322	428	235	306	344	160
Ezer koostengely km.-kint	10	18	11	10	11	12

A pályaeépítványok fenntartására fordított ezek a költségek állandó és biztos keresetet jelentenek, mit a következő táblázat bizonyít.

XIII. Táblázat. A pályaeépítványok fenntartási és átalakítási költségei 1899-től—1908-ig.

Év	Alépitványok			Felépítványok			Magas építványok					
	fenntartási és átalakítási költsége											
	összesen		átlagos fizetési hossz km.-kint	összesen		évi átlagos vágány-hossz km.-kint	összesen		építési hossz km.-kint			
	k o r o n a											
összes vasutakon	államvasutakon	összes vasutakon	államvasutakon	összes vasutakon	államvasutakon	összes vasutakon	államvasutakon	összes vasutakon	államvasutakon			
1899	3.586,706	3.039,780	212	397	14.695,650	12.077,098	705	1109	2.679,796	2.167,742	238	289
1900	3.965,098	3.392,141	232	443	14.024,505	11.355,995	647	1034	2.773,211	2.263,200	253	295
1901	4.261,062	3.573,037	247	465	14.047,856	11.276,484	640	1018	3.051,444	2.4-2,547	280	323
1902	3.9-3.178	3.361,993	366	438	13.471,990	10.790,684	897	968	2.909,642	2.320,823	267	302
1903	4.272,396	3.635,898	381	461	14.867,759	11.563,524	947	1032	3.128,269	2.538,211	286	330
1904	3.848,528	3.214,593	343	407	14.794,858	11.811,833	977	1024	3.256,728	2.597,879	297	338
1905	3.930,817	3.105,803	346	393	15.567,827	12.420,577	1012	1100	3.548,658	2.907,754	318	375
1906	4.146,068	3.222,401	362	416	16.479,557	13.174,170	1058	1152	3.875,946	3.092,203	347	398
1907	4.723,780	3.835,123	406	479	20.689,605	16.723,845	1307	1451	4.520,306	3.717,194	396	495
1908	5.522,160	4.566,387	471	565	26.246,763	21.813,307	1633	1856	4.934,146	4.120,715	429	524

A járművekre kiadott költségek tényleg gépgyári termelésre és javítási munkálatokra esnek. E kiadások nagysága a következő összeállításból látható.

XIV. táblázat. A járművek fentartási és átalakítási költségei 1908-ban.

A vasutak főbb csoportjai	Fentartási és átalakítási költség									
	mozdonyok és szerkocsik		személykocsik		podgyász- és teherkocsik		postakocsik		Hócekek tenar- tása és átalakí- tása körüli fel- merült költségek	Mind- össze
	Összesen	mozdony km.-kint	Összesen	tengely km.-kint	Összesen	tengely km.-kint	Össze- sen	tengely- km.-kint		
	korona	fillér	korona	fillér	korona	fillér	korona	fillér	korona	
Államvasutak ...	12.414,417	0-10	5.913,346	0-76	11.936,296	0-43	60,382	0-20	82,771	30.407,212
Magánvasutak áll. kezelésben ...	92,152	0-19	27,344	0-90	49,331	1-26	870	0-85	1,660	171,352
Magánvasutak ma- gánkezelésben...	2.864,395	0-12	1.006,798	0-90	1.863,830	1-45	85,420	1-44	4.632	5.932,682
Összesen ...	15.370,964	0-11	6.947,488	0-78	13.849,057	0-44	146,672	0-40	89,063	36.511,251

tanácsos leírás ma!!

A fentebb közölt táblázatokból meggyőződhattünk arról, hogy vasutaink különböző forgalmi eszközökből mily nagy összegre rúgó értékű különböző árút fogyasztanak. Ez pedig csak az állandó jellegű, évről-évre visszatérő, sőt a vasúthálózat kiépítésének fejlődésével állandóan növekvő kiadások, melyekhez igen nagy értékek járulhatnak a szerint, hogy az államháztartás minő rendkívüli beruházások eszközzését engedte meg. Az ilyen beruházásokra az országgyűlés a kormánynak külön törvénnyel ad engedélyt.

Az államvasúti beruházások hatalmas méretű folytatására nyújtott módot az 1907. évi XXIX. t.-cz., majd az 1908. évi XXXI. t.-cz., melyek közül csak az utóbbi, építkezésekre, forgalmi eszközök beszerzésére és felszerelésekre három, illetőleg négy évi időtartamon belül leendő felhasználásra 202.530,000 koronát bocsátott a kormány rendelkezésére.

Ebből az összegből esik :

1. Budapest székesfőváros területén végrehajtandó építkezésekre 20.800,000 K
2. A fiumei pályaudvarnak és kikötőnek vasúti berendezésekkel való kiegészítésére 11.990,000 »
3. Vonalak teljesítőképességének fokozására 10.170,000 »
4. Második vágányok építésére 12.420,000 »
5. Másodrangu vonalak elsőrangusítására 10.150,000 »
6. Térközben való közlekedés céljából vonalblockberendezések előállítására 500,000 »

7. Állomásokon biztosító-berendezések és előjelzők létesítésére	4.000,000	K
8. Távirda-, harangjelző- és telefonberendezésekre ..	400,000	»
9. A nyílt vonalakon őrházak, őrháztoldalékok és telefonbódék létesítésére	700,000	»
10. Nagyobb vidéki pályaudvarok bővítésére	13.410,000	»
11. Kisebb kiegészítő munkákra	3.000,000	»
12. Állomásokon világító-berendezésekre	2.200,000	»
13. Vonatvilágítási telepek létesítésére és kiegészítésére	750,000	»
14. Kocsitisztító telepek építésére és mozgó kocsitisztító-berendezésekre	150,000	»
15. Vontató telepek építésére és kiegészítésére	4.400,000	»
16. Lakótanyákra és fürdőberendezésekre a mozdony-és vonatkísérő személyzet, valamint a munkások részére	1.300,000	»
17. Műhelyek építésére és kiegészítésére	3.500,000	»
18. Személyzeti és munkáslakóházak építésére	1.100,000	»
19. Egészségügyi berendezésekre	500,000	»
20. Új fatelítő telep előállítására	800,000	»
21. Nehézsínű felépítmények befektetésére	5.000,000	»
22. A sintöbblet gyártásához a külföldről beszerzendő aczélöntecsek több költségeire	860,000	»
23. Hidmegerősítésekre	1.000,000	»
24. Faszervezetű hidaknak vasszerkezetűvé való átépítésére	500,000	»
25. A m. kir. államvasutak tulajdonában lévő másodrangú vonalak megerősítésére	600,000	»
26. Mozdonyok beszerzésére az 1908—1911. években ..	49.150,000	»
27. Kocsik beszerzésére az 1908—1910. években	41.780,000	»
28. Westinghouse-fék berendezésekre	750,000	»
29. Fűtési berendezésekre	500,000	»
30. Kísérleti berendezésekre	150,000	»

Ha meggondoljuk, hogy ez az évi 60—70 millió korona értékű beruházás javarészt gyáripari cikkekre esik, meg fogjuk érteni azt, hogy e beszerzéseknek a hazai ipar javára történt biztosítása iparunk fejlődésének igen jelentékeny faktora.

A vasúti vállalat nemcsak nagysága, alkalmazottainak nagy száma, hanem szervezete és adminisztrációja tekintetéből is a legnagyobb és legtökéletesebb gazdasági organizmus, mely nemcsak a közlekedésügyet, hanem a kereskedelmet, sőt az ipart is felöleli. E nagy szervezet legfontosabb adatait az 1908. évi vasúti-statisztika alapján a következő összeállításba foglaltuk.

	A vágányok összes hossza kilométerben	Az összes vasuti járművek száma	Ebből mozdonyok száma	Pályaudvarok állomások és megállóhelyek	az összes alkalmazottak		A vasutak összes	
					száma	összes illetménye koronákban	bevétele	kiadása
Magyar királyi államvasutak	11.851,577	86,622	2811	1378	} 103,223	} 138,724,350	296.084,000	204.581,000
Magánvasutak állami kezelés alatt... ..	8.385,938	1,422	67	1675				
Magánvasutak magánkezelés alatt... ..	3.876,157	14.734	524	789				
Összes vasutak ...	25.113,672	102,778	3402	3842	123,477	162.264,359	404.289,000	266.955 000

Hazai vasutaink tehát összesen kerekszámban 125,000 alkalmazottat foglalkoztatnak. Minden keresőre átlagban 4 családtagot számítva, ez összesen 600,000 lelket jelent, ami 20.000,000 lakost véve számításba ennek 3%-a.

Az előbbi fejezetekben vázlatosan ismertettük a vasutaknak azt az ösztönző, fejlesztő hatását, melynek a közgazdaság, főleg a bányászat, erdészet és ipar jelen fejlettsége köszönhető. A közlekedésügy szolgáltatában álló ez a 125,000 ember a vasutak közvetett hatásai folytán tulajdonképpen milliók részére nyújtanak megélhetést, mert különösen a sok munkást foglalkoztató nagytömegű, de csekély egységértékű bányászati és ipari tömegtermelés alapját a vasutak fejlődésében bírja.

E jelenségek vizsgálására alább, tájékoztatás végett, még visszatérünk. Előbb azonban néhány szót kívánunk szólni vasutaink jelenlegi ipari vállalatairól, a javítóműhelyekről.

b) *Vasutaink javítóműhelyei mint gyáripari jellegű vállalatok.*)*

A vasutak forgalmi eszközeit, a mozdonyokat, személy- és teher szállító kocsikat, valamint a vasúti üzem lebonyolításához szükséges különböző berendezéseket folytonosan jókarban kell tartani. Használat közben minden szerkezet kopik és rongálódik.

Hiányos járóművet, különösen, ha a hiány az üzem biztonságát veszélyezteti, forgalomban hagyni nem lehet. Gondoskodni kell tehát folytonosan a járóművek megvizsgálásáról s az azokon előforduló hiányok elhárításáról, vagyis a járóművek és egyéb berendezési tárgyak kijavításáról.

E munka elvégzésére vannak hivatva a javítóműhelyek, melyek ekként a vasútigazgatóságok vezetése alatt álló, különböző kézműves és gyári munkák elvégzésére szolgáló ipartelepek.

A vasutak általában műhelyeiket csakis a meglévő járóművek és berendezések jókarban tartására használják, esetenként a baleseteknél részben összezuzott kocsijaikat újból felépitik, *de egészen új járóműveket és vasútfelszerelési tárgyakat műhelyeikben nem készítenek, sőt még a műhelyekben szükséges munkagépeket és szerszámokat is a magánipar útján szerzik be.*

A vasúti műhelyek ekként nem tekinthetők tulajdonképeni ipar telepeknek, a mennyiben gyártásra, termelésre nem szolgálnak s ugy szólván egyedül a vasút speciális javító munkáit végzik, azokat is leginkább a forgalmi eszközökön, mert a pályán, állomási berendezéseken s a forgalmi szolgálattal összefüggő felszereléseken szükségessé váló

*) Lásd magyar királyi államvasutak műhelyeinek ismertetése című, 1906-ban megjelent hivatalos kiadványt.

javitásokat az illető szolgálati ágak nagyrészben saját munkásaikkal, s részben a magánipar útján végeztetik el, és csak kisebb mértékben veszik igénybe a javítóműhelyeket.

A műhelyek szervezete és berendezése a különböző kivánalmakhoz megfelelően idomul.

A vasuti járóműveken előforduló kisebb hiányokat lehetőleg oly állomásokon kell elhárítani, a hol a kocsik a vonatból a javítás végett kisorozhatók. Az ilyen javítások végzésére *műhelyi kirendeltség* név alatt *műhelyi kézművesek* vannak az állomásfőnökség alá rendelve.

A fűtőházakban elvégezhető mozdonyjavítások s az illető állomásokon előforduló kisebb kocsijavítások végzésére a fűtőházfőnökség vezetése alatt *fiók-műhelyek* vannak létesítve.

Egyéb nagyobb fűtőházak állomásain, a hol sok mozdonyt és kocsit kell kisebb terjedelmű javítás alá venni, a hol tehát a fiók-műhely már nagyobb berendezéssel és munkásszemélyzettel bír s igma műhely vezetése a fűtőházfőnököt tulterhelné, a műhelyi szolgálatot külön főnökség alá helyezik, külön műhelyépületben rendezik be. Az ilyen műhelyekben már meg van engedve a kocsik időszakos fővizsgájának, valamint a mozdonyok nagyobb terjedelmű, de fővizsgálattal egybe nem kötött javításának elvégzése is.

Az ilyen *alműhelyek* főnöksége bizonyos tekintetben alá van rendelve az ugynevezett *önálló műhely* főnökségének.

Az *önálló műhelyek* vannak hivatva a járóművek fővizsgálatainak, főjavításainak elvégzésére, melyek alkalmával a járóművek minden részét alaposan megvizsgálják és teljesen jó karba hozzák.

E nagyobb terjedelmű munkákon kívül az *önálló műhelyek* feladata mindazon javítási munkát elvégeztetni, melyeket a hozzájuk tartozó kirendeltségek, fiókműhelyek és alműhelyek a kellő időben elvégeztetni nem tudnának.

Az önálló műhelyek közt *főműhely* elnevezéssel bíró műhely is van szervezve, melynek a nagyobb berendezésén kívül még elsőbbséget biztosít az a hivatása is, hogy a hozzátartozó műhelyi szertárban gondoskodnak az odatartozó többi műhely részére szükséges anyagok készletben tartásáról és szétküldéséről.

A magyar kir. államvasutak műhelyeinek megoszlása ezidőszerint a következő :

I. *Önálló műhely van* = 15, t. i. 1. Északi főműhely Budapesten, 2. Istvántelki főműhely Rákospalotán, 3. Debreczen, 4. Miskolcz, 5. Szolnok, 6. Zágráb, 7. Temesvár, 8. Kolozsvár, 9. Sátoralja-Ujhely, 10. Szombathely, 11. Szeged, 12. Pécs, 13. Piski, 14. Zólyom, 15. Kaposvár állomáson levő műhely.

II. *Alműhely van* = 9, t. i. 1. Keleti pályaudvari kocsiműhely Budapesten, 2. Érsekújvár, 3. Brassó, 4. Bród, 5. Nagy-Becskerek,

6. Nagyvárad, 7. Szabadka, 8. Pozsony-rendező állomásokon, 9. a nyugoti műhelynek az új Istvántelki főműhelybe való kiköltözése után a budapesti nyugoti pályaudvaron megmaradt alműhely.

III. Fiókműhely van = 52, melyek közt 20-nál nagyobb munkáslétszámmal bírnak a keleti pályaudvaron, nyugoti pályaudvaron és Ferencváros pályaudvaron Budapesten, továbbá a Hatvan, Miskolcz, Arad, Gyulafehérvár, Szabadka, Bruck, Camerál Moravicza, Fiume és Debreczen állomásokon levő fiókműhelyek.

IV. Műhelyi kirendeltség van = 39 állomáson.

A m. kir. államvasutakon kívül a nagyobb vasuti magánvállalatainknak is vannak kisebb-nagyobb javító műhelyei. Legnagyobb ily műhelyeink berendezéséről, nagyságáról és alkalmazottainak számáraól a következő összeállítás tájékoztat.

Ezen 52 műhely által végzett javítási munkálatok értéke a 36 millió koronát meghaladja.

Mint e táblázatból látható, vasuti műhelyeink oly óriási gyárvalattal egyenértékűek, mely 5900 lóerőt alkalmaz s melyben az összes alkalmazottak száma a tizenkétezeret megközelíti. Érdemes e műhelyek fejlődésének történetét e helyen is megrögzíteni.

Tudvalévő, hogy a m. kir. államvasutak mostani hálózata a törzshálózaton és később épített vonalakon kívül több magánvasut államosítása útján képződött. E magánvasutaknak már megvolt a maguk javító műhelyük, melyet a m. kir. államvasutak birtokában azután megfelelően bővítettek.

A nagyobb önálló műhelyek fejlődésének főbb mozzanataiból némileg képet nyerünk vasuthálózatunk fejlődéséről is, a mennyiben a műhelyek munkája aránylagosan növekszik a forgalmi eszközök évi teljesítményével, a mely viszont a vonalak hosszának és forgalmának arányában nagyobbodik.

Az önálló műhelyek a következő sorrendben létesültek :

1. *Budapesti nyugoti műhely.* 1847-ben épült fel a Pest—váci vasut részére s a Pesti főműhely nevet kapta. 1848-ban már 200 munkása volt. Később a csász. és kir. szab. Osztrák-magyar államvasutttársaság tulajdonába ment át a vasuttal együtt, s e pálya vonalának növekedésével együtt a műhelyt is kibővítették, úgy hogy 1866—1869. években már 1200—1300 munkással dolgozott s benne a javítási munkákon kívül egészen új mozdonyokat, személy- és teherkocsikat is készítettek. Az O. M. Á. V. később Simmeringben épített nagyobb műhelyt s a pesti főműhelyt kevésbé foglalkoztatta, úgy hogy 1874-ben a pesti főműhely már csak mintegy 600 munkással dolgozott.

A társaság magyar vonalait 1891-ben a m. kir. államvasutakhoz kapcsolták s a műhely ekkor a Budapesti nyugoti műhely nevet kapta.

(A m. kir. államvasutaknak saját mûhelyét Budapesti északi fõmûhelynek nevezték.

A nyugoti mûhely a m. kir. államvastuak birtokában terjedelemben már nem nagyobbodott, mert a nyugoti pályaudvaron a mûhely bővítésére hely nem volt, sőt a nyugoti pályaudvar szûk viszonyai miatt és a mûhelynek a város belsejében való fekvése következtében, a mûhely kitelepítésére kellett törekedni. Az utóbbi évek folyamán a nyugoti mûhelynek mindemellett is több-több munkát kellett teljesítenie, s ezért a szükséges leltárszaporítás mellett a mûhely megfelelõen több munkást alkalmazott, úgy hogy 1904-ben már 1100-nál több munkással dolgozott.

Az 1905. évben megkezdõdött a mûhelynek az Istvántelki új fõmûhelybe való átköltözése, melynek befejezése után a nyugoti mûhely helyén csakis olyan almûhely maradt, a mely a nyugoti pályaudvaron felmerülõ javító munkák elvégzésére van berendezve.

2. *Szolnoki mûhely.* 1858-ban építettett fel a Tiszavidéki vasut részére.

Szolnokon ugyan már 1847-ben volt vasut, ekkor nyílt meg a Pest—szolnoki pálya, a melynek járómûveit a szolnoki fûtõházal kapcsolatos mûhely javította, azonban a mostani helyen a mûhely csak 1858-ban épült fel, s megnyitásakor csak mintegy 100 munkással dolgozott. Az évek folyamán azonban berendezése és munkáslétszáma már a Tiszavidéki vasut idejében megnagyobbodott.

A m. kir. államvasutak birtokába 1880. évben jutott s minthogy késõbb a régi épületek sem terjedelem, sem berendezés tekintetében nem voltak már megfelelõk, az utóbbi években ugyszólván az egész mûhelyt átépítették.

3. *Temesvári mûhely.* 1859-ben építtette az Osztr.-magyar államvasuttársaság. Kezdetben mintegy 300 munkása volt. Késõbb 1874-tõl 1892. évig a temesvári mûhely csak fiókmûhely gyanánt a járómûvek kisebb javításaival foglalkozott, minthogy a társaság Simmeringben nagy mûhelyt épített s a társulat magyar vonalain a munkák elvégzésére a pesti mûhely elegendõ volt.

A m. kir. államvasutak igazgatósága az O. M. Á. V. vonalának átvétele után a temesvári mûhelyt újra rendes üzembe vétette, berendezését a mostani követelményeknek megfelelõen kibõvítettte s a régiek kiegészítéséül újabb mûhelyi épületeket is épített.

4. *Miskolczi mûhely.* A Tiszavidéki vasut építtette 1860-ban, a vas-pálya vonalainak Kassáig történt kiépítése után. Ez a mûhely a szolnokival együtt végezte a T. V. V. járómûveinek javítását, s oly terjedelemben készült, hogy épületei a berendezés fokozatos szaporítása mellett használatban maradhattak a m. kir. államvasutak birtokába 1880-ban történt átvétel után is egészen 1902. évig, mely idõtõl kezdve azonban

a régiék nagy részének lebontása után fokozatosan nagyobb teljesítményű, nagyobb terjedelmű s modern berendezésű újabb épületeket emeltek.

5. *Északi főműhely Budapesten.* E műhelyt a m. kir. államvasutak igazgatósága kezdetben nem önmaga építette, hanem a Magyar-svájcz kocsigyár részvénytársaságtól vette meg 1870-ben, mely évig a gyár a társaság iparvállalata gyanánt működött.

Ugyanekkor a magyar kormány a Magyar-Belga részvénytársaság gépgyárát is megvette, s a két ipartelep eleinte közös igazgatóság alatt osztotta be a magyar kir. államvasutakhoz, de pár év múlva az utóbbi gyárat külön igazgatás alatt Magyar kir. államvasutak gépgyára Budapesten elnevezéssel gépgyárnak hagyták meg, a vaspálya javító műhelye gyanánt pedig csak a volt Magyar-svájcz kocsigyár telepe maradt meg, melyet aztán a vaspálya nagybodásával aránylagosan az évek folyamán mai nagy terjedelmére építették ki.

6. *Piski műhely.* Az Első Erdélyi Vasut építtette 1870-ben. A m. kir. államvasutak birtokába 1884-ben jutott az említett vaspályával s berendezésének némi bővítése mostanáig régi alakjában megmaradt.

7. *Kolozsvári műhely.* A Magyar-keleti vasuttársaság 1870-ben építette, kezdetben ideiglenes jelleggel. 1874-ben nyílt meg a végleges műhely mintegy 90 munkással. A keleti vasut államosításával a m. kir. államvasutak birtokába jutván, a műhely 1878. évben megmaradt régi terjedelmében az 1900. évig, a mióta, a műhely épületeit bővítették s berendezését az újabb követelményeknek megfelelően kiegészítették.

8. *Szegedi műhely.* Az Alföld-Fiumei vasut 1870-ben építette. Kezdetben 120 munkással dolgozott. A m. kir. államvasutak birtokába 1885-ben jutott. Berendezése némileg bővítettett, de a műhelyi épületek még kezdeti terjedelmükben vannak.

9. *Zólyomi műhely.* A m. kir. államvasutak részére 1872. évben építettett fel, 1884-ben és 1891-ben némileg bővítettett, s minthogy az állomás megnagyobbítása már elkerülhetlenné vált, az egész műhely megfelelőbb helyen nagyobb terjedelemben és czélszerűbb berendezéssel az 1903. évben újra építettett.

10. *Kaposvári műhely.* 1872. évben építette a Duna-Drávai vasut. 1878-ban már a m. kir. államvasutak birtokába került, s minthogy sem a területi viszonyok, sem a műhelynek vonali fekvése a műhely bővítése szempontjából nem kedvezők, az egész műhely megmaradt mindedig régi terjedelmében és berendezésével.

11. *Szombathelyi műhely.* A Magyar-nyugoti vasut építtette 1872-ben. Kezdetben mintegy 90 munkása volt. 1889-ban vétetett át a m. kir.

államvasutak birtokába, minthogy évről-évre nagyobb teljesítményt kellett végeznie, azért a következő években újabb épületekkel megtoldott s felszerelése kellően átalakított.

12. *Sátoraljaújhegyi műhely.* 1873. évben épült fel a Magyar Északkeleti vasut részére. 1890-ben jutott a M. Á. V. kezelése alá. Berendezése azóta némileg bővítettett, azonban maga a műhelytelep még az eredeti állapotában van meg.

13. *Pécsi műhely.* A mostani műhely 1883-ban épült fel a Budapest-pécsi vasut részére. A Mohács-pécsi vasutnak már 1856-ban épült Úszőgön egy kisebb műhelye, a hol a Barcs-Pécsi vasut is létesített magának 1868-ban műhelyt, azonban ez a hely nem volt kedvező, s a Budapest-pécsi vasut megnyitása után a három vaspálya együtt építtette fel a pécsi műhelyt, a mely 1890-ben jutott a M. Á. V. birtokába. Azóta berendezése csak csekély mérvben módosított.

14. *Zágrábi műhely.* A m. kir. államvasutak részére 1894-ben építtetett, mintegy 400—500 munkás részére. Berendezése már a mai követelményeknek megfelelő.

15. *Debreczeni műhely.* 1898. évben épült. A m. kir. államvasutak járóműfentartási munkái akkor már annyira megsaporodtak, hogy újabb műhely létesítéséről kellett gondoskodni s e célra Debreczen állomás mutatkozott alkalmasnak, a hol a műhely 500—600 munkás részére úgy építtetett fel, hogy a viszonyokhoz képest később még megfelelően legyen bővithető.

Az önálló műhelyeken kívül megemlítjük e helyen még, hogy Érsekújváron a volt O. M. Á. V. már 1851-ben létesített a fűtőházzal kapcsolatban kisebb javítóműhelyt 120—140 munkással. 1859-ben a műhely kibővítettett. Az O. M. Á. V. vonalai államosítatván, az érsekújvári műhely a nyugoti műhely kirendelt osztálya (alműhelye) gyanánt szerveztetett.

A zágrábi műhely megnyilta előtt a m. kir. államvasutak déli vonalai részére Fiumében volt kisebb műhely berendezve, amely a zágrábi műhely megnyitása óta fűtőházi fiókműhely gyanánt dolgozik.

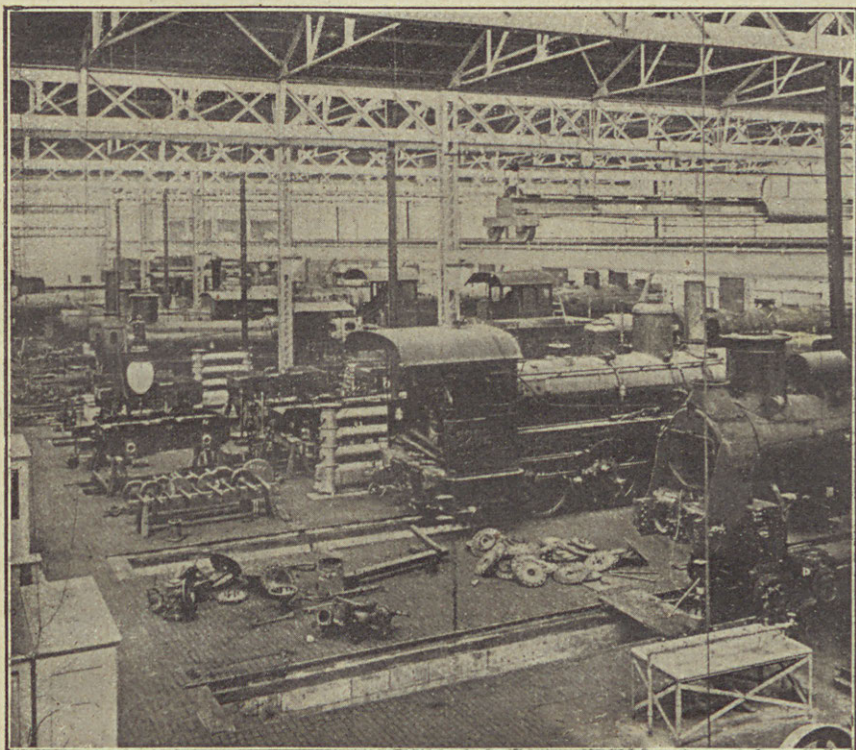
A *Nagybecskerekén levő alműhely* a Torontáli helyi érdekű vasut átvételével jutott a M. Á. V. kezelésébe, s a temesvári műhely mellé van azóta beosztva.

A többi alműhelyekről és fiókműhelyekről történeti szempontból nem teszünk e helyen említést, azokat részben az államosított vasutakkal vette át a M. Á. V., részben a szükségletnek megfelelően önmaga rendeztette be.

A fentebbiekben csak vázlatosan foglaltuk össze a nagyobb műhelyek létesítésére vonatkozó főbb adatokat s pár szóval jeleztük, hogy a pálya nagyobbodásával, a forgalmi eszközök szaporodásával és

a forgalom erősödésével aránylagosan kell fejleszteni a műhelyeket is.

Részletesebben kívánunk még megemlékezni az ugynevezett *istvántelki* főműhelyről, mely az épületbe és gépekbe befektetett 10 millió koronát megüő állótőkebefektetéssel, a foglalkoztatott munkások nagy számával (mintegy 1500 munkást foglalkoztat), legnagyobb gyártelepeink közé sorolható. (Az istvántelki főműhelyről lásd az 1—6. számú ábrákat.)*



1. ábra. Lokomotívjavító főműhely.

A nyugoti műhely helyett épített új műhelyt a főváros közelében volt czél szerű elhelyezni, hogy a budapesti nyugoti fűtőház mozdonyait, s a helybeli pályaudvarokon javítás végett kisorozott kocsikat ne kelljen távolabbra a műhelybe szállítani.

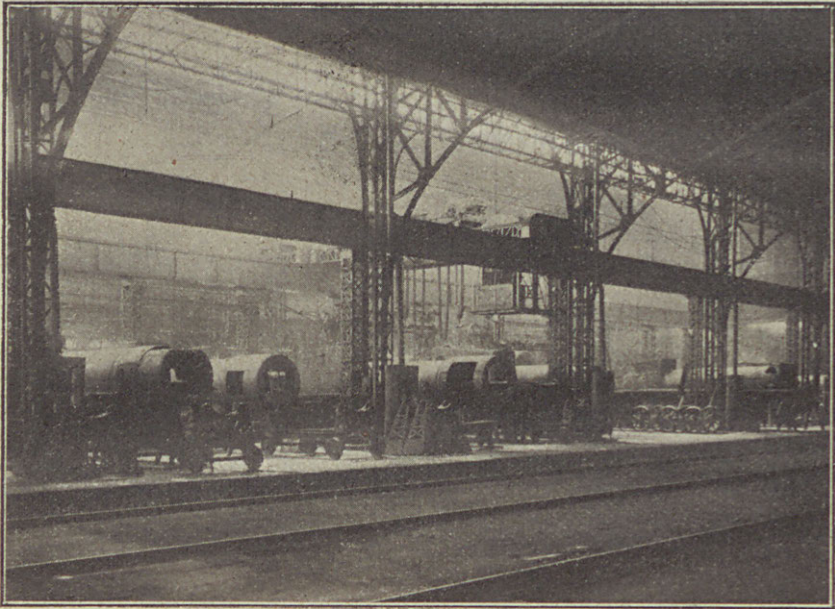
Az új műhely Rákospalota, Új-Pest, és Budapest határainak találkozó helyén, a Rákospalota határában fekvő Istvántelken, 65-
kat. hold területen van elhelyezve. A telep hossza 1300 méter, szélessége (középen) 320 méter.

*) Antal Géza máv. mérnök felvételei.

A telepen a főépületek : a kocsiszerelő, eszterga- és kovács-, továbbá a mozdonyszerelő műhely.

A kocsiműhely beépített területe 24.800 m^2 (4 kat. hold $488 \square^0$), az épület leghosszabb oldala 200 m ., szélessége 128 m . Ebben az épületben van elhelyezve a famegmunkáló-, asztalos-, fényező-, kárpitos-, nyerges- és kocsibádogos műhely, s a megfelelő irodahelyiség. Az épület többi részében levő vágányokon történik a személy- és részben a teherkocsik javítása. A teherkocsik nagy részét a szabadban levő vágányokon javítják.

A mozdonyszerelő műhely beépített területe 20.100 m^2 , szélessége



2. ábra. Kazánjavító műhely.

138 m ., hossza 142 m . A mozdonyok és szerkocsik javító vágányán kívül ezen épületben van elhelyezve a mozdonyalkatrészek megdolgozását végző külön esztergaműhely, továbbá a rézműves- és kazánkovácsműhely a kellő irodahelyiségekkel.

Az eszterga- és kovácsműhely (gyári osztály) beépített területe 6000 m^2 .

Az esztergaműhelyi részben vannak elhelyezve a kerékpárok jókarbantartásához s a kocsik alkatrészeinek stb. megmunkálásához szükséges szerszámgépek.

A kovácsműhelyi részben vannak a kovácstűzhelyek, gáztűzelésre berendezett tűzhelyek és a különböző nagyságu gőzkalapácsok.

Ugyanezen épületben van berendezve továbbá a kerékkovács-, rugókovács- és az öntőműhely, a mely utóbbi csak a járóművek fémalkatrészeinek öntését végezi. Vasöntvények, aczélöntvények készítésével a műhely egyáltalában nem foglalkozik.

A szerkocsik javítására külön épület van készítve 3800 m² beépített területtel.

A műhely által használt anyagok, s a járóműalkatárszek elhelyezésére megfelelő szertári épületekről van gondoskodva.



3. ábra. A kocsijavító műhely tolópadja.

Külön épületben van elhelyezve a tanonczműhely és iskola 740 m² beépített területtel.

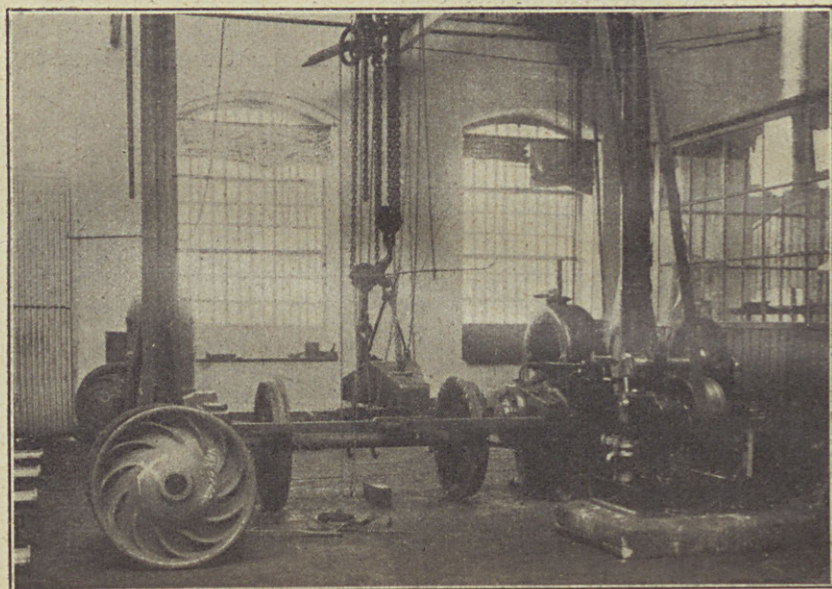
A műhelyfőnökség irodái részére egy egyemeletes irodaépület van létesítve, ennek közelében van a műhelyi kapus lakóháza.

A főbejárat közelében van a munkások étterme, a melynek beépített területe mintegy 1100 m².

Fel kell még említenünk a műhelytelep nagy kazán- és gépházát, a mely a műhelyi épületektől távolabb van építve. Ez az épület 20 m. széles, 74 m. hosszú s később bővíthető. A kazánház kéménye 60 m. magas.

A kazánházban 8 nagy kazán van, egyenként 250 m² fűtőfelülettel. A gépházban két 1000 lóerejű gőzgép van, nagyszámú dynamógépekkel, melyek által fejlesztett villamos áramot egyrészt az egész műhely telepen hajtóerő gyanánt, másrészt a világitásra használják.

Az egész telep el van látva külön vízvezetékkel, viztoronnyal, kutakkal, továbbá a megfelelő csatornázással.

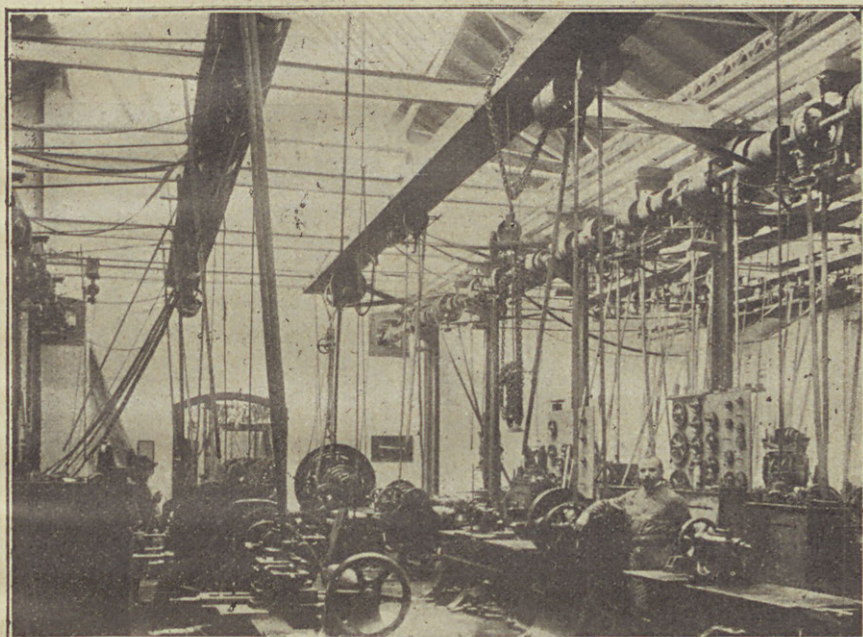


4. ábra. Kocsikeréksajtoló gép.

Az Istvántelki főműhelyről a következő főbb adatok nyújtanak részletesebb felvilágosítást :

1. Fedett mozdonyállás a mozdonyserelőben ..	82 drb.
2. » szerkocsiállás »	82 »
3. Fedett kocsiállás a kocsiszerelőben	218 »
4. Kocsiállás a fényező műhelyben	30 »
5. Kocsiállás a szabadban	800 »
6. Kocsiállás a futójavitások számára	80 »
7. Kerékpár állás	1800 »
8. A szabadban levő vágányok hossza	27·2 km.
9. A fedett műhelyi vágányok hossza	4·7 »
10. Tolópadvágányok	1·4 »
11. Kerékpárvágányok	3·2 »
	Vágányok összesen 36·5 km.
12. Váltók száma	59 csoport
13. Fordító korongok száma	60 drb.

14. Fedett helyiségben levő tolópad	5 drb.
15. Szabadban levő tolópad	4 »
16. Tisztító gödör fedett helyiségben	115 »
17. Hidmérleg a szabadban	4 »
18. Az összes beépített terület	70,000 m ²
19. A műhely egész területe	378,000 m ²
20. A foglalkoztatható munkások száma	1,500



5. ábra. Javitó műhely.

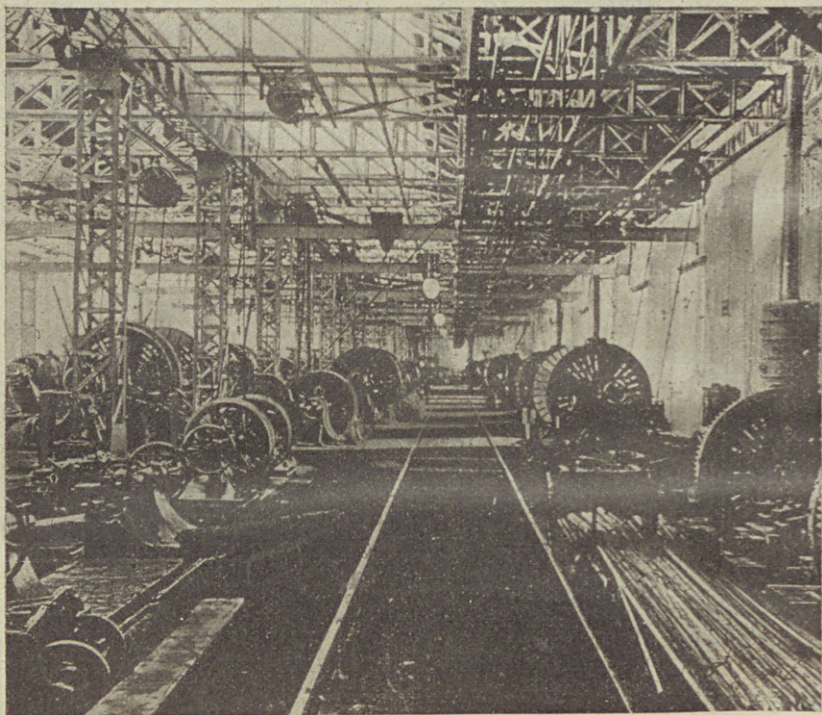
Az új műhely építési költségeinek előirányzata a következő volt

I. Földterület kisajátítása	1,008,000 kor.
II. Alépitmény	392,860 »
III. Felépitmény	736,878 »
IV. Épületek	4,127,448 »
V. Épületek felszerelése	40,000 »
VI. Gépészeti berendezés	2,000,000 »
VII. Tervezés, építésvezetés, előre nem látottak	268,814 »
VIII. Hozzájárulás a központi villámstelephoz (illetőleg önálló villámstelep) tehát a kazán és gépház berendezése	952,000 »
Főösszeg	9,526,000 kor.

Az új főműhely 1905. év szeptember havától kezdve teljesen üzemben van.

A fentebbiekhez hasonló adatok egybeállítására kívántatnék a többi műhelyekről is ahhoz, hogy a m. kir. államvasutak műhelytelepeiről ki-merítőbb képet nyújtsunk. Ez természetesen több tért kívánna a rendelkezésre állónál, s ezért meg kell elégednünk azzal, hogy az összes műhelyeket egybefoglalva soroljunk fel róluk később némely statisztikai adatokat.

Az összes máv. műhelyek részére műhelyszolgálat vezetésére az igazgatóság gépészeti főosztályának műhelyi szakosztályán kívül, tehát



6. ábra. Eszterga-műhely.

a műhelyekben, az 1908. évi megszabás szerint beosztva volt : 137 mérnök, 230 kezelőhivatalnok (számtiszt, irodatiszt), 275 művezető, 94 gépkezelő, fűtő, tolópadvezető, 156 kapus, irodaszolga és kocsis, éjjeli és nappali őr.

A munkás személyzet a 15 önálló műhelyben 1909-ben 9511.

Foglalkozásuk neme szerint a munkások megoszlása a következő : tűzikkovács 637, rugókovács 72, kazánkovács 425, kerékkovács 64, bádogos

210, rézműves 139, esztergályos 518, kerékesztergályos 142, gyalus, furós, csavarvágó 350, géplakatos 1646, szerszám- és vizsgálólakatos 109, műszerész 13, kocsilakatos 1598, famunkás (asztalos, bogsnár, üveges) 1069, nyerges, kárpitós, szijgyártó 193, mázoló, fényező, betüirő 519, öntő 41, nap-számos és segédszemélyzet 1195, műhelyi tanoncz 456, összesen átlagban 9511.

Az önálló műhelyek nagyságára következtetés vonható munkás állagukból is, a mely a következő: 1. Északi főműhely Budapest 2212. 2. Istvántelki főműhely 1754. 3. Miskolcz 699. 4. Debreczen 779. 5. Szolnok 611. 6. Zágráb 504. 7. Temesvár 562. 8. Kolozsvár 533. 9. Sátoralja-Ujhely 410. 10. Szombathely 402. 11. Piski 296. 12. Szeged 275. 13. Pécs 265. 14. Kaposvár 111. 15. Zólyom 98. Összesen 7360.

A fentebbi adatok az 1905. év első hónapjaira vonatkoznak.

A következő adatokat az 1904. évi műhelyszolgálati jelentésből vesszük át:

a műhelyek területe	1,770,747 m ²
fedett terület	354,152
fedetlen terület	1,416,595

Összesen : 1,770,747 m²

vágányhossz a fedett helyiségekben ..	27,088 m
vágányhossz a fedetlen területen	114,842 m
mozdonyállás fedett helyiségekben ..	546
kocsiállás fedett helyiségekben	1,160
fedetlen területen mozdonyállás	368
fedetlen területen kocsiállás	5,490
tolópad van villamos hajtásra	10
tolópad gőzhajtásra	23
tolópad kézi hajtásra	57

a világítás részben villamos, részben gázvilágítás, egyes régiebb műhelyekben még lámpások is vannak használatban.

Fűtésre általában kályhák szolgálnak, egyes műhelyi helyiségek gőzfűtésre vannak berendezve. A gépészeti felszerelés üzemben tartására 88 gőzkazán szolgált, 6663.47 m² fűtőfelülettel és 47 gőzgép 3207 lóerővel, továbbá egy gázmotor és 105 villamos motor.

A műhelyek által jókarban tartandó járóműállag az 1908. évben volt : 2884 drb. mozdony, szerkocsival 8512 drb., személykocsi, podgyász- és póstakocsi, 74,426 drb. teherkocsi.

Egy-egy járómű évenként többször kerül műhelybe javítás végett : a mozdonyok fűtőházi futójavításait nem tekintve, 1905-ben 4251 mozdonyjavítás történt az összes műhelyekben s egy mozdony javítási időtartama átlag = 31.3 nap volt.

A 7352 drb. személy-, podgyász- és póstakocsi átlag 3.5-szer volt 1904-ben javításban.

A 61,943 drb. teherkocsi 2·87-szor.

A járómű-állaghoz viszonyítva a műhelyben levő állagot, tehát az úgynevezett javítási állag átlagban volt:

a mozdonyoknál és szerkocsiknál	16·4%
személy-, pósta- és podgyáskocsiknál	11·3%
teherkocsiknál	5·1%

A műhelyek tevékenységének némi jellemzéseül szolgál, hogy minő kiadásokat számoltak el az év folyamán 1908-ban anyag és bérköltség, továbbá műhelyi haszonpótlék czimén az egyes főbb számlákra.

A végösszegek voltak:

Műhelyi szolgálat	5,605.106
Forgalmi eszközök fenntartása	27,258.526
Más szolgálati ágak, idegen felek, anyag és a gyártási számla részére	14,821.827
	<hr/>
	47,685.460 korona.

Az 1908. évre vonatkozólag felemlítjük még, hogy a műhelyekben 8898, alműhelyben 680 és fiókműhelyekben összesen 1208 munkás dolgozott, összesen 10,786, egy munkásra havonként átlag 24·7 munkanap jutott (10 órai munkaidővel), egy munkás átlagos havi keresete = 142·47 korona volt, úgy értve ezt, hogy a jó munkások ennél többet kerestek, a gyengébb munkaerők pedig kevesebbet; ebben az átlagban befoglaltatnak a napszámosok, minden egy naptári napra eső átlagos kereset 4.68 K. Az 1908. év óta ezek a kereseti viszonyok meg inkább javultak.

A magyar királyi államvasuti munkás-személyzet anyagi helyzetének javítását lényegesen előmozdították az 1908. évi szeptember hónapban életbe léptetett rendeletek és szabályzatok, melyek által az államvasutak munkás-személyzete az ország összes többi munkásaival szemben kiváltságos előnyös helyzetbe jutott, s így alapos a remény, hogy a személyzet körében a jólét, békesség és megelégedés az elérhető legnagyobb mértékben meghonosított.

Betegség és fegyvergyakorlat esetén a nős, illetve családdal bíró állandó munkások és napibéres alkalmazottak, más vállalatoknál alkalmazott munkásokkal szemben, kedvezményes javadalmazásban részesíttetnek. A tüzelőanyagok a megszabott mennyiségben az államvasutak készletéből kedvezményes áron, a legalább egy év óta folytonos szolgálatban álló mindennemű munkásnak részletfizetésre is kiszolgáltatnak. A munkások utazási kedvezményei ugyanazok, mint az évi fizetéssel bíró rendszeresített állásokat betöltő alkalmazottaké.

Kiváló szociális jelentőséggel bír a műhelyi munkásbizottságok szervezése. E munkásbizottságok célja az, hogy munkaadó és munkás egymást mentül jobban megismerhesse és egymás intenczióit mentül behatóbban átérzehesse. A műhelyi munkások foglalkozási ágak szerinti

csoporthoz tartozókban titkos szavazás útján választják a bizottság tagjait, évenként legalább két bizottsági ülést okvetlenül kell tartani és pedig az egyiket márczius hóban, a másikat szeptemberben. A bizottság elnöke a műhelyfőnök, jegyzője a főnök által kijelölt tisztviselő.

A munkásbizottság feladata :

a) Az olyan javaslatokat, kívánalmakat és panaszokat, melyek a saját műhelyükben levő munkásokra általánosságban vonatkoznak, a bizottsági üléseken tárgyalják ;

b) a munkaviszonyokra vonatkozó egyéb kérdésekben, főként a balesetek elhárítását célzó berendezések és óvrendszabályok tekintetében, továbbá az olyan intézményekre vonatkozólag, melyek a munkások és hozzátartozóik jólétére létesítettek vagy jövőben létesítendőek volnának, az igazgatóságtól nyert felhívás folytán, véleményt mondanak.

c) a munkások közt előforduló vitás kérdéseket kiegyenlíteni megkísérik olyan esetekben, midőn az illető munkások mindkét részről a bizottsághoz fordulnak ügyük elintézésé végett.

A legtöbb vasuti műhelyben dal- és önképző-körök létesültek ; újabban az északi főműhelyben már tíz év óta sikeresen működő »Törekvés« munkás-sportegylet mintájára, az istvántelki főműhelyben, továbbá a kolozsvári és piskii műhelyben szintén alakultak sportegyletek. Eme egyletekben hivatalnokok és munkások együttesen működnek, a sport révén érintkeznek azok, kik a műhelyben mint feljebbvaló és alantas állanak egymással szemközt. A sportegyletek kellőképen vezetve, nagy mértékben hozzájárulnak a kölcsönös megismeréshez és kölcsönös megértéshez, minek eredménye az üzem zavartalan lebonyolításához szükséges béke.

Befejezésül csak azt említjük még meg, hogy a műhelyekre háramló munka mennyisége évről-évre nagyobb, mert növekedik a vaspálya hálózata, szaporodnak a járóművei, évről-évre nagyobb lesz a forgalom s minél régebbiek a járóművek, annál nagyobb munkát igényel azok jókarban tartása.

Ezen okoknál fogva amint vasutaink terjedelme és általános kiadásai is folyton növekednek, a műhelyek berendezését s munkásainak létszámát ezentul is évről-évre szaporítani fog kelleni.

Vasuti vállalataink e műhelyek révén vas- és gépgyártó iparunk részére sok kitűnő munkást, magát önállósító kisiparost neveltek. A nagyobb műhelyek vasiparunknak számottevő tényezői, s a munka tökéletességével, valamint a munkásügyi viszonyok rendezettségével a magángyárakkal összehasonlítva, előkelő helyzetet foglalnak el.

NEGYEDIK FEJEZET.

Az amerikai vasutak aktiv iparfejlesztő politikája.

A vasutak közgazdasági jelentősége Amerikában sokkal nagyobb, mint az európai államokban. Ez egyik legelső okát a természeti viszonyokban találja. Az északamerikai Egyesült-Államok területe akkora, mint egész Európáé, ez óriási terület azonban nincs nemzetiségileg, politikailag szűzfelé szabdalva, egymástól elzárva, hanem mint politikailag, mind gazdaságilag teljesen egységes. A déli államok tropikus terményei, Kalifornia gyümölcse, Oregon és Washington államok halgazdagsága a keleti sűrű népességű államokban, az Atlanti-tenger mellékén találja legjobb fogyasztóit, míg az iparilag fejletlen eme államok iparcikkben szükségletét viszont ugyanezek a keleti és észak-középi államok nagyipara fedezi. A vasút feladata az, hogy a nagyszabású áruforgalmat ne csak egyszerűen lebonyolítsa, hanem a szállítás gyorsaságával és tökéletességével, újabb és újabb vidékek becsatolásával, a nagy távolságokra való szállítást fejlessze s ezzel a távoli piacok szerzésére ösztönözzön.

Hogy e törekvésében mily sikereket ér el, annak illusztrálásául ezuttal csak arra utalhatunk, hogy például a rendszeres gyümölcsszállítás 6000 kilométer távolságba (5—6 napi gyorsteherszállítás) is történik, és pedig épp oly megbízható pontossággal, mint a néhány száz kilométer távolságokról. New-York, Chicago, Philadelphia piacain ennek folytán a legkülönbözőbb égalji gyümölcsök és növények ugyszólván az egész éven át találhatók, s a gyümölcsstermelő vidékek farmerjei egy egész kontinens fogyasztó közönségével szabadon számolhatnak.

A természeti viszonyokon kívül nagy jelentősége volt az amerikai vasutak kiépülésére annak, hogy az amerikaiak nem követték az európai államokat a vasutak államosítására irányuló törekvésükben. Míg a kontinens legelső vasutországa, Belgium, már a mult század harminczas éveinek elején a vasutak állami kezelésben való megépítése és üzemben tartása mellett határozott, az amerikaiak a vasutügyet teljesen a szabad társadalmi vállalkozásra hagyták. Európa tagolt politikai viszonyai mellett a vasutak államosítása épp oly megokolt, mint a hogy a kolonális gazdasági rendszerű Amerikában a magánvasutak rendszere. Az kétségtelen, hogy a magánvállalkozás merészsége, mozgékonytsága, a vasut vállalatok kölcsönös versenye nélkül Amerika a jelenleginél sokkalta kevésbé volna feltárva, s távolról sem fejlődött volna gazdaságilag sem a tapasztalt óriási mértékben a konszidáltabb, de kötelességszerűen óvatosabb állami kezelés mellett.

A teljesen a magánvállalkozásnak átengedett vasutépítést az amerikai kormány a pálya mentén elterülő, néhol 20 kilométer széles, földsávnak ingyenes átengedésével támogatta. A vasútállalat igyekezete tehát arra irányult, hogy e földekre bevándorlókat telepítsen, s a vasútvonal mentén található s iparilag felhasználható termékek gyáripari feldolgozása végett iparvállalatok létesülését elősegítse, s ezzel az önmaga megélhetéséhez szükséges teherforgalmat megteremtse.

A vasutak fejlődési folyamata tehát Amerikában éppen ellenkezője a mienkének. Nálunk a vasutépítés előbb azt keresi, vajjon megvan-e az illető vidéknek a szükséges forgalma, s csak ha ez az eddig tengelyen avagy más vonalakon lebonyolított forgalom az új vasut üzemének biztosításához elegendőnek látszik, csak akkor tartja az új vasutat megépíthetőnek. Amerikában ezzel szemben — szinte azt lehetne mondani — kezdetben vala a vasut. Még feltáratlan, néptelen, ismeretlen vidékeken keresztül a legnagyobb merészséggel megépítik a vasutat, s ezután megcsinálják maguknak a forgalmat. Telepítenek, iparvállalatokat létesítenek, egyszóval *aktív közgazdasági politikát folytatnak*, melylyel milliónyi embertömegeknek nyújtanak biztos megélhetést, kenyeret, s a társadalom javára a természet újabb és újabb kincseit tárják fel és bocsátják rendelkezésre. A nagyobb vasútállalatok közül e tekintetben a legjellemzőbb a *Great Northern-Pacific* vasut története. E vasútvonaltól délnek már három, és pedig az *Union Pacific*, a *Southern-Pacific* és a *Northern-Pacific* nevű nagy transzkontinentális vasut volt üzemben, s mind a mellett J. Hill nagyvállalkozó Mineapolis—St. Pault a Csendes-oczeán kitünő kikötőjével, Puget-öböllel összekötendő, 1893-ban megépítette Amerika negyedik nagy pacific-vasútját, a *Great Northern-Pacific* vasutat oly célból, hogy az Egyesült-Államok északnyugati, ismeretlen vidékeit megnyissa, s a középállamok mezőgazdasága és ipara részére piacot teremtsen nemcsak a belföldön, hanem kedvező közlekedési eszközök teremtésével Ázsia keleti országaiban is. Így teremtette meg e vasut

North-Dakota, Montana, Idaho és Washington államok ismeretlen területeiből Portland, Tacoma, Seattle több százezer lakosu kikötő-városokat, és alig egy évtized alatt nagy jövőjü, fejlődő mezőgazdasággal és jelentős bányászattal és iparral biró, máris a két milliót meghaladó lakosu virágzó államokat.

Érdemes megemlíteni azokat az eszközöket, melyekkel az amerikai vasútvállalatok a maguk részére szükséges személy- és teherforgalom biztosításán, tehát a telepítésen, a mezőgazdaság és az ipar fejlesztésén dolgoznak.

Az Egyesült-Államok 349,800 kilométer hosszúságu vasuti vállalatai 1224 társaság kezelésében vannak, melyek közül 48 társaság bir 1000 angol mérföldet (1600 kilométert) meghaladó vonallal. Az említett irányu iparfejlesztéssel kisebb-nagyobb mértékben valamennyi vállalat foglalkozik. E helyen csak a legnagyobb vállalatok ez irányu tevékenységéről kívánunk említést tenni.

A telepítés tekintetében a legszélesebb körü akciót a *Southern Railway Company* (déli vasút társaság) folytat. Vonalainak teljes hossza 7474 angol mértföld. Megalakulása alkalmával »Mezőgazdasági és ipari osztályt« állított fel oly célból, hogy farmerek letelepülését és iparvállalatok létesülését előmozdítsa. E célból »The Southern Field« címü havi ujságot ad ki, továbbá térképeket és röpiratokat, melyeket nemcsak Amerikából, hanem londoni főügynöksége útján is terjeszt. Ezek a »Magyar Otthont keresők«, »Im sonnigen Süden«, »Cesti a Slovansti Osadnici« stb. címü nyomtatványok természetesen a reklám minden eszközének felhasználásával a bevándorlók képzeletében paradicsommá varázsolják a legterméketlenebb kietlen földeket, s így erőteljes telepítés hathatós eszközei.

A *Southern Pacific* vasuti társaság vonalainak hossza 3381 angol mértföld s Utah, Nevada, Oregon, California, Arizona, Texas és Louisiana államokban fekszenek. E terület kiterjedése majdnem 900,000 angol négyzetmértföld s csak 8 millió lakossal bir. Ez okból a vállalat főtörekvése szintén a telepítés, új helységek, iparvállalatok alapítása. E munkásságu eszközei:

1. hirdetések, melyekre igen nagy összegeket költenek. Gyönyörűen illusztrált könyveket és pampfleteket adnak ki s ezeket a főbb napilapokban és folyóiratokban ismertetik és hirdetik. Törekednek kiadvállalatok tulajdonosait, a különböző hitfelekezetek papjait, írókat és felolvasókat különböző uti tervekkel ellátni, hogy a távol nyugat vidékeit írásban és szóban minél jobban ismerttessék;

2. felolvasókat alkalmaz, a kik a különböző államok mezőgazdasági és ipari termékeit ismertetik, s ezzel azok fogyasztását emelik. Így például hogy a déli tengerparti államok narancstermelésének a saját vonalain forgalmat biztosítson, az északi államok lakosságánál

a narancsfogyasztás emelése végett a narancsra vonatkozó növény-tani, művelési és egészségügyi felvilágosításokat, a termelők névsorát és laktimét tartalmazó nyomtatványokat terjeszt;

3. iparkodik arra, hogy egyes nagy egyesületeket olcsó viteldijak engedélyezésével arra bírjon, hogy évi közgyűlésüket California valamelyik városában tartsák meg s általában a szállítási díjmérsékléseket a körülményekhez képest úgy a személyszállításra mint teherárra igen mozgékonyan kezelik;

4. a telepítési társaságokat, valamint új iparvállalatokat támogatásban részesíti.

A legnagyobb vasutvállalat, az *Union Pacific* mintegy 10.000 angol mértföld hosszúságú vasuthálózatot kezel. Forgalmának emelése végett *hirdetési irodát* tart fenn, melynek kötelessége a vasuti vonalak mentén fekvő területeket újságokban, folyóiratokban és külön füzetek kiadása által minél szélesebb körben ismertetni. *Telepítési osztálya* a bevándorlás előmozdítására törekszik, s kereskedelmi és ipari vállalatok létesítését támogatja.

A legtöbb nagyobb vasutvállalat tartalmaz könyvecskét ad ki, melyben összefoglalja az átszelt vidékek községeinek részletes gazdasági statisztikáját. Minden, bár legkisebb községről is felsorolja az ott található ipari és kereskedelmi vállalatokat s gyakran kimutatást ad arra nézve is, hogy a különböző helységekben minő foglalkozásokra van kereslet.

Igy például az említett *Hill-féle Great Northern Railway* által kiadott ily közgazdasági ismertető füzet a vonal mentén létező helységeket egymásután a következő módon ismerteti:

»*Cambridge*. Isanti County székhelye, a Minneapolis-Duluth vonal mentén. Lakosság száma 1000. Erősen fejlődik. Lakosságának tulnyomó része svéd nemzetiségű. Methodista, lutheránus és baptista templom. Public-hall 300 személy befogadására. Elemi és községi iskola. Kerekszám-ban 1800, egyenként átlagban 40 hold birtokos farmer kereskedelmi centruma. Városi csatornázás. Ingatlanok értéke 108,646 dollárra, az ingóságoké 10.000 dollárra becsülhető. Körülbelül 300 napszámot alkalmaz; átlagos heti kereset 14 dollár. A talaj különösen burgonya-termelésre alkalmas.

A községben van: 4 mezőgazdasági gépkereskedő; 2 bank; 1 pék; 1 borbély; 1 sörlerakat; 3 kovács; 1 téglagyár; 1 tejfeldolgozó vállalat; 1 malom; 1 kórház; 1 szálloda; 2 fakereskedés; 2 hentes; 1 rövidáru-kereskedés; 2 fotografus; 1 billiárd- és játékkerem; 4 vendéglő; 3 telekügynök; 2 szék-, ablak-, és ajtóképzítő; 2 droguista; 4 fűszerkereskedő; 3 butor-, 2 vas- és fémáru- és 3 ékszerkereskedő; 2 szabó; 2 telefon-központ; 1 fa- és szénlerakat; 1 gyapjufonógyár; 3 orvos; 4 ügyvéd; 4 fogorvos; 1 zenetanár; 3 napilap; 1 állatorvos.

Foglalkozást találna s így igen alkalmas volna: *növénykonzerváló gyárnak, tisztító-vállalatnak, rövidáru-kereskedésnek és állatorvosnak.*

További felvilágosításokat szívesen ad G. K. C. ur, a cambridgei kereskedelmi klub titkára, Cambridge, Minnesota állam.»

Hasonló részletességgel ismerteti még a kisebb helységeket is. Ezen adatokból rendkívüli érdekességében rajzolódik meg előttünk az amerikai »falu« képe, a maga mezőgazdasági lakossága daczára is teljesen városias jellegével.

Igy például egy egészen kicsiny helységről a következőket írja:

»*Donaldson.* A St.-Vincent vonalon, Kittson County-ban. Lakosság 175. Fejlődik. Főleg skandináv lakosság. Methodista és lutheránus templom. Népiskola. Mezőgazdasági vidék; körülbelül 60 farmer piacza, egyenként átlag 320—600 hold birtokkal.

A helységben van: 1 mezőgazdasági gépkereskedő; 1 bank; 1 kovácsműhely; 2 szálloda; 1 faraktár; 1 hentes; 1 telekügynök; 1 vendéglő; 1 divatáru-kereskedő; 2 szatócs; 1 butorkereskedő; 1 vas- és fémáru-kereskedő; telefon-központ.

Kerestetik: *orvos és droguista.*»

Az 500 lakosu helységek már *napilap*, az 50—100 lakosú helységek *mezőgazdasági gépkereskedő*, a kellemesebb fekvésű s így üdülőhelyül alkalmas legkisebb helységek is pedig *elsőrangu szálloda* után sóvárognak.

A New-Yorkot *Buffalo*, Cleveland és Chicagoval összekötő, mintegy 2152 angol mértföld hosszúságú *Erie* vasut az *ipari osztályának* működését a következőkben ismerteti.

Az *Erie* vasuttársaság ipari osztályának feladata a vasut által átszelt vidékek iparának fejlesztése az által, hogy a vonal mentén található nyersanyagok feldolgozása végett iparvállalatokat létesít s az összeköttetések fejlesztésével a forgalom emelésére törekszik.

A vonal közgazdasági viszonyait alaposan ismeri s a vállalkozókat szakszerű tájékozással, irányítással ellátja.

A vonal New-York, New-Yersey, Pennsylvania, Ohio, Indiana és Illinois államok leggazdagabb vidékeit szeli át. Kő- és barna szén, petróleum, földgáz, agyag, cement, kő és márvány, valamint egyéb ásványi termékek bőségben találhatók.

Az *Erie* által összekötött New-York—Chicago közti vidék ipara a legsokoldalúbb. Nyersvas-, acél- és gép-, chemiai-, réz-, bőr-, gyapju-, selyem-, üveg- stb. gyárak váltakozva találhatók különösen a keleti államokban. Az *Erie*-tó mentén főleg vas- és acélipart találunk. A Felső-tó vidékéről évente körülbelül 37 millió tonna vasérczet szállítanak, a mi az Egyesült-Államok vasérczfogyasztásának majdnem 75%-éka. Az *Erie* vasuttársaság óriási dockokkal bír Clevelandben és Buffalóban. A vasércz mellett a kőszénforgalom nagy része is az

Erie-re esik. A vasut északról kelet- és délfelé, a köszönet Pennsylvaniából észak felé szállítják, s így az *Erie* mentén levő vidék a vasiparra kiválóan alkalmas.

Az *Erie* a Niagara vizeséseket is érinti, melynek 5—6 millió lóerőre becsült energiájából eddig már 400.000 lóerőt hasznosítanak, s további 300.000 lóerő kihasználása van építés alatt.

Selyem-, üveg- stb. gyáraink kitűnően fejlődnek. Minden vonalrészünknek megvannak a maga speciális előnyei. Az ezekre vonatkozó felvilágosításokkal az osztály készséggel szolgál. Az ipari osztály arra is törekszik, hogy a vonaltól kissé távolabb fekvő bányatelepeket szárnyvonalakkal, iparvágányokkal a fővonallhoz kapcsolja. Szakemberekkel megállapítja a pontos viszonyokat s a vállalkozóknak minden irányban pontos felvilágosításokkal szolgál.

E működésének eredménye az volt, hogy vonala mentére az 1906. évben mintegy 122 iparvállalat létesült, melyek közül 79-nek volt iparvágánya. A 122 vállalat közül 89 gyártelep, 33 hűtőház, gabonaelevátor, nagy áruátkár stb. Továbbá 12 vállalathoz építettek ebben az évben iparvasutat s forgalmának emelése végett 23 más régebbi vállalat iparvágányát hosszabbították meg.

Az 1907. évben 161 iparvállalat alakult az *Erie* mentén, melyek közül 121 gyáripari, 40 kereskedelmi jellegű vállalat. Mellékvágányt építettek az új vállalatok közül 89-hez, a régiéknél 14-hez, míg 42 régi vállalat iparvágányát meghosszabbították.

A *Lehigh Valley* vasuttársaság vonalainak teljes hossza 1395 angol mértföld. Az *ipari osztály* által kiadott ismertető könyvében felemlíti, hogy számos község a letelepülő iparvállalatoknak ingyen telket ad, részvényeket jegyez és egyes esetekben néhány évre adómentességet nyújt. Részletes ismertetést ad a vonal mentén levő, iparilag feldolgozható termékek, a községek és az ipari és kereskedelmi vállalatok szerint. A községeknél névszerint felsorolja az ott található ipari és kereskedelmi vállalatokat, melyeknek a különböző iparcsoportok szerinti összegezését is adja.

A *Pennsylvania* vasuttársaság összes vonalainak hossza 10,977 angol mértföld. A vonalai által átszelt vidékek iparának fejlesztése végett a következő ismertetéseket közli:

1. Gyártelepítésnél használható felvilágosítások. E terjedelmes könyvben a már ismert módon helységről-helysére közli a következő adatokat: lakosság száma, a községi adó nagysága, a közvilágítás, a gyáraknál használatos energia (kőszén, fa, földgáz stb.), vizimű, a közigazgatás, közoktatás, ipartelepek és kereskedő cégek, munkásviszonyok, átlagos munkabérek, házbér és lakásviszonyok, ipari feldolgozásra alkalmas nyersanyagok, megjegyzések.

2. A *Pennsylvania* vasut ipari jegyzéke.

Előbb helységről-helysére közli az ott található ipartelepeket,

majd iparcsoportokban foglalva közli alfabetikus sorrendben névszerint az illető iparághoz tartozó s a vonalai mentén létező vállalatokat.

3. Iparvállalatok létesítéséhez alkalmas ingatlanok jegyzéke.

Helységről-helyre közli az eladó ingatlanokat annak megemlítésével, hogy minő iparvállalatok létesítésére volna a legalkalmasabb, hogy kihez kell az illető helyen ez ügyben fordulni.

4. A vonal mentén letelepült és gyümölcs-, zöldség- termény-termelők és szállítók :

5. a mag- és lisztkereskedők, malmok, elevátorok és raktárak,

6. osztrigatenyésztők és szállítók,

7. szénaszállítók,

8. gyümölcs- és zöldségnagykereskedők stb. stb. jegyzéke.

A 4—8 alatt említett kiadványokban a vasutvonalak mentén lévő s az említett csoportokba tartozó kereskedő czégek vannak helységenként, gyakran részletesebb felvilágosító adatok kíséretében felsorolva.

Az *Illinois Central* vasuttársaság vonalainak hossza 4349 angol mérföld. A vonalai mentén fekvő városok és községek iparának fejlesztése végett már 14 évvel ezelőtt állított fel iparosztályt. Az ily célból tudakozódó egyének a legpontosabb felvilágosításokat kapják.

A *Illinois* egyetemmel egyetértve úgynevezett »Mag- és talaj-különvonatot« járát, melyről gazdasági szakoktatók előadásokat tartanak a jó mag megválasztásának fontosságáról és a talaj kezeléséről. A vonat állomásról állomásra jár, s a mellékvágányra tolva, előadó és kiállítási helyiségül szolgál. Vándorló szakiskola és kiállítás, a legolcsóbb alakjában. Az előadásokat 10 napig tartó úton mintegy 20,000 gazda hallgatta meg, kiket nemcsak a talajművelés elméleti ismereteiben tájékoztattak, hanem gyakorlati útmutatásokat kaptak a bevásárlási, eladási források, valamint a szállítási kérdések tekintetében is, s így termelésük növelésében közvetve támogattak.

A déli államok, Mississippi és Lomisiana mezőgazdasági akadémiáinak támogatásával hasonló iskola-vonatok indítottak utnak.

Az 1907. évben az *Illinois Central* vonalai mentén 12,640 munkás foglalkoztatására szolgáló mintegy 277 új iparvállalat alakult 17 millió dollár (85 millió korona) befektetett tőkével.

Ezekből látható tehát, hogy az *amerikai vasutak-aktív iparfejlesztő tevékenységet folytatnak*, mely törekvésüknek eszköze szakemberek vezetése alatt álló *iparosztályuk*. Ezeknek az iparosztályoknak feladata pedig általában az, hogy

1. a vonalain fekvő terület nyersanyagairól meggyőződést szerezvén, azokra az érdekelt gyárosok figyelmét felhívja ;

2. felbiztassa a lakosságot oly iparvállalatok alakítására, melyeknek a helyi körülmények, a piac, stb. kedveznek, velük ily célból együtt működjön s hogy a tőkét figyelmeztesse a kedvező alkalmakra és körülményekre ;

3. a termelőknek a fogyasztási terület kiterjesztésében segítségükre legyen, hogy hasznot hajtó új termelési ágakat meghonosítsanak;

4. az ipari feldolgozásra alkalmas növényi és ásványi nyerstermékkel rendelkező terület minden újabb felfedezését és fejlődését figyelemmel kísérje s arra a tőkét figyelmeztetse.

Némelyik ilyen ipari osztály nem ad ki ismertető füzeteket sem az iparfejlődésről, sem pedig az ipari és bányászati alkalmakról, mert azt a nézetet vallja, hogy területén minden újabb fejlődési mozgalom külön kezelendő és csak az esetben, ha teljesen tisztában van az illető személyek pénzügyi állásával és képességével, adja meg a szükséges felvilágosítást, működik velük együtt a kitűzött cél érdekében. Ily eljárást egyes iparosztályok megfelelőbbnek találnak, mint általános tárgyú nyomtatványok szétosztását, amelyek csak körülírják az úgyszólván változó viszonyokat.

E munkában az osztály a vasuti társaság többi osztályaival a vonalon levő kereskedelmi és iparkamarákkal és egyéb intézményekkel, végül a kormányval is együtt működik. E működés abban nyilvánul, hogy az állami és mezőgazdasági iskolák tanításait, tapasztalatait, minél nagyobb körben ismertetik, annál is inkább, mert a távol nyugatnak még mezőgazdasági gazdagsága és lehetőségei jóformán ismeretlenek, iparkodik a farmernek megmutatni, hogy mily módon termelhet több terményt, javíthatja állatállományát, mily vidéken rendezhet be tejgazdaságot s hogy hol lehet gyümölcsfajtaültetést és evvel együtt gyümölcs- és zöldségkonzervek gyártását meghonosítani.

Az Egyesült Államok földmívelésügyi miniszteriumának segítségével van mindenféle farmjavítási mozgalomban. A geológiai és a mezőgazdasági illetékes hivatalok figyelmét mindenféle öntözési lehetőségre felhívja s az e téren tapasztalt eredmények jó részben a vasutak működésének tulajdoníthatók.

A bányászat fejlesztése céljából elsősegíti a tőke behozatalát jóhiszemű bányavállalatokba. Így szóval mindent megtesz, hogy oly kereskedelmi, ipari és egyéb fejlődést előmozdítsa, a mely nézete szerint a szállítási díjtételek, a nyersanyag bősége és a piac tekintetbe vételével észszerűen keresztül vihető.

Az iparosztály működését egy példa világítja meg legjobban:

Vegyünk fel egy portlandi cementgyárat. Mihelyt az osztály arról értesült, hogy vonalain valahol mészkő és agyag található, a mely portlandcement előállítására alkalmas, vegyelemzés útján győződik meg az anyag alkalmatosságáról, megvizsgálja vajon könnyen elérheti-e a fővonaltól egy külön vágánnyal, stb. azonkívül kiterjeszti figyelmét a tüzelő anyagra, s ha ennek ára olyan, hogy a cementgyártást e helyen lehetővé teszi, akkor érdeklődik a cementpiacok iránt, azon cementmennyiség iránt, a melyet az új gyár által elérhető területen fogyasztanak, kitudakolja, hogy honnan hozzák ezt a cement mennyiséget s hogy mibe

kerül annak előállítására az illető helyeken, ekkor megkeresi a díjszabási osztályt és a díjtételeket megállapítják. Midőn az anyag mind együtt van, akkor felkeresi a cementgyárosokat s ezt a jó alkalmat eléjük terjeszti, s iparkodik, hogy kellő tőkével és ismeretekkel rendelkező egyént reá bírnjon arra, hogy az új helyen gyárat emeljen.

Ily módon sikerül az osztálynak, cement, répacukor, üveg és egyéb fontos gyárakat oly területeken meghonosítani, a hol ily nemű gyárak ez ideig még nem léteztek.

Nagyobb városokban iparvállalatok megtelepítésének kérdését gyakran már azáltal oldják meg, hogy oly alkalmas telket találnak, a mely a vasúti vonallal minden nehézség nélkül összeköthető. E célból sok helyütt iparvágányt építettek a gyár elhelyezésére alkalmas üres területre, a melynek következtében igen hamar találkozott oly iparvállalat, a mely azt igénybe vette.

Az *Oregon Short Line R. R. Co.* vonalainak hossza 1392 angol mérföld és Utah, Idaho és Nevada államokban fekszenek, a melyek szárazságukról híresek. Minthogy egy új államban való megtelepülés első indító okát a mezőgazdaság képezi, a fejlődés lassan haladt, mert a mezőgazdaság, konyha és gyümölcskertészet csakis öntözés segítségével gyakorolható. Négy évvel ezelőtt az u. n. Twin Falls öntözési tervbe fogtak bele. E terv szerint a Snake folyón keresztül egy 800.000 dollárba kerülő töltést építettek, mely a vizet a folyóból északra és délre tereli. A déli művet fejezték be először és körülbelül 220.000 acerenyi földet tettek termékenyvé. Ebből már 200.000 aceret el is adtak s ennek fele 1907-ben már művelés alatt volt. Az északi oldalon még dolgoznak s ez évben 40.000 arce kerül művelés alá. Az északi részen 180.000 acre lesz művelhető, ebből 131.000 már eladatott.

Twin Falls város már 3000 lakossal, vízvezetékkel, csatornázással, villamos világítással, 112.000 dollár költséggel épített szállodával és 35.000 dollárba került nyilvános iskolával bír. Tavaly már új iskolát is építettek 60.000 dollár költséggel.

Hasonló módon dolgozik a kanadai pacific vasút is. Közgazdasági jellegű alkotásai körül legnevezetesebb a *Calgary* állomás mellett létesített óriási öntöző műve. A középamerikai alföld nyugati határán, a sziklás hegység lábánál elterülő mintegy 3 millió hold kiterjedésű száraz földterületek öntözése s így egyrészt nagyobb értékben való eladása, másrészt forgalmat biztosító betelepítése végett a *Canadian Pacific Railway* a saját kezelésében építette ezt az öntöző berendezést, melynek főcsatornája 30 kilométer hosszú, medrének alsó mérete 20, felsőmérete pedig 40 méter.

*

Az a belső kapcsolat, mely a vasút és az ipar, sőt általában a közlekedés és az egész közgazdaság között a kölcsönös boldogulásuk

alapja, mint a fentiekből is látható, Amerikában sokkal nagyobb mértékben megvan, mint az európai államokban. Bár kétségtelen, hogy Európa államainak közgazdasági fejlődése is nagyrészt a közlekedés-ügyük fejlettségi fokának függvénye, az a közvetlen egymásrahatás, mint a milyent Amerikában látunk, nálunk, sajnos, alig tapasztalható.

Pedig éppen a közlekedésügynek a közgazdasági élet egyéb ágazataival való ez a szoros, szinte homogén kapcsolata az egyik főoka annak, hogy Amerika gazdasági fejlődése az európai államokét, a hazai közgazdaság szempontjából néha szinte aggodalmat keltő mértékben túlszárnyalja.

VÉGSZÓ.

Az előadottakban a rendelkezésre álló hely terjedelméhez képest csak röviden nyújthattunk tájékoztatást egyrészt a vasutak által az ipar fejlődésére gyakorolt hatásról, majd az állami vasútrendszer, mint legnagyobb vállalat saját fogyasztásának a hazai termelés javára való biztosítása által a hazai iparra gyakorolt közvetlen jelentőségéről, végül a vasúti javítóműhelyekről, mint termelő jellegű gyáripari telepekről.

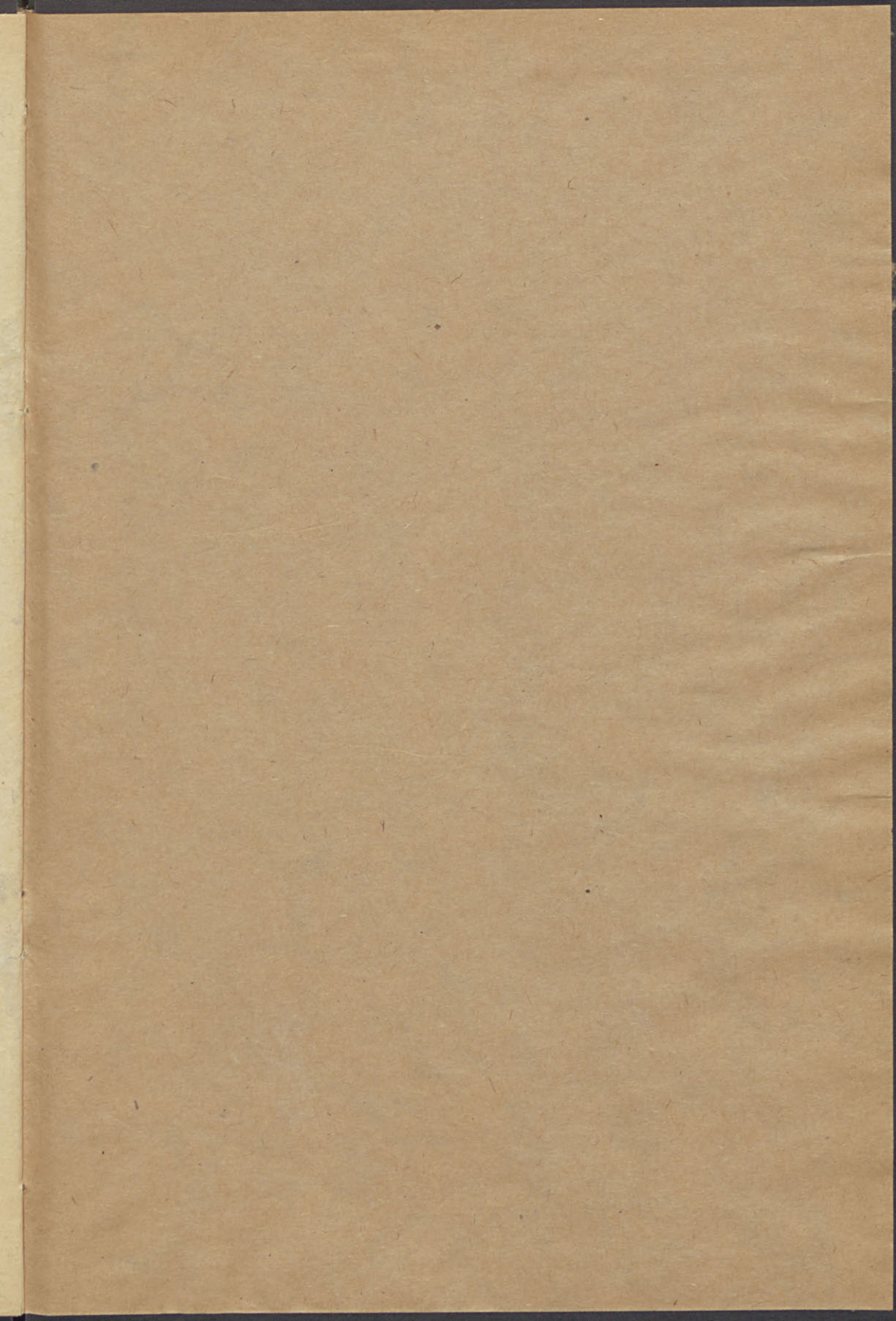
Azonban már e néhány legfontosabb adatból is azt láthattuk, hogy eltekintve a szállítási kedvezményektől, melyeket azonban az államvasutak csak az államhatalom kezét szükségszerűen megköthető egyenlő elbánás elve alapján engedélyezhetnek, a saját fogyasztásuknak a hazai termelés javára való szervezésén kívül *közvetlen iparfejlesztő politikát* vasútjaink nem folytatnak. Ez által az a hatalmas eszköz, melyet az amerikai vasutak a saját forgalmuk emelésére oly bámulatos találékonysággal, sokoldalúsággal és sikerrel alkalmaznak, részben kihasználatlanul marad, s *a közlekedésügy nem vesz részt az állam gazdasági emelésében abban a mértékben, melyben különösen oly államoknál volna kívánatos, melyeknél a közoktatásnak, a kereskedelemnek, a földmivelésnek, az iparnak, egyszóval az állami és társadalmi tevékenység minden ágának, lehetőleg minden eszközzel a nemzeti közgazdaság emelésére kellene törekedniök.*

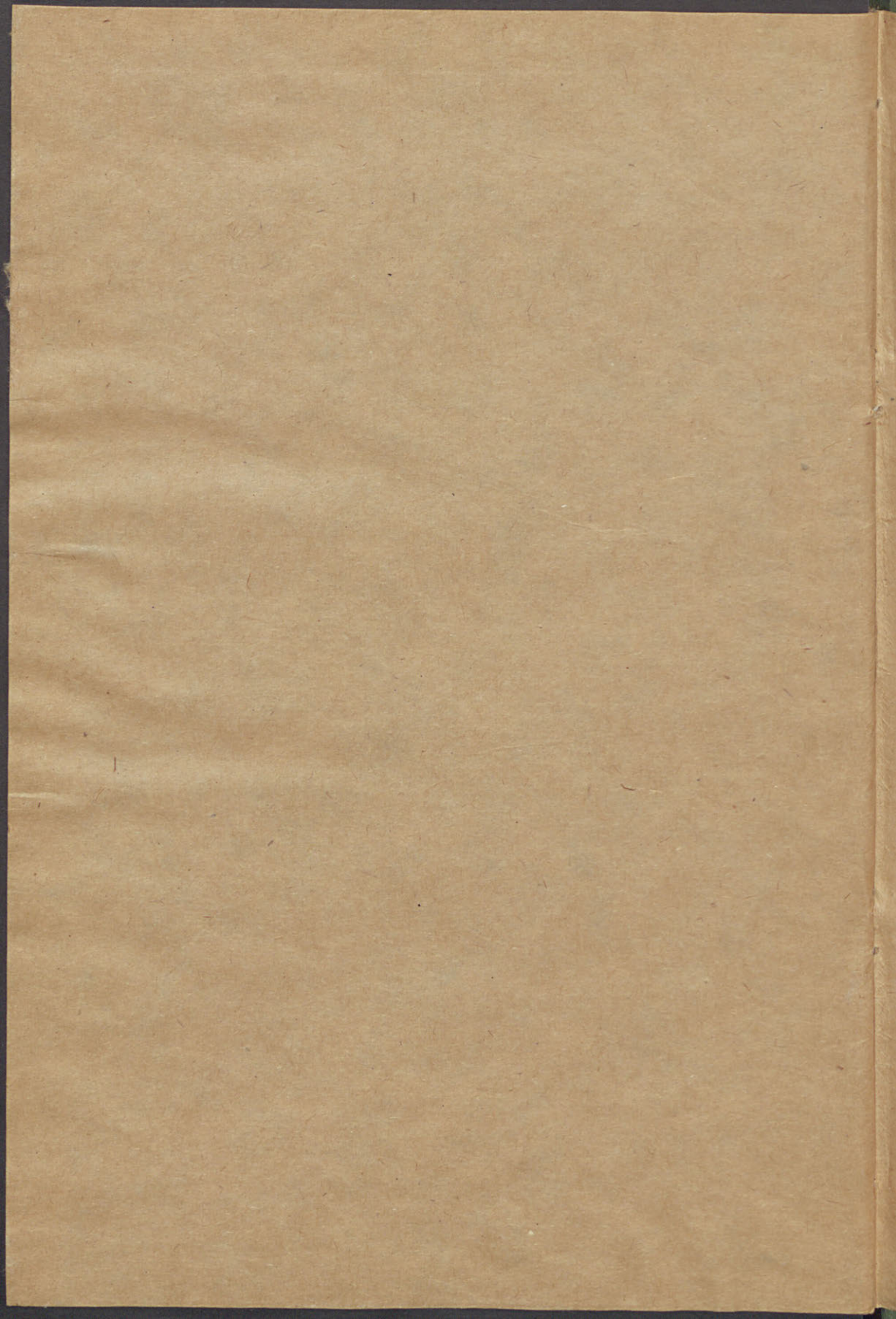
Az amerikai vasutak tevékenységével összehasonlítva a mi vasutaink működése e tekintetben *passzív*nak minősíthető. Iparunk fejlesztése egyik legfontosabb nemzeti feladatunk, s az a szorosabb kapcsolat, mely a vasúti adminisztráció és a hazai ipar között vasutaink közvetlenebb iparfejlesztő tevékenysége által létesülhetne, nemcsak iparunk, hanem vasútjaink fejlődésére is egyaránt a legkedvezőbb hatást gyakorolná.

DEBRECENI EGYETEMI KÖNYVTÁR

Lelt.

9568-1956





(10)
428-1
SD

