

TANULMÁNYOK / ARTICLES

A Habsburg Birodalmon belüli regionális különbségek fő hatótényezői

The main factors of territorial differences in the Habsburg Empire

ERDŐSI FERENC

ERDŐSI Ferenc: kutató professor emeritus, Közgazdasági és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; 7621 Pécs, Papnövelde u. 22.; erdosi@rkk.hu; <https://orcid.org/0000-0002-9793-8112>

KULCSSZAVAK: Habsburg Birodalom; iparosodás; a regionális fejlődés tényezői; vasútépítések; periferezáció

ABSZTRAKT: A Habsburg Birodalmon belüli különbségek erős hatótényezője, a vízi energiát felváltó gőzenergiára és új technológiákra alapozott kapitalista iparosodás az Alpok helyett a szénben gazdag cseh régiókat preferálva, a fejlődés új területi mintáit hozta létre.

Azonban más tényezők is hozzájárultak a területi fejlődés súlypontjának eltolódásához a birodalmon belül. Közülük a vasútépítések bizonyultak a leghatékonyabbnak. A Monarchia szintjén egzakt összefüggés létezett a vasútsűrűség és a fajlagos GDP között az 1910-es évek elején, a vetítési alaptól függő mértékben. A szerző regionális szinten, Galícia példáján elemezte a vasút hatását. Az eredmény: a katonai/külpolitikai megfontolásból létesült korai vonalnak alig mutatkoztak pozitív fejlesztő hatásai. Az erős késéssel létesült vonalak csak a 19–20. század fordulóján váltak előrekapcsolásukkal akceleratorként igazi dinamizáló tényezővé, viszont a visszakapcsolásukkal, multiplikátorként csak jelentéktelen hatást gyakoroltak az elmaradott régiókra. A szerző nem igazolja azt az elméletet, hogy Galícia erős periferezálódását egyedül a vasutak okozták a centrum elszívó hatásának elősegítésével.

Ferenc ERDŐSI: scientific professor emeritus, Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies; Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary; erdosi@rkk.hu; <https://orcid.org/0000-0002-9793-8112>

KEYWORDS: Habsburg Empire; industrialization; factors of regional development; railways development; peripherization

ABSTRACT: The capitalist industrialization, being a powerful factor of territorial differences within the Habsburg Empire, based on steam energy and new technologies (rather than hydro energy) and with the preference of the coal-rich Czech provinces instead of the Alps, created a new regional pattern of development. However, some other factors, such as railway construction also played an important role in the emergence of new development patterns. Since exact correlations between railway density and GDP vary at the imperial level depending on the projection base, this study turns to analyzing the impact of railways on a regional basis, through the examples of Galicia. Findings indicate that the early lines of the military / foreign policy considerations barely



generated any positive developmental impacts. With a strong delay railway became a real dynamising factor only at the turn of the 19-20th centuries, with its forward linkages contributing to the acceleration of regional and urban development. However, its backward links, or its multiplier role, proved to be insignificant in the backward regions. The author does not verify the common theory that Galicia's strong peripherisation between the 18th and 20th centuries had occurred solely due to railway development.

In the beginning of the 20th century, neither economic, nor transport geographic peripherisation had taken place in this strategically important province; and in fact, the period had strengthened Galicia's integration into the imperial economic structure.

The research does not cover the incidental (indirect) intervention(s) of the Burg's politics, as well as the influential role of the "agrarian scissors" opening regarding regional differences.

Bevezetés

Gazdasági-társadalmi fejlettségbeli regionális különbségek még a kicsiny és az erőforrások allokációja tekintetében viszonylag homogén gazdag országokban is léteznek (és léteztek a 19. században is), a településállományon belüli természetes funkcionális munkamegosztás és egy sor egyéb tényező következtében. Európa harmadik legnagyobb területű (Szávai 2013), a természeti erőforrások és a termelőerő-potenciál megoszlása tekintetében rendkívül változatos adottságú (európai viszonylatban átlagos szinthez közelítő) Habsburg Monarchiában drasztikus különbségek léteztek a különféle területi szintek egységei között. A történelem fintora, hogy a birodalom Lajtán inneni és túli fele között az 1880-as évektől 1914-ig tartó időszakban a különbség lassan csökkenő tendenciát mutatott, majd egy ideig a Monarchia felbomlása sem vezetett lényeges arányváltozásokhoz. Az 1955 óta végbement folyamatok viszont szakadékmélységű különbséget idéztek elő Ausztria és Magyarország, illetve az extrémistát képviselő magyar és osztrák területi egységek (Szabolcs-Szatmár/Nógrád versus Vorarlberg/Tirol) között.

E cikkben külföldi gazdaságtörténeti munkák és statisztikai évkönyvek adataira alapozva vázoljuk a Habsburg Birodalomban (azon belül is döntően Ausztriában) az egyes régiók fejlettségében bekövetkezett változásokat. A markáns különbségek okai az azokat előidéző hatótényezők földrajzi átrendeződésében keresendők. Részletesebben a két (egymással interdependens kapcsolatban levő) fő hatóerőt, a kapitalista iparosodást és a vasutak elterjedését vizsgáljuk országos, és részletesebb elemzésekre lehetőséget adó régiószinten – a magyar olvasók többsége számára bizonyára *terra incognita* –, Galícia példáján.

