

# TÖRTÉNELMI SZEMLÉ

A BÖLCSÉSZETTUDOMÁNYI KUTATÓKÖZPONT  
TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZETÉNEK FOLYÓIRATA

2023

LXV. ÉVFOLYAM



1. SZÁM

TANULMÁNYOK  
SOMOGYI ÉVA TISZTELETÉRE

Ifj. Bertényi Iván, Cieger András,  
Deák Ágnes, Gyáni Gábor, Klement Judit,  
Konrád Miklós, Manhercz Orsolya,  
Matolcsi Réka, Ress Imre és Vér Eszter Virág írásai

---

## Szerkesztők

TRINGLI ISTVÁN  
felelős szerkesztő

FÓNAGY ZOLTÁN, NEUMANN TIBOR, OBORNI TERÉZ, ZAHORÁN CSABA  
rovatvezetők

DETRE ANDRÁS  
szerkesztőségi munkatárs

E számunk vendégszerkesztői  
KLEMENT JUDIT, MANHERCZ ORSOLYA

## Szerkesztőbizottság

MOLNÁR ANTAL  
elnök

BORHI LÁSZLÓ, ERDŐDY GÁBOR, FODOR PÁL,  
GLATZ FERENC, OROSZ ISTVÁN, PÁLFFY GÉZA,  
PÓK ATTILA, SOLYMOSI LÁSZLÓ, SZAKÁLY SÁNDOR,  
SZÁSZ ZOLTÁN, VARGA ZSUZSANNA

A szerkesztőség elektromos postája:  
tortenelmiszemle@abtk.hu

*Kérjük szerzőinket, hogy kézírataikat  
a közlési szabályzatnak megfelelően készítsék el,  
amely honlapunkon érhető el:  
<http://www.tti.abtk.hu/kiadvanyok/folyoiratok/tortenelmi-szemle.html>*

A 2023-as évfolyam megjelenését  
a Nemzeti Kulturális Alap, a Magyar Tudományos Akadémia  
és az Eötvös Loránd Kutatási Hálózat Titkársága támogatja

**nka**  
Nemzeti Kulturális Alap

**ELKH** | Eötvös Loránd  
Kutatási Hálózat



ISSN 0040-9634

---

# TARTALOMJEGYZÉK

---

## LXV. évfolyam, 2023. 1. szám

### SOMOGYI ÉVA TISZTELETÉRE

Klement Judit – Manhercz Orsolya Köszöntés	5
Deák Ágnes A bölcs, de félénk Fabius Cunctátor: gróf Esterházy Móric	7
Ress Imre A horvát 1861. évi LXII. törvénycikk királyi szentesítésének legendája és legitimációs funkciója	29
Vér Eszter Virág Erzsébet császárné Magyarországon 1866 nyarán: fogadtatás, emlékezet, mítosz	43
Manhercz Orsolya „Istenem, istenem, ezentúl már Buda lesz a birodalmi székváros.” Udvari élet Pest-Budán a 19. században	65
Cieger András – Matolcsi Réka Királyhűség, állampolgári lojalitás, nemzeti identitás. Többes kötődések a dualizmus kori Magyarországon	87
Ifj. Bertényi Iván A delegáció főrendiház által választott tagjainak társadalmi háttere	99
Gyáni Gábor Szocializáció az arisztokrata családokban	123
Konrád Miklós Sportélet, polgárosodás és antiszemitizmus Magyarországon, 1867–1914	139
Klement Judit Budapest és a malmok, 1841–2008	155

## BUDAPEST ÉS A MALMOK, 1841–2008

KLEMENT JUDIT

---

BUDAPEST AND THE MILLS, 1841–2008

The milling industry played a key part in the industrial development of Hungary. The greatest and most modern steam mills were constructed at Buda and Pest from the middle of the nineteenth century. In the same period, the twin cities went through the process from which they emerged, united in 1873 as Budapest, as a modern metropolis. Exploring the relationship between the city and the milling industry, the paper focuses on the question of how the urban development and the presence of the steam mills influenced each other. The period under investigation starts in 1841, when the first steam mill was erected, and ends in 2008, when the last building of its kind was demolished.

Keywords: steam mill, industry, industrialisation, urbanisation, Budapest, 19–20th centuries

---

Magyarországon az 1830-as, 1840-es években indult el a kapitalista gazdaság kiépülése és az iparosodás folyamata. Termelési és exporteredményei alapján az ország iparosodásában a vezető ágazat a malomipar lett,<sup>1</sup> és ez volt az első ágazat, amely a modern, gépesített nagyipari termelést képviselte. A 19. században folyamatosan nőtt a malomiparban a gőzmalmok száma és az ágazaton belüli arányuk: 1873-ban 492 gőzmalom működött az országban, 1906-ban már 1908, s ezzel 2%-ról 11,5%-ra emelkedett az ágazaton belüli súlyuk.<sup>2</sup> A budapesti gőzmalomipar ezen belül a legmodernebb, legjobban felszerelt, legnagyobb őrlőkapacitású nagyvállalatokat jelentette. Valamennyi itteni vállalkozás nagyipari lép-

---

Klement Judit, tudományos munkatárs, BTK TTI, Újkori osztály, docens, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelmi Intézet, Atelier Interdiszciplináris Történelmi Tanszék.

- 1 A rostowi *leading sector* definíciónak kevésbé felelt meg a magyar malomipar, mivel más ágazatokra gyakorolt húzó hatása jóval mérsékeltebb volt, összehasonlítva például az angol textilipar vagy az amerikai vasút hatásával. Walt W. Rostow: *The Stages of Economic Growth. A Non-Communist Manifesto*. Cambridge, 1990. 194. Fogel ugyanakkor kétségbe vonja egyetlen ágazat ilyen kiemelését a gazdasági növekedés generálójaként, mondván: a *leading sector* elemzés nem jobb, mint "the hero theory of history applied to things rather than persons" [„a történelem heroizáló megközelítése csak éppen dolgokra vonatkoztatva, s nem személyekre”]. Robert W. Fogel: *Railroads and American Economic Growth. Essays in Econometric History*. Baltimore, 1964. 236.
- 2 Molnárfi Tibor: A malomipar történelmi–statisztikai feldolgozásának elméleti és gyakorlati kérdései. In: *Történelmi Statisztikai Évkönyv. 1967–1968*. Szerk. Acsády György et al. Bp., 1970. (Történelmi Statisztikai Kötetek) 298.

tékben működött: gőzgépeket alkalmazva, folyamatos üzem mellett vámbelföldi és vámkülföldi eladásra termelt őrleményeket.<sup>3</sup> A fővárosi malmok országos jelentőségét jól érzékelteti, hogy az 1885-ös országos malomipari statisztika szerint az 1884-ben Magyarországon megőrölt, összesen 13,8 millió métermázsza búzának közel 40%-át a budapesti nagy gőzmalom állították elő (5,3 millió métermázsza). Ezt a mennyiséget 13 budapesti nagy gőzmalom termelte, miközben az országban ekkor összesen 17 277 malom működött.<sup>4</sup>

A fővárosi gőzmalomipar kialakulása és fejlődése párhuzamosan haladt a neki helyet adó város(ok), az időközben egyesített Budapest fejlődésével a 19. században. A gőzmalom nem lehettek volna sikeres vállalkozások a megélénkülő pesti, budapesti gazdasági élet nélkül, és viszont, Budapest felvirágzásához is hozzájárultak a gőzmalomvállalatok és gőzmalom-vállalkozók sikerei. A kapcsolat tehát kétirányú volt. Jelen írás középpontjában ennek a kapcsolatnak az elemzése: létrejötte, működése és változása áll. A tanulmány első fejezetében azt mutatom be, hogyan és miért vált Budapest a gőzmalomipar magyarországi központjává az 1850-es évektől. Ezután a városi urbanizáció folyamatában értelmezem Budapesten belül a gőzmalomtelephelyek kiválasztását, így a fejezet az első világháború előtti időszak várostörténetéhez kapcsolja hozzá a malmokat. Végül, kitekintésként ugyancsak a város fejlődésének kontextusában elhelyezve mutatom be, mikor és milyen ütemben tűntek el a malomépiletek a városból. Bár a budapesti gőzmalomipar hanyatlásának egyértelműen azonosíthatók a világpiacon okai, a város fejlődésének is szerepe van abban, hogy az itt felépült 19 nagy gőzmalomból mára már csak négy épület maradt meg.

