

A VIRÁGZÓ REFORMKOR

1. Növekvő népesség

- gazdasági fejlődés
- a népesség 40%-kal emelkedett: 9,5 millióról 13,2 millióra – elsősorban a népszaporulat az ok és nem a bevándorlás

2. Korszerűsödő mezőgazdaság

- újítások térhódítása: istállózó állattartás, vetésforgó, kapásnövények, igényesebb állatfajták (merinói juh, angol telivér, svájci szarvasmarha, húsertések)
- új eljárások színtere: majorság
- kivitel: főleg mezőgazdasági cikkek

3. Iparosodás

- gyáripár fejlődésének a kezdetei: élelmiszer, textil, vas – és építőipar
- élelmiszeripar: gőzmalomok: Pesti Hengermalom, cukor – és szeszfőzdék
- vas – és gépipar: Gömör, Borsod, Pest-Buda – Ganz Ábrahám Vasöntődjé, Vidats János gépgyára, Óbudai Hajógyár, Ózd
- vasút és gőzhajózás – köv.: vastermelés megduplázódott a negyvenes években
- építőipar: Kőbányai Téglagyár
- textilipar: Valero, Goldberger
- gyárak: részvénytársaságok is: itt külföldi részvényesek és a magyar arisztokrácia is képviseltette magát
- de: általában magyarországi tőkésék: terménykereskedelemből meggazdagodott tőkésék
- vagy: kisműhelyből nagyüzemet fejlesztő vállalkozók: Ganz Ábrahám, Vidats János, Schlick Ignác

4. Iparpártolás

- Széchenyi: Vaskapu hajózhatóvá tétele, Tisza szabályozása
- 1839/40-es ogy.: Deák vezette ellenzék sikerei: gyáralapítás szabadsága – gazdasági társaságok alapítása bárki számára szabaddá vált.
- Váltótörvény
- Zsidóság emancipációja: szabad letelepedés, gyáralapítási, kereskedési jog
- 1843/44. ogy.: a Kossuth vezette ellenzék a magyar ipar fejlesztése érdekében védővámokat akart – a kormányzat elutasította
- Köv.: Védegylet - hat éven keresztül csak magyar árucikkeket – nagy politikai jelentősége volt: a reformok híveit összefogta
- A mozgalom megindulása előtt „külföldieskedés nem ismert határt”. Az aszódi gombostűt karlsbadi cég jegye alatt kellett forgalomba hozni, hogy vevőre találjon, a Pesten készült spanyolviaszra Londont írtak, hogy elkeljen. Előkelő ember pedig éppenséggel nem hordhatott mást, csak párizsi kalapot, Párizsban varrott kesztyűt és fehéreneműt.

4. Közlekedés

- folyamszabályozás, gőzhajózás
- vasút: 1846: Pest és Vác között az első vasútvonal
- Tisza szabályozása: Vásárhelyi Pál tervei alapján

5. Pest-Buda

- a terménykereskedelem központja
- negyvenes évek: a lakosság meghaladta a százezer főt
- árvíz után: városfejlesztés: Lánchíd, Nemzeti Múzeum, Ludovika- burkolat az utcákon, közvilágítás, kávéházak
- Lánchíd építése: a hídpénz kérdése – anyagi fedezet biztosítása kellett, de: a hídpénzt a nemességnek is meg kellett fizetnie –ez: elvi kérdés. Ezzel sérelem éri a nemesi adómenteséget!!! Jókai így beszélteti az egyik művében a híd konok ellenzőjét:
- „Erről a micsodáról már Széchenyit is hallottam beszélni, s azért nem állhatom szó nélkül, mégpedig először azért, mert nem értem; másodsor, mert nem hiszem, és harmadszor és ezerszer, mert nekem nem kell! Nem! Ha lehetséges volna is, hogy valaha ilyen monstrum elkészüljön, nekem törjék el a lábam, ha valaha reá lépek, hogy ott engemet, mint ős nemes embert mindenféle vámszedő kaputomnál fogva megragadjon, s én ott a zsebembő krajcárt keressek elő, mint holmi mesterlegény, s a tulsó felén meg a cédulát kérjék el tőlem, mint egy zsírszagú paraszttól. Inkább csónakon vitetem át magamat! Pedig irtózom a víztől, és nem, és nem ültem hajón soha, de csónakra ülök, és azon megyek át, mert nem irtózom sem a Dunától, sem a tengertől úgy, mint attól a gondolattól, hogy engemet vagy a hintómat megállítsanak Magyarországon kellős közepében egy krajcárért vagy kettőért.”