Helyzetkép a fajlagos GDP alapján

Good (1984) adatai alapján az egy főre jutó GDP 1870 és 1914 között évente a teljes Habsburg Monarchiában 1,45%-kal, ezen belül a „tulajdonképpen” Ausztriá-

ban (a 1918 utáni Osztrák Köztársaság területén) 1,46%-kal nőtt. Ugyanakkor a „Lajtán túli” (Cisleithanien) teljes területen (az Osztrák Császárságban), mely magában foglalja Galícia, Bukovina, Dalmácia és Trieszt/Partviéki tartományokat is, már csupán 1,32%-ot ért el a növekedési mutató.

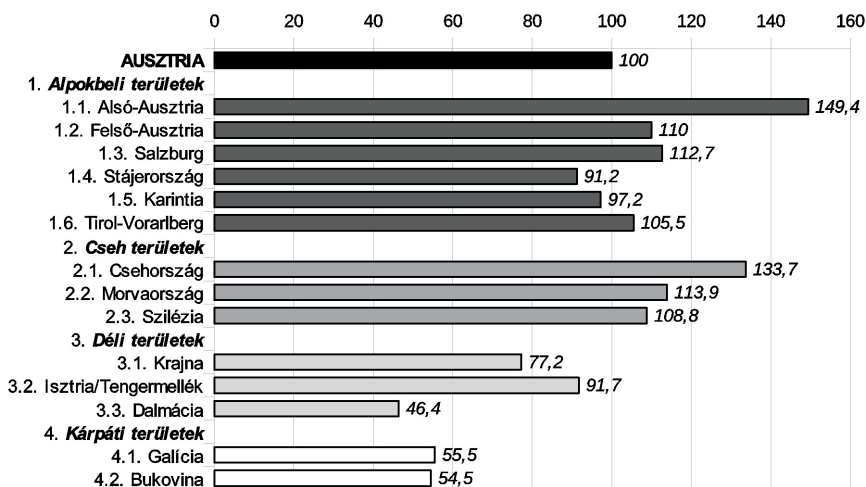
A *Magyar Korona területén* egészében gyorsabban növekedett a GDP, mint az *Osztrák Császárságban*. Magyarország a 18. század közepén még csak a 48%-át érte el a birodalom másik felének. A dualizmusban végbement (sok összetevős) kedvező, lassú felzárkózási folyamat eredményeként 1911/1913-ra lényegesen javult, 70%-ra jött fel az Ausztriához viszonyított arány, miközben a Lajtán túli tartományok is fejlődtek.

A makroregionális szintekről a *regionális* (tartományi/statisztikai) *szintekre áttérve*, a szakmai logikával és történelmi ismeretekkel nem mindig összhangban levő *jövedelemnövekedési értékek* mutatkoztak meg. Good adatai szerint

- *Ausztrián belül* leggyorsabban a két legnyugatabbi tartomány, Vorarlberg és Tirol gazdagodott, melyeket Salzburg és a (Triesztet is magában foglaló) Partvidék követett. Leglassabban Alsó-Ausztria, Dalmácia és Felső-Ausztria haladt előre. Az extrém tartományi értékek között több mint kétszeres a különbség, bár teljesen más Dalmáciánál az igen alacsony, Felső- és Alsó-Ausztria esetében az eleve magas fejlettségi mutatókról történő lassú növekedés.
- *Ausztriához képest Magyarországon belül kisebbek voltak a területi különbségek*. Az élvonalat Délnyugat-Magyarország, a Duna-Tisza és Duna jobb parti körzet képviselte, de tőlük nem sokkal maradt el dinamikában Észak-Magyarország Tisza jobb parti, továbbá Kelet-Magyarország és a Tisza-Maros régió sem. A leglassúbb növekedés az egyébként is fejlett Északnyugat-Magyarországon, valamint a Duna bal parti statisztikai körzetben ment végbe. Külön kell értékelni a társországi státusban lévő Horvátország adatait, ahol az alacsony gazdasági teljesítőképességhez társult a lassú növekedés.

Az 1911/1913-as években, Ausztriában a *fajlagos jövedelem nagyságában Alsó-Ausztria vezetett* (magában foglalva Bécs értékeit is), melytől nem sokban maradt el Csehország. Az országos átlag feletti értékek jellemezték Felső-Ausztria, Salzburg, Morva és Szilézia, valamint Tirol és Vorarlberg tartományokat. Legkisebb volt a jövedelem *Dalmáciában, valamint a két Kárpátokon túli* (nem örökös) *tartományban*, Galíciában és Bukovinában, de elmaradt az átlagtól Karintia, Krajna, Stájerország és a Partvidék (Trieszt, Isztria és környéke) is (1. ábra). Az egyes tartományokon belül is jól érzékelhető különbségek voltak tapasztalhatóak a nagyvárosi központ és a vidéki térségek között. Így pl. Bécs és Alsó-Ausztria többi része (Wald- und Weinviertel) között, sőt a Bécsi-medencén belül a császárváros és a környék falusi övezete között (Komlosy 2001).

1. ábra: Az egy lakosra jutó GDP-index értékei az Osztrák Császárság tartományaiban 1913-ban
Per capita GDP indices in the provinces of the Austrian Empire (1913)



Forrás: Good (1986) adataiból a szerző számításai és szerkesztése

A területi különbségek létrejöttének okai a dualizmusban

Az iparosodás a fő tényező?

Egy olyan korban, amikor a gazdasági fejlődés és az átalakulás motorja a sokféle látványos következményt eredményező, dinamikus kapitalista iparosodás volt, természetes, hogy a területi különbségek létrejötté *meghatározó tényezőjének az ipart* (az ipari szférában végbement folyamatokat) tekintették a kortársak, de az utókorbéli interpretátorok is (Gulyás 2009; Siebert 1979; Győri, Mikle 2017; Kaps 2015; Gross 1977; Eigner 1997). Való igaz, hogy az egyik legnagyobb értéktermelő ágazat, az ipar rajonjainak történelmi „vándorlása” és a mindenkori gazdasági fejlettség területi mintái között lehetetlen nem észrevenni a részleges vagy éppen teljes kongruenciát.