## Pest-Buda mint a gőzmalomipar felfutásának helyszíné

A fővárosban összesen 19 gőzmalom működött.<sup>5</sup> Valamennyi gőzmalomépilet az 1850-es és az 1910-es évek között épült fel, és koruk legmodernebb berendezéseivel felszerelve nagyüzemi termelést folytató vállalkozások voltak. Több tényező állt Budapest malomvárossá fejlődésének hátterében, és ahogy a gőzmalomépiletek, ezek a gazdasági körülmények is visszavezetnek a 19. század közepére.<sup>6</sup>

- 3 A kereskedelmi őrlés a malmok kisebb részére volt jellemző még a 20. század elején is Magyarországon. Az 1906-os iparági statisztika szerint az összeírt 17 304 malom közül 175 volt kereskedelmi malom. Még a gőzmalomok között is előfordult vámorlást végző vállalkozás, főleg a kisebb vidéki településeken. Vámorlást esetén a malom a hozzá bevitt alapanyagot őrlötte meg az őrlemény egy részének fejében vagy készpénzért. A budapesti gőzmalomok viszont maguk vásárolta gabonát őrlöttek meg, és ügynöki hálózaton keresztül értékesítették azt. *A magyar szent korona országainak malomipara az 1906. évben*. Szerk., kiad. Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Bp., 1909. (Magyar Statisztikai Közlemények. Új Sorozat 26) 43\*.
- 4 Jekelfalussy József: *Magyarország malomipara az 1885. év elején*. Bp., 1885. (Hivatalos Statisztikai Közlemények) 19–20., 152., 169.
- 5 Budapesten 19 volt a száma a valóban kereskedelmi gőzmalomnak, vagyis azoknak a malmoknak, amelyek vásárolt alapanyagból eladásra termeltek őrleményeket. Jelen tanulmányban nem tárgyalom azokat a gőzmalomokat, amelyek a hadsereg tulajdonában voltak és nem piaci alapon működtek, hanem kizárólag a hadsereg igényeire termeltek. Ilyen működött például Óbudán.
- 6 A fejezetnek nem célja, hogy áttekinthesse, mik voltak a fővárosi gőzmalomipar virágzásának általános gazdaságtörténeti okai. Erre lásd Klement Judit: *Hazai vállalkozók a hőskorban. A budapesti gőzmalomipar vállalkozói a 19. század második felében*. Bp., 2012. 34–55.

1840 körül Pest már egy nyüzsgő kereskedőváros volt, Buda inkább egy nyugodt hivatalnokváros. Budán az 1850/1851-es népszámlálás alkalmával 41 440 főt írtak össze, Pesten 115 435 főt, jóllehet a 19. század elején még közel azonos, 22, illetve 26 ezer fős népességszám jellemezte a két várost. Vagyis míg Buda népessége a 19. század elejétől a század közepéig csupán megduplázódott, Pesté közel négy és félszeresére nőtt, s ezzel az ország legnagyobb városa lett már ekkor.<sup>7</sup>

A népességnövekedés a jelentős mértékű bevándorlásnak volt köszönhető, amit Pest gazdasági, elsősorban kereskedelmi szerepének megerősödése támogatott hathatósan. A város kereskedelmi jelentősége lassan túlnőtt az itt tartott négy országos vásáron is, vagyis egyre inkább már nemcsak időszakos tevékenységként volt jelen. Pest kezdett az ország kereskedelmi központjává válni.<sup>8</sup> Ezt a szerepet eleve segítették a vízi szállítás új lehetőségei a Dunán, az 1830-as évektől megindult gőzhajózás, de valódi megerősítést az ide koncentrálódó vasútvonalak kiépülésével nyert. Az első vasútvonalat Pest és Vác között 1846-ban adták át a forgalomnak, s bár a magyarországi vasútépítés az 1867-es kiegyezés után vett nagyobb lendületet, Pest és Buda már 1867-ben is vasúti összeköttetésben állt a legfontosabb gabonatermő területekkel (az Alfölddel és a Bánsággal) és a legfontosabb felvevőpiacokkal, Pozsonyon keresztül Béccsel, ahonnan Nyugat-Európa vált elérhetővé, illetve Nagykanizsán keresztül Trieszttel, ami pedig a tengeri kijárat volt.<sup>9</sup>

Mindez azért bír kiemelt jelentőséggel, mert a kereskedelmen belül különösen fontosá vált Pest esetében a terménykereskedelem. A 19. század közepén jelentkező agrárkonjunktúra, vagyis az agrártermékek iránt az európai városok iparosodása, urbanizálódása és népességnövekedése kapcsán megnövekedett kereslet hatására lendült fel Pesten a terménykereskedelem. A keresletnövekedés a Habsburg Birodalmon belül, annak nyugati, vagyis Lajtán túli területein is ekkoriban vált érzékelhetővé. Éppen ezért volt nagy jelentősége, hogy 1851 januárjától megszűntek a Habsburg Birodalmon belül addig fennálló vámhatárok, tehát még kifizetődőbbé vált a Lajtán túli (osztrák, cseh–morva) területek élénkülő keresletének kielégítése, a vámok immár nem növelték meg a kereskedelem költségeit. Ennek a folyamatnak volt egyik komoly haszonélvezője a pesti terménykereskedelem, amellyel egy ideig még tartották a lépést a győri terménykereskedők is, hiszen ők még közelebb voltak a bécsi piacchoz a Dunán keresztül, de a vasútvonalak kiépülése tulajdonképpen már az 1860-as évekre Pestnek adta az elsőbbséget ebben a versenyben.<sup>10</sup>

A terménykereskedelem konjunktúrájának köszönhetően komoly tőkeerőre tettek szert a pesti kereskedők. Erejük növekedését mutatják a kezdeményezésükre létrejövő

- 7 Faragó Tamás: Budapest népességejlődésének vázlata (1840–1941). In: uő: *A múlt és a számok. Pest Buda és környéke népessége és társadalma a 18–20. században*. Bp., 2008. (Várostartörténeti Tanulmányok) 32.
- 8 Vörös Károly: Pest-Budától Budapestig, 1849–1873. In: *Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig*. Szerk. Spira György – Vörös Károly. Bp., 1978. 141–155.
- 9 Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: *In Memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére*. Szerk. Lengvári István. Pécs, 1996. 385–393.
- 10 Bácskai Vera: Adalékok az 1840-es évek gabona kereskedelmének történetéhez. *Agrártörténeti Szemle* 28 (1986) 262–272.; Katus László: *A modern Magyarország születése*. Pécs, 2012. 413–414., 428–429.; Sándor Vilmos: A budapesti nagymalomipar kialakulása 1839–1880. In: *Tanulmányok Budapest múltjából*. 13. Szerk. a „Budapest történet” szerkesztőbizottsága. Bp., 1959. (Budapest Várostartörténeti Monográfiái 21) 362.; Vörös: Pest-Budától Budapestig, 141–145.

intézmények is. Már 1851-ben felmerült, hogy szükség lenne egy külön társulatban összefogni a pesti kereskedőket érdekeik hathatósabb képviselése érdekében, el kellene indítani továbbá egy kereskedelmi lapot és megszervezni a terménykereskedelemnek helyet adó tőzsdét. A szervezet megalakulását – amelynek tagjai között jó néhány későbbi malomalapító és gőzmalomrészvényes is szerepelt – Pesti Lloyd Társulat [Pester Lloyd Gesellschaft] néven a Helytartótanács végül 1853-ban engedélyezte. 1854. január 1-ével elindulhatott a kereskedők napilapja, a *Pester Lloyd* is, amely a pesti kereskedők által általánosan használt nyelven, németül jelent meg, és a kereskedelmi élet híreiről, eredményeiről, új cégek alapításáról, meglévők működéséről, s a gazdasági életet befolyásoló mindennemű fejleményekről tudósított. Ugyanebben az évben a társulat elérte a Gabonacsarnok felállítását is, ami tulajdonképpen árutőzsdeként működött.<sup>11</sup>

1860-ban a bécsi kormány kezdeményezte, hogy a Habsburg Birodalom forgalmasabb pontjain hivatalos árutőzsdek létesüljenek. (Bécsben már 1771 óta működött tőzsde.) A hazai árutőzsde helyszínéül, köszönhetően a nagy forgalmat bonyolító pesti terménykereskedelemnek, Bécs számára is egyértelműen Pest került szóba. Az viszont már újfent a pesti kereskedők kezdeményezésén múlt, hogy nem pusztán a központi akarat által létrehozni szándékozott árutőzsde valósult meg. Az árutőzsde megszervezésével megbízott pesti Kereskedelmi és Iparkamara nagykereskedői egy áru- és értéktőzsde megalapítását támogatták, tekintettel az ekkoriban egymás után alakuló részvénytársaságokra: ezek részvényeinek adásvétele éppúgy megkövetelte a szabályozott kereteket, mint az áruké. A kormányzat végül 1863 tavaszán adta áldását a pesti áru- és értéktőzsdére, amely 1864-ben el is kezdhette működését a Pesti Lloyd Társulat palotájának nagytermében. A magánkezdeményezésként létesült Gabonacsarnok egy ideig még párhuzamosan működött a pesti tőzsdével, majd 1868-ban végül egyesült vele.<sup>12</sup>

A pesti kereskedelem és terménykereskedelem virágzása a gazdaság más területeire is hatott, így például a hiteléletre. A kereskedők, gyárosok, manufaktúratulajdonosok üzleti tevékenységéhez elengedhetetlen volt a forgótőke, így tulajdonképpen egy közös cél teljesült, amikor megalapították Pesten az ország első kereskedelmi bankját (Pesti Magyar Kereskedelmi Bank [= PMKB]) 1841-ben.<sup>13</sup> A pesti kereskedők növekvő hiteligényét bizonyítja az a tény is, hogy kielégítésükre az 1850-es években két bécsi bank is fiókot nyitott Pesten, 1851-ben az Osztrák Nemzeti Bank, 1857-ben pedig a bécsi Creditanstalt. Az 1860-as évektől aztán sorra alakultak Pesten a különböző pénzintézetek és magánbankházak. Közülük is ki kell emelni az 1867-ben alapított Magyar Általános Hitelbankot, amely a dualizmus korában a PMKB mellett a legfontosabb bank lett Magyarországon. Az 1860-as

11 Deusch Antal: *A Pesti Lloyd-társulat, 1853–1903*. Bp., 1903. 3., 42–58.; Vörös: *Pest-Budától Budapestig*, 150–153. A század közepére jellemző kereskedő-bankár alakjára lásd Kövér György: *A pesti kereskedő-bankár „ezüstkora” 1847–1873*. In: uő: *A pesti City öröksége. Banktörténeti tanulmányok*. Bp., 2012. (Várostartörténeti Tanulmányok) 111–172.

12 Mérő Katalin: *Az értéktőzsde szerepe és jelentősége a tőkés Magyarország gazdasági életében*. Bp., 1988. (Tőzsdelméleti Tanulmányok 1) 32–35.; Vörös: *Pest-Budától Budapestig*, 151–152.

13 A nyilvánvaló üzleti szempontok mellett a PMKB alapítása illeszkedett a reformkori „haza és haladás” programjába. A pesti kereskedőknek a Helytartótanácsához benyújtott engedélykérését József nádor pártfogolta. Tomka Béla: *A magyarországi pénzintézetek rövid története 1836–1947*. Bp., 2000. 11.

évekre világosan megmutatkozott, hogy Pest az ország hiteléletének is a központja lett, s ez egyértelműen a kereskedelemnek volt köszönhető.<sup>14</sup>

Pest gazdasági ereje a kereskedelemről nőtt ki, fejlődése nagyon sok ponton visszavezethető erre a gazdasági tevékenységre: a gőzmalmok keletkezése és más ipari vállalkozások alapítása is. A virágzó kereskedelem ugyanis lehetőséget adott olyan méretű vagyongyűjtésre, amelynek már érdemes volt kedvező befektetési és megtérülési lehetőséget keresni. E tőkék egy része ipari befektetésekben hasznosult. A befektetési kedvet tovább fokozta – a vagyonosodás mellett – az is, hogy az 1860-as évektől mind több vállalkozás már részvénytársasági formában alakult meg, így az alapítás kockázata megoszlott a részvényesek között. Ráadásul a részvények adhatók-vehetőek voltak – ezért is volt fontos az értéktőzsde létrehozása –, vagyis szükség esetén viszonylag könnyebben ki is lehetett lépni egy vállalkozásból. A pesti kereskedők tőkéjükön keresztül a pesti gyáripár, azon belül is a gőzmalomipar kialakulásának, felfutásának is lényeges elősegítői lettek. Persze nem lehet csodálkozni azon, hogy a pesti kereskedők befektetési érdeklődése hamar rátalált az általuk amúgy is forgalmazott termékeket feldolgozó ágazatokra, így például a gőzmalomüzletre. Mivel ismerték a feldolgozandó árut, annak beszerzési, raktározási lehetőségeivel együtt, sőt a majdani termék iránti keresletre vonatkozóan is lehettek elképzeléseik, a bizalmuk is nagyobb volt a malomipar, s általában is az élelmiszeripar iránt. Természetesen nemcsak terménykereskedők investáltak a budapesti malomiparba, de az ő szerepük rendkívül meghatározó volt.<sup>15</sup> És nem is csak a malomipar érdekelte őket, a pesti kereskedők neve visszaköszön más ágazatokban is, például a szesziparban, bőriparban, vas- és gépiparban vagy az építőipari vállalkozásokban, de a biztosító cégekben is.<sup>16</sup>

Budapest gőzmalomipari centrummá válását tehát Pest terménykereskedelmi szerepe készítette elő. Jók, illetve javulóak voltak a szállítási lehetőségek vízen és vasúton egyaránt (így érkezett a városba a gabona és a szén, és utazhatott tovább az őrlemény), itt működött előbb magánkezdeményezésként, majd már a bécsi kormányzat által is szükségesnek tartott tőzsde, bővülő volt a hitelkínálat a kiépülő bankrendszernek köszönhetően, és jelen volt egy tőkeerős vállalkozó réteg is. És tegyük hozzá, hogy maga a város mint városi tér is alkalmas volt arra, hogy befogadja ezt az iparágat több, a gőzmalomipar számára előnyös városrészével.

## Gőzmalomtelephelyek a városban

Az építkezések időbeli dinamikája jól tükrözi az ágazat mindenkori helyzetét.<sup>17</sup> Az első gőzmalom az 1839-ben megalapított Pesti József Hengermalom Társaság építette fel. Az épület az 1838-as romboló árvíz után újjáépülő Pesttel együtt épült fel Lipótvárosban

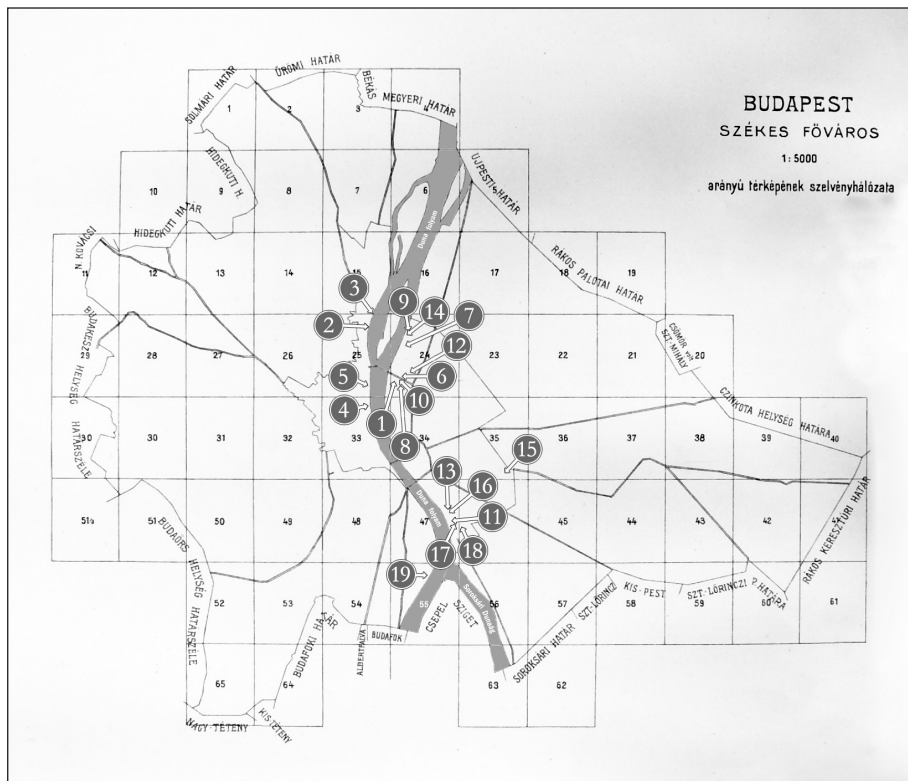
14 Vörös: Pest-Budától Budapestig, 155–158.

15 Klement: *Hazai vállalkozók*, 155–163.

16 Az Első Magyar Általános Biztosító alapítóira nézve lásd Tamás Gábor Zoltán: *Az Első Magyar Általános Biztosító Társaság története 1857–1949. A hosszú távú sikeresség feltételei a biztosítási piacon*. Bp., 2022. [Doktori disszertáció] 83–96., 229–238.

17 A fővárosi gőzmalomipar üzleti eredményeire lásd Klement: *Hazai vállalkozók*, 34–55.





1. térkép. Gőzmalmok Budapesten (Az áttekintő térképet készítette Sóvári Péter)

1841-re. A Hengermalom létesítése egyébként közel két évtizeddel megelőzte a gőzmalmok korát, s ebbe majdnem bele is bukkott a vállalkozás, mivel sem a technológiai, sem a piaci és szállítási lehetőségek nem voltak még tökéletesek.<sup>18</sup> Nem épült új gőzmalom egészen az 1850-es évek elejéig, ekkor viszont rögtön négy, méghozzá Budán, ami már jelezte az üzleti lehetőségek bővülését. A gőzmalomépítési dinamika még nagyobb sebességre kapcsolt az 1860-as évtizedben, amikor további kilenc malom jött létre a Duna bal, vagyis pesti partján, Lipótvárosban és Ferencvárosban. Üzleti szempontból ez volt a pest-budai gőzmalomipar fénykora, s az építési hullám ennek a lecsapódása volt.<sup>19</sup> Az 1860-as csúcsevített után is felépült még néhány új gőzmalom: 1876-ban, 1880-ban, majd 1897-ben, három Ferencvárosban, egy pedig Józsefvárosban, s végül a 20. század elején az utolsó újra budai helyszínen, Lágymányoson kezdett működni 1911-ben. Mindez egyben jelezte a fővárosi malomipar konjunktúrájának fokozatos megtörését is.

<sup>18</sup> Klement: *Hazai vállalkozók*, 212–213.

<sup>19</sup> Uo. 40–41.

Míg a gőzmalom-építkezések időbeli dinamikája az ágazat gazdaságtörténetéből következett, a telephelyek térbeli elhelyezkedése<sup>20</sup> inkább értelmezhető a fizikai környezetük és az egyes városrészek története alapján (1. térkép).

Az első gőzmalom, a Pesti József Hengermalom Rt. malma ([térképen:] 1) közel a Dunához, de nem a Duna partján épült fel 1841-re a Lipótvárosban, az akkori Valero utcában, Valero Antal új selyemgyára közvetlen közelében. Ez a mai Vígszínházzal átellenben fekvő telek akkor még egy teljesen ipari területen feküdt. Maga Valero is részvényes volt egyébként a Hengermalomban.

Jó egy évtizeddel később, az 1850-es években négy gőzmalom is megkezdte az őrlést a Duna jobb partján, Budán. Újlakon (Óbudán), közel a Duna-parthoz, az akkori óbudai Fő utcában (a mai Kolosi térhez közel) épült fel 1853-ra Werther Frigyes gőzmalma (2), és ettől valamivel északabbra 1853/54-re Barber Ágostoné (3). Budán a Vízivárosban, szintén a Duna-parthoz közel, az akkori Fő utcában (a mai Batthyány tér közelében) épült fel Blum János malma (4) 1853-ban, majd tőle valamivel északabbra, de még a Vízivárosban Berger Lajosé (5) 1860 körül. E négy gőzmalom alapításának közös karaktert adott a budai vagy óbudai telephely.

Az 1860-as évektől a pesti oldalra került át a gőzmalomipar súlypontja. 1862-ben építette fel Haggemacher Henrik az első gőzmalomát (6) Lipótvárosban, a Tüköry védgát (mai Szent István körút) mellett, a Hengermalommal szemben (a Vígszínház mai épülete melletti telken). 1863-ban alapították a Pannónia Gőzmalom Rt.-t, amely Lipótváros külső részén (a mai Újlipótváros városrészben) épített gőzmalom (7) az akkori Víz utcában, egy akkor még ipari területen. 1866-ban jött létre az Első Budapesti Gőzmalom Rt., amely szintén Lipótvárosban, a Hengermalom szomszéd telkére épített fel egy gőzmalom (8). A Pannónia gőzmalomához közel, Lipótváros külső részén, a Duna-parton, a Felsődunasoron épült fel Lord Sámuel gőzmalma (9) 1866-ban, amit alig egy év múlva megvett a Viktória Gőzmalom Rt. 1866-ra Haggemacher Henrik egy második gőzmalom (10) is üzembe helyezett Lipótvárosban, a Hengermalom és az Első Budapesti szomszédságában. (Ez a gőzmalom egyébként Haggemacher első gőzmalomával szemben épült fel, az elsőt pedig ezzel párhuzamosan el is adta, amely szintén tovább működött.) Ugyanebben az évben kezdte meg működését az első ferencvárosi gőzmalom is, a Concordia gőzmalom (11) a Soroksári úton (a mai Haller utcához közel) a Concordia Gőzmalom Rt. tulajdonában. Az 1868-ban alakult Unió Gőzmalom Rt. egy új lipótvárosi gőzmalom (12) építtetett a Tüköry védgáthoz közel (Haggemacher első gőzmalomától nem messze, a mai Nyugati pályaudvarhoz közelebb), és ugyanebben az évben helyezték üzembe a második ferencvárosi gőzmalom is a Soroksári út elején (a mai Boráros tér mellett), ami a Pesti Molnár- és Sütők Rt. gőzmalma (13) volt. 1869-ben kezdte meg működését a Felsődunasoron, vagyis a Duna-parton, külső Lipótvárosban, a Viktória gőzmalomának tőszomszédságában az Erzsébet Gőzmalom Rt. malma (14).

Az 1860-as fénykor után épülő gőzmalomok számára már Pest és Buda délebbi területei mutatkoztak vonzóbb helyszíneknek. A Schmidt & Császár cég Józsefvárosban épített

<sup>20</sup> A gőzmalomok pontos elhelyezkedésének leírását lásd Klement Judit: *Gőzmalomok a Duna partján. A budapesti malomipar a 19–20. században*. Bp., 2010. 143–146.

gőzmalom (15) 1876-ban (a mai Orczy térhez közel). Ferencvárosban épült fel 1880-ban a kései alapítása ellenére a nagymalmok sorába emelkedni tudó Gizella gőzmalom (16) a Soroksári úton, a Pesti Molnárok malma melletti telken. (A malom ekkor még egy családi vállalkozás, a Krausz Mayer és fiai cég tulajdonát képezte, s csak a századforduló után lett részvénytársaság.<sup>21</sup>) Szintén egy Soroksári úti telken épült fel a Királymalom (17) is, amelyet a Hedrich & Strauss cég épített fel itt 1880 körül. A század végén felépült még egy nagymalom a Soroksári úton, a Királymalom és a Vágóhíd központi épülete tőzsomszéd-ságában, ez az 1897-ben alapított Hungária Egyesült Gőzmalom Rt. pesti gőzmalma (18) volt. Végül az utolsó gőzmalom (19) Dél-Budán, Lágymányoson, a Duna partján épült fel 1911-re. A gőzmalomok helyének főbb csomópontjai tehát a Duna jobb partján Újlak és Víziváros, míg a bal parton Lipótváros és Ferencváros voltak. Józsefváros és Lágymányos egy-egy gőzmalomtelephelyet fogadott csak be.

Érdemes közelebbről is megvizsgálni, milyen lehetséges szempontok álltak e telephelyek kiválasztása mögött. Az első – és a térképre nézve is szembetűnő – szempont a Duna közelségének szükséglete volt. A gőzmalom a gőzmeghajtásból következően már nem szorult vízi vagy szél általi meghajtásra, vagyis telephelyét szabadon meg lehetett választani. A Duna mégis meghatározó környezeti tényező maradt a nagy malomüzemek számára. Egyrészt a gabona szállítási útvonalaként volt fontos a Duna, emiatt is épültek gőzmalomok gyakran kikötők mellé vagy közelében, másrészt a gőzmalom működéséhez szükséges vízellátás forrása és a kondenzvíz elvezetője is lehetett a folyó. A gőzgépek működtetéséhez jelentős mennyiségű víz kellett, s amíg gőzerő hajtotta ezeket a malmokat, a vízszükséglet meghatározó szempont maradt, az elektromos meghajtásra csak a 20. század elejétől álltak át. A malomtelepeknek jellemzően volt saját kútja, ami egyrészt vízforrásként, másrészt a tűz elleni védekezésre szolgált. A Dunától távolabbi telephelyek vízszükségletüket a saját kútjukból nyerhették, de a Duna melletiek meríthettek a folyóból is, és közvetlenül szennyezték is a folyót, amikor a gőzgépek elhasznált vizét beleengedték.<sup>22</sup>

Szembetűnő az is, hogy Újlak és Víziváros vonzereje az 1850-es évtizedre koncentrá-lódott. Budának és Óbudának igen jó adottságai voltak, és vonzó ipari helyszínek voltak ekkor, vonzóbbak, mint Pest. Óbudán már működött az Óbudai Hajógyár és a Goldberger-féle textilgyár, s Budán építette fel gépipari üzemét Ganz Ábrahám is. A gyáripár jelenléte elősegítette az infrastruktúra (például az úthálózat) fejlődését és jó alapot adott a munkaerő-utánpótlásnak is. A gőzmalom-vállalkozások számára különösen vonzó volt a budai úthálózat Pesthez képest jobb állapota, és a Duna jobb partjának biztonságosabb volta, vagyis hogy magasabban feküdt, mint Pest, s így viszonylag kisebb befektetéssel vált lehetővé a gabonaszállító hajók kikötése költséges kikötőépítés nélkül. (A rakpart- és kikötő-építés ekkor még csak tervekben szerepelt.) Vonzó volt továbbá Buda az Esztergom vidéki kőszénbányák kedvező elérhetősége miatt, és a külsőbb részek alacsonyabb telekárjai is támogatták a vállalkozói kedvet. Blum János például eredetileg Pestre kért a malmának építési engedélyt, ám később áthelyezte azt Budára, „az ismert állapotokra” hivatkozva. Werher Frigyes már eleve budai helyszínben gondolkodott, mivel malomvállalkozása előtt

<sup>21</sup> Klement: *Hazai vállalkozók*, 239–266.

<sup>22</sup> Klement: *Gőzmalomok*, 58–62.

is ott működtetett szesz- és élesztőgyárat, valamint egy mezőgazdasági felszereléseket gyártó üzemet. Az 1850-es évtized tehát Budáé és Óbudáé volt a gőzmalomüzletben.<sup>23</sup>

Pest előnyei ugyanakkor az 1860-as évtizedben már felülmúlták a másik partét, úgy is fogalmazhatnánk, hogy ekkorra értek be Pest lehetőségei. A pesti Duna-part kiépítése még éppen csak elkezdődött, de már működött a Lánchíd pesti lábánál a Duna Gőzhajózási Társaság kikötője, és tőle északra és délre Pest városa tovább építette a rakpartot,<sup>24</sup> és persze a Pestre befutó vasútvonalak is élénkítették a terménykereskedelmet. A már említett Gabonacsarnok 1854-től, majd a tőzsde 1864-től szintén Pesten működött. Ebben az évtizedben a legtöbb malom Lipótvárosban épült fel, a Tüköry-védgát mentén (amit az 1838-as árvíz után építettek ki), vagy a Duna-part közvetlen közelében Lipótváros külső részein, ahol még olcsóbbak voltak a telkek. Az itteni telephelyek számára a Duna közelsége mellett az Osztrák Államvasút Társaság pályaudvara (a mai Nyugati pályaudvar) is döntő szempont lehetett. Fontos hangsúlyozni, hogy ekkor még ez a terület egyértelműen ipari jellegű volt, ennek megfelelő telekárakkal és lehetőségekkel.<sup>25</sup>

Pest előnyei az 1870-es évtizedben csak tovább fokozódtak, amit Budapest létrejötte és a városfejlesztési tervek alapoztak meg. Az ehhez kapcsolódó változások egyre inkább Ferencvárost tették a gőzmalom-vállalkozások legfontosabb helyszínévé. Buda, Óbuda és Pest egyesítése az 1872. évi XXXVI. törvénycikk értelmében 1873. január 1-én valósult meg, de a város fővárosi szerepre való felkészítése már korábban elkezdődött. Egyértelmű volt ugyanis, hogy a fejlődés ellenére Pest-Buda infrastrukturálisan nem eléggé felkészült a fővárosi feladatokra, s az ehhez szükséges munkálatok túlnőnek a városi költségvetésen. A legfontosabb feladat a Duna szabályozása volt, célzottan erre a munkára, de távlatilag Budapest nemzeti fővárossá és metropolisszá fejlesztése érdekében jött létre az 1870. évi X. törvénycikk értelmében a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (= FKT). A törvényben megfogalmazott célok megvalósítására a kormány az FKT kezelésére bízott egy 24 millió osztrák forint értékű államkölcsönt, valamint jó néhány városi bevételt. A Duna-szabályozáson túl az FKT feladatai között kiemelt helyet foglalt el a város kereskedelmi, közlekedési adottságainak további fejlesztése: hidak, rakpart, kikötők, közraktárak, utak építése.<sup>26</sup>

A malomipar szempontjából különösen fontos volt a folyószabályozás, rakpartépítés mellett a közraktárak építése. A folyószabályozást és rakpartépítést az 1870-es évtizedben az állam végezte: a rakpartok kiépítése ekkor körülbelül a Margit híd mai vonalától Budán a Rudas fürdőig, Pesten a Vámházig (mai Corvinus Egyetem épülete) terjedt. 1879-től

23 Sándor: A budapesti nagymalomipar, 340–344.

24 Vadas Ferenc: Duna-szabályozás és rakpartépítés Budapesten. In: *Bécs – Budapest. Műszaki haladás és városfejlesztés a 19. században*. Bp., 2005. 80.

25 Pásztor Mihály: *A százötvenéves Lipótváros*. Bp., 1940. (Budapest Statisztikai Közlemények 93/4) 5–6.; Sándor: *A budapesti nagymalomipar*, 366–369. Sándor Vilmos a külső lipótvárosi gőzmalomok építése kapcsán a telephelyválasztás okaként telekspekulációról is írt 1959-ben. Nem vitás, hogy olcsón lehetett külső Lipótvárosban telekhez jutni az 1860-as években, de az itt ekkoriban felépült gőzmalomok évtizedekig működtek, vagyis hosszú távú, tartós ipari beruházások voltak. Uo. 368. A gőzmalomok működésének idejéről lásd Klement: *Hazai vállalkozók*, 67.

26 Siklóssy László: *Hogyan épült Budapest? 1870–1930*. Bp., 1931. 86–88.

a főváros folytatta a rakpartépítés munkálatait: Pesten a Vámháztól dél felé egészen a Déli összekötő vasúti hídig elért a rakpart 1884-re.<sup>27</sup> 1881-re a főváros felépített végre négy közraktárt is Ferencvárosban, amit a pesti kereskedők már az 1850-es évek óta szorgalmaztak.<sup>28</sup> A közraktárak révén megnövekedett, Budapesten raktározható gabonamennyiségnek nemcsak a terménykereskedők, de a fővárosi gőzmalomok, s különösen a közeli ferencvárosi malomok is haszonélvezői voltak, hiszen a nagy készlet a folyamatos termelés előfeltételét teremtette meg. Ugyanitt, Ferencvárosban, a Soroksári út bevezető szakaszán (a mai Petőfi híd pesti hídfőjénél) a közraktárak sorát folytatva épült fel az Elevátor 1883-ra, szintén fővárosi beruházásként. Ez az épület nemcsak egy immár emeletes gabonaraktár volt, de a hajók és vagonok ki- és berakodását emberi munkaerő nélkül végezhették, s így a modern szállítási és raktározási feltételek budapesti megvalósulásának a szimbóluma lett.<sup>29</sup>

Ferencváros ipari vonzerejét azonban még ennél is sokkal erőteljesebben növelte a Déli összekötő vasúti híd és ehhez kapcsolódóan a helyi pályaudvarok kiépítése. A Déli összekötő vasúti híd 1877-re épült fel, s általa a budai és a pesti oldalra befutó vasútvonalak nyertek összeköttetést, konkrétan a mai Kelenföldi és Kőbánya felső pályaudvarok között alakult ki közvetlen kapcsolat. A vasúti híddal megépült új vonalszakaszon alakították ki ugyancsak 1877-ben a Ferencvárosi pályaudvart, ami a dél-pesti térség legfontosabb, nemzetközi jelentőségű vasúti csomópontja lett. 1883-ra pedig kiépült a Dunaparti teherpályaudvar is, ami a Boráros tértől indulva a Soroksári út mentén sorakozó ipari létesítmények számára biztosított közvetlen vasúti kapcsolatot. Az itt működő gőzmalomok is ehhez kötődtek iparvágányokon keresztül.<sup>30</sup> Tekintve tehát a rakpart- és közraktárépítéseket, a vasúti híd és a pályaudvarok biztosította jó közlekedési feltételeket, nem volt véletlen, hogy az 1870-es évektől Lipótváros helyett már Ferencváros lett a gőzmalomvállalkozások által választott helyszín.

A gőzmalom városon belüli elhelyezkedéséről szólva ki kell emelni még egy lényeges sajátosságot, ami mind a pesti, mind a budai oldalon, mind a korai, mind a később épült gőzmalom esetében érvényesült: nevezetesen, hogy gyakran létesültek közel egymáshoz, akár szomszédos telkeken. A Hengermalom melletti szomszéd telkeken működött az Első Budapesti Gőzmalom Rt. pesti malma és Haggemacher Henrik második gőzmalma. Velük szemben (a mai Szent István körút túloldalán) állt Haggemacher első gőzmalma (amit eladott, s így lett belőle Árpád gőzmalom) és az Unió gőzmalom. Hasonló közelségben működtek Lipótváros északi, külső részén a Pannónia gőzmalom, Lord Sámuel gőzmalma (amit megvett a Viktória Társaság) és az Erzsébet gőzmalom. A Soroksári úton szinte láncban álltak egymás mellett a gőzmalomok: a Pesti Molnárok és Sütők Rt. malma, mel-

27 Vadas: Duna-szabályozás, 83–84.

28 Juhász Lajos: A közraktár-kérdés Pesten a XIX. század közepén. In: *Tanulmányok Budapest múltjából*. 8. Szerk. Dr. Némethy Károly – Dr. Budó Jusztin. Bp., 1940. (Budapest Székesfőváros Várostarténeti Monográfiái 12) 60–84.

29 Vörös: Pest-Budától Budapestig, 333–335.

30 Eszik Veronika: A vasút Ferencvárosban. Egy nagyvárosi ipari zóna térszerkezeti vizsgálata. *Korall* 14 (2013) 52. sz. 26–27. „Az első világháborúig a Duna-parti teherpályaudvar forgalmának közel felét a malomok kiszolgálása adta.” K. Juhász Erzsébet: Volt egyszer egy Duna-parti teherpályaudvar. *Városi Közlekedés* 34 (1994) 2. sz. 109.

lette a Gizella, kissé lejjebb a Concordia, majd a Királymalom és a Hungária pesti malma. A Budán felépült malmok a pestiekhez képest valamivel nagyobb távolságra voltak egymástól, de még így is igen közel helyezkedtek el: a Barber-féle gőzmalom, amit néhány év múlva a Lujza Gőzmalom Rt. vett meg, nem volt messze a Werther-féle malomtól (ekkor már az Első Budapesti Gőzmalom Rt. budai malma), a Blum-féle malom pedig a Berger-gőzmalomhoz volt közel.

Ez a térbeli közelség azért volt előnyös, mert együttes jelenlétük révén biztosított volt a helyi infrastruktúra kiépítése/fejlődése vagy fejlesztése. Azért nem volt hátrányos a „szomszédság” e vállalkozások számára, mert a gőzmalmok elsősorban Budapest kedvező gazdasági (közlekedési, kereskedelmi, hitelpiaci) adottságait használták ki, ám a város népessége nem volt számukra első számú felvevőpiac. Az egymáshoz közel működő gőzmalmok konkurensok voltak ugyan, de érdekeik nem Budapesten, hanem a monarchia, az európai és a világpiacon csaptak össze.<sup>31</sup>

Ha Budapest nem is adott felvevőpiacot az itt működő gőzmalomiparnak, adott viszont munkaerőt. Ezt a másik oldalról is kiemelhetjük: a gőzmalmok fontos munkáltatók voltak Budapesten. Egy 19. század végi gőzmalom átlagosan 250–280 munkást és 35–40 tisztviselőt foglalkoztatott, vagyis a századfordulón nagyjából 4000 munkásnak és családjának, valamint legalább 500 tisztviselőnek és családjának adott megélhetést ez a fővárosi ágazat.<sup>32</sup> Másfelől viszont, újra fordítva egyet a perspektíván, a gőzmalmi munkások többsége nem volt szakképzett, és ennek megfelelően nem is kerestek túl jól. A malomipar inkább számított közepes megélhetési lehetőségnek, átlagos bérszínvonalnak az ipari munkásságon belül.<sup>33</sup> Ráadásul nem is volt veszélytelen a munka egy gőzmalomban. A malomipari munkások között gyakoriak volt a légúti betegségek (hőrgyhurut, tüdőátágulás), mivel az őrléskor keletkező finom por károsította a munkások tüdejét.<sup>34</sup>

A gőzmalmok Budapestre gyakorolt hatását a konkrét álláshelyeken túl a tekintetben kell még hangsúlyozni, hogy ezek a vállalkozások magát a gyárípar világát, miliójét igen korán megeremtették a fővárosban. Tulajdonképpen az elsők között vitték be a városi térbe a modern gyárak jelenségét. A gyártelepek falain belül a munkát szigorú szabályrend szerint kellett végezni, a kapunál portás ellenőrizte a be- és kilépőket, a 10–12 órás napi munkaidőt szigorúan betartatták. A gőzmalmok pedig folyamatosan működtek, éjjel-nappal. Az 1891-től törvényileg biztosított vasárnapi munkaszünet alól is mentesültek a gőzmalmok 1930-ig.<sup>35</sup>

31 Klement: *Gőzmalmok*, 67–75.

32 1910-ben a fővárosi statisztika 4369 fő „segédszemélyzetet” regisztrált 14 fővárosi gőzmalomban. A fővárosi népességen belül pedig 4144 főt tartottak nyilván malomiparból élőként 1910-ben. A különbséget a nem budapesti lakos, de malomiparban dolgozók adhatták. *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*. XI. 1909–1912. Szerk. Thirring Gusztáv. Bp., 1914. 281., 303.

33 Sándor: A budapesti nagymalomipar, 392.; Klement: *Gőzmalmok*, 97–101.; Rajki Árpád: *Malomipari munkásmozgalmak. A magyarországi malomipari munkások mozgalmi és a malomipar helyzete 1839–1949*. Bp., 1989. 18–19. Az élelmiszeripari munkások bére magasabb szinten mozgott, mint a könnyűipariaké, de elmaradt a nehéziparban dolgozókéétól.

34 Klement: *Gőzmalmok*, 112.

35 Uo. 106–108., 111.; Rajki: *Malomipari*, 140.



A gőzmalmok nemcsak a belső munkarend révén, hanem már fizikai megjelenésükkel is a gyáripari termelés sajátosságaival ismertették meg Budapest lakosságát. Telephelyeiket jellemzően fallal vették körül. A telephelyekre iparvágányok futottak be és ki, és a malmok működését rendszeres lovaskocsi-forgalom kísérte. A főépületek mindig többemeletesek voltak, s ezzel szinte óriásként emelkedtek ki a környezetükből. (Különösen szembetűnő volt ez a falusias óbudai környezetben épült gőzmalmok esetében.) Elengedhetetlen eleme volt továbbá a gőzmalmok telephelyének a magas víztorony és kémény is. Utóbbi persze füstöt is eregetett bőségesen, nem éppen kellemes szomszédságot jelentve.<sup>36</sup>

Környezettörténeti szempontból értékelve a gőzmalmok városi jelenlétéből egyébként leginkább a környezetszennyező voltukat kellene kiemelni: mind a széneltűző kazánházak füstje, mind a gőzgépek működésének melléktermékeként keletkező kondenzvíz környezetszennyező volt. Ezt a környezeti terhelést később a villamosítás mérsékelte.

## A malomépületek eltűnése Budapestről

Budapest nagyvárosi karaktere a lakosság számának alakulásában is határozottan tükröződött, népessége az 1869-es 280 ezer főről 1900-ra több mint 700 ezerre nőtt, s 1910-re elérte a 880 ezret.<sup>37</sup> Összehasonlításként Bécs az első világháború előtt már nagyjából kétfélmillió, Berlin pedig négyfémillió népességet mondhatott magáénak. A város növekedése természetesen térben is megmutatkozott. Bár a városeyesítés óta nem változott Budapest határa – annak jelentős kitégítésére majd csak 1950-ben, Nagy-Budapest létrejöttkor került sor –, a városon belüli tér használata, s ezzel az egyes városrészek jellege jelentősen megváltozott néhány évtized alatt.<sup>38</sup>

A Hengermalom szomszédságában az 1860-as években nyaranta még cirkuszok verték fel sátraikat, és esős időben komoly nehézséget jelentett a kocsik számára a sár leküzdése. A környék azonban nagyon gyorsan fejlődött, és még nagyobb lendületet vett a változás a városeyesítés után. Az addig beépítetlen, ritkábban lakott városrészek egyre sűrűbben lakottá, beépítetté váltak. Budapest területe nem nőtt meg, de a meglévő területek beépítése folyamatos volt, így a város lassan körbenötte a gőzmalmok eredetileg városszéli, ipari telkeinek többségét is.

Különösen szembetűnő volt ez a változás Lipótváros belső részein, amelyet a Nagykörút kiépítésének munkálatai az 1890-es évtizedben értek el. Ekkortól kezdve folyamatosan napirenden volt a belső lipótvárosi gőzmalmok lebontása. 1908-ra ezek mind el is tűntek, s a telkeken lakóházak, bérházak épültek. Hasonló okokból kellett eltűnnie a budai gőzmalmoknak is. Itt is lakóházak vették át a helyüket.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> Klement: *Gőzmalmok*, 109–110.

<sup>37</sup> Katus László: Budapest népessége, népesedése és társadalma a 19–20. század fordulóján. In: *A „világváros” Budapest - két századfordulón*. Szerk. Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András. Bp., 2010. 250.

<sup>38</sup> Vörös: *Pest-Budától Budapestig*, 387–401.

<sup>39</sup> Uo. 398–399.

A város növekedése viszont nem zavarta az óbudai, a külső lipótvárosi és a ferencvárosi malmokat. Ezek a gőzmalmok még évtizedekig zavartalanul működhetek volna, ám közben a malomipar piaci helyzete vett kedvezőtlenebb irányt. A 19. század végétől már nem volt olyan virágzó ágazat a malomipar: a világgpiacon legyűrte a budapesti malmokat az észak-amerikai konkurencia. Az első világháborút lezáró béke eredményeként még a monarchia belső piaca is elveszett, ami kegyelemdöfés volt a malmoknak. Volt gőzmalom, ami malomvállalatok egyesülését követően került lebontásra, volt, ami csődbe ment, és volt, ami egyszerűen bezárta a kapuit.<sup>40</sup>

A 19 malomépületből hét még állt, amikor elérte az államosítás a nagymalmokat, de már ekkor is csak négy működött malomként.<sup>41</sup> Ez a négy malom a szocialista korszakban is fennmaradt és őrlött tovább: a Gizella, a Királymalom (új nevén Ferencvárosi Malom) és a Hungária a Soroksári úton, valamint a Hengermalom (immár Budai Malomként) Lágymányoson. A Soroksári út 1960-as évektől megnövekvő közúti forgalma is szerepet játszott abban, hogy közülük viszont már csak két épületben (volt Királymalom, volt Hengermalom) folyt őrlés a rendszerváltás beköszöntekekor, hogy aztán ezt a gazdasági átrendeződést már azok se éljék túl. Viszont ekkor még öt malomépület (Concordia, Gizella, Királymalom, Hungária, Hengermalom) állt a városban.<sup>42</sup>

A malomipari tevékenység ugyan végleg elhagyta Budapestet, de még ma is megvan négy egykori gőzmalomépület (Concordia, Gizella, Hungária, Hengermalom). A Gizella épülete lakóházként, de eredeti homlokzattal fennmaradt. A Hungária telephelye helyi védelem alatt áll és ipari, irodai funkciókkal működik. A Concordia épületében is irodák kaptak helyet. A Hengermalom volt épülete viszont jó ideje funkció nélkül várja, hogyan alakul a jövője. Legutolsó malombontásként a volt Királymalom, a későbbi Ferencvárosi Malom épülete 2008-ban tűnt el a Soroksári úti városképből. A malom tégláit egy budapesti templom építésénél használták fel. Helyére néhány évvel később épült fel az MTA Humántudományok Kutatóháza, amely a BTK Történettudományi Intézet székhelye is, és még elfért a volt ipari telken egy méretes irodaépület-tömb is a Tóth Kálmán utca – Soroksári út sarkán.

A fővárosi gőzmalomiparnak ez a bő 150 éve arra világít rá, hogy egy iparág történetére saját gazdasági dinamikája, a gazdasági feltételeknek a változása mellett milyen jelentős hatással lehetett fizikai környezete. A fővárosi gőzmalom-vállalkozások létrejötte, működése és elmúlása Budapest történetének szerves része.

40 Klement: *Hazai vállalkozók*, 50–55.; Uő: *Gőzmalmok*, 126–139.; Pogány Ágnes: Kartell vagy fúzió? A budapesti nagymalmok stratégiái a 20. század első harmadában. In: *Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv*. 2020. *Hálózat & hierarchia*. Szerk. Kövér György – Pogány Ágnes – Weisz Boglárka. Bp., 2020. 327–360.

41 A Viktória malomban és a Concordiában már a második világháború előtt leállt a termelés, a volt Erzsébet malom pedig a második világháborúban sérült meg súlyosan. A Viktória és az Erzsébet épülete idővel el is tűnt, a Concordia azonban raktárként funkcionált tovább, és így fennmaradhatott az épülete. A Concordia főépülete ma is áll.

42 Klement: *Gőzmalmok*, 143–146.



# CONTENTS

---

<b>Judit Klement – Orsolya Manhercz</b> <i>In Honour of Éva Somogyi</i>	5
<b>Ágnes Deák</b> <i>The Wise but Timid Fabius Cunctator: Count Móric Esterházy</i>	7
<b>Imre Ress</b> <i>The Legend of the Royal Sanction for Act LXII of the Croatian Law of 1861, and its Legitimization Function</i>	29
<b>Virág Vér Eszter</b> <i>Empress Elizabeth in Hungary in the Summer of 1866: Reception, Memory, Myth</i>	43
<b>Orsolya Manhercz</b> <i>“My God, My God, Henceforth Buda Will Be the Imperial Seat”. Court Life at Pest-Buda in the 19th Century</i>	65
<b>András Cieger – Réka Matolcsi</b> <i>Fidelity to the King, Citizen Loyalty and National Identity. Multiple Loyalties in Hungary of Austro-Hungarian Monarchy</i>	87
<b>Iván Ifj. Bertényi</b> <i>The Social Background of the Delegation Members elected by the Upper Chamber</i>	99
<b>Gábor Gyáni</b> <i>Socialization in the Aristocratic Families</i>	123
<b>Miklós Konrád</b> <i>Sporting Life, Modernisation, and Antisemitism in Hungary, 1867–1914</i>	139
<b>Judit Klement</b> <i>Budapest and the Mills, 1841–2008</i>	155

---

## E számunk szerzői

Ifj. Bertényi Iván, tudományos igazgató-helyettes, Collegium Hungaricum Bécs, igazgató, Bécsi Magyar Történelmi Intézet ● Cieger András, tudományos főmunkatárs, osztályvezető, BTK TTI, Újkori osztály ● Deák Ágnes, egyetemi tanár, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsész- és Társadalomtudományi Kar, Modernkori Magyar Történelmi Tanszék ● Gyáni Gábor, kutató professor emeritus, BTK TTI, Újkori osztály ● Klement Judit, tudományos munkatárs, BTK TTI, Újkori osztály, docens, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelmi Intézet, Atelier Interdiszciplináris Történelmi Tanszék ● Konrád Miklós, tudományos főmunkatárs, BTK TTI, Újkori osztály ● Manhercz Orsolya, adjunktus, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Új- és Jelenkori Magyar Történelmi Tanszék ● Matolcsi Réka, doktorjelölt, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola ● Ress Imre, nyugdíjas tudományos főmunkatárs, BTK TTI ● Vér Eszter Virág, alapító kutató, Monarchikum Kutatócsoport

(BTK TTI = Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet)

Az egyes számok megvásárolhatóak, illetve megrendelhetőek:

**Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet**

1097 Budapest, Tóth Kálmán u. 4., B épület 4.44-es iroda

Telefon: +36-1-224-6700/4624, 4626-os mellék

E-mail: bardi.erzsebet@abtk.hu, terjesztes@abtk.hu

**Penna Bölcsész Könyvesbolt**

(hétköznapokon, 13 és 17 óra között)

1053 Budapest, Magyar u. 40.

Telefon: +36-30-203-1769

E-mail: info@pennakonyvesbolt.hu

A folyóirat teljes évfolyama előfizethető bármely  
hírlapkézbesítő postahivatalnál.

Ára: 1200 Ft

Előfizetőknél: 1000 Ft