6. Művészetek a nemzeti eszme szolgálatában

- irodalom, zene, képzőművészet: romantika
- építészet: klasszicizmus – 1837. Pesti Magyar Színház megnyitása
- magyar nemzeti érzések: Erkel Ferenc: Hunyadi László, Bánk bán, Himnusz
- Nehéz helyzet: Az erdélyi mágnások például könnyelműen szórták a pénzt mindenféle céltalan szórakozásra, de Barabás Miklós taníttatására kétszáz forintot sajnáltak „kidobni”. A kor legnagyobb szobrászát, Ferenczy Istvánt a szegénység arra készítette, hogy a múzeumnak ajánlja fel a szobrait, de nem vették át tőle. Végso kétségbeesésében kalapáccsal zúzta össze a műveit.

7. Oktatás

- állam szabályozó szerepének növekedése
- tanulólétszám növekedése
- 1806. Tankötelezettség: 6-12 éves kor között
- 1844/46. a gimnáziumokban és az egyetemeken a magyar vált az oktatás nyelvévé
- szakképzés: Selmezbánya- bányatisztképző, mezőgazdasági iskolák: Szarvas – Tessedik Sámuel, Keszthely – Festetics, Mosonmagyaróvár

„SZÁZ VASUTAT, EZERET!”

A reformkort megelőzően a magyar gazdaság fejlődésének legfőbb gátja a közlekedési utak hiánya volt. Az Alföld gabonája, Tokaj bora, Erdély fája nem juthatott el Európa piacaira, ahol jól megfizették volna ezeket. A közutak fenntartása a vármegyék és községek feladata lett volna. A legtöbb helyen ezt éveken át elhanyagolták. Nem voltak jobb állapotban a vízi utak sem. A hajókat ár ellenében lovakkal, marhákkal, olykor emberekkel vontatták. Ám a parti vontatóösvényeket nem gondozta senki, a fák, bokrok sok helyen lehetetlenné tették az előrehaladást.

Már a reformkor előtt sokan felismerték, hogy a helyzeten változtatni kell. 1723-ban a rendek a Helytartótanácsra bízták a közlekedés ügyének országos rendezését, de utána még sokáig nem történt semmi. A Napóleon elleni háború idején hirtelen megnövekedett a kereslet a magyar gabona iránt. A szállítás szinte kizárólag hajóval történhetett. A Tiszán megrakott hajók útja igen hosszadalmas volt. Ezért elhatározták, hogy a Duna és a Tisza között csatornát építenek. 1793-ban két magyar vállalkozó megalapította a Királyi Magyar Hajókázható Tsatorna Társaságot. 1802-re el készült az uralkodóról Ferenc-csatornának nevezett építmény, mely jelentősen lerövidítette a hajók útját. A Helytartótanács 1822-ben utasítást adott a Duna feltérképezésére, amely a későbbi szabályozás előfeltétele volt. Kezdetben Huszár Mátyás irányította a munkát, majd Vásárhelyi Pál vette át feladatát. Vásárhelyi egy országos csatornahálózat építését javasolta. A tervet Széchenyi István támogatta.

Gróf Széchenyi István életében meghatározó élmény volt angliai utazása. Anglia az 1820-as évekre a világ legfejlettebb iparával és gazdaságával rendelkező ország volt. A gróf hazatérte után az ott látott újításokat és intézményeket Magyarországon is meg akarta honosítani. Különösen fontosnak tartotta a gőzhajózást. Az új hajózási mód a vízi közlekedést függetlenné tette a parti vontatútaktól.

A Dunán az első gőzös 1817-ben indult Pest és Komárom között. Bernhardt Antal vállalkozása azonban néhány év után, kellő pénz hiányában tönkrement. Széchenyi, okulva a kudarcból, először a gőzhajózás, hajóépítés anyagi hátterét igyekezett megteremteni. Bécsben bankárokkal tárgyalt, végül 1829-ben alapították meg a Császári és Királyi Dunagőzhajózási Társaságot (DGT). A következő évben megépült az uralkodóról Franz I., azaz Első Ferencnek nevezett gőzhajó.

Széchenyi nem elégedett meg a gőzhajó sikerével. Terveiben az szerepelt, hogy a Bécstől a magyar fővárosig húzódó vízi utat meghosszabbítja a Duna torkolatáig, s Pesten „tengeri kikötőt” épít. Ennek akadálya a Vaskapunak nevezett folyamszakasz volt az Al-Dunán. Itt a hajózást számtalan szikla és a víz heves örvénylése tette lehetetlenné. A gróf Vásárhelyi Pállal többször is felkereste a szorost, s a mérnök a szabályozáshoz gondos tervrajzokat készített. A munka végére azonban kiderült, hogy a kor technikai lehetőségeit meghaladja a folyamszabályozás. Ezért Széchenyi javaslatára, Vásárhelyi irányításával a parti sziklafalba vágtak utat, s alacsony víznél ezen az úton szállították az árukat. A gróf azt is szerette volna, ha a fővárosban hajógyár létesül. Ez az elgondolás 1836-ban valósult meg. Óbudán Magyarország legnagyobb gyára épült föl. Az első itt készült hajó az Árpád nevet kapta. Az ország másik nagy folyóján, a Tiszán a hajózás sokáig megoldhatatlannak tűnt. A szeszélyesen kanyargó Tisza medre ugyanis gyakorta változott. Ez nemcsak a közlekedést nehezítette, hanem gyakran árvizeket is okozott. 1846-ban vállalatot hoztak létre a folyam szabályozására. Elérték, hogy az Alföld nagy része megmeneküljön az áradásoktól. A Tisza gátjai Európa leghosszabb ilyen építményei közé tartoznak a mai napig.

Széchenyi a hajózást a Balatonon is meg akarta honosítani. 1846-ban futott ki az első hajó Balatonfüredről. A vállalat vezetői a lapátkerekek által hajtott gőzöst Széchenyiről akarták elnevezni, ő azonban — szerénységből — tiltakozott a javaslat ellen. Végül a hajó Kisfaludy Sándor költőről kapta nevét.

A vízi közlekedés fejlődése láttán sokan úgy gondolták, hogy az országot csatornákkal kellene behálózni, így enyhíthetnék a közlekedés gondjait. A Tisza szabályozásának megalkotója, Beszédes József mérnök 1839-ben készült tervében Erdélyből egészen Ausztriáig húzódó hajóút építése szerepelt. Széchenyi tudta, hogy egy ilyen vállalkozáshoz aligha akad pénz. Figyelme az új találmány, a vasút felé fordult. Az első hazai vasútvonalat 1846-ban adták át Pest és Vác között. Széchenyi az 1847-ben összeülő országgyűlésnek benyújtotta a magyar vasúthálózat kiépítésére vonatkozó javaslatát. Eszerint a fővárosból, Pest-Budáról sugárirányban futnának szét a vasútvonalak szerte az országban. Az elképzelés helyesnek bizonyult: a magyar vasútvonalak elhelyezkedése máig is ezt a képet mutatja.

A terv kidolgozásában a gróf mellett mások is részt vettek. Köztük volt a kiváló angol mérnök, Adam Clark. Az ország első állandó Duna-hídjának, a pest-budai Lánchídnak a felépítése szintén az ő tudását dicséri (a terveket névrokona, Tierny Clark vetette papírra, de a megvalósítás Adam Clarkra maradt). A híd megépítése nem csak műszakilag volt hatalmas lépés. Az 1836-os országgyűlés kimondta, hogy az átkelésért mindenkinek, még a nemeseknek is fizetniük kell. Ez a törvény volt az első, amely a sok évszázados nemesi kiváltságot nem vette tekintetbe.

Az 1840-es évekre a haza és a nemzeti haladás ügye egybeforrott a magyar közlekedés és az ipar fejlesztésével. Széchenyin kívül mások is sokan munkálkodtak ezen. A Védegyletről a 25. fejezetben már olvashattunk. Az ország népével kiállításokon igyekeztek megismertetni a magyar termékeket. Kiderült, hogy sok magyar iparcikk nemcsak eléri, hanem meg is haladja külföldi vetélytársai minőségét. Ezek közé tartoztak a Valero Antal pesti selyemszövődjéből kikerült ruhák, kelmék is.

A szabadságharc alatt a frissen megszületett magyar gyáriparra várt a feladat, hogy a honvédsereget megfelelő fegyverekkel lássa el. Különösen a tüzérség hiánya okozott gondokat. Erdélyben egy székely származású katona, Gábor Áron kísérletezett tűzfegyverek fejlesztésével. Öntőműhelyéből számos ágyú került ki. Részt vett a szabadságért vívott harcokban, s a csatamezőn vesztette életét. Áldozata nem volt egyedülálló. Lahner György tábornok, akinek feladata a sereg ruházatáról, fegyvereiről, puskaporáról való gondoskodás volt, az aradi vértanúk közé tartozott.