Az *iparosodási folyamat* egyes térségekre gyakorolt *szelektív hatásaival* kapcsolatban két kérdés is felmerülhet:

- Az iparosodásban élenjáró régiók növekedési ereje képes-e áttételekkel, sajátos hatásokkal dinamizálni az elmaradottakat? (Figyelembe véve, hogy a munkaerő néhány kilométernél nagyobb távolságra ingázásának feltételei inkább csak a legnagyobb ipari központok/szolgáltató központ városok térségeiben voltak adottak a 20. század elején – a megépült helyi-érdekű vasutakra alapozottan.)

- Egyes térségek „makacs” elmaradottsága nem volt-e feltétele a Habsburg Birodalom nyugati részében végbement erősebb fejlődésnek?

Tulajdonképpen e kérdések összevonhatók, mert egymástól elválaszthatatlan folyamatról szólnak. Végso soron az ipar (főként északi irányú) területi diszlokációja összefügg azzal, hogy az értéknövelésben nagyon különböző termelési ágazatokból kialakult gazdasági struktúrák erősen differenciálták az egyes tartományok fejlődési esélyeit. Egészen odáig, hogy az erős kiüresedési folyamatokkal sújtottakban hosszú időre felszámolták a felzárkózás megindulásának esélyeit. Olyannyira, hogy a klasszikus (proto-) ipar jellegzetes (alpokbeli és Alpok-peremi) rajonjai a 20. század eleji általános fellendülés idején rosszabb helyzetben voltak a továbbfejlődésük esélyei szempontjából, mint az eleve elmaradott extenzív agrárstruktúrájú (keleti/északkeleti) régiók (Hauser 1997).

A gazdasági fejlettségben a nyugati gyarmattartó hatalmakhoz képest elmaradt Ausztriát mindenekelőtt az *összeurópai iparosodás kontextusában* kell elhelyezni. A kontinensünkön a 19. században nyilvánvalóvá vált jelentős, (É) Ny-tól (D) K felé mutató lejtőbe jól illeszkedett a nyugat-kelet irányban hosszan elnyúló államalakulat. A 18. század végén uralkodó merkantilista szemléletnek helyet adva, a gyarmatok nélküli *birodalom* a lehető legnagyobb mértékű *önellátásra* rendezkedhetett be (Cerman 1999) a nyugati iparosodott és a keleti mezőgazdasági térségei közötti, egymást kölcsönösen ellátó árucserével. Ezen túlmenően az ipari tömörülések elhelyezkedésében jelentős változások mentek végbe.

A 18. század végén a textilmanufaktúrák csaknem fele még Bécsben és Alsó-Ausztriában működött. A híres osztrák vasipar még az Enns és Ybbs folyó mentén, illetve Steyr városban találta meg az ideális telephelyét. Ezzel szemben négy évtizeddel később, főként a könnyűiparnak köszönhetően, Eigner tartományi szintű számításai szerint Bécsben és Alsó-Ausztriában összpontosult

- a szűkebb értelemben vett Ausztria iparának 57%-a,
- a birodalom Magyarországon kívüli része iparának 22%-a,
- a teljes Habsburg Monarchiának pedig 14%-a (Eigner 1997, 13.).

Az ezt követő két-három évtizeden belül azonban lényegesen eltolódott az ipari termelés területi súlypontja. Az 1860/1870-es évek fordulóján a Magyarországon kívüli birodalmi területek termelésének már több, mint a felét (54%-át) tudhatták magukénak a cseh/morva/sziléziai tartományok (Österreichisches Stat. 1872).

Az *ipar területi diszlokációjának*, a nagyüzemi termelés természeti erőforrások felé orientálódásának *fő oka az ágazati struktúra átalakulásában és az ezzel kapcsolatos új technológiák bevezetésében*, illetve az ezekhez való alkalmazkodás képességének térségek szerinti különbségeiben keresendő.

A *feltörekvő kohászat/vasipar* a kokszon alapuló új olvasztási technológiák elterjedése okán áttelepült a feketeszénnel rendelkező *cseh és sziléziai bányavidékekre*. (Melyek 1910-ben Ausztria feketeszén-termeléséből 86%-kal, öntöttvas- és cukortermeléséből több mint 90%-kal részesedtek.)

Ezért az Alpok területén a faszénnel működő nyersvasgyártás fokozatosan megszűnt. A változások az élelmiszeripar tekintetében is szinte monopolhelyzetet teremtettek Csehország és Morvaország számára a „Lajtán inneni” területen belül, melynek tovaryúzó hatása kedvezőnek bizonyult a gépi berendezéseket gyártó iparokra nézve is (különösen a cukor-, növényiolaj- és malomiparban). Csehország lett a Habsburg Birodalom „ipari műhelye” (Komlosy 2003). Ezenközben az Alpok tartományok viszonylagos hanyatlása nem maradt hatás nélkül Ausztria déli tartományaira sem – ami Krajna és a Partvidék stagnálásában nyilvánult meg (Komlos 1986).

Az iparosodáson kívüli hatótényezők

Ugyan a vonatkozó szakirodalom szerzői kifejezetten az iparosodási folyamatban elfoglalt változó pozícióra hajlamosak visszavezetni a területi különbségek kialakulását, úgy gondoljuk, hogy e kérdést a hatótényezők szempontjából árnyaltabban kell megközelíteni. Nem hagyható figyelmen kívül az adott hely földrajzi fekvése, helyzete, a népesség etnikai és képzettségbeli összetétele, vállalkozásképesége, de az urbanizáció sem.

E cikk keretében *a fejlettséget befolyásoló többi tényező közül kizárólag a vasúthálózat kialakulására térünk ki, mely egyébként igencsak interdependens kapcsolatot jelentett meg az iparosodással, a kereskedelemmel és az urbanizációval.*

Régóta vitatott kérdés, hogy maga a közlekedés (mely szigorúan ökonómiai aspektusból nem más, mint a mozgásba hozott gazdaság) képes-e, és ha igen, akkor milyen mértékben a gazdasági és társadalmi fejlődési folyamatokat (a különböző közlekedési eszközök sajátos műszaki tulajdonságait, a bennük rejlő mennyiségi és minőségi szolgáltatási adottságokat figyelembe véve) alakítani, vagy legalábbis befolyásolni (Erdősi 2000b). A tapasztalattal igazolt elméleti kölcsönhatásból nem következik, hogy a két oldal között mindenkor egyensúly, illetve adekvát (mennyiségi/minőségi) viszony, erős kölcsönhatás létezik.

Régi és mai tapasztalatok arról szólnak, hogy *a közlekedés önmagában nagyon korlátozottan képes fejlődési folyamatokat gerjeszteni*, mert csak akkor tudja dinamizálni a gazdaságot, ha van mit. *A közlekedés szükséges, de nem elégséges feltétele a területi fejlődésnek.*

Mindemellett közlekedéstörténelmi tény, hogy egyetlen új közlekedési eszköz megjelenése sem járt akkora szállítási teljesítmény-növekedéssel, mint amilyen a vasút által jött létre, és ennek megfelelően valamennyi közlekedési mód közül a legerősebben volt képes befolyásolni a regionális fejlődést (Voigt 1953; Fogel 1964; Kraft et al. 1971; Knopp 1991 stb.). A vasutak kiépülését egyes esetekben a már működő ipartelepek, városok működése siettette, más térségekben az iparosodással párhuzamosan zajlott a hálózatok kiépítése, míg a harmadik típusú építkezések esetében a még tényleges nagy közlekedési igényeket nem generáló, de stratégiai okokból fontos vonalak kiépítésére került sor (Majdán 2014).

A vasút elterjedése előtti településhálózati szerkezetet, illetve gazdasági fejlettséget a későbbiekhez mérten nagyobb fokú kiegyenlítettség jellemezte – még a városok közötti távolság tekintetében is. Eltekintve a hajózható folyóvizekkel feltárt parti területsávoktól, szárazföldön a városok sűrűségét meghatározta a szekerekkel naponta oda-vissza megtehető út hossza. A Habsburg Birodalom jelentéktelen kisvárosainak (vásárhelyeknek) sűrű hálózatából csupán az országrészeket összekötő, és még inkább a hagyományos nemzetközi útvonalak kereszteződésében emelkedtek ki (egymástól nagy távolságra) jelentősebb gazdasági szerepkört betöltő városok, melyek fontosságát egyházi és világi igazgatási területi funkció is kiemelhette.

A közlekedéstechnológiai szempontból gyökeresen új szállítási eszköz, a vasút *tette lehetővé az ipari telephelyek más régiókba történt diszlokációját*, és megjelenése egyben *az átöröklött településhálózat-szerkezet felbomlásához, a településállományban koncentrációs folyamatokhoz vezetett*. A gőzkorszak előtti időkkel szemben a vasút a kötegformáját sávszerű alakzatokban, illetve az iparvidékeken, agglomerációkban, térbeli csomósodásokban realizálódott fejlődéshez vezetett (Gaudard 1975).

A vasutak kezdetben a nagy fontosságú ásványi nyersanyag- és energiahordozó (szén, érc, minőségi építőkö) bányászat (pl. Pilsen, Ostrau, Anina) összpontosulását, később a hálózat teljes kiépülésekor – számos új, ám másodlagos jelentőségű bányatermék (pl. barnaszén) bekapcsolásával, valamint az ásványi energiahordozók távoli ipartelepekre eljuttatásával viszont a decentralizálását segítették elő. A szállítási költség csökkentésével bővült a termelési központok piacterülete.

A (túlnyomóan) kiépítetlen úthálózatra hagyatkozó szárazföldi közlekedéssel szemben a Kondratyev-féle „polgári hullámmal” jellemezhető korszakban a vasút igen erősen differenciálta a területek állapotát, hosszú időre befolyásolta a települések sorsát, társadalmuk és gazdaságuk életképességét, fejlődésük irányát.

Végső soron *a vasúthálózatok újraosztották a teret*, az új képződmények strukturális mintája különbözött mind a természeti tájakétól, mind az időben változó igazgatási és gazdasági terektől. A vasút (a teljesítményével is összhangban levő) hierarchikus rangjától – fővonal/mellékvonal – függően befolyásolta a területi fejlődést, leginkább azzal, hogy a legforgalmasabb, és egyben a nagyvárosokkal való kapcsolatot is hordozó fővonalak erős szívóerőt gyakoroltak a félreeső térségekre (Erdősi 2000b). *A vasúthálózat-sűrűség és a fajlagos GDP között mérhető az összefüggés.*

Ha elfogadjuk azt az általános véleményt, hogy a vasutak kisebb-nagyobb mértékben (és különböző módon) elősegítették a területi fejlődést, akkor feltételezhetjük, hogy e jelenség megfelelő mutatókkal számszerűsíthető. E feltételezés bizonyításához rendelkezésre állnak a világháború előtti utolsó békeévekbeli adatok. Az átláthatóság érdekében a konkrét fajlagos mennyiségi adatokon kívül indexsorokat is képeztünk. Ilyen módon világosan kitűnik, hogy az országos átlaghoz képest hol helyezkedik el az adott tartomány a hálózatsűrűség és termelési érték/jövedelmi viszonyok tekintetében (1. táblázat).

1. táblázat: A Habsburg Birodalom tartományainak vasútsűrűsége és fajlagos GDP-je 1911–1913-ban
Railway density and relative GDP of the Habsburg Empire's provinces (1911–1913)

Tartományok és statisztikai kerületek	100 km ² -re jutó vasút (km)	Index* (%)	A 100 ezer la- kosra jutó vasút (km)	Index* (%)	Az 1 főre jutó GDP (korona)	Index* (%)
1. Alpokbeliek						
1.1. Alsó-Ausztria	12,5	178,6	70,1	87,6	850	149,4
1.2. Felső-Ausztria	9,3	132,9	130,0	161,7	626	110,0
1.3. Salzburg	5,8	82,9	191,6	238,4	641	112,7
1.4. Stájerország	6,0	85,7	103,1	128,2	519	91,2
1.5. Karintia	6,1	87,1	157,7	196,1	556	97,7
1.6. Tirol és Vorarlberg	7,3	104,3	65,5	81,5	600	105,5
2. Cseh területek						
2.1. Csehország	13,0	185,7	100,0	125,0	761	133,7
2.2. Morvaország	9,5	135,7	80,8	101,0	648	113,9
2.3. Szilézia	13,4	191,4	90,8	112,9	619	108,8
3. Déli területek						
3.1. Krajna	5,1	72,9	96,5	120,0	439	77,2
3.2. Tengermellék	7,3	104,3	65,5	81,5	522	91,7
3.3. Dalmácia	1,8	25,7	35,6	44,4	264	46,4
4. Kárpáti területek						
4.1. Galícia	5,3	75,7	51,4	64,1	316	55,5
4.2. Bukovina	5,9	84,3	76,6	95,3	310	54,5
Ausztria	7,0	100,0	80,4	100,0	569	100,0
1. Duna jobb part	8,9	134,9	127,9	126,6	•	•
2. Duna bal part	6,7	101,5	99,9	98,9	•	•
3. Duna–Tisza köze	9,2	139,4	85,1	84,3	•	•
4. Tisza jobb part	5,9	89,4	185,3	104,3	•	•
5. Tisza bal part	6,5	98,5	106,7	105,6	•	•
6. Tisza–Maros szög	7,2	109,1	121,5	120,3	•	•
7. Királyhágón túl	4,1	62,1	86,7	85,8	•	•
8. Fiume és környéke	6,8	103,0	103,3	102,2	•	•
9. Horvát-Szlavónország	5,3	80,3	84,3	83,4	•	•
Magyarország	6,6	100,0	100,0	100,0	•	•

Forrás: Röhl (1912), valamint Good (1986) és Magyarország Statisztikai Évkönyve (1913) adataiból az indexszámokat számította és táblázatba foglalta a szerző

Az országos átlaghoz képest

- a 100 km²-re számított vasútsűrűség tartományokbeli indexértékei (25,7 Dalmácia és 191,4 Szilézia) között a különbség 165,7, ehhez képest
- a vasútsűrűségről tartományi és (magyarországi) statisztikai kerületi szinten, azonban a területi fejlettséget reprezentáló fajlagos GDP-adatok csak az osztrák tartományokról ismeretesek,
- 100 000 lakosra vetített vasútsűrűség tekintetében pedig az extrém értékek (44,4 Dalmácia és 238,4 Felső-Ausztria) között még nagyobb (194,0), azaz több mint négyszeres a különbség (1. táblázat),
- az 1 főre jutó GDP-index szélső értékei (46,4 Dalmácia és 149,4 Alsó-Ausztria) között csak 103,0 egység, vagyis több mint háromszoros a különbség.

A korrelációs együttható számításaink szerint

- a területre vetített hálózatsűrűség és a fajlagos GDP között $R=0,81$, azaz meglehetősen magas,
- a népességszámra vetített hálózatsűrűség és a fajlagos GDP között azonban gyakorlatilag még kismértékű összefüggés sincs (a nagyvárosi agglomerációkban összefutó vonalak alkotta rendkívül sűrű hálózat, továbbá az alig lakott magashegység-területek torzító hatása miatt).

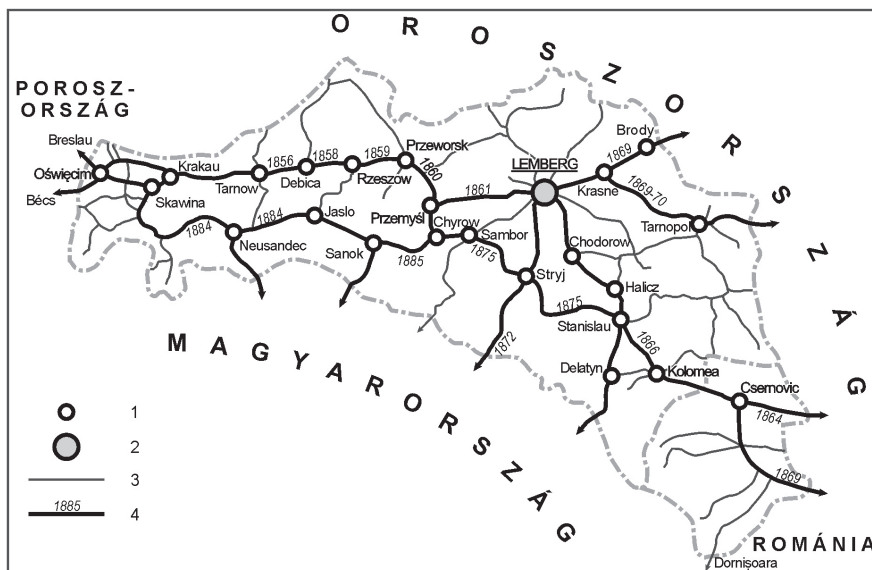
Végző soron tehát fizikailag mennél sűrűbb volt a hálózat, annál inkább hajtott hasznát a terület közlekedési feltárásával, a többirányú áru- és személyszállítással.

A területi gazdasági-társadalmi struktúrákat erőteljesen átrendező vasúti közlekedés Galícia példáján

Felkiáltójeles közlekedéstörténelmi paradoxon, hogy a Habsburg Birodalom földrajzi perifériája Béccsel jóval korábban került közvetlen sínpálya-összeköttetésbe, mint a nyugati osztrák tartományok és Trieszt. Katonastratégiai megfontolások és integrációs törekvések jutottak kifejezésre a birodalom elsőrangú Trieszt-Bécs-Galícia (Brody-orosz határ) viszonylatú kommunikációs tengelyének (1836. évi) tervezetében. E nemzetközi és egyben a birodalmon belüli távolsági közlekedésben kiemelkedő jelentőségű fővonal már 1847-ben elérte Krakkót, majd 1861-ben Galícia igazgatási és gazdasági központját, Lemberget (Lviv), ahonnan délkelet irányban folytatódott, és Bukovina székhelyének (Csernovic) érintésével 1869-ben Romániával teremtett sínösszeköttetést. Ezzel egy időben került sor a Lembergől kiágazó, Oroszország felé tartó, Brody közelében a határt elérő további nemzetközi fővonalszakasz átadására (Oberegger 2006).

Galícia második (Kárpátokhoz közeli) fővonala délebbre (az előbbivel szinten párhuzamosan) az 1870–1880-as években létesült. Déli irányba tartó, fővonalirangú kiágazásai a Kárpátokon keresztül összeköttetést teremtettek Magyarországgal. E két fővonalrendszer az 1890-es évektől épülő mellékvonalakkal teljessé vált ki egységes hálózattá (2. ábra), melynek a porosz Felső-Sziléziával is létezett azonos nyomtávú vasúti kapcsolata.

2. ábra: Galícia és Bukovina vasúthálózatának kialakulása a dualizmusban
 Development of the railway network of Galicia and Bukovina in the Dual Monarchy



Jelmagyarázat: 1 - kisebb vasúti csomópontok, 2 - a fő csomópont, 3 - mellékvonalak, 4 - fővonalak (megnyitásuk évének feltüntetésével).

Forrás: Oberegger (2006) kiegészítésével a szerző szerkesztése

A vasútépítéseknek a kapcsolódás iránya szerint alapvetően kettős gazdasági hatása érvényesült. A hátrakapcsolódásnak (backward linkages/feedback) nevezett multiplikátorhatás mértéke azzal mérhető, hogy a tartomány építő-, vas/acél- és gépipara teljes kibocsátásának hány százalékát szállította a vasútnak. (Azaz magának a vasútépítésnek milyen erős volt a más ágazatokra kiterjedő, tova- gyűrűző hatása.)

Azzal, hogy a birodalom nehézipara néhány (bánya-) rajonban összpontosult, számos tartomány alig profitált a helyi vasútépítésekből. Így volt ez a Kárpátokon túli Galiciában és Bukovinában is, melyek a császárság földrajzi és egyben gazdasági periferiái voltak, ahol a pályaépítők inkább csak a (talpfa és táviróoszlop) faanyagot, a faimpregnáló kátrányt, valamint a természetes és égetett (azaz alacsony értékű) építőanyagokat tudták helyi forrásokból biztosítani. A legkülönbözőbb vas- és színesfémgyártmányok, szerelvények, valamint a gördülőállomány beszerzése Vitkovice és más sziléziai, valamint cseh és alsó-ausztriai, illetve bécsi elővárosi, vagy stájerországi üzemekből történt. Az üzemelő vasutak és járművek karbantartásának, javításának feladata viszont a csomópontokbeli üzemekre, műhelyekre, fűtőházakra hárult. (Melyek közül a legnagyobbak Sztrijben, Lembergben [Lviv], Csernovicban működtek és létszámuk alapján – helyi viszonylatban – nagyüzemeknek számítottak. Lényegében ezek képviselték a vasutak üzemelésének műszaki inputját.)

Ugyan a mellékvonal-hálózat kialakításakor (az 1890-es évektől) már kisebb tételekkel a helyi ipar is szerepelt az ellátók között, a *periféria-vasutak szerteágazó igénye végső soron a fejlett régiók nehéziparának fejlődéséhez járult hozzá*, még közvetten is (Weck 2017). Nevezetesen azzal, hogy a beszállító vállalatoknál a megnövekedett volumenű termelés adott lehetőséget a technológia tökéletesítésére, új termékek bevezetésére. Az így beinduló (a társadalmi-gazdasági élet számos területére kiterjedő) serkentő hatások, kedvező folyamatok következményei hosszú távú érvényesülést ígértek. Továbbá a szinte folyamatos vasútépítések javították az egyébként igen rossz foglalkoztatási viszonyokon, némileg csökkentették a kivándorlást. Ugyan a vasútberuházások tőkéje osztrák bankokból és az államkincstárból származott, egyes pénzintézetek mozgósították a helyi lakossági megtakarítások nagy részét is (Rudolph 1976). A vasúti beruházásokra fordított különféle kiadások némileg mérsékeltek a gazdaság (főként külső erők által keltett) működésének ciklikusságát.

A vasutak a használatba vételük (üzemelésük) után az általuk teremtetett új irányú, tömeges és olcsóbb szállítást biztosító közlekedési összeköttetésekkel (a vonatkozó hatalmas szakirodalom által is bizonyítottan) világszerte nagyüzemi méretekben elősegítették az árutermelést, látványosan bővítették a piacokat, kedveztek a versenynek, a beruházási javak kereskedelmének, elmélyítették a szakosodást, előmozdították a különböző tevékenységek relokációját. E széles spektrumú, tovagyűrűző előre kapcsoló (forward linkages) folyamattal a vasút egyértelműen bizonyította *akcelerator* szerepét – mégpedig a legerősebben az elmaradott területeken, mind a gazdaság, mind a polgári életmód terén.

Számos országról szóló történeti földrajzi, gazdaság- és közlekedéstörténeti munkák egybehangzóan a vasút pozitív gazdasági-területi hatásaira utalnak. Elmélyült elemzések alapján állítják, hogy a perifériák és a centrumtérsegek közötti különbségek a vasutak révén mérséklődtek, vagy éppen erősen csökkentek (Gerfin 1964; Hawke 1970; Voigt 1984; Seidenfus 1979 stb.).

Az előbbi „hagyományos” véleményekkel szemben Weck (2017) terjedelmes tanulmányában arra a következtetésre jutott, hogy *a vasúthálózat létrejötte miatt „periferizálódott” Galícia.* E meglepő eredményre a perifériajelenség sajátos nézőpontból való módszertani megközelítésével jutott. Nevezetesen azzal, hogy az *ipari tevékenység gazdasági szerkezetbeli részaránya, valamint a nemzetközi tranzitforgalom mértéke* kell, hogy a periferizálódottság szintjének kritériuma legyen. Weck a 18. század végi gazdasági viszonyokból azonban arra következtet, hogy a környező régiókhoz képest az ipar magas részaránya és a (részben általa keltett) távolsági kereskedelem, valamint a Galícian keresztül bonyolított tranzitszállítások révén a tartomány területi rangja magas volt – viszonylagos értelemben centrális pozíciónak örvendett!

Nem mindegy azonban, hogy milyen iparról van szó. A kis- és kézműipar a vasút előtti időkben általában helyi igényeket elégített ki, távoli piacokra a szállítási nehézségek miatt még a legkitűnőbb kézműves árukból is (tömegüket tekintve) kevés jutott el.

Az ipari termékek a tartomány kivitelében valóban meghatározó szerepet játszottak. Ugyan a textil- és bőripar termékei főként a birodalmon belül találtak piacra, azonban a folyóvízi szállítás lehetőségeit kihasználva, esetenként eljutottak Danzigig (Gdansk), Odesszáig vagy Hamburgig.

Azzal, hogy Galícia a többi országgal folytatott kereskedelemben szinte kizárólag készáruexportőrként szerepelt, formálisan mégsem illeszkedett a kontinensünkön a gazdasági fejlettség tekintetében egyébként valóban létező nyugatkelet irányú lejtőhöz. Weck (2017) szerint az iparitermék-kivitel méretei és arányai alapján *irányoktól függően változott Galícia periferia jellege*, illetve periferizálódottságának mértéke. Így például Galícia Poroszországhoz, a Benelux államokhoz és Svájcához képest kifejezetten perifériának, Közép-Európán belül nyugati irányban periférikus helyzetűnek bizonyult, míg déli irányban, Magyarország felé időnként már szemiperiférikusnak, vagy éppen periférikusnak volt minősíthető.

Attól kezdve, hogy az első vasúti fővonalak összekötötték Galíciát a birodalom iparilag fejlett osztrák/cseh tartományaival, megkezdődött a Kárpátok-peremi tartomány gazdaság szerkezetének és egyben külkereskedelmének átalakulása. Tömegesen jelentek meg a fejlett nyugati tartományokbeli olcsóbb és vonzóbb gyáripari termékek. *Néhány évtized alatt a versenyképtelenség következtében szinte teljesen leépült a hagyományos galíciai ipar, megszűnt a helyi kisipari portékák exportja.* Mind a gazdasági, mind az exportszerkezetben a késztermékekkel szemben egyre erősebb túlsúlyt képeztek tehát az ásványi alapanyagok (só, kőolaj), a félkész termékek (pl. fűrészáru) és az agrárszférából kikerülő élelmiszer-alapanyagok.

A kézmű- és kisüzemi iparok leépülését azonban messze nem volt képes elensúlyozni néhány új iparág megjelenése a szerkezeti hézagokban, valamint az agrárszektor intenzívebb termelési szerkezethez vezető alágazati diverzifikációja. Mindeközben a főbb exportárúk piacán erős koncentráció ment végbe; a Habsburg Birodalom fejlettebb tartományai meghatározó piacterületévé váltak a külfölddel szemben. Galícia és Bukovina számára az osztrák húspiac tartósságát és fontosságát nagyban elősegítették a Monarchiában 1882-ben bevezetett védővámok, melyek kiküszöbölték az észak-amerikai és argentin olcsó hús behozatalát (Hassing 1964). A Galícia behozatalában meghatározóvá vált készáruk fő beszerzési forrásai között a Monarchia fejlett tartományain kívül a 20. század elején már egyre inkább ott találjuk Németországot, Nyugat-Európát, Svájcot, sőt Magyarországot is.

A birodalmon belüli kereskedelmi kapcsolatok meghatározóvá válásához a vasút mint közlekedési infrastruktúra természetesen csak a lehetőséget adta meg. A 2. ábrából kiderül, hogy Galiciának (de még Bukovinának is) valamennyi szomszédjával létezett vasúti kapcsolata, azonban ezek száma a Monarchia valamelyik része és Németország felé jóval több volt, mint Oroszország és Románia felé. *De mégsem a vasúti összeköttetések számával hozható összefüggésbe az a folyamat, amely Galícia tranzitfunkciójának elsorvadásához vezetett.* Hiába jött létre az Orosz Birodalommal és az Oszmán Birodalomból kiszabaduló Romániával már az 1860-as

évek végén a vasúti összeköttetés (melyeken keresztül évente millió tonna nagyságrendben áramolhatott volna az áru), eljelentéktelenedtek a Lemberget forgalmi fordítókoronggá, Brodyt pedig az egykori makrorégió legfontosabb (logisztikai funkciót is ellátó) nagybani piacává avató gazdasági mozgatóerők, távol kerültek e tartománytól a vasútkorszakban újrastrukturálódott nemzetközi átmenő forgalom vonalai, megszűnt a Keleti- és Fekete-tenger korábbi vonzereje (Kuzmany 2011).

Az átmenő forgalom, illetve a közvetítő kereskedelem drámai csökkenése Brodyt érintette a legerősebben. A vasút előtti időkben az ide szekerezett számos tranzitáru között jelentős arányt képeztek az osztrák manufaktúrákban kovácsolt mezőgazdasági szerszámok (kasza, sarló, kapa stb.), melyek minőségükkel könnyen találtak vevőre az Orosz Birodalomban (Weck 2017).

Megítélésünk szerint a vasút szerepének értékelését az is befolyásolja, hogy melyik időszakról van szó. A gazdaság állapotát befolyásoló (és több mindenre magyarázatot adó) körülmény, hogy *Kelet-Galíciában* (és részben Bukovinában) az *érdemi gazdasági fejlődés a vasút megjelenéséhez képest erősen megkésve jelentkezett*. Amíg Magyarországon a vasútépítések és a tőkebeáramlás hatása egy-két évtizeden belül érvényesült (Erdősi 2000a), a Kárpátokon túl az időbeli eltolódás általánosan három évtizedet tett ki – az 1870-es évekhez képest a 20. század elején vált érzékelhetővé. Ugyan a régió továbbra is erősen agrárjellegű maradt, de néhány termékből (pl. szénből, szeszből, cukorból) Ausztrián belül nem jelentéktelen arányt ért el. A növekedés kulcságazata azonban a kőolajtermelés és -feldolgozás lett. Galícia 1909-ben már a világ harmadik legnagyobb olajtermelője (az USA és Oroszország után – Kaps 2015).

E sajátos („lappangó”, majd dinamikusba átváltó) fejlődési folyamat okát abban látjuk, hogy birodalmi viszonylatban igen korán, katonai stratégiai/külpolitikai megfontolásból tervezett és gyorsan megépült fővonalak sokáig nem voltak képesek beváltani a Burg részéről elvárt integráló és a helyi notabilitások által várt területfejlesztő szerepüket, mert az alacsony színvonalú területen kevés olyan tényező volt, amit meg lehetett volna mozgatni. Csak a gazdasági szerkezet átalakulása után érvényesült, teljesedett ki (a mellékvonalakkal a vidéket is feltáró) hálózat dinamizáló ereje. Erre vall, hogy a két Kárpátokon túli tartomány a Monarchia utolsó három évtizedében már az átlagot jóval meghaladó gyorsasággal iparosodott: 1880 és 1910 között 4,6%-ról 8,7%-ra növelte részarányát Ausztriában (Statistik... 1915).

Integrálódás és periferizálódás

Attól kezdve, hogy Lengyelország 1772. évi felosztásától Ausztriáé lett a Kárpátokon túli két tartomány, a központi kormányzat minden erővel igyekezett azokat politikailag és gazdaságilag a birodalmi struktúrába integrálni. Ezt szolgálta a már a vasútkorszak elején létesített összeköttetés Béccsel, ami nem csupán a had-

erő gyors átcsoportosítására adott lehetőséget, hanem arra is, hogy Galícia és Bukovina idővel jelentős élelmiszer- és nyersanyagellátója legyen az osztrák és cseh iparvidékeknek, valamint a császárvárosnak; és egyben piaca a fejlett tartományok készáru-exportjának. A 20. század elején az osztrák/cseh ipar egyre inkább értékesítési gondokkal küzdött, miután a nemzetközi piacokon a versenyképesebb német és nyugat-európai termékekkel szemben alulmaradt. Ebben a helyzetben piacként felértékelődtek a birodalom északkeleti területei, ahol a gépesített gyáripár még alig alakult ki. A Burg integrációs koncepciójának eredményes megvalósítását bizonyítja, hogy amíg Galícia birodalmon belüli kereskedelme a 18. század végén a teljes régió túl kereskedelemnek még csupán a 20–30%-át tette ki, az 1890 és 1913 közötti időszakban ez arány már 72–82%-ra növekedett (Hassing 1964).

Galícia politikai elitje, a lengyel nemesség igyekezett fékezni az integrálódási folyamatot, még azzal is, hogy a Burg terveitől eltérő vasúthálