

A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez

A nagyvárosok fejlődése a kapitalizmusban szükségszerűen maga után vonja, hogy a városiasodás jelenségei és következményei nem korlátozódnak a szűkebben vett város területére, hanem viszonylag széles övezetet tartanak vonzókörükben. A tőkés fejlődésben élenjáró országokban már a XIX. század első felétől számos olyan nagyváros jött létre, amely körül az elővárosok egész rendszere fejlődhetett ki. Ezek a nagyvárosokhoz kapcsolódó helységek gazdasági, társadalmi fejlődésükben teljesen a központi nagyváros kiegészítőinek szerepét játsszák, s találóan nevezik őket „Satellite City”-nek, csatlós városoknak.

Magyarországon Budapestet, a legnagyobb várost, környező helységek lényegében még a XIX. század végén is jelentéktelen települések, vagyis a főváros környéki elővárosi rendszer kiépüléséről még nem beszélhetünk. Ennek feltételei éppen az 1890-es évekre, a századfordulóra értek meg. A XIX. század végére ugyanis a kiegyezés után előrehaladó tőkés fejlődés révén Budapest nemcsak az ország politikai, kulturális és kereskedelmi, de kimondottan ipari központjává is vált. A fővárosban összpontosult az élelmiszeripar, malomipar, sör- és szeszgyártás, valamint a gépipar nagy része, a magyar gyáripari munkásságnak egynegyede. A tőkés fejlődés korlátozottsága, az ország agrár jellege és elmaradottsága nem tette lehetővé, hogy Magyarországon Budapesten kívül más jelentősebb ipari gócpont is kialakuljon, amely szervesen befolyásolni tudta volna a környék gazdasági fejlődését. Így azután csupán egyetlen nagyobb vonzási körrel rendelkező nagyvárosi központ jött létre, míg más városok közül az elővárosi fejlődés kezdetei sem figyelhetők meg.¹

A nagyvárosi fejlődésben — magyarországi viszonylatban páratlanul — előrehaladó Budapest a századforduló körül nagy vonzerőt gyakorolt, amelynek eredményeképpen az ipar jelentős részében Budapestre települ és a lakosság növekvő hányada összpontosul. A főváros különleges vonzóerejét mindenekelőtt az adta meg, hogy Budapest nemcsak közigazgatási és kulturális központ volt, hanem egyben az ország gazdasági életének centruma is. Számos európai országban e két tényező nem esett egybe, Prága, Bern, Berlin, Varsó és más fővárosok nem váltak egyben kiemelkedő ipari központtá is. A közigazgatási és kulturális élet centrumai önmagukban is nagy vonzóerőt gyakorolnak a vidék lakosságára, s Magyarországon ez a hatás annál is erősebb lehetett, mivel a vidéki

városok erősen kisvárosi jellegűek, kulturális téren is igen elmaradtak voltak. Ehhez azután hatványozó tényezőként járult a gazdasági központ szerepéből adódó vonzóerő. Budapesten voltak a gazdasági élet intézésével foglalkozó szervek — minisztériumok, amelyek pl. az állami ipar-támogatással, a vállalatoknak nyújtandó támogatások, szubvenciók kiutalásával foglalkoztak stb. —, itt működött az ország egyetlen áru- és értéktőzsdéje, s így sajátos módon minden lényegesebb vidéki vállalat, sőt helyhez kötött bányatársaság is budapesti székhellyel létesült, s a vidéki üzemek mellett budapesti központot tartott fenn (Rimamurányi Vasmű, Magyar Általános Kőszénbánya, Salgótarjáni Kőszénbánya stb.). A kialakuló kartellszervezetek és szindikátusok ugyan-csak a fővárosban tartottak fenn irodát vagy eladási szerveket.

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

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

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

A természeti feltételek külön előnyeként kell kiemelni, hogy a Duna vonala nemcsak mint víziút játszott szerepet a főváros fejlődésében, hanem kedvező feltételeket teremtett a magas vízigényű elektromos-, bőr-, sör-, papír- és vegyipar számára.²

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

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

Végül a gazdasági fejlődés fontos mozzanataként szerepet játszott a főváros mint az ország legnagyobb *tőkepiaca* is. A magyarországi tőke legnagyobb része a vezető budapesti nagybankok révén a fővárosban összpontosult, de Budapest volt — s ez a magyar gazdasági fejlődésben fontos szerepet játszott — a külföldi tőke közvetítője is. Annak ellenére, hogy a tőke rendkívül mozgékony, s az uralkodó részvénytársasági forma különösen azzá tette, mégis megfigyelhető, hogy szívesebben eszközöltek befektetéseket a fővárosban, s a vidéken felhalmozott tőke tulajdonosai is előszeretettel keresték a budapesti letelepedés lehetőségeit.³

Mindezen feltételek elősegítették, hogy Budapest gazdasági, ipari fejlődése rohamosan haladt előre. A századforduló idejétől Budapest egyre inkább világvárosi színvonalra emelkedett, s ezzel járt együtt, hogy egyre erőteljesebb hatást gyakorolt a környező helységekre, azokat mintegy saját fejlődésének részévé tette. Budapest gazdasági vonzóköre, értve ez alatt azt a területet, amelyen belül a főváros közelsége és a fővárossal való kooperáció határozta meg a gazdasági és kulturális fejlődést, mintegy 40—50 km-es sugárban terjedt ki, s magában foglalta Vácot, Szentendrét, s több mint 40 községet.⁴ Ezenbelül azonban a közvetlenül Budapesthez kapcsolódó helységekből egy szűkebb övezet is kialakult. Ezek esetében nem csupán arról volt szó, hogy a főváros közelsége és hatása alapvetően éreztette befolyását, hanem arról, hogy ezek a környező helységek egyre inkább hozzákapcsolódtak Budapesthez, hogy fokozatosan azzal egységes egészet alkotva beletagozódtak a fővárosba. Itt nem Budapestnek a környékre gyakorolt gazdasági hatásáról, hanem annak modern világvárosi fejlődése egyik legfőbb mozzanatáról van tehát szó.

Budapest rohamos fejlődése egyre inkább kitágította a város határait. Ennek a folyamatnak első mozzanatát a lakótelepülések határainak kitágulása alkotta. De a gyorsan fejlődő gyáripár is részben a főváros környékén talált kedvező telephelyre. Amidőn a közlekedés fejlődése már olyan fokot ért el, hogy a környékre települő vállalatoknak nem kellett félni termelésük gazdaságosságának veszélyeztetésétől, amikor a közlekedés kiépítésével a peremvárosok Budapesthez kapcsolódtak, és így ezek a helységek is részesedtek mindabból az előnyből, amit — mint az előzőekben jeleztük — a főváros nyújtott, egyre rohamosabbá vált a Budapest környéki övezet kiépülése. Ezen helységek fejlődése esetében különösen kedvező volt, hogy a főváros közvetlen közelében, ahhoz kapcsolódva nemcsak a Budapest nyújtotta előnyöket — a rendkívül kedvező fekvést, a centrális közlekedési helyzetet, a fővárosi munkaerő-, áru- és tőkepiac lehetőségeit — használhatták ki, de számos területen külön előnyöket is biztosíthattak. A telekárak, a lakbérek olcsósága, számos területen a

Duna melletti telephely lehetősége, amire a főváros területén már nem volt mód stb. — mindmégannyi lökés a Budapest környéki helységek gyors fejlődéséhez.

A Budapest környéki ipari övezet kifejlődése tehát szétszórt lakótelepülésekből indult meg, ezeknek XIX. század végi kiépülése a fejlődés első szakasza. Az ezt követő, a századforduló utáni időszakban a szétszórt lakótelepülések már egységes övezetté válnak, s megindul e helységek erős ütemű iparosodása is, anélkül azonban, hogy a környéki ipar nagyobb jelentőségre emelkedne. A fejlődés harmadik szakaszát a két világháború közötti időszak alkotja, amikor a Budapest környéki övezet kimondottan ipari jellegűvé válik, s fokozatosan össze olvad a fővárossal. Ez utóbbi időszakban domborodik ki különösképpen, hogy a környező városok és községek nemcsak a főváros ellátási övezetét, munkaerőtartalékát alkotják — bár ez a szerepük mindvégig lényeges —, hanem iparának szerves kiegészítőjévé válnak.

Tanulmányunk Budapest-környék fejlődéséből az ipari övezet kialakulásának elsődleges jelentőségű mozzanatát helyezi vizsgálódásának középpontjába. Ebből következik, hogy nem kívánunk az egész Budapest környéki övezettel, vagyis az 1949-ben Budapesthez csatolt 21 község, illetve város fejlődésével foglalkozni. Csupán azon helységek fejlődését kísérjük figyelemmel, amelyekben viszonylag fejlett saját ipar alakult ki, s melyeket együttesen a Budapest környéki ipari övezetnek nevezhetünk. Ide sorolhatók az északi peremvárosok közül Újpest és Rákospalota; a dél-pesti övezetből Kispest, Pesterzsébet (korábban Erzsébetfalva), Pestlőrinc és Soroksár; a dél-budai Budafok (majd a később kifejlődő Albertfalva és Nagytétény); valamint az önálló egységet képező Csepel.

1. A Budapest környéki települések kialakulása

Budapest elővárosai kialakulása a kapitalista városfejlődés függvénye s annak szükségszerű következménye volt. Első jelei mégis a feudális korszakába nyúlnak vissza. Ismeretes, hogy a mai Újpest keletkezése még a polgári forradalom előtti időkre, a múlt század 30-as éveinek második felére tehető.⁵ Ekkor jelentek meg a Károlyi-uradalom birtokain újabb, zömmel iparos telepesek, akik a nagybirtok, illetőleg a grófi birtokos védelme alatt telepedtek le, s állították tel üzemüket. Újpest — ez lett 1844-től a község hivatalos neve is — létrejötté egyenes tükröződése volt a korabeli feudális viszonyok belső ellentmondásainak. Egyrészt következménye volt a feudális viszonyoknak, hiszen az Újpest községet megalapító kisiparosok és kiskereskedők — ha a feudális viszonyok s a céhkorlátok nem gátolták volna őket ebben — feltehetőleg Pestre telepedtek volna. Működésük számára itt a piac s egyéb viszonyok következtében sokkal kedvezőbb lehetőségek voltak. Újpest megalakulása ugyanakkor azonban tükrözte a feudális viszonyokon belül jelentősen megerősödő kapitalista termelő erőket, amelyek keresték az utat, a módot a feudális viszonyok béklyóiból való kitoréshez, szabadabb fejlődési lehetőségekhez. Ily módon Budapest első peremvárosának létrejötté nem

a kapitalista városfejlődés szerves következménye volt, sőt alapításában bizonyos középkori városfejlődéssel hasonlatos vonásokat is fellelhetünk.

1849 után Újpest viszonylag gyorsan fejlődött. Az itt letelepült iparosok üzemei közül nem egy komoly manufaktúrává, illetőleg gyári üzemmé fejlődött. A bőr- és faipar Újpest speciális iparává vált. Újpest fejlődését rendkívül elősegítette kedvező fekvése. A közlekedési előnyök adva voltak ; Pest mellett, vasút közelében terült el s nem kisebb jelentőségű volt az újpesti kikötő megépítése 1858 és 1863 között.⁶ A helyi közlekedésbe is viszonylag korábban bekapcsolódott. 1865-ben indul meg a Közúti Vaspálya Társaság lóvonata a Cálvin tértől az Újpesti Váci út határáig, majd 1869-ben az Újpest—Rákospalota, illetve Újpest—Megyer közti közlekedés is beépül a Budapest vidéki közúti vasút keretébe. Kedvező volt Újpest számára a budapesti gyárvidék települése is. Ismeretes, hogy Pest gyárnegyede a mai István körút—Váci út—Duna által határolt övezetbe telepedett. Nemcsak a Váci út mellett kibontakozott nagy gépgyárakról van itt szó. A későbbi Újlipótváros volt a magyar malomipar gócpontja is.⁷ Ehhez a gyári övezethez Újpest szervesen kapcsolódott, sőt bizonyos mértékig egybenőtt vele.

Az 1860-as évekig tehát Újpest fejlődése nem Budapest kapitalista fejlődésének függvénye, nem Pest terjeszkedésének következménye volt — mint ahogy nem tekinthetjük annak a budafoki gyáriparnak a 60-as években jelentkező első csíráit sem. Ez esetben sem arról van szó, hogy a budapesti gyáripar fejlődése szükségszerűen előidézte volna a gyáripar egy részének Pest-környékre való települését. Itt csupán arról a természetes adottságról beszélhetünk, amely lehetővé, sőt egyenesen előnyössé tette, hogy a fővárosba települt szesz- és söripar egy része a budafoki sziklapincékben találjon megfelelő elhelyezést.

Budapest fejlődése valójában csak 1867 után öltött olyan méreteket, hogy a környéken levő birtokok parcellázása érdemessé vált. S ezek az elszórt Pest környéki települések csak a 80-as évek végétől kezdenek egy — szinte egységesnek tekinthető — Pest környéki településövezet részeivé válni. Komoly ipari fejlődésre pedig legfeljebb a századforduló után kerül sor.

A pesti ipar — mint mondtuk — egészében inkább Pest északi részében telepedett le, de kezdettől fogva tapasztalható ipartelepülés Kőbányán, valamint Pest déli részén is. Így már 1865-ben a Soroksári úton állítják fel a Concordia malmot, ezt követően néhány év múlva szintén a Ferencvárosban létesül a Pesti Molnárók és Pékek Malma is.⁸ Itt a dunai szállítás adva volt, viszont vasúti szállítás tekintetében jóval kedvezőtlenebb volt a helyzet, mint a város északi részén. E téren 1880-ban a Duna-parti teherpályaudvar kiépülésével változott meg a helyzet. Ettől az időponttól kezdve a város déli részén települő üzemek nem voltak hátrányos helyzetben a szállítás stb. szempontjából, sőt egészségügyi s egyéb szempontok egyenesen ösztönözték a hatóságokat, hogy az újabb ipartelepüléseket inkább ezekbe a kerületekbe irányítsák. A város délkeleti felének határain a 60-as években a volt Grassalkovich-uradalom birtokai terültek el. A birtok ebben az időben már Sina báró bécsi bankár

tulajdonában volt, aki 1864-ben egy belga konzorciumnak adta tovább a birtok eme részeit parcellázás céljából. Az André Laugrand Dononcou belga cég eleinte nagyobb telkeket hasított ki, amelyeknek természetesen nem volt keletjük. Ez a parcellázás már csak a kisembereket érinthette, akik épp a letelepedés s családi házáépítés olcsóbb lehetőségét keresték Pest környékén. Pár évi tapasztalat a belga céget is rávezette a kisparcellázás szükségességére: 1868-ban kezdik a kis parcellákat árusítani. Ez meggyorsítja a fejlődést elsősorban a mai Pesterzsébeten, amelynek korabeli két telepén, Erzsébetfalván és Kossuthfalván 1870-ben már mintegy 80 ház épült fel. Ez a fejlődés még néhány évig tartott, amikor is 1880-ban a két telep kezdett összeépülni. Az új község gyarapodása azonban hamarosan megrekedt. Ahhoz, hogy egy Pest melletti kis lakótelepülésből egy a fővárosra szervesen ráépülő, vele bizonyos értelemben munkaegységgé váló helység alakuljon ki, a közlekedés kiépítése lett volna szükséges. Ennek hiányában nagyobb arányú munkástelepülés is aligha volt lehetséges. Ezt a problémát az sem oldotta meg, hogy a község 1880-ban vasútállomáshoz jutott. 1887-ben a HÉV vonalának kiépítése Erzsébetfalva s Budapest-Közvágóhíd között gyökerében megváltoztatta a helyzetet. S a fővárossal való szerves kapcsolat eredményeként Erzsébetfalva lakossága 10 év alatt 1000-ról 15 000 főre szaporodott.⁹

Kispest fejlődése, mely többé-kevésbé azonos volt Erzsébetével, szintén a Sina-birtok parcellázásából jött létre. Az igen olcsó, négyszögölenként 80 krajcáros telekárak hatására itt 1870-ben épül fel az első ház. Bár a telekárak később, a 70-es évek második felében még olcsóbbak lettek, a belvív-feltörések, még inkább ismét a közlekedés hiánya itt is a fejlődés gátjává vált. A közlekedési problémák első megoldását a lőrinci téglagyár nyújtotta. A gyárnak ugyanis iparvasútja vezetett Pestre, amely kezdetben kizárólag téglát szállított. Később személykocsit is kapcsoltak a szerelvényhez, majd 1887-ben teljesen személyszállításra alakították át. Ez, majd 1892-ben a Cséry-féle ún. szeméttvasút tehát a közlekedési nehézségeket lényegesen enyhítette. Természetesen a problémára — legalábbis egy ideig — a villamos kiépítése tett pontot 1900-ban.¹⁰

Pestlőrinc egészen a századfordulóig mint Kispest külső része fejlődött. A parcellázás — mivel Pesttől távolabb esett — itt tovább húzódott, sőt az első nagyobb lendületről is csak a 90-es években adhatunk számot. Lőrinc kialakulásánál azonban kétségkívül szerepet játszott 1872-ben a Cséry-telep megalakulása, majd nem sokkal utána az a tény, hogy Lónyay Menyhért miniszterelnök vesz itt birtokot. Lónyay ugyanis hamarosan vasútállomást biztosít az egyébként jelentéktelen településnek. Egészében a kavicsbánya és téglagyár kisebb munkástelepülésétől eltekintve Lőrincen még a 90-es években is alig beszélhetünk jelentősebb fejlődésről.¹¹

A Budapest délkeleti oldalán kialakult elővárosi övezethez, ha nem is közvetlenül, csatlakozott Csepel is. Az alig kétezer lakosú szigeti falu, amelynek népessége szinte kizárólag földműveléssel foglalkozott s mindössze 6 iparost számlált sorai között, szintén a 90-es évek elején kezdett gyarapodni.

1892-ben béreltek ugyanis 5 hold telket Csepel községtől Weiss Berthold és Manfréd, hogy azon felállítsák kisebb tölténygyártó üzemüket.¹² A vállalkozás nem volt újkeletű, már néhány év óta Pesterzsébeten dolgozott, a Weiss-testvéreknek innen azonban robbanás miatt kevésbé lakott területre kellett üzemüket áttelepíteni. A gyár viszonylag gyorsan terjeszkedett, mindenekelőtt 1895–96-ban a fémművek kiépítésével,¹³ s ez a község fejlődését is maga után vonta.

Egészében, ha valamennyi Pest környéki peremvárost figyelembe vesszük, szerepük 1890-ben még jelentéktelennek tekinthető. Ekkor még lakosságuk nem játszott jelentős szerepet Budapest gyárainak munkaelőállításában, a helyi nagyipar pedig mindössze kb. 2000 munkást foglalkoztatott.¹⁴ Öt olyan üzemről tudunk ebben az időben, amelynek munkáslétszáma a 100 főt túlhaladta. A XIX. század utolsó évtizedét tekinthetjük tehát annak az időszaknak, amidőn megindult e környéki települések Pesttel való szerves összekapcsolódása, s az elszórt, iparilag jelentéktelen települések egységes övezetté történő kiépítése.

2. A Budapest környéki övezet kiépülése és iparosodásának kezdetei (1900–1918)

A tökéletes fejlődés meggyorsulásának eredményeként — mint utaltunk rá — az 1890-es évektől, a századforduló időszakától érte el Budapest városfejlődése és ezen belül elsősorban a gyáripar fejlődése azt a színvonalat, amelynek birtokában Budapest a környező községeket, helységeket már szerves egységként vonzotta magához, s kapcsolta be többé-kevésbé saját gazdasági életébe. Ez időtől kezdve Budapest és környékének fejlődését nem lehet különválasztani. A századforduló idejétől a Budapest környéki községek és helységek a főváros elővárosaivá válnak, nagy részük a fővároshoz kapcsolódó ipari övezetté alakul át és rohamos fejlődésnek indul.

A századforduló idejéről az 1900. évi népszámlálás adatai alapján a következő képet rajzolhatjuk meg:

A Budapest környéki övezet lakosságának megoszlása 1900-ban

	Össz-népeség	Ebből ipari népeség	%	Kereskedelmi, közlekedési népeség	%
Újpest	41 858	23 256	55,6	7 392	17,6
Rákospalota	11 744	3 675	31,6	2 905	24,7
Kispest	15 756	8 207	52,0	2 227	14,0
Erzsébetfalva	15 732	9 678	61,6	2 644	16,9
Soroksár	8 871	2 605	29,3	613	6,9
Budafok	7 273	2 573	35,3	1 769	24,3
Csepel	4 568	2 815	61,4	346	7,6

A fenti táblázat adatai mutatják, hogy a Budapest környéki ipari övezet lakosságának száma már a századfordulón meghaladta a 100 000 főt, s ennek mintegy fele közvetlen ipari foglalkozású volt. A domináló szerep természetesen — mint a XIX. század végi fejlődésből következik is — az észak-pesti települése volt. Újpest és Rákospalota lakossága együttesen (53 602) azonos volt a többi öt község együttes lélekszámával. Az ipari népesség aránya pedig elérte az 50%-ot, ezen belül azonban Rákospalotán még csak az ipari-kereskedelmi és forgalmi népesség együttesen haladta meg a mezőgazdasági és egyéb lakosság számát. Rákospalotán kívül hasonló helyzetet csak Budafokon és Soroksáron találunk, míg azonban az elsőnél a mezőgazdasági népesség már kisebbségben van, addig az utóbbinál még vezető szerepet játszik.

Az ipari övezet szorosan vett ipari népessége a századforduló idején még hatszorta kisebb volt, mint Budapesté (307 707), az ipari népesség kerekén 49%-os aránya azonban már ekkor túlhaladta Budapestét (42%).

A Budapest környéki községek és helységek ipari lakossága ebben az időszakban mintegy 50%-ban Budapest iparában talált foglalkoztatást. Bár egyes községekből — mint pl. Budafok, Csepel — szinte egyáltalán nem lehet bejáró munkásokkal számolni, addig elsősorban Erzsébetfalván, az ipari keresők kétharmada, valamint Újpesten és Kispesten az ipari keresők 40—50%-a nem a helyi üzemekben dolgozott.¹⁵ Az említett helységekben mintegy 9000 munkás járt be a fővárosi üzemekbe, ez a réteg a budapesti ipari munkásság 6—7%-át tette ki.

A nagymérvű budapesti munkavállalás a századforduló idején elsősorban azzal magyarázható, hogy ezekben a helységekben a helyi ipar — Csepeltől eltekintve — még kisipari jellegű volt, s a gyáripár még csupán kezdeti fejlettségi fokon állott.

	Önálló iparos	Helyben dolgozó	
		kisipari munkás	nagyipari munkás
Újpest	1 639	2 209	1 869
Rákospalota	272	237	63
Kispest	466	491	576
Erzsébetfalva	427	500	297
Soroksár	259	293	108
Budafok	259	399	389
Csepel	101	127	586
Összesen	3 423	4 256	3 888

A Budapest környéki nagyiparban dolgozó munkások létszáma — közel 4000 — még teljesen jelentéktelen volt a budapesti nagyiparban

foglalkoztatott — kereken 65 000 — munkásokéhoz viszonyítva. Nagyobb gyár csak igen kevés volt, s 100 munkásnál többet foglalkoztató üzem is mindössze 10 található a Budapest környéki helységeiben. A századforduló idején a környező ipari övezet kialakulásának kezdeti állapotait figyelhetjük meg, amikor az egyes helységekre még inkább véletlenszerű gyártelepedés megy végbe, s meghatározott jellege tulajdonképpen csak Újpestnek, Budafoknak és a gyorsan fejlődő Weiss Manfréd Művek révén Csepelnek van.

Újpesten a bőr- és faipar játszott kiemelkedő szerepet. A Wolfner-bőrgyár, az 1856-ban alapított Weiss Ármin és Fia-féle, valamint az 1889-ben alapított Mauthner-bőrgyár mellett még egy kisebb bőrfeldolgozó üzem is működött, s ezekben összesen 736 munkás dolgozott (az első kettőben 392, illetve 230). A faipari vállalatok közül az 1838-as alapítású Löwy-féle parkettgyár, valamint a Kirscher és a Müller-féle asztalosárugyár érdemel említést. Ezek mellett a régi vegyészeti üzemek — az 1860-as alapítású Leiner-testvérek, az 1864-es alapítású Leiner F. és Fiai enyvgyárak (összesen 86 munkással), a Krayér-festékgyár (1880) stb. — voltak jelentősek. Újpest legnagyobb gyárai közé tartozott még a századfordulón az 1882-ben alapított Magyar Pamutipar Rt., amelyben több mint 500 munkás dolgozott, és az 1862-ben alapított és több mint 150 munkást foglalkoztató Egyedi-féle szeszgyár. A nehézipart csupán a Nicholson-gépgyár 1895-ben alapított hajógyára (63 munkás), valamint a több, mint 50 munkással dolgozó hadfelszerelési gyár, s a közel 100 munkást foglalkoztató fűrészgyár képviselte.

Budafok ipari jellegét az élelmiszeripar határozta meg. Az 1873-ban alapított Haggenmacher-sörgyár több, mint 200 munkást alkalmazott a századforduló idején, az 1882-ben létesült Törley-féle pezsgőgyár 40, a Keglevich-féle konyakgyár 23 munkással dolgozott. Ezekhez kapcsolódott az ugyancsak gyári jellegű parafadugógyár is. Jelentősebb gyári vállalat volt még Budafokon az 1895-ben alapított Unió gyufagyár, amelyben közel 100 munkás dolgozott.

Csepel iparosodását a Weiss Manfréd Művek határozta meg. (Ércárugyár és Tölténygyár 316, illetve 270 munkással). Ezen kívül nem is volt nagyipari jellegű vállalat a községben.

A többi helyiségnek nem volt kialakult ipari arculata. Kispesten a gyári jellegű vállalatok közül az 1889-es alapítású Budapest-Szentlőrinci téglagyár (134 munkás), az 1893-ban alapított Cséry-fél eszemétfeldolgozó telep (212 munkás), a Nemzetközi Vasúti Hálókocsi Társaság kocsjavító üzeme (87 munkás) és a Biehn-féle kátránygyár (66 munkás) volt jelentős.

Erzsébetfalva legnagyobb üzeme a Stein és Rosenstrausz-féle 120 munkást foglalkoztató gyufagyár volt. A Gerő-féle keményítőgyár 23 munkással, a téglagyár 42, az aszfaltgyár 52 és a villamosmű 25 munkással dolgozott.

A dél-pesti iparvidék harmadik községében, Soroksáron egy 40 munkással dolgozó műtrágyagyár, 23 munkást alkalmazó kötélgyár és az 1875-ös alapítású Ledovszky-féle gőzmalom működött, mely utóbbi 45 munkást foglalkoztatott.

A századfordulót követő közel két évtizedes időszak a Budapest környéki iparvidék fejlődésének első nagy szakasza volt. Ennek oka abban az általános fejlődésben rejlik, amelyet a magyar kapitalizmus, s elsősorban a gyáripár ezen időszakban megtett. A gyáripár leggyorsabb fejlődésének időszaka Magyarországon éppen a XIX. század végétől vette kezdetét. A századfordulótól a világháború kirobbanásáig a gyáripár termelésének értéke 126%-kal növekedett, az ország ipari munkáslétszáma már 1910-ben megközelítette az egymillió főt, mivel egyetlen évtized alatt közel 300 000 új munkást vontak be az iparba. A nagyiparban 1900 és 1913 között kerekén 280 000-ről 550 000-re emelkedett a munkáslétszám. A gyors ipari fejlődés a sajátos magyarországi viszonyok között — mint már utaltunk rá — eleve a budapesti koncentráció jegyeit viselte magán. 1910-ben a fővárosban már 186 000 ipari munkás volt, s ebből 123 000 a gyáripárban dolgozott. A gyáripari termelés több mint egynegyedét a budapesti gyárak állították elő.¹⁶ Budapest gyáriparának rendkívül gyors fejlődése két irányban is meghatározta a főváros környékének fejlődését. Egyrészt a nagyarányú munkaerőkereslet és vidéki felvándorlás játszott döntő szerepet. 1900 és 1910 között Budapest lakossága 147 000 fővel szaporodott; a növekedés mintegy 50%-a a felvándorlásból adódott. 1910 és 1920 között kerekén 48 000 fővel emelkedett a lakosság lélekszáma, kétharmad részben felvándorlás eredményeként.¹⁷ A Budapest iparában elhelyezkedő új munkások nagy tömegekben telepedtek le az egyre jobban kiépülő Pest környéki városokban. A feláramló nagy munkástömegek lakásigényüket a gyorsütemű fővárosi építkezések ellenére sem tudták kielégíteni, s így a peremvidékekre kényszerültek. Ezt a folyamatot csak előmozdította az, hogy a Budapest környéki városokban és községekben a lakbérek is jóval olcsóbbak voltak. Amíg Budapesten az egyszoba-konyhás lakások átlagos évi bére 1910-ben 350 koronát tett ki, addig a még legjobban beépített Újpesten pl. ugyanez időben csak 125—220 koronát.¹⁸ Ugyanakkor a faluról felkerülő új munkások jelentős részét erősen vonzotta a Pest-környék, mivel itt a faluhoz való közelség még erősebben érvényesült; telekvásárlási, családiház építési lehetőség viszonylag könnyebben nyílott. A közismerten olcsóbb telekárak mellett nem kisebb szerepet játszott az, hogy míg Budapesten 300—1000 négyszögöl volt a telekminimum, addig a környéken 150—250 négyszögöl.¹⁹

Budapest és környékének gyors lélekszámemelkedése szorosan összekapcsolódott a közlekedés fejlődésével. A lakosság megnövekedése részben szükségessé tette a környező városok és Budapest közlekedési összeköttetésének kiépítését, a közlekedési vonalak kiépülése pedig újabb és újabb tömegeket vonzott a Budapest környéki helységek felé. A századforduló előtt — mint láttuk — Újpestnek volt szerves villamos-összeköttetése a fővárossal, Kispestnek csupán egy villamosvonala volt. Ezekben az években kiépítik a második kistérségi villamosvonalat (50-es), amely az Üllői úton egészen Lőrincig biztosított viszonylag gyors személyszállítást.²⁰ 1905-ben épül meg az első villamosjárat Erzsébetre (32-es), s négy év múlva követi ezt egy másik (30-as) vonal is.²¹ A fél-

óránként közlekedő lóvontatású omnibuszokat 1912-ben Csepelen is a HÉV váltotta fel.²²

Megindult a közművek kiépítése is; Újpest, Kispest, Erzsébet és Csepel ezekben az években jut villanyhoz, s Újpest mellett 1910 után Kispestet és Erzsébetet is bekapcsolják a vízművek hálózatába.²³

A budapesti gyáripár gyors fejlődésének másik hatása a környéki városok és községek fejlődésére a gyáripár fokozatos kiépülésével volt kapcsolatos. A fenti tényezők ugyanis nemcsak az egyébként Budapesten dolgozó munkásokat csábították a Pest környéki letelepedésre, de mindinkább ösztönzően hatottak a tőkésekre is, hogy új üzemeiket a főváros környékén létesítsék. Mindazok az előnyök, amelyeket a budapesti gyártelepedés a központi fekvés, jó értékesítési lehetőségek, nagy tömegű és szakképzett munkaerő kínálat, az üzleti élettel, a hivatalokkal való szoros kapcsolatok stb. tekintetében jelentett, egyre inkább Budapest környékén is élvezhetőek voltak. Ez főként a közlekedés kiépülésével valósult meg. A közlekedési fejlődés ugyanis nemcsak a személyforgalom kiépülését jelentette, hanem a teheráruszállítás lehetőségét is megteremtette. Ha a munkástelepedés szempontjából elsősorban a villamosközlekedés kiépítése játszott döntő szerepet, akkor a gyártelepítésre a HÉV-vonalaknak az országos vasúthálózatba történő bekapcsolása hatott ösztönzően. A már 90-es években kiépült Pest környéki HÉV vonalakat a XX. század elején kapcsolták be a MÁV hálózatába. A soroksári HÉV-vonalat a Duna-parti pályaudvarhoz, a cinkotai vonalat a kőbányai pályaudvarhoz, a szentendrei a Filatori gáthoz, a nagytétényt Budafokhoz kötötték. Csupán a soroksári, gödöllői és szentendrei HÉV-vonalakon közel 70 vállalat iparvágánya kapcsolódott a helyi érdekű vasúton keresztül az országos vasúthálózatba.²⁴

A Budapest környéki helységek tehát egyre inkább összekapcsolódtak a fővárossal, de ugyanakkor előnyöket is biztosítottak az oda-települő gyárak számára. A befektetendő tőke szempontjából lényeges költségmegtakarítást jelentett a telekárak olcsósága, egyes esetekben még a különleges adókedvezmények is.

Elősegítette a Budapest környéki iparvidék fejlődését, hogy a főváros városrendészeti és egészségügyi okokból már a század elejétől kezdve arra törekedett, hogy a belső területekről, Lipótvárosból, Terézvárosból, valamint Óbudáról és az északi városrészekből a gyárakat Budapest dél- és délkeleti kerületeibe telepítsék át.²⁵ Bár a gyáráttelepítést nem sikerült gyakorlatban megvalósítani, az új létesítések esetében az engedélyezésekkor már bizonyos fokig érvényesült ez a törekvés. Végül is az 1914-ben kiadott építésügyi szabályzat ezt rendszerré emelte; a fővárost nyolc övezetre osztva a hat belső övezetben megtiltotta gyárak létesítését, és gyárnegyednek a hetedik övezetbe sorolt — Kispest, Erzsébet határáig terjedő — dél-pesti területet jelölte meg.²⁶

Míg a korábbi évtizedekben az észak-pesti gyárnegyedek kiépülése Újpesttel teremtett szerves ipari egységet, a századforduló után kiépülő dél-pesti (IX—X. kerület) iparnegyedek Kispest, Erzsébet, Lőrinc és Soroksár felé építettek ki egységes dél-pesti ipari övezetet.

A Budapest környéki helységek ipari fejlődésében — ipari lakosságának és közvetlen gyáriparának növekedésében egyaránt — az 1910-es évektől kezdve fontos szerepet játszott a háborús készülődés, majd a világháború éveiben ugrásszerűen bővülő hadiipari termelés. A gyáripár általános fejlődésének előmozdítása mellett a háborús konjunktúra speciálisan nagy szerepet játszott a Pest környéki iparvidék kiépülésében, elsősorban Csepel — de ehhez kapcsolódva Erzsébet — rohamos fejlődésében. A monarchia egyik legnagyobb hadiszállítójárává ugyanis a csepeli Weiss Manfréd Művek vált. Ennek üzemében már a háború előtt 5000, a háború éveiben pedig közel 30 000 munkás dolgozott!²⁷

Mindezen tényezők hatására tehát a századfordulót követő közel két évtizedes időszakban a Budapest környéki iparvidék ugrásszerűen fejlődött.

A Budapest környéki iparvidék lakossága számának alakulása

	1900	1910	1920	% (1900-at 100-nak véve 1920-ban)
Újpest	41 858	55 197	56 489	135
Rákospalota	11 744	25 147	36 008	307
Kispest ²⁸	9 804	30 212	51 064	521
Erzsébetfalva	15 732	30 970	40 545	258
Soroksár	8 871	13 345	16 253	183
Pestlőrinc	5 952	7 824	11 777	200
Budafok	7 273	10 954	13 686	187
Csepel	4 568	9 462	13 990	300
Összesen	105 802	183 111	239 812	226

A vizsgált Budapest környéki helységek lakossága tehát igen gyorsan, 1920-ra 126%-kal növekedett. Ez az emelkedés jóval gyorsabb volt, mint a fővárosi lakosság létszámbővülése: Budapest népessége ugyanis az 1900-as 733 358-ról 1910-ben 880 371 főre, 1920-ra pedig 928 996 főre, 26%-kal emelkedett. 1900-ban a környező helységek népessége a fővárosi lakosság 14%-át tette csupán ki, 1910-ben 21%-ot, 1920-ban viszont már 26%-ot!

A lakosság létszámának rohamos növekedése és jelentőségének emelkedése a fővárosi lakossághoz képest világosan jelzi a Budapest környéki övezet kifejlődését. Ugyanakkor a fenti táblázat adatai a Pest környéki ipari zóna kifejlődésének lényeges belső eltolódására vetnek fényt: míg a századforduló idején az észak-pesti település játszott vezető szerepet, addig a következő évek fejlődése elsősorban a dél-pesti helységek előretörésével járt együtt. A Kispest—Pestlőrinc—Erzsébetfalva—

Soroksár zóna lakossága Újpest—Rákospalota népességéhez képest 1900-ban 66%, 1910-ben már 102%, 1920-ban pedig 130%!

A lakosság gyors emelkedése természetszerűen — mint a fejlődés okait vizsgálva rámutattunk — az ipar gyors térhódításának és a munkások nagyarányú betelepedésének következménye volt. Az összlakosságon belül tehát gyorsan nőtt az ipari népesség száma és aránya.

Az ipari népesség száma tehát a századfordulót követő évtizedben gyorsabban növekedett, mint az összes lélekszám. Amíg 1900 és 1910 között az össznépesség 74%-kal, addig az ipari népesség 112%-kal emelkedett. 1910 és 1920 között ez a folyamat nem figyelhető meg, mivel az összlakosság 31%-os növekedésével szemben az ipari népesség csupán 24%-kal emelkedett. Ennek okát azonban a kényszerű 1920-as szakaszhatár megvonásban kell keresnünk. A világháború befejezése után ugyanis az ipari termelés hallatlanul súlyos visszaesése következett be. A gyáripari termelés pl. 1920—21-ben még az 1913. évi termelés felét sem tette ki, s a kisipar felé történt eltolódás ezt közel sem egyenlíthette ki. A rossz konjunkturális viszonyok folytán a fővárosba és környékére özönlött munkások jelentős része kényszerült máshol munkalehetőséget keresni, és sokszor visszavándorolni vidékre. Mindennek ellenére, az 1920. évi, csökkentett értékű adat is jelentős fejlődést mutat a századfordulóhoz képest, hiszen az ipari népesség mintegy 170%-kal nőtt, s a Pest környéki lakosság több, mint 57%-át tette ki. Míg a századfordulón Rákospalota, Soroksár és Budafok ipari lakossága csak az összlakosság egyharmadára rúgott, addig 1910-re már csak Soroksár ipari népessége nem érte el az összlakosság felét, 1920-ra viszont már minden helységben abszolút túlsúlyra jutott az ipari lakosság.

A Budapest környéki ipari övezet jelentőségének emelkedését tükrözi, hogy a környéken lakó ipari népesség aránya a főváros ipari népességéhez viszonyítva rendkívül megnövekedett. 1900-ban a környező helységek ipari népessége még hatszorta kisebb volt, mint a fővárosé, 1910-ben több, mint egynegyedét tette ki (27,6%), 1920-ban pedig már több, mint 37%-át! Az ipari népesség aránya terén is további eltolódás ment végbe. A Budapest környéki ipari övezet ipari népességének aránya már a századfordulóra is magasabb volt, mint a fővárosé (42%-kal szemben 49%), 1910-ben az arány már 45:60, 1920-ban pedig 39:57 volt!

Az ipari népesség növekedését egyre nagyobb mértékben a környéki helységek iparának fejlődése mozdította elő. A Budapest környéki iparvidék kiépülése csökkentette a fővárosba bejáró munkások arányát. Abszolút számokban természetesen a bejáró munkások száma is emelkedett. A századforduló idején 9000 főre becsülhattuk a peremvidékről a fővárosba járó munkások számát; azonban 1910-ben már mintegy 15 000 főt tett ki ezek száma. Ez azt jelenti, hogy a helyi ipari munkásság viszonylag nagyobb része, a századeleji 50%-kal szemben 65% már a Pest környéki üzemekben dolgozott. A vizsgált helyiségekből a fővárosba járó munkások aránya csupán kevéssel nőtt; korábban a budapesti ipari munkások 6—7%-át, most mintegy 8%-át tették ki. Az egyes helységek jellegét illetően nem történt lényeges változás: Csepel-

A Budapest környéki ipari övezet lakosságának foglalkozási megoszlása

	1900				1910				1920			
	Ipari népesség	Az összes népes- ség %- ában	Keres- kedelmi, forgalmi népesség	Az össz- népes- ség %- ában	Ipari népesség	Az össz- népes- ség %- ában	Keres- kedelmi forgalmi népesség	Az össz- népes- ség %- ában	Ipari népesség	Az össz- népes- ség %- ában	Keres- kedelmi, forgalmi népesség	Az össz- népes- ség %- ában
Újpest	23 256	55,6	7 392	17,6	35 909	65,0	9 362	17,0	35 302	61,9	10 468	18,5
Rákospalota	3 675	31,6	2 905	24,7	13 255	53,0	5 788	23,1	18 010	50,0	8 916	24,7
Kispest	8 207	52,0	2 227	14,0	19 161	63,4	5 231	17,2	28 107	55,0	13 460	26,4
Erzsébetfalva	9 678	61,6	2 664	16,9	18 618	60,0	6 728	21,8	23 350	57,5	8 997	22,2
Soroksár	2 605	29,3	613	6,9	6 119	41,3	1 510	11,3	8 669	53,3	1 934	11,6
Pestlőrinc*	—	—	—	—	4 672	60,2	1 237	15,3	6 561	55,9	1 912	16,1
Budafok	2 573	35,3	1 769	24,3	5 605	51,4	1 293	11,0	6 800	55,0	3 865	28,4
Csepel	2 815	61,4	346	7,6	7 080	74,7	670	7,4	10 191	72,8	1 136	8,0
Összesen	51 809	49,0	17 916	16,9	110 410	60,3	31 819	17,3	136 990	57,2	50 688	21,2

* 1900-as éveknél Pestlőrinc adatait Kispest adatai tartalmazzák.

ről és Budafokról változatlanul gyakorlatilag nem volt budapesti munkavállalás. A legtöbb munkás Erzsébetről járt be a fővárosba, azonban a korábbi kétharmados arány helyett ekkor már csak az erzsébeti munkások több mint fele. Hasonló volt a helyzet Soroksáron is. Az ipari keresőknek közel fele Lőrincről is a budapesti üzemekbe járt dolgozni. Kispest, Újpest és Rákospalota munkáslakossága, amely korábban 40—50%-ban Budapestre járt munkába, már kb. 70%-ban lakóhelyén talált alkalmazást.

A helyben dolgozó munkások száma tehát jelentősen megnőtt. 1910-ben a helyben dolgozó ipari népesség a következőképpen oszlott meg:

	Önálló iparos	Helyben dolgozó	
		kisipari munkás	nagyipari munkás
Újpest	2 186	3 726	6 369
Rákospalota	573	677	2 366
Kispest	864	1 312	2 946
Erzsébetfalva	900	1 265	1 441
Soroksár	375	571	199
Pestlőrinc	212	312	556
Budafok	335	652	1 203
Csepel	239	313	2 026
Összesen	5 684	8 828	17 106

A századfordulótól eltelt egyetlen évtized alatt Budapest környéke jelentős ipari gócponttá épült ki. Az 1900-as mintegy 11 000 ipari keresővel szemben 1910-ben már több mint 41 000 embert foglalkoztatott a fenti nyolc helység ipara. Ugyanakkor a főváros környéke erősen nagyipari jelleget nyert. A századforduló idején a kisipar túlsúlya volt még jellemző, hiszen a nem egészen 3900 gyári munkással szemben a környéki kisipari munkások száma a 4200 főt is meghaladta. 1910-ben azonban már — a táblázat adatainak tanúsága szerint — a gyári munkások abszolút túlsúlyba kerültek, a helyben dolgozó munkások közel kétharmadát tették ki. Budapest környékén ezzel új nagyipari övezet alakult ki, amely munkáslétszám szempontjából elérte a főváros után következő bármely magyarországi ipari gócpontot. Ebben az időben ugyanis Nógrád-ban 18 136, Borsodban 18 104, Hunyadban 19 543, Krassó-Szörényben 16 112, Pozsony megyében 17 218 gyári munkás dolgozott. (Ezekben a létszámokban a bányamunkások száma is bennfoglaltatik.) A közel hat és félezer gyári munkást foglalkoztató gyáripár Újpestet a negyedik legnagyobb nagyipari várossá tette Magyarországon Budapest, Pozsony és Temesvár mögött.²⁹

A Budapest környéki ipar erősen nagyipari jellegét a gyáripár rendkívül nagyfokú koncentrációja is alátámasztotta:

Gyári jellegű vállalatok és a gyári munkásság megoszlása üzemkategóriánként

	21—50		51—100		101—500		501—	
	munkással dolgozó üzemek							
	üzem	munkás	üzem	munkás	üzem	munkás	üzem	munká
Újpest	18	516	10	756	10	1788	3	3309
Rákospalota	2	68	4	377	—	—	1	1921
Kispest	2	45	—	—	7	1543	1	1358
Erzsébetfalva	6	169	4	343	2	356	1	573
Soroksár	2	60	2	139	—	—	—	—
Pestlőrinc	3	98	—	—	3	458	—	—
Budafok	3	90	4	266	4	847	—	—
Csepel	1	21	—	—	1	268	1	1737
Összesen	37	1067	24	1881	27	5260	7	8898

A táblázatból látható, hogy a gyáripari munkások 52,2%-át mindössze hét üzem foglalkoztatta. A koncentrációnak ez a foka jóval túlhaladta az országos és a budapesti színvonalat: Magyarországon a gyári munkások 37,8%-a, Budapesten 31%-a dolgozott az 500 munkásnál többet foglalkoztató vállalatokban. Az újonnan kiépülő Budapest környéki ipari övezetben elsősorban nagyüzemek alakultak.

Újpest századforduló utáni ipari fejlődését a már működő bőr- és faipari vállalatok, és más üzemek mellett hat jelentős új alapítás befolyásolta.³⁰ A legjelentősebb új üzem az Egyesült Izzó volt. Az 1896-ban a Kereskedelmi Bank és a Niederösterreichische Escompte Ges. érdekeltségében 2 millió korona alaptőkével létrehozott 700 munkással dolgozó vállalat 1900-ban költözött Újpestre. A gyár fejlődése az újonnan felépített modern gyártelepen rohamosan haladt előre. 1906-ban világviszonylatban is úttörő szerepet játszva az addigi szénzász izzó-lámpa helyett megkezdik a Wolfram-lámpa gyártását. A termelés 1906 és 1910 között megnégyszereződött, a gyár termelésének értéke elérte a 10 millió koronát, s ekkor már több mint 3000 munkást foglalkoztatnak. A rohamosan fejlődő üzem termelésének 5/6-od részét külföldi piacokon értékesítette.³¹ Újpest ipari fejlődésében ugyancsak fontos szerepet játszott, hogy az Egyesült Izzó 1907-ben erősáramú villamossági berendezések gyártását végző, mintegy 150 munkással dolgozó osztályát Egyesült Villamossági és Gépgyár néven önálló vállalattá alakította. A villamossági ipar harmadik létesítménye a Phóbus Villamos Vállalatok 1905-ben Újpesten létrehozott telepe, amely mellett a Magyar Bank érdekeltségébe tartozó vállalat még kilenc teleppel rendelkezett.³²

1903-ban alakult 100 munkással a Keleti és Murányi-féle vegyészeti gyár, 1911-ben pedig Kereszty és Wolff vegyész-mérnökök üzeméből a Magyar Bank közreműködésével alakult meg Újpesten a Chinoín gyár, a magyar gyógyszervegyészet később világhírré emelkedő üzeme.³³

A jelentősebb alapítások sorába tartozott a Győrffy Kornél-féle érc-, fém- és vasárugyár, amely 1903-ban már 200 munkással dolgozott.³⁴

A századfordulót követő évek alapításai lényeges változást hoztak Újpest korábban kialakult ipari arculatában. A legnagyobb jelentőségű elektrotechnikai, villamossági üzemek mellett főként a vegyészeti iparban történő alapítások játszottak fontos szerepet. A korábban működő, főként a bőriparhoz kapcsolódó vegyészeti ipar most kibővült, s mindennek eredményeként a nehézipar súlya jelentősen megnövekedett. Az észak-pesti ipari övezet nehézipar felé tolódó jellegét még csak fokozta az Istvántelki főműhely létrehozása, ill. gyors fejlődése. A rákospalotai vasúti javító 1910-ben már közel 2000 munkást foglalkoztatott.

A századforduló idején a többé-kevésbé kialakult ipari profillal rendelkező helyiségek közül nemcsak Újpest ipari jellege alakult át. *Budafokon* ahol a sör-, pezsgő- és konyakgyárak révén korábban az élelmiszeripar dominált, néhány új alapítás ugyancsak eltompította a századfordulóig kialakult profilt. A legfontosabb új vállalat a több mint 250 munkással dolgozó zománcedénygyár volt.

Csepel — melynek jellegét kialakulásától a Weiss Manfréd Művek határozta meg — a gyorsan fejlődő nehézipari vállalat révén a magyar nehézipar egyre erősödő fellegvárává vált. A Weiss Manfréd Művek a századforduló idejétől teljesen katonai termelésre rendezkedett be; több mint 1 milliós befektetéssel ágyúlőszer-üzemet hoznak létre. A monarchia hadiszállításaiban a Diósgyőri Állami Vasmű rovására mind nagyobb részesedést biztosítottak a gyárnak. 1904-ben a vállalat berendezéseinek értéke már 3 millió koronát tett ki, s gépparkja mintegy 5000 lóerő teljesítő képességű volt.³⁵

A dél-pesti településeknek a századforduló idején még nemcsak kialakult ipari arculatuk nem volt, de lényegében még nem is voltak iparosodott helységeknek tekinthetők, hiszen csupán egyetlen jelentősebb gyár, a Budapest—Szentlőrinci téglagyár működött ezen a területen. A századfordulót követő években azonban néhány fontosabb vállalat keletkezett, s a meglevő üzemek továbbfejlődésével egyre erősebb ipari jelleget nyertek a dél-pesti helységek. *Kispesten* 1900-ban kezdték meg a Hofherr-gépgyár építkezéseit. A bécsi Hofherr-cég már a századforduló előtt jelentős mezőgazdasági gép kivitelt bonyolított le Magyarországra, s az ausztriai gyártelep szükségessé váló kibővítése helyett Magyarországon hoztak létre új üzemet. A gyár 1904-ben már 700 munkással dolgozott. Termékeinek egy részét export útján értékesítette a Balkánon. A Hofherr-gyár a további években gyorsan fejlődött, 1908-ban a Niederösterreichische Escompte Ges. közreműködésével a gyár részvénytársasággá alakult, 1912-ben pedig megvásárolták az angol Clayton és Shuttleworth-gyár magyarországi telephelyeit. A Hofherr—Schrantz—Clayton—Shuttleworth Magyar Gépgyári Művek azután a világháború előtti évek legnagyobb magyarországi mezőgazdasági gépgyárává vált 1600 lóerős gépparkkal, több mint 12 milliós alaptőkével. A gyárban ekkor már 2200 munkás dolgozott.³⁶

Kispest másik fontos nehézipari létesítménye a Lipták-féle vasszerkezeti gyár volt, amely 1910-ben már több mint 410 munkást alkalmazott; a gyár alaptőkéje 1913-ban 5 millió koronát tett ki. Ha nem is volt új alapítás, de ezekben az években vált középipari üzemmé a Ohreinstein és Koppel-féle vasútfelszerelési vállalat is, amely 1910-ben már közel 180 munkást foglalkoztatott.

A gyorsan kifejlődő nehézipar mellett Kispest egyik legfontosabb vállalatává emelkedett a századforduló előtt Klein Gyula és Popper Simon által alapított, akkor még egészen kisméretű, de 1907-ben részvénytársasággá bővített, s a 10-es évekre már 250—300 munkással dolgozó Kispesti Textilgyár. 1911-ben jött létre, akkor még egészen kis méretekben, a Hungaria Jaquard textilgyár is.

A Kispesttől különváló *Pestlőrinc* ipari fejlődését két könnyűipari vállalat létrehozása mozdította elő; a Neuschloss és Lichtig-parkettagyár, amely 1910-ben mintegy 150 embert foglalkoztatott, s a pamut-szövőgyár, mely mintegy 300 szövőszékkel és több mint 160 munkással dolgozott.

Erzsébetfalva újonnan létrehozott üzei közül a Wiener Bankverein által 1905-ben alapított Juta és Kenderipar Rt. emelkedett ki, amely már öt év múlva mintegy 600, de csakhamar 800—900 munkással dolgozott. Említésre méltó még az 1907-ben létrehozott 100 munkással dolgozó Reszelő- és Szerszámgyár.

Soroksáron nem létesült, s így továbbra sem volt jelentősebb nagyüzem.

A dél-pesti iparvidék századfordulót követő kiépülése magán viselte e korszak iparfejlődési irányának jellegzetes vonásait. Élelmiszeripari létesítés — mint láttuk — nem történt, s az ipari zóna jellegét az erősen fejlődő nehézipar, valamint a textilipar-könnyűipar kiépülése jellemezte.

1900 és 1910 között tehát az észak-pesti iparvidék jellegének átalakulása, a dél-budai település korábbi élelmiszeripari jellegének kezdődő elmosódása, Csepel gyors fejlődése és nagyrészt a dél-pesti iparfejlődés is, egyaránt a nehézipar Budapest környéki térhódításával járt együtt. Ugyanakkor megindult a textilipar kiépülése is.

Az 1910 és 1920 közötti évtized ipari fejlődésére a közvetlen háborús készülődés, majd pedig a világháború nyomta rá bélyegét. A néhány évig tartó konjunktúra már 1912-ben megszakadt, s a Budapest környéki ipari fejlődés a hadiipar jegyében haladt előre. Ez elsősorban a már meglevő gyárak katonai termelésre való átállításán — pl. az Egyesült Izzó a gránát-gyártást honosította meg³⁷ — és nagyarányú fejlődésén keresztül nyilvánult meg. A Hofherr-gyár mellett a Lipták-féle vasszerkezeti gyár is nagyjelentőségű hadiüzemmé vált, 1913-ban Martin-kemencét helyezett üzembe, s a háború éveiben mintegy 3000 munkással dolgozott.³⁸ A Budapest környéki ipari övezet fejlődése szempontjából a legnagyobb jelentősége azonban Csepel rendkívüli háborús felfutásának volt.

A monarchia egyik legnagyobb hadiszállítója, a csepeli gyár hatalmas megrendeléseket kapott, szükségessé vált az üzem állandó és

gyorsütemű bővítése. A rohamos fejlődést jelzi, hogy a gyár munkásainak száma 1915 decemberében már elérte a 10 000 főt, de nem is egészen egy év leforgása alatt már ismét több, mint megkétszereződött; 1916 koraőszén 22 000 munkás dolgozott Weiss Manfréd Művek üzemében, a háború végére pedig a munkáslétszám már elérte a 28 000 főt.³⁹ A háború éveiben végrehajtott üzembővítést jelzi, hogy az 1915 végén meglevő 120 gyáráépülettel szemben a háború végére már 216 épületből állt a gyártelep, s az újonnan épített épületek nagy méretei következtében az épületek felülete több mint két és félszeresére nőtt.⁴⁰ Az erőgépek teljesítő képessége 50%-kal emelkedett, a korábban épített két 10 tonnás Martin-kemencét 15 tonnásra bővítették, s ezek mellett egy újabb 25 tonnás és két 23 tonnás kemencét helyeztek üzembe. A gyár gyalogsági lőszertermelése a háború idején elérte a napi 3 millió darabot, ami a kapacitás ötszörös kibővülését jelentette, de még ezt is túlhaladta a tüzérségi-lőszer kapacitás megnövekedése.⁴¹

A háború éveiben a Weiss Manfréd Művek révén Csepel az ország leghatalmasabb nehézipari gócpontjává emelkedett.

A háborús készülődést és konjunktúrát kihasználva a főváros környékén néhány új vállalat is létesült. Kispesten a Teudloff és Dietrich-gépgyár alapított új telepet, Erzsébetfalván az újpesti Györffy—Wolf-gépgyár hozott létre új gyártelepet. A dél-budai iparvidék elsősorban a háborús évek egyik legjelentősebb vállalkozása, az albertfalvai repülőgépgyár létrehozása révén fejlődött. Az 1915-ben Magyar Repülőgépgyár Rt. néven létrejött hatalmas üzem a monarchia legnagyobb teljesítő képességű repülőgépgyára volt. A vállalat kétmotoros bombázógepeket, víziprepülőket és megfigyelőgepeket gyártott. 1918 elejére saját konstrukciójú gyors felderítő- és vadászgépek szériagyártását valósította már meg.⁴² Albertfalván jött létre egy gumigyár is, a közeli Nagytétényben pedig ónarúgyár (a későbbi Metallochémia) létesült. Bár Budafokon jelentősebb új vállalatot nem építettek, a dél-budai iparvidék a háború éveiben megerősödött, kiszélesedett Albertfalva és Nagytétény irányában.

A háborús összeomlás után a haditermelés megszűntével a katonai termelést folytató üzemek egy része leállt, illetve — termelését tekintve — rendkívül nagymértékben visszaesett. Évekig nem találták meg a béketermelésre való átállás lehetőségeit. Az 1920-as adatok tehát a háborús ipari fejlődésnek már csak maradványait tüntetik fel. A béketermelésre való átállás súlyos nehézségei közepette azonban a Budapest környéki iparban is már 1920 körül jelentkezik az ipari fejlődés új iránya; Csepelen posztógyár és szűcsárúgyár, Albertfalván és Újpesten új textilgyárak, Rákospalotán kötszövőgyár létesült.

Az 1910-es években és a világháború idején bekövetkezett gyors ipari fejlődés eredményeként — bár a háború végétől a termelés rendkívül nagyarányú visszaesést mutatott — a Budapest környéki ipari övezet gyáraiban dolgozó munkások létszáma 1920-ban mintegy 50%-kal volt nagyobb, mint 1910-ben.

A Budapest környéki helységekből dolgozó gyári munkások létszáma

Újpest	6 999
Rákospalota	2 859
Kispest	3 098
Pestlőrinc	2 026
Erzsébetfalva	1 236
Soroksár	32
Albertfalva	666
Budafok	1 212
Nagytétény	177
Csepel	6 869
Összesen	25 174

A Budapest környéki gyárilpar megnövekedett jelentőségét mutatja, hogy a 25 000 gyári munkás a fővárosi üzemek 88 952 gyári munkás létszámának már 28%-át tette ki. A fejlődés e tekintetben rohamos volt:

A budapesti és Budapest környéki gyári munkásság megoszlása

	Budapest		Budapest-környék		Összesen
	létszám	az összes %-ában	létszám	az összes %-ában	
1900	68 502	95	3 888	5	72 390
1910	123 693	88	17 166	12	140 859
1920	88 952	72	25 174	28	114 126

A világháború befejeződésével a Budapest környéki ipari övezet kialakulásának első nagy időszaka zárult le. Amíg a századforduló idején néhány üzem működött csupán a főváros környékén, addig 1920-ban a környéki gyárilpar munkáslétszáma a fővárosi gyárilpar munkásságának több mint negyedére rúgott. Az 1920-as év azonban nem csak egy korszak lezárását jelentette, hanem egyben a Budapest környéki ipari övezet fejlődése újabb szakaszának kiindulópontját is alkotta.

3. Az ipari övezet gyors fejlődése, Nagy-Budapest kialakulása (1920—1940)

A proletárdiktatúra leverése után a restaurált kapitalizmus keretében az 1920-as években csak igen lassan indult meg a vesztes háború következtében szétzilált gazdasági élet helyreállítása. Ez a zilált gazdasági helyzet nyomta rá bélyegét a 20-as évek első felében Budapest és környéke gazdasági életére is.

A budapesti és környéki ipari fejlődés feltételei az új országhatárok és az abból fakadó új gazdasági körülmények folytán bizonyos mértékig módosultak. Az ország területe mintegy kétharmadával, lakossága mintegy 60%-kal csökkent, s ez természetesen nem maradhatott hatástalanul a fővárosra sem. Mégis, a bekövetkező változásoknak elsősorban kedvező mozzanatai éreztették hatásukat. Ez mindenekelőtt abban mutatkozott meg, hogy a békeszerződésben megállapított új határok a korábbi terü-

let gyáripari munkásságának mintegy a felét, a gyárak 49%-át, a termelési érték 56%-át hagyták az új országterületen belül.⁴³ Ez azt jelentette, hogy az új országterület eleve iparosodottabbá vált, másrészt automatikusan megnövekedett Budapest szerepe az ipari termelésben. A szlovákiai és az erdélyi ipari centrumok különválása, Budapest gyáriparának részesedését az ország össztermelésében a korábbi 28%-ról több, mint 50%-ra emelte! Ha tehát Budapest az ipari termelés nagy hányadát összpontosítva korábban is mintegy vonzotta az újabb létesítményeket, most ez a hatás megsokszorozódott. Korábban — bár megközelítően sem olyan jelentőséggel, mint Budapest — akadt még néhány nagyobb iparosodott város — Pozsony, Temesvár, Arad, Kolozsvár stb. —, amely egyes országrészek ipari és kereskedelmi központja volt, s a helyi piac keretein túlemelkedve nagyobb területekre érezte felcsúzó hatását, most azonban ez a helyzet megváltozott. Az új országterületen egyedül Budapest maradt olyan központ, amely az ország más területeire hatványozott mértékű vonzóerőt gyakorolt. Ez annál is inkább érvényesülhetett, mivel az országon belüli távolságok rendkívül lecsökkentek és gyakorlatilag a legtávolabb fekvő vidéki városok is legfeljebb 200 km-re voltak a fővárostól. Bár Budapest korábban is az út- és vasúthálózat középpontja volt, a lecsökkent távolságok következtében ez a központi szerep rendkívül megnövekedett. Ez maga után vonta a nyersanyagtelephelyek ipartelepítő hatásának elhalványodását, amennyiben a rövid távolságok és könnyű vasúti közlekedés Budapestet minden nyersanyagforráshoz közel hozta. Sőt, gyakorlatilag a főváros került legközelebb a nyersanyagforrásokhoz, amennyiben az új országterület nyersanyagszegénysége következtében a gyáripar legtöbb ága jelentős mértékben külföldi nyersanyagra épült, amely — akár víziúton vagy vasúton jött az országba — Budapestre futott be. A főváros még a nyersanyag és bányászati termékek elosztóhelyének szerepét is játszotta.⁴⁴

A belső és nemzetközi forgalom szempontjából egyaránt kedvező helyzetet teremtő közlekedési rendszer a korábbi évtizedekben épült ki: A vasúti közlekedés terén a két világháború közötti években újabb előrehaladás lényegében nem történt. Budapest és környéke fejlődése szempontjából azonban nagy jelentőségű a víziközlekedés rohamos fejlődése 1920 után. Ebben a tekintetben a csepeli szabadkikötő felépítése hozott gyökeres fordulatot. A világháború előtti években nem volt szükség modern, nagykapacitású budapesti kikötőre, mivel a fővárosba irányuló szállítás zömét (70%-át) gabona és építőanyag felhozatal tette ki, a Budapest és Bécs közötti hajóforgalom pedig naponta maximálisan három uszályrakományt jelentett.⁴⁵ A kikötő felépítésének terve először a háború idején merült fel, de az első munkálatokat csak 1919 elején kezdik meg. Ekkor fontossá vált a modern kikötő felépítése, mivel a változott viszonyok közepette a Dunán bonyolódott le a tengeri forgalom jelentős része, valamint a dunai víziút szerepe megnövekedett a belső szállítás szempontjából is. A csepeli szabadkikötő építése átmeneti szünet után 1921 nyarától francia tőke közreműködésével gyors tempóban megindult, s 1926-ra lényegében befejeződött. A 2,5–3000 tonnás

hajók befogadására alkalmas kikötő 100—150 méter széles és 1000 méter hosszú medencéjében 250 uszály fért el. A medence szélén pedig 5600 m² területen zárt raktárházakat építettek.⁴⁶ A csepeli kikötő hamarosan a Dunának Braila után második legjelentősebb kikötőjévé vált.⁴⁷ Tegyük hozzá, hogy a vámmentes kikötő közvetlenül is nagy lökést adott a Pest környéki iparfejlődésnek. Egyrészt Csepel területén épült — csupán az 1930. XVIII. tc. hasította ki e területet s csatolta Budapesthez⁴⁸ —, s az itteni fejlődést gyorsította meg, másrészt szerves kapcsolatban állott a dél-pesti peremvárosok gyors fejlődésével.

A gyáripár fejlődésének feltételei Budapest és környéke szempontjából tehát önmagukban kedvezően alakultak, s megalapozták a főváros két világháború közötti fejlődését.

Az ipari fejlődés menetét és jellegét — s ezen belül a Budapest környéki ipari övezetét — azonban végső soron a konjunkturális viszonyok alakulása határozta meg. A konjunktúra alakulása szempontjából a két világháború közötti időszak négy szakaszra oszlik. A 20-as évek elején a béketermelésre való átállás súlyos nehézségei az ipari termelés visszahanyatlását, illetve igen lassú emelkedését hozták magukkal. A gyáripari termelés tényleges értéken, az adott országterületre számítva 1920-ban, 1913-hoz viszonyítva hozzávetőleg 20—30%, 1921-ben 37—38% és még 1922-ben is csak 52—54% körül mozgott. A háború alatt felfutott nehézipari üzemek a béketermelésre való átállás nehézségeivel küzdöttek, a hadirendelések megszűntek, közlekedési vagy mezőgazdasági beruházásokat alig eszközöltek az országban, s a lecsökkent országterület amúgy is összehúzták az elsősorban Budapestre koncentrált gépipar piacát. A fővárosi gépgyárak még 1926-ban is csak az 1913. évi termelés 49%-át állították elő.⁴⁹ Rendkívül súlyos volt az építőanyagipar helyzete; a termelés még 1926-ban is csupán a háború előtti termelés 80%-át tette ki. A fővárosi gyáripár másik nagy fontosságú területe, az élelmiszeripar, elsősorban a budapesti exportmalmok révén a lehető legsúlyosabb válságba jutott. 1913-ban a fővárosi gyáripár termelésének felét az élelmiszeripari vállalatok állították elő. A monarchia felbomlása következtében elvesztett exportpiacok azonban megbénították a termelést. Budapest élelmiszeripari termelése 1926-ban is csak az 1913-as színvonal 60%-át érte el.⁵⁰ A 20-as évek első felében tehát a nehézipar és élelmiszeripar súlyos visszaesése révén a budapesti gyáripár helyzete meggyengült. Ezt csak részben tudta ellensúlyozni a textilipar korán meginduló fejlődése. A rendkívül kedvezőtlen konjunkturális viszonyok ellenére ugyanis a 20-as évek elejétől kezdve gyors ütemben épült ki a könnyűipar. A dualista rendszer felbomlása, az állami önállósulás korlátot szabott az osztrák—cseh textil-, a papíripari stb. behozatalnak, s lehetővé tette a hazai könnyűipar kiépítését. Ez annál is inkább szükségessé vált, mivel a korábbi hazai termelés csak töredékét elégítette ki a fogyasztásnak, s a könnyűipari, elsősorban textilipari termelés legnagyobb része éppen a szlovákiai területre esett.

A Budapest környéki övezetre a konjunktúra kedvezőtlen mozzanatai alig éreztették hatásukat. Élelmiszeripar itt — mint láttuk —

lényegében nem volt, s az építőipart is csupán 1—2 nagyobb vállalat képviselte. Ezen iparágak visszaesését tehát a főváros környékének ipara nem érezhette. A nehézipar kedvezőtlen piacviszonyai a Pest környéki iparra is hatással voltak, s erre vezethető vissza pl. a Liptákgyár tönkrementése, az albertfalvai repülőgépgyár megszűnése stb. is.⁵¹ A környező helységek nehézipari termelésében vezető szerepet játszó vállalatok azonban különböző speciális körülmények folytán meg tudták őrizni pozícióikat, sőt növelték is azt. Az újpesti elektrotechnikai ipar, a kisperesti Hofherr-gyár és a csepeli Weiss Manfréd Művek az új viszonyok közepette is megfelelően fejlődött, sőt, ami az utóbbit illeti, ez most a béketermelés alapján is az ország legjelentősebb üzemévé vált. Ilyen körülmények között a nehézipari visszaesés nem érte el a fővárosi vagy az országos mértéket. Ezzel szemben azonban a könnyűipar igen nagy mértékben éppen Budapest környékére összpontosult, s ezzel nyitotta meg a Budapest környéki ipari övezet fejlődésének új szakaszát.

A 20-as évek második felében mutatkozó általános gazdasági fellendülés lehetővé tette, hogy a budapesti gyáripár megközelítse a háború előtti fejlettségi szintet,⁵² s a Budapest környéki ipar pedig jelentős mértékben tovább fejlődjön. A kibontakozó fellendülés, a kínálkozó munkalehetőségek ismét nagy számban vonzották a fővárosba az iparban elhelyezkedni kívánó tömegeket, amelyek Budapesten, vagy a környező helységekben telepedtek le.

A Budapest környéki iparvidék tehát az 1920-as években is jelentősen tovább fejlődött. Ez mutatkozott meg mindenekelőtt a lakosság számának emelkedésében.

A Budapest környéki iparvidék lakossága számának alakulása

	1920	1930	% (1920-at 100- nak véve 1930-ban)
Újpest	56 489	67 400	119
Rákospalota	36 008	42 949	119
Kispest	51 064	64 512	126
Pesterzsébet	40 545	67 907	167
Pestlőrinc	11 777	30 611	259
Soroksár	16 253	14 387	88
Budafok	13 686	19 691	144
Albertfalva	1 219	3 331	275
Nagytétény	5 120	7 160	141
Csepel	13 990	22 901	163
Összesen	246 151	340 849	138

A főváros környékének lakossága a vizsgált időszakban igen nagy mértékben növekedett. Gyorsabb volt ez a fejlődés, mint akár 1900 és 1910, vagy mint az 1910 és 1920 közötti évtizedekben! Ezekben az években végérvényesnek tekinthető a Budapest környéki iparvidék kiszélesedése a dél-budai területen Albertfalva és Nagytétény bekapcsolása révén. Bár ezen községek jelentősége még jóval elmarad a táblázatban feltüntetett egyéb helységekhez képest, mégis, elsősorban a Budapest XI. kerületi iparfejlődés következtében Budafok mellett most már Albertfalva és Nagytétény is a fővároshoz kapcsolódó ipari övezet szerves részévé vált.

A Budapest környéki ipari övezet lakosságának alakulását vizsgálva szembevetendő — a már a megelőző évtizedben is megfigyelhető — jelenség, hogy a dél-pesti terület fejlődése jelentősen meghaladta az észak-pesti zóna gyarapodását. Amíg Újpest és Rákospalota lakossága mintegy 20%-kal nőtt, addig Kispest—Pestlőrinc—Pesterzsébet és Soroksár lakossága közel egyharmaddal emelkedett, s most már 40%-kal haladta túl az észak-pesti terület lakosságát. A korábbi Erzsébetfalva ezekben az években (1923) lett megyei várossá, s felvette a Pesterzsébet nevet.

A peremvárosok jelentősége a világháborút követő évtizedben ugrásszerűen megnőtt. Habár már az 1910-es években is valamivel nagyobb volt e helységek lakosságnövekedése, mint Budapesté, a különbség most vált kirívóvá. Budapest népessége 1920 és 1930 között 928 996-ról 1 006 184-re emelkedett. A kereken 78 000 növekedés már jelentősen elmaradt a vizsgált helységek 95 000 főnyi lakossággyarapodása mögött!

A Budapest környéki övezet lakosságának — s ebben a tekintetben természetesen igen fontos szerepet játszottak a tanulmányunkban figyelmen kívül hagyott nem ipari jellegű települések is — a fővárosét meghaladó növekedése mindenekelőtt arra vezethető vissza, hogy a budapesti iparban elhelyezkedni kívánó, a vidékről feláramló tömegek nagyobb részt a főváros környékén telepedtek le. A peremvárosok vonzóerejét, amelyet elsősorban az olcsóbb telekvásárlási lehetőségek és a jóval alacsonyabb lakbérek kölcsönöztek, e helységek gyors kiépülése még csak fokozta, s ez a budapesti lakosság egyes rétegeit is kiköltözésre ösztönözte. Döntő szerepet játszott, hogy a 20-as években már a környező helységek ipari fejlődése is elérte a budapesti mértéket.

A vidékről felvándorló tömegek egyre nagyobb szerepet játszottak a lakosság növekedésében. Amíg Budapesten a helybeli születésűek aránya 1920-ban a népesség 41%-át tette ki, s 1930-ban már 45%-ot,⁵³ addig a környező helységekben fordított helyzetet tapasztalhatunk. Kispesten az 1920-as 20,5%-ról 1930-ra már csak 18,4%-ra, Pesterzsébeten a vizsgált időszakban 24,9%-ról 18,5%-ra, Pestlőrincen 17,4%-ról 10,2%-ra csökkent a helybeli születésűek aránya.⁵⁴ A helybeli születésűek arányának visszaszorulása és a fővárosi fejlődéssel ellentétes iránya világosan jelzi, hogy a vidékről felköltözők legnagyobb tömegei a környező helységekben települtek le. Kispest lakosságának 1930-ban közel 43%-a, Pestlőrinc lakosságának 47%-a vidéki születésű volt. A Buda-

pestről meginduló kitelepülési hullámot jól jelzi, hogy az előző két helység lakosságának 24,4, illetve 23,1%-a Budapesten született.⁵⁵

A lakosság növekedése az ipari népesség számának további gyors emelkedésével járt együtt. Az 1920. évi — az 548. oldalon közölt — állapottal szemben 1930-ban az ipari és kereskedelmi-forgalmi népesség száma a következőképpen alakult:

A Budapest környéki ipari övezet lakosságának foglalkozási megoszlása 1930-ban

	Ipari népesség	Az összes népesség %-ában	Kereskedelmi forgalmi népesség	Az összes népesség %-ában
Újpest	43 472	64,5	10 791	16,0
Rákospalota	22 287	52,0	7 323	17,0
Kispest	34 718	53,6	14 116	21,8
Pesterzsébet	39 966	58,8	12 992	9,4
Pestlőrinc	15 420	50,3	6 436	20,9
Soroksár	8 040	55,3	1 968	13,8
Budafok	10 942	55,3	4 328	21,8
Albertfalva	1 751	52,5	625	18,1
Nagytétény	4 138	57,7	1 037	13,9
Csepel	18 132	79,2	1 859	8,3
Összesen	198 866	58,3	61 475	18,0

Az ipari népesség tehát egy évtized folyamán 136 990-ről 198 866-ra, több mint 60 000 fővel, 45%-kal növekedett. Az ipari népesség aránya az összlakosságon belül tovább emelkedett. E tekintetben csupán Kispest és Pestlőrinc mutat kisebb visszaesést, amit az ide irányuló budapesti tisztviselő-kitelepülés, valamint az országtól elcsatolt területek átvándorló tisztviselő rétegeinek letelepedése idézett elő.

A Budapest környéki övezet ipari népességének a világháborút követő években végbement fejlődését különösen a Budapesttel való összehasonlítás helyezi éles megvilágításba. Láttuk, hogy a századforduló utáni gyors fejlődés következményeként a környező helységek ipari népessége már 1920-ra a fővárosi ipari népesség több mint 37%-át tette ki. A bekövetkezett fejlődés eredményeként azonban 1930-ban a peremvárosok és községek ipari népessége már a fővárosi ipari népesség közel felét (48,4%) érte el. A magyar városok sorában az ipari lakosság arányát tekintve az első öt helyen Újpest, Pesterzsébet, Budafok, Kispest és Rákospalota állt.⁵⁶

A vizsgált helységekben lakó kereken 91 000 ipari munkás fele 1930-ban a helybeli iparvállalatoknál dolgozott. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy az 1929 őszén kirobbant túltermelési válság az ipari termelést ebben az évben már erősen visszavetette, nem tételezhetjük

fel, hogy a fennmaradó munkástömegek a budapesti gyáriparban dolgoztak. A munkanélküliség országos aránya 1930-ban kereken 20% volt.⁵⁷ Ezt az arányt figyelembe véve a Budapest környéki iparban dolgozó, de munkanélküli munkások számát kb. 9000-re becsülhetjük. Ha ugyanakkor figyelembe vesszük azt a tényt is, hogy az a több, mint 2000 munkás, aki Csepelre máshonnan járt be dolgozni, legnagyobb részt a szomszédos Pesterzsébeten és más peremhelyiségekben lakott, akkor hozzávetőleg 33 000 főre tehetjük a Budapest környéki ipari övezetből Budapestre bejáró munkások számát. Ez a budapesti ipari munkások közel 23%-át tette ki!

Csepel és Albertfalva kivételével — amelyeknek ipara több munkást foglalkoztatott, mint amennyi ezen községekben lakott — a többi helységből egyaránt nagyarányú volt a bejárás. Annak ellenére, hogy a helyben dolgozó nagyipari munkások létszáma rendkívül mértékben megnőtt, a helyben dolgozók s Pestre járók aránya továbbra sem változott lényegesen; az ipari lakosság 70%-a talált helyben munkát.

A peremvárosok ipari dolgozóinak megoszlása

	Önálló	Helyben dolgozó	
		kisipari munkás	nagyipari munkás
Újpest	2 480	4 337	13 766
Rákospalota	1 004	1 077	2 391
Kispest	1 683	1 642	3 060
Pesterzsébet	1 854	2 080	2 475
Soroksár	413	461	532
Pestlőrinc	743	589	2 538
Csepel	504	474	10 127
Budafok	543	647	1 181
Albertfalva	91	73	1 098
Nagytétény	194	216	501
Összesen	9 509	11 596	37 669

Közel 60 000 ember talált ipari foglalkoztatást tehát a Pest környéki városokban. Ebből 49 000 ipari munkás volt. Amíg tehát a budapesti ipari munkások létszáma 1930-ban még valamelyest alatta maradt a háború előttinek, addig a Pest környéki üzemek munkáslétszáma megkétszereződött. 1930-ban a Pest környéki ipari üzemek munkáslétszáma a budapesti üzemek munkáslétszámának 27%-át tette ki, még kedvezőbb volt az arány a nagyipari üzemeknél. A Pest környéki gyárak munkáslétszáma ugyanis közel $\frac{1}{3}$ -a volt a budapesti nagyüzemek munkáslétszámának. Ez az arány világosan tükrözi a Pest-környék kimondottan nagyipari jellegét.

A nagy- és kisipari munkások aránya

	Nagyipar	%	Kisipar	%
Vidék	78 362	37,2	132 143	62,8
Budapest	117 619	65,5	62 013	34,5
10 Pest környéki helység	37 669	76,5	11 602	23,5

A Budapest környéki ipari övezet erős nagyipari jellegét mutatja magának a gyáriparnak koncentrálttsága is. A kevés munkást foglalkoztató kisebb üzemek jelentősége ugyanis a peremvárosok iparában egészen eltörpült.

Gyári jellegű vállalatok és a gyári munkásság megoszlása üzemkategóriánként

	21—50		51—100		101—500		501—	
	munkással dolgozó üzemek							
	üzem	munkás	üzem	munkás	üzem	munkás	üzem	munkás
Újpest	39	1 116	20	1 422	16	3 716	5	7 512
Rákospalota	2	53	1	76	2	405	1	1 857
Kispest	3	105	5	458	5	1 159	1	1 338
Pesterzsébet	6	201	6	395	5	1 016	1	863
Soroksár	4	111	1	52	1	369	—	—
Pestlőrinc	2	71	2	119	4	618	2	1 730
Budafok	4	148	3	175	5	858	—	—
Albertfalva	2	59	1	61	4	978	—	—
Nagytétény	3	93	1	60	2	348	—	—
Csepel	5	148	1	92	2	571	3	9 316
Összesen	70	2 105	41	2 910	46	10 038	13	22 616

A táblázat rendkívül szembeűnően mutatja a Budapest környéki gyáripár koncentrációjának magas fokát. Több mint 22 000 munkás, a gyári munkások kerekén 60%-a az 500 munkásnál többet foglalkoztató üzemekben dolgozott! A 100-nál kevesebb munkást foglalkoztató üzemek viszont csak 5000 munkással dolgoztak, ami a gyári munkások alig több mint 13%-át tette ki. Ez messze meghaladta a gyáripár koncentrációjának átlagos színvonalát. Országos viszonylatban a gyári munkások 39%-a dolgozott az 500-nál több munkást foglalkoztató üzemekben, míg a 100 munkásnál kevesebbet alkalmazó kisebb üzemek a gyári munkások 26%-át összpontosították.

A 20-as években végbement ipari fejlődés nagymértékben megváltoztatta az egyes helységek ipari arculatát. Újpest gyáriparában válto-

zatlanul az elektrotechnikai ipar játszotta a vezető szerepet. Az elektrotechnikai ipar a 20-as években jelentős fejlődést ért el Magyarországon. A kevés nyersanyagot igénylő, munkaigényes, s már nagy hagyományokkal és nemzetközi piacokkal rendelkező iparág számára a változott viszonyok kedvező fejlődési feltételeket teremtettek. Az iparág reprezentatív vállalata változatlanul az újpesti Egyesült Izzó volt. A gyár a világháború után korábbi termelési hagyományaival és technikai megalapozottságával folytatta a munkát. A Wolfram-lámpa szabadalom még nem járt le, s ez további előnyöket biztosított a vállalatnak. 1921-ben a vállalattal már korábban is kapcsolatban álló General Electric amerikai villamossági tröszt megszerezte a gyár részvényeinek 16%-át. Az érdekltség átengedése fejében a gyár néhány amerikai szabadalmat kapott. Az amerikai villamossági cég a háború éveiben magához ragadta a technikai elsőséget, s az Izzó ezekben az években igyekezett behozni elmaradását. A gyártási folyamatokat automatizálják, új gyártási eljárásokat alkalmaznak. Ekkor állítja fel a gyár — ugyancsak Újpesten — a világviszonylatban is magas színvonalú, modern kutatólaboratóriumát. A háború utolsó éveitől kezdve kikísérletezett elektroncső gyártására 1922-ben új osztályt állított fel a gyár, s technikai felkészültségére alapozva helyt tudott állni a nemzetközi versenyben. Az 1926 és 1928 között legmagasabb pontjára emelkedett termelés nagy részét export útján értékesítették. A nemzetközi piacot a kartell-egyezményre lépő Egyesült Izzó, a holland Philips és a német Telefunken-cég uralta.⁵⁸

Az Egyesült Izzó telefonosztálya 1927-ben önálló vállalattá alakult. Az új üzem részvénytöbbsége az amerikai Standard Electric Co. kezébe került, s a gyár a Standard Villamossági Rt. nevet vette fel. A több száz munkással dolgozó vállalat igen nagyarányú, s jórészt exporttermelést folytatott. A bukaresti telefonközpont elkészítése mellett telefon- és távíróexport tevékenysége különösen a Balkán és a környező országok felé irányult. A nehézipar vonatkozásában még a BAMERT (Bányagépek és Mechanikai Szállítóberendezések Gyára Rt.) megalakulásáról kell számot adni.

Változatlanul erős volt az újpesti bútor- és bőripar is. 1930-ban 19 faipari és 16 bőripari üzem működött. Ezek között továbbra is a Wolfner és a Mauthner-bőrgyár játszotta a legnagyobb szerepet.

A vegyészeti ipar fejlődését ugyancsak a meglevő vállalatok további kiépülése mozdította elő. A Chinoin-gyár ezekre az évekre már több száz munkást foglalkoztató középüzemmé fejlődött. Működött már a Baeder-féle illatszergyár is.

A 20-as évek ipari fejlődésének súlypontját azonban Újpesten a textilipar gyors térhódítása jelentette. A korábbi egyetlen jelentős textilgyár, a Hitelbank érdekkörébe tartozó Magyar Pamutipar Rt. rohamosan fejlesztette üzezeit, a textiltermelés minden ágazatát meghonosította, s 1927-ben az ismételt üzembővítések után 52 000 fonóorsóval és 1000 szövőszékkel működött. A vállalat a rongyhulladék feldolgozására ezekben az években szerezte meg a Magyar Vigognefonó ugyancsak újpesti üzemét.

A világháború utáni években azonban az új alapítások legnagyobb része éppen a textilipart érintette. A 20-as években hét jelentősebb új textilipari vállalat létesült. Egyedül 1923-ban négy új üzemet hoztak létre: Budapest—Wernsdorfi pamutszövetgyár Rt., amely pamutszövődével és cérnázóval rendelkezett, az Újpesti Gyapjúfonó és Szövőgyár Rt., a Kendő-, Szövött- és Kötöttárugyár és végül az Újpesti Tarkánszövő és Kikészítőgyár Rt. A vállalatok egy része osztrák—cseh gyárak alapítása volt. 1925-ben helyezték üzembe az Angol—Magyar Cérnagyárat, amely az angol kézben levő pozsonyi cérnagyár alapítása volt. A vállalat 19 000 pamutfonó és 16 500 cérnázó orsóval működött. 1926-ban jött létre osztrák tőkések alapításaként a 450 szövőszékkel rendelkező Polláck Hermann és Fiai Rt., s végül ugyanebben az évben létesült az Újpesti Posztógyár Rt., amelynek gyapjúszővődéjében 320 szövőszék, fonodájában 4000 orsó működött.⁵⁹ Mindezek következtében a textilipar az elektrotechnikai ipar után második helyre került Újpesten a foglalkoztatott munkások létszámát tekintve.

Újpest korábban kiépült városképe ezekben az években csupán az 1923-as kislakásépítések és az 1925—27-es városi bérházépítési akció révén fejlődött tovább. Rákospalota városiasodása terén nem sok előrelépés történt, vízvezeték és csatornázás csak a MÁV lakótelepén volt, s a házak negyedrészeiben még a villanyt sem vezették be.⁶⁰

A rohamosan fejlődő dél-pesti övezet gyáripára is lényegesen átalakult. *Kispesten* továbbra is a Hofherr-gyár maradt a legjelentősebb iparvállalat. A világháború utáni években, 1924-től indult meg a rendszeres traktorgyártás, s a vállalat gyártmányai a külföldi piacokra is eljutottak. Elsősorban ennek révén emelkedett a gyár forgalma évi 10—15 millió pengőre, munkáslétszáma pedig ismét a 2000 fölé.⁶¹ A város másik jelentősebb nehézipari üzeme, a Lipták-féle vasszerkezeti gyár a háború után tönkrement, beolvadt a Ganz-gyárba, amely az üzemet felszámolta.

Az új alapítások egy része már korábban is a textiliparra esett. A 20-as évek jelentősebb új alapításai kizárólag textilipari vállalatok voltak. 1920-ban svájci tőkével jött létre a Kárpáthia Ipar és Kereskedelem Rt. selyemszövőgyár, 1924-ben pedig a prágai Schiel-testvérek Rt. leányvállalatot létesített Kispesten — Kispesti Selyemszövőgyár Schiel-testvérek Rt. néven —, amely mintegy 200—250 munkással dolgozott.

A korábban Kispeszthez tartozó Ohrenstein- és Koppel-féle vasút-felszerelési vállalat és a Kispesti Textilgyár ez időben területileg már *Pestlőrinc*hez került. Az előbbi vállalat változatlan keretek között működött, az utóbbi viszont igen jelentős fejlődést ért el. A világháború előtti 200—300 munkással szemben 1930-ban már 1200 munkás dolgozott a vállalatnál, s 30 000 pamutfonó orsó működött.⁶² Lőrinc másik, korábban is meglevő textilgyára a Magyar Textilművek által létesített pamutszövőgyár volt. Ez a vállalat 1926-ban fuzionált a Filatorigát Textilművek Rt.-vel, s az újonnan létrejött vállalat, a Filtex, 20 000 orsóval működő lőrinci pamutfonodájában és 1000 szövőszékkel rendelkező szövődéjében 500 munkás dolgozott.⁶³ A fejlődő textilvállalatok száma ebben

az évtizedben egészült ki az 1921-es alapítású Continental Szalagszövő Rt. üzemével.

Kispest és Pestlőrinc ipari fejlődése csak alig vonta maga után a helységek városiasodását. Kispest 15 000 lakóházának pl. 95%-a földszintes, Lőrincet pedig egyáltalán nem csatornázták, s az utaknak csak 6–7%-a volt burkolt.⁶⁴

Pesterzsébet, amely a lakosok száma szerint — mint láttuk — az egyik legjelentősebb Pest környéki településsé vált, fejlődése ellenére sem volt városias. Lakosságát szinte kizárólag az ipari proletariátus, mégpedig főként annak is tanulatlan rétege alkotta, amely jórészt Pestre és Csepelre járt át dolgozni. A több mint 8000 ház közül még 100 sem volt alapincézve, az utcákat nem látták el burkolattal, vízvezeték a lakásoknak csak 7%-ában volt, ami az amúgy is alacsony, 20%-os Pest környéki átlag mögött is elmaradt. Hasonló volt a helyzet a villanyvilágítással is; Pest környékén átlagosan a lakások 52%-ában, Erzsébeten csak 33%-ában égett villany.⁶⁵

Pesterzsébet ipari fejlődése viszont a 20-as években nagy lendületet vett. Az új alapítások közül a mintegy 300 munkással dolgozó Unio Textilművek (1920), az 1923-as alapítású Mechanikai Szövőgyár erzsébeti vigogne-szövődéje, a 150 munkással dolgozó kötöttárugyár és az 1923-ban létrehozott Magyar Vasfonalgyár Rt. emelkedett ki.⁶⁶ Ezek az alapítások a helység már korábban is működő legnagyobb üzemével, a Juta és Kenderipar Rt.-vel, amely a 20-as években kb. 800 munkással dolgozott, Pesterzsébet iparának a leghatározottabban textilipari jelleget adtak.

A dél-pesti település ipari fejlődésének képét *Soroksáron* is két jelentősebb textilipari alapítás egészítette ki: a Soroksári Textilipari Rt. szövőüzemében mintegy 400 munkás, az Irisz Bársony- és Szalagárugyár Rt.-nél 100 munkás nyert alkalmazást.

A dél-budai települések ipari fejlődése is hasonló jelleget mutatott. Az újonnan létesült üzemek nagyobb része könnyűipari vállalat volt. *Budafok* a háború utáni években végleg elvesztette élelmiszeripari jellegét. Ebben nagy szerepet játszott, hogy a helység legnagyobb vállalata, a Hagenmacher-féle sörgyár beszüntette üzemét. A továbbra is működő két pezsgő-, egy konyak- és egy szeszgyár együttes munkáslétszáma sem érte már el a 300 főt, amikor egyedül a zománcedénygyár már közel 400 munkással dolgozott. De az újonnan alakult vállalatok, egy lenszövő- és két papírgyár munkáslétszáma is elérte az élelmiszeriparban foglalkoztatottak számát.

A háború alatt iparilag megerősödött *Albertfalva* a 20-as években jelentősen tovább fejlődött. A háborús létesítmények közül a gumigyár már 300 munkással dolgozott. A repülőgépgyár a háború után hamarosan felszámolt, s üresen maradó épületeibe a 200 munkással dolgozó Neuschloss—Lichtig-féle faárugyár költözött. Fontos alapítás volt a 300 munkással dolgozó új Lódenposztógyár, ami mellett még egy kisebb jelentőségű textilgyár is működött. *Nagytétényben* a Metallochémia üze-
mei mellett 1922-ben létre jött a Magyar Gumiárugyár, amely később a

Hungária Guttapercha- és Gumiárugyár Rt. nevet vette fel, s kb. 250 munkást alkalmazott.⁶⁷

Csepel ipari fejlődése korábban lényegében kizárólag a Weiss Manfréd Művek fejlődésére korlátozódott. A világháború utáni években, amikor az új viszonyok között az ipari fejlődés irányában lényeges változások következtek be, Csepel gyáripára is kiszélesedett. Részben a Weiss Manfréd Művek háború után üresen maradt épületeiben rendezkedtek be az első csepeli textilüzemek, amelyek a gácsi és losonci posztógyárak $\frac{1}{3}$ -ad részben leszerelt és Csepelre szállított berendezéseivel, a Kereskedelmi Bank és a Moktár részesedésével 1920-ban jöttek létre.⁶⁸ 1923-ban alapították a Neményi-testvérek Papírgyár Rt.-t, amelynek első gépegysége csomagoló- és írópapír gyártását végezte. 1928-ban helyezték üzembe a második, 1930-ban a harmadik gépegységet, amelyeken író- és nyomópapírt, s korábban az országban nem gyártott papírfajtákat gyártottak. A gyár munkáslétszáma megközelítette a 400 főt.

A 20-as évek elejének könnyűipari alapításait Csepelen két szűcsárugyár egészíti ki. A háború előtt működő szűcsműhelyből a háború utolsó éveiben vált gyári vállalatná a Kovács-féle szűcsárugyár, amely 1923-ban üzezeit a Szűcs- és Szőrmeárugyár Rt.-nek adta el. A társaság 80–100 munkással dolgozott, s termelésének nagy részét exportálta. Ugyanebben az évben ismét létrejött és ugyancsak 80–100 munkást alkalmazott a Kovács-féle szűcsárugyár is.⁶⁹

Csepel ipari fejlődésében a vezető szerepet természetesen továbbra is a Weiss Manfréd Művek játszotta. A hatalmas hadiüzemet a haditermelés beszüntetése és gépparkja egy részének a megszálló hatóságok által történő elszállítása rendkívül súlyosan érintette. A gyár azonban mégsem került az üzemüket beszüntetni kényszerülő hadivállalatok sorába. A korábban haditermelésre használt gépeket, a gyár hideg- és meleg húzó kapacitását mindenekelőtt mezőgazdasági kisgépek, eke, szántóvas stb. gyártására állították be, s a legnagyobb, a harminc és feles óriáságyuk lövedékeit előállító gépeken tejeskannákat gyártottak.⁷⁰ Ugyancsak a húzógépek kapacitásának kihasználására kezdték meg a 20-as évek elején a zománcedénygyártást, a mezőgazdasági kisgépek mellett másik legfontosabb tömegcikk-termelést. A jelzett cikkek termelése foglalkoztatottságot biztosított a gyárnak, de még egyáltalán nem jelentette a hatalmas gyáróriás új termelési profiljának kialakulását. A gyár ezekben az években szinte mindent elkezdett gyártani. „Alig van az országban olyan mezőgazdasági, vagy ipari nyersanyag — állapítja meg 1922-ben egy gazdasági lap — melynek feldolgozására Weiss Manfréd ne gondolt volna.” A 20-as években azután fokozatosan sor került a gyár béketermelési profiljának kialakítására; berendezkednek a csőgyártásra, majd az évtized közepétől kezdve a kerékpár-, varrógép-, autó-traktorgyártást honosítják meg.⁷¹ Változatlanul tovább folyt a legkülönbözőbb termékek korábban megindított termelése is, ez pedig a kis- és nagy-tömegosztály állandó foglalkoztatottságát biztosította. A modern technikával dolgozó üzem a béketermelés alapján is az ország egyik vezető vállalatává fejlődött.

A Weiss Manfréd Művek természetesen változatlanul meghatározták Csepel gyáriparának jellegét. A nehézipar súlyát még csak növelte a petróleumfinomító vállalatok fejlődése, amely a szabadkikötő kiépítéséhez kapcsolódott. A 20-as évek elején a Magyar Kőolaj Rt., a Vacuum Oil Co. és a Magyar Belga Ásványolaj Rt. épít nagyobb tárolókat és részben finomítókat is, amelyek több száz munkást foglalkoztattak.⁷²

Az 1920-as években, mint az egyes helységek ipari fejlődésének konkrét áttekintése mutatja, a könnyű- és különösen a textilipar gyors térhódítása ment végbe a Budapest környéki gyáripárban. A világháború előtti években és a háborús fejlődés során kialakult iparszerkezet a háborút követő évtizedben lényegesen átalakult.

Az alábbi összefoglaló táblázat szemléletesen mutatja a végbement változásokat:

A gyáripari munkások iparági megoszlása %-ban

	1920			1930		
	Nehéz- ipar	Köny- nyű- ipar	Élelmi- szer- ipar	Nehéz- ipar	Köny- nyű- ipar	Élelmi- szer- ipar
Újpest—Rákospalota	66,5	30,0	3,5	53,0	44,4	2,6
Kispest—Pestlőrinc—Pesterzsébet— Soroksár	61,6	33,5	4,9	37,6	61,9	0,5
Budafok—Albertfalva—Nagytétény	64,6	7,8	27,6	59,3	30,5	10,2
Csepel	97,1	2,9	0,0	82,0	14,5	3,5
Összesen	74,2	22,1	3,7	57,8	39,3	2,9

A század elején és első éveiben a Budapest környéki helységeket még nagyrészt kialakulatlan ipari profil jellemezte, ez alól csak a könnyűipari jellegű Újpest, az élelmiszeripari túlsúllyal rendelkező Budafok és a Weiss Manfréd Művek által meghatározott Csepel volt kivétel. Az 1910-es évek és a háború időszakának ipari fejlődése azután — a háború végén és a háborút közvetlenül követő években bekövetkezett nehézipari visszaesés ellenére is — az egész Budapest környéki ipari övezetnek meghatározott, mégpedig nehézipari jellegét adott. 1920-ban az észak-pesti és dél-pesti iparvidék többé-kevésbbé azonos jelleggel, a nehézipar 62—67%-os túlsúlyával, elenyészően kicsiny élelmiszeriparral rendelkezett. A dél-budai ipari település ezzel megegyezett a nehézipar súlyát tekintve, s csak annyiban mutatott eltérést, amennyiben a satnya, szorosabban vett könnyűipar helyett az élelmiszeripar játszott nagyobb szerepet. Csepel ipari jellegét viszont változatlanul a Weiss Manfréd Művek hegemoniája adta meg a nehézipar közel 100%-os részesedésével.

1920 és 1930 között rendkívül nagymértvű eltolódás ment végbe. A legszembetűnőbb a dél-pesti terület iparszerkezetének gyökeres megváltozása: a nehézipar korábbi túlsúlyát elveszti, s a szorosabban vett

könnyűipar veszi át a vezető szerepet, miközben a korábban is jelentéktelen élelmiszeripar lényegében eltűnik. A Kispest—Pesterzsébet—Pest-lőrinc—Soroksár övezet kifejezetten könnyűipari jellegűvé válik. Az észak-pesti és dél-budai területek gyáriparának szerkezete nagymértékben közeledett egymáshoz; a nehézipar túlsúlya megmaradt, de közel sem olyan kiemelkedő mértékben, mint korábban; a könnyűipar súlya mindkét területen lényegesen megnövekedett. Különösen figyelemre méltó e folyamat a Budafok—Alberfalva—Nagytétény területen, ahol ezekben az években az élelmiszeripar súlya rohamosan visszaesik, s ennek rovására is a szorosabban vett könnyűipari ágak előretörése figyelhető meg. Csepel iparszerkezetében a Weiss Manfréd Művek továbbra is a nehézipar abszolút túlsúlyát biztosították, de most már itt sem oly kizárólagos módon, mint egy évtizeddel korábban, s a könnyűipar fejlődése e jellegzetes nehézipari fellegrvárban is végbemegy.

A Budapest környéki ipari övezet egészét tekintve a nehézipar közel 3/4-es túlsúlya és a szorosabban vett könnyűipar nem sokkal több mint 1/5-ös részesedése helyébe a nehézipar részesedése 60% alá szállt, a könnyűipar pedig közel 40%-ra emelkedett. Az élelmiszeripar jelentősége mindvégig elenyésző, s csökkenő tendenciát mutat.

A Budapest környéki iparvidéknek a 30-as években továbbhaladó fejlődését az évtized elején a súlyos gazdasági válság határozta meg. A túltermelés természetesen a korábban gyorsan fejlődő fővároskörnyéki iparban is súlyos visszaesést idézett elő. Az ipari termelés visszaesése azonban sajátos körülmények folytán egyáltalán nem vonta maga után a peremvárosok lakosságának csökkenését, vagy akár stagnálását sem. Ennek okát elsősorban abban találhatjuk, hogy az ipari válsaggal egy időben, méretiben annál még sokkal súlyosabb agrárválság bontakozott ki. Magyarország agrár jellege, s a latifundiumok uralma eleve hatalmas agrártúlnépesedést idézett elő és hajtotta a megélhetést nem találó tömegeket a város, elsősorban a főváros felé. Az agrárválság a falusi életlehetőséget hallatlanul lerontotta, a birtokos-parasztság tízezrei tönkrementek, s a munkalehetőségek a korábbinál is kedvezőtlenebbeké váltak. Ilyen körülmények között a faluról a nyomor újabb nagy vándorlási hullámot indított meg a város felé, ahol — bár ugyan-csak súlyos munkanélküliség volt — mégis sokkal inkább lehetett legalább ideiglenesen, alkalmanként munkához jutni. A nyomor által előidézett felvándorlási hullám az 1933 után mutatkozó enyhe javulás után is tovább tartott; az eredeti környezetükhöz és életformájukhoz ragaszkodni kívánó, életlehetőséget vesztett falusi tömegek jó része ugyanis egy-két évig még helyben, vagy a környéken kísérletezett létalapját továbbra is fenntartani, és csak a végleges kudarc után kényszerült a főváros felé indulni.

Amíg korábban a kedvező konjunktúra, s az általa teremtett munkalehetőségek vonzották a vidéki nincsteleneket, most sajátos módon azt tapasztalhatjuk, hogy a válság éveiben még nagyobb a főváros felé áramlás. A konjunktúra legjobb éveiben — 1925 és 1929 között — öt év alatt 37 697 ember vándorolt fel Budapestre, a válság öt éve alatt —

1930 és 1934 között — viszont 47 485 a megfelelő szám,⁷³ vagyis az utóbbi időszakban több, mint 25%-kal növekedett a felvándorlás.

A statisztikai adatok nem tüntetik fel a Budapest környéki helységekbe történő felvándorlást. Az olcsóbb lakás- és életkörülmények folytán azonban ezen helységek ekkor a felvándorlók nagyobb tömegeit szívták már fel, mint a főváros.

A 30-as évek második felében azután az újra kibontakozó fellendülés, a kezdődő háborús ipari konjunktúra s Budapest környékének ismét meggyorsuló ipari fejlődése alapozta meg a peremvárosok fejlődését.

Mindezek következtében a Budapest környéki ipari övezet a lakosság száma tekintetében a 30-as években a következőképpen fejlődött:⁷⁴

A Budapest környéki iparvidék lakossága számának alakulása

	1930	1940	% (1930-at 100- nak véve 1940-ben)
Újpest	67 400	76 072	116
Rákospalota	42 949	49 035	114
Kispest	64 512	65 139	101
Pesterzsébet	67 907	76 894	113
Pestlőrinc	30 611	42 066	137
Soroksár	14 387	18 888	137
Budafok	19 691	24 174	130
Albertfalva	3 331	4 771	143
Nagytétény	7 160	9 789	136
Csepel	22 901	46 208	201
Összesen	340 849	413 036	121

A 30-as években tehát több, mint 72 000 fővel, egy ötöddel növekedett a vizsgált helységek lakosságának száma. Ez a növekedés nem érte el a megelőző évtized fejlődési eredményeit, a közel 94 000-es lélekszámemelkedést. A lakosság létszámnövekedését jóval meghaladta a környező helységek gyáriparának fejlődése.

A 30-as évek közepétől mutatkozó gazdasági javulás, majd az azt követő háborús konjunktúra, bár az ipari termelés volumenének számottevő növekedésével járt együtt, viszonylag kevés új vállalat alapításához vezetett. A termelés növelése zömmel a meglévő kapacitás jobb kihasználásával, esetleg az üzem gépparkjának bővítésével történt. A válság utáni esztendőktől tehát alig több, mint egy tucat jelentősebb Pest környéki gyár létesült. Köztük jó néhány, mint a L. H. C. lakkgyár

Albertfalván (1930), a Lorilleux és Tsa Rt. Budafokon (1933) — mindkettő francia tőke részvételével alakult — a behozatali korlátozások miatt kieső külföldi cikkek pótlására rendezkedett be. Ez a cél hozta létre a Vatta-gyárat Budafokon, a Zsíralkoholgyárat Újpesten.⁷⁵ A Pestlőrinci Első Magyar Kartolószalaggyár megalakulását az állami ipartámogatás könnyítette meg.⁷⁶ Az önálló vállalatná alakuló Wolfner Gumiárugyár csupán a bőrgyár korábban is működő részlegének kibővítését jelezte. A kisésti Biehn János Rt. alakulása pedig egy meglevő, hosszú idő óta működő magánvállalat részvénytársasággá való átalakulását jelentette csupán. A Terrachemia Vegyészeti Gyár megalakulása 1936-ban Nagytétényben már a háborús készülődéshez, az ipar autarchiás kiépítéséhez kapcsolódott. Az üzem ugyanis fullerföldet dolgozott fel, amely a nyersolajfinomítás fontos — eddig importált — nyersanyaga volt.⁷⁷ Az Uhri-féle Repülőgépgyár Rt. Csepelen, illetve a Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. — a Hitelbank alapítása — kimondottan a háborús szükségletek kielégítésére rendezkedett be, s mindkettő a repülőgépgyártást tette gyártási profiljának alapjául.⁷⁸

A meglevő, elsősorban nehézipari üzemek igen gyorsan fejlődtek. Különösen kiemelkedett a Weiss Manfréd Művek ugrásszerű háborús kibővülése; a gyár 1938-ban már 16 000, 1940-ben pedig több, mint 20 000 munkást foglalkoztatott. Az ugyancsak gyorsan fejlődő Egyesült Izzó munkáslétszáma az 1933-as 3 000-ről 1938-ra már 5000-re, a Hofherr-gyár munkásainak száma mintegy 50%-kal növekedve 3000-re emelkedett.

Mindezek alapján 1930-ról 1940-re a Budapest környéki ipari övezet gyáraiban dolgozó munkások létszáma 37 679-ről 70 000-re ugrott! Ez a Budapest környéki gyáripár jelentőségének rendkívül nagymértvű megnövekedését tükrözi, hiszen a 70 000 Pest környéki gyári munkás a fővárosi gyári munkásságnak közel felét tette ki, holott egy évtizeddel korábban még csak egyharmadát érte el.

1940-ből nem állnak rendelkezésre részletes adatok a vizsgált helységek gyáriparában dolgozó munkásokra vonatkozóan. Csúpán az öt város gyári munkásainak száma ismeretes:⁷⁹

	1930	1940	%
Újpest	13 766	19 033	137
Kispest	3 060	4 903	160
Pestlőrinc	2 538	4 854	191
Pesterzsébet	2 475	3 533	143
Budafok	1 181	1 948	165
Összesen	23 020	34 271	148

Ha figyelembe vesszük, hogy Csepelen egyedül a Weiss Manfréd Művekben 20 000 munkás dolgozott, akkor nem túlzott a csepeli gyári

munkásság összlétszámát mintegy 25 000 főre becsülni. A további négy község munkáslétszáma 1930-ban kerekén 5000 fő volt, most ezeknek száma mintegy 7000—8000 főre tehető.

Az előzőekben feltüntetett 70 000-hez való különbözetet a Budapest környéki ipari övezetbe nem sorolható, de Nagy-Budapesthez tartozó további 11 helység ipara foglalkoztatta.⁸⁰

A Budapest környéki ipari övezet gyári munkásainak száma 1930-hoz képest közel megkétszereződött! Az ipar szerkezetében a háborús fejlődés eredményeként a nehézipar súlya ismét jelentősen megnövekedett, bár gyökeres eltolódásokra nem került sor.

A második világháború küszöbén a Budapest környéki ipari övezet teljesen egybenőtt és összekapcsolódott a fővárosi gyáriparral, a peremvárosok és községek fejlődése erre az időre már gyakorlatilag véget vetett e helységek különállásának, önállóságának; azok szervesen hozzászóltak Budapesthez. Ekkor már teljesen visszássá vált a korábbi állapotoknak megfelelő jogi-közigazgatási formák további fenntartása, ennek ellenére azonban a 30-as években több alkalommal felmerült Nagy-Budapest terveket közigazgatásilag nem valósították meg. Bár a jogi-közigazgatási reformra csak 1949-ben került sor, gazdasági vonatkozásban már a világháború előtt létrejött Nagy-Budapest, és ez időtől a szorosabban vett Budapest és környékének fejlődése lényegében egyforma mértékkel és irányban haladt előre. Ez időtől kezdve tehát külön Budapest környéki ipari övezetről, s annak önálló fejlődéséről nem beszélhetünk többé; a főváros környéki ipari övezet a budapesti gyáripár részévé vált.

J E G Y Z E T E K

¹ Az 1920-as évektől néhány nagyobb város körül elővárosi fejlődés első jeleként városkörüli lakókolóniák kialakulása megy végbe. Lásd pl.: *Pálmai M.*, Szegedi elővárosok és tanyák. Földrajzi Értesítő (1954) XII.

² Vö. *Bora Gy.*, Budapest ipara. Lakóhelyünk: Budapest. (Budapest élete.) Bp. 1958, 68—69.

³ *Surányi-Unger T.*, Budapest szerepe Magyarország gazdasági életében. 1925—1934. Bp. 1936, 88.

⁴ Uo. 21—22.

⁵ Újpest kialakulására nézve lásd: *Dy. Ugró Gy.*, Újpest 1831—1930. Magyar városok monográfiája. Bp. 1932. — Újabban lásd: *Kubinyi A.*, Adatok Újpest 1848 előtti történetéhez. Tanulmányok Budapest múltjából. XI. köt. Bp. 1956.

⁶ *Ugró i. m.* 125.

⁷ *Sándor V.*, A budapesti nagymalomipar kialakulása. Tanulmányok Budapest múltjából. XIII. köt. Bp. 1959.

⁸ Uő., Nagyipari fejlődés Magyarországon. Bp. 1954.

⁹ Magyar Városok Monográfiája. XXIII. köt. Pesterzsébet.

¹⁰ Uo. XXI. köt. Kispest.

¹¹ Uo. XXI. köt. 214—215.

¹² Uo. Csepel. 80.

¹³ Párttörténeti Intézet Archivuma. II/a. Üzemi Anyagok. WM. 28.

¹⁴ Az 1890-es népszámlálás adatai nincsenek községekre felbontva. A felvétel egész Pest megye területére 2292 gyáripari munkásról ad számot, ebből minimális becsléssel 2000 Pest-környékre tehető.

¹⁵ Magyar Statisztikai Közlemények (új sorozat). III. köt. A Magyar Korona Országainak 1900. évi népszámlálása. Bp. 1904. A továbbiakban, ha külön nem jelöljük, a statisztikai adatokat a népszámlálások — 1900, 1910, 1920, 1930 — adataiból állítottuk össze; ezek feltüntetik az egyes helységek ipari-kereső népességét, önállóak és segédszemélyzet csoportosításában. Ugyancsak helységenként tüntetik fel a helyi nagyiparban (20 munkáson felüli üzemek) foglalkoztatott munkások létszámát. Nem adnak azonban pontos kimutatást a helyi kisiparban dolgozó munkások létszámáról, közlik viszont a kisipari vállalatok számát, mégpedig a következő csoportosításban: 1, 2, 3—5, 6—10, 11—20 munkással dolgozó üzemek. Ennek felhasználásával — az egyes kategóriákban 4-es, 8-as, illetve 15-ös átlagokkal számolva — többé-kevésbé pontosan meg lehet állapítani a helyi kisipar munkásainak létszámát.

¹⁶ Berend I.—Ránki Gy., Magyarország gyáripára 1900—1914. Bp. 1955, 294, 298, 301.

¹⁷ Budapest 1873-tól napjainkig. A Székesfővárosi Statisztikai Hivatal Zsebkönyve. Bp. 1945, 36. Az 1920. évi adatoknál itt is és a továbbiakban is figyelembe kell venni, hogy a háború utáni súlyos gazdasági pangás, a gyáripár visszaesése a fővárosi lakosság csökkenését vonta maga után. — Az 1920-as adatok tehát nem tükrözik reálisan az 1910-es évek fejlődését.

¹⁸ Varga J., A lakásügy mint közgazdasági és szociális probléma. Huszadik Század (1918) 3—21. — Magyar Városok Monográfiája. Újpest. 191.

¹⁹ Magyar Városok Monográfiája. XXIV. köt. Rákospalota és Rákosvidék, 83.

²⁰ Városi Szemle (1933) 181.

²¹ Magyar Városok Monográfiája. XVIII. köt. Pesterzsébet.

²² Uo. Csepel. 94—95.

²³ Uo. 107—113. — Újpest: 191.

²⁴ Városi Szemle (1931) 86.

²⁵ Uo. (1936) 58.

²⁶ A Fővárosi Közmunkák Tanácsának Hivatalos jelentése 1916—1922. évi működéséről. Bp. 1922, 22.

²⁷ Központi Gazdasági Levéltár. WM okmánytár.

²⁸ Pestlőrinc 1910-ben vált önálló községgé, korábban Kispesthez tartozott. Az összehasonlítás céljából Lőrinc lakosságát már 1900-ra nézve is külön tüntetjük fel.

²⁹ Vö. 1910. évi népszámlálás. II. köt.

³⁰ Megyei Monográfiák. Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye. II. köt. 154.

³¹ Központi Gazdasági Levéltár. Kereskedelmi Bank. 1. 123 (kk.) III.

³² Straub S., Magyarország elektromos áramfejlesztő telepei az 1911. évben. Bp. 1913. — Magyar Compass megfelelő évfolyama.

³³ Központi Gazdasági Levéltár. Chinoín. Számozatlan anyag.

³⁴ Megyei Monográfiák. Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye. II. köt. 154.

³⁵ Központi Gazdasági Levéltár. WM okmánytár. Számozatlan.

³⁶ Sevin H., A faekétől a Hofherr gépig. Bp. 1944, 150—160.

³⁷ Hegedüs L., A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank keletkezésének és fennállásának története. II. köt. 375.

³⁸ Vasművek és Gépgyárak Egyesületének Évkönyve. Bp. é. n.

³⁹ Magyar Gyáripár (1915) dec. 1. — Honi Ipar (1916) szept. 1.

⁴⁰ Központi Gazdasági Levéltár. WM okmánytár. 2/1.

⁴¹ Központi Gazdasági Levéltár. WM okmánytár. 23/568. — Párttörténeti Intézet Archivuma. WM. 28.

⁴² A magyar ipar. Bp. 1941, 246.

⁴³ Buday L., Magyarország küzdelmes évei. Bp. 1923, 91. kk.

⁴⁴ Fellner F., Budapest szerepe a dunai forgalomban. Bp. é. n. 7.

⁴⁵ Kereskedelmünk és iparunk az 1922. évben. 390.

- ⁴⁶ Magyar Városok Monográfiája. Csepel. 46—47.
⁴⁷ Kereskedelmi és Iparkamara jegyzőkönyvei. 1928. 5.
⁴⁸ Magyar Városok Monográfiája. Csepel. 9.
⁴⁹ *Farkasfalvy S.*, Budapest gyáripára 1921—26-ban. Bp. 1928, 79.
⁵⁰ Uo. 91, 130.
⁵¹ Az 1929—1933. évi világgazdasági válság hatása Magyarországon. Szerk. Incze Miklós. Bp. 1955, 29.
⁵² 1928-ban, a 20-as évek ciklusának tetőpontján mintegy 10 000-rel kevesebb munkás dolgozott a budapesti gyáripárban, mint a háború előtt; *Surányi-Unger T.*, Budapest szerepe Magyarország gazdasági életében 1925—1935. Bp. 1937, 170.
⁵³ *Móricz M.*, Budapest társadalom rajza. Statisztikai Közlemények, 64. sz.
⁵⁴ Magyar Városok Monográfiája. XXI. köt. Pestszentlőrinc. 255—256.
⁵⁵ Uo.
⁵⁶ *Ruisz R.*, A magyar városok iparosodása. Adalékok az ipari decentralizáció kérdéséhez. Bp. é. n. 22.
⁵⁷ Az 1929—1933. évi világgazdasági válság hatása Magyarországon. 333.
⁵⁸ Compass Leonhardt (1936) 683. — Technikai fejlődésünk története. 1867—1927. Bp. 1929, 926. — A magyar ipar. Bp. 1941, 267—268.
⁵⁹ Compass Leonhardt (1936) 825—826.
⁶⁰ Hetvenéves Budapest. Magyar városok. Bp. 1943, 160, 119—120.
⁶¹ Technikai fejlődésünk története. 847. — *Sevin* i. m. 197.
⁶² Compass Leonhardt. 797.
⁶³ Magyar Városok Monográfiája. Pestlőrinc. 229.
⁶⁴ Hetven éves Budapest. Magyar Városok. Bp. 1943, 76, 114.
⁶⁵ Uo. 110. kk.
⁶⁶ Compass Leonhardt, 812, 801, 821.
⁶⁷ Magyar Compass (1931—32) 516.
⁶⁸ Közgazdasági Szemle (1920) 629.
⁶⁹ Magyar Városok Monográfiája. Csepel. 86. kk.
⁷⁰ Központi Gazdasági Levéltár. WM okmánytár. 1. cs. — Ellenőrző bizottság. Pesti Tőzsde (1921) dec. 8.
⁷¹ Központi Gazdasági Levéltár. WM okmánytár. 29—658, 28—625.
⁷² Magyar Városok Monográfiája. Csepel. 89. kk.
⁷³ *Surányi-Unger* i. m. 32.
⁷⁴ *Thiring L.*, A lélekszám alakulása a főváros környékén. Magyar Statisztikai Szemle (1942) 7. sz.
⁷⁵ Újpesten alakult meg 1933-ban az Ankerművek Fémkohászati Rt. is.
⁷⁶ Budapesti 2. sz. Állami Levéltár. Alispáni iratok. 18301/1938.
⁷⁷ *Katona B.*, Magyarország közgazdasága az 1936. évben. 348.
⁷⁸ Párttörténeti Archivum. II/2. üzemi anyag. Dunai Repülőgépgyár. A háború éveiben alakította meg a Gamma-gyár Albertfalván a Gamma Papír-
ipari Rt.-t.
⁷⁹ Magyar Statisztikai Zsebkönyv. Bp. 1943, 132.
⁸⁰ Ezekben a helységekből 1930-ban még 1000 munkás sem dolgozott.

CONTRIBUTION TO THE PROBLEM OF THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE INDUSTRIAL ZONE AROUND BUDAPEST

The evolution of big cities goes necessarily parallel with the creation of a wide suburban area. In the case of Budapest also, this trend has been promoted by considerations of political economy as well as by geographic reasons.

The formation of the settlements around Budapest coincides with the acceleration of capitalistic development in Hungary and may be considered as having taken place in the last decennia of the nineteenth century, the only exception being Újpest where the development set in earlier.

It is to be noted, however, that these satellite towns had the character of residential quarters only, their industry was insignificant and they had no great importance in providing manpower for the industry of the capital.

An industrialization on greater scale of the satellite towns around Budapest started simultaneously with the capitalistic upswing of the twentieth century. It was in this period that the satellite towns and the city itself became economically interconnected. The lower prices of groundplot and of rents, improvement of communications and the creation of public utility works meant an attractive power for the masses streaming up from the country, but inspired at the same time industrialists to locate their new business undertakings in this suburban zone. Up to World War I, the population of the settlements around Budapest increased to about 200 000, their greater part being occupied in industry (57%). In view of the fact that all the time new undertakings had been created in the suburban zone, more than half of its population found work on the spot. It was mostly big industry that expanded around Budapest, the undertakings most important from the point of view of the industry of the whole nation being — in Újpest — leather and wood industry as well as the United Incandescent Lamp Factory and — in another region (Csepel) — the works Manfred Weiss.

The years between the two World Wars represent the period of the quick development of the industrial suburban zone around Budapest as well as that of the formation of Great-Budapest. Within the new frontiers industry was concentrated to Budapest to a greater extent than hitherto. In the 1920s, the rate of development of industry was considerably slower than before the war. Before the economic crisis of 1929—1933, the industry of Budapest was smaller than previously, but that of the suburban zone was greater. The increase of population was already greater there than in the capital. The number of the workers employed in the suburban factories was as high as one third of the total industrial manpower of Budapest.

The greater part of the industrial development realized in the suburban zone fell on light industry, in the first place textile industry. It is light industry that characterizes markedly the industrial zone south-east of Budapest (Kispest). In the years after the economic crisis the population of the satellite towns continued to increase. It is to be noted that no new factories have been created any more, on the other hand the manpower of the old industrial plants increased twofold. In 1940, the 400 000 inhabitants of the suburbs and their 70 000 workmen represented already more than one third of the population of Budapest, respectively nearly one half of the industrial manpower of the city.

At the beginning of World War II, the industrial suburban zone of Budapest became completely amalgamated and connected with the manufacturing industry of Budapest. The development of the satellite towns and villages put an end at that time to their isolation and they became completely integrated with the capital. Accordingly, Great-Budapest came effectively into being, although — owing to political and social reasons — it was only after the liberation that this unification obtained administrative sanction.

A Ruszwurm-cukrászda XIX. századi üzleti könyve és annak várostörténeti vonatkozásai

A XVIII. század közepén a budai Várnegyed életének súlypontja a mai Dísz térről¹ áttevődött a Boldogasszony templom előtt kialakult térre, a mai Szentháromság térre és annak környékére. E környéken találta meg a budai polgár a városházát, a templomot, a patikát, a piacot, a mézárszékeket.² A Hauptplatz széles utcarészének megfelelő mai Tárnok utcában,³ amely délről csatlakozik a Szentháromság térhez, különböző iparosok és kereskedők működtek. E környéken tekintélyes városi polgárok és országos előkelőségek is laktak.

A Várnegyednek ez a része forgalmánál, mozgalmasságánál fogva a XIX. században is, de még a XX. században is fenntartotta központi jellegét. E környéken nyíltak meg a boltok, itt alakult ki a Várnegyednek — más budai városrészekéhez viszonyítva ugyan kisebb jelentőségű — kereskedelmi élete.

Már a XVIII. században Budára érkezett cukrászok is ezen a mozgalmas, forgalmas várnegyedi környéken folytatták tevékenységüket, nyitották meg boltjaikat.⁴

Az első budai cukrász, akiről kétséget kizáróan lehetett megállapítani, hogy iparüzési helye e környéken volt, az augsburgi születésű Gally Ferenc József, aki a polgárjognak 1742-ben történt elnyerésétől kezdve 1748-ig a Szentháromság tér déli oldalán, a mai park helyén, a korábbi Szentháromság tér 2. sz. telken állott házban üzte akkor még luxusiparnak⁵ számító foglalkozását.⁶

Az 1755-ben polgárjogot nyert, alsó-ausztriai, staaai születésű Lessner János előbb a Tárnok utca 10. sz. házban működött, 1760-tól⁷ kezdve pedig 1775. július 9-én bekövetkezett haláláig⁸ a Szentháromság tér déli oldala mellett húzódó mai park helyén, a Tárnok utca 17. számnak megfelelő telken állott házban volt cukrászműhelye.⁹

A mai Tárnok utca 26. sz. ház helyén állott házban üzte iparát 1784-től¹⁰ a Pestről átköltözött¹¹ Zitterbarth József cukrász. 1789. október 8-i halála¹² után műhelye átkerült a Szentháromság térrel közvetlenül szomszédos Országház utca 2. sz. házba.¹³

1793-tól 1811-ig a mai Tárnok utca 16. sz. házban üzte cukrásziparát Schwartz Antal.¹⁴

Vele ferdén átellenben, a Dísz tér 6. sz. telken állott házban telepedt meg 1787-ben¹⁵ a svájci származású Hunger Miklós cukrász, aki üzlethelyének 1795. évi megváltoztatásakor is megmaradt e környéken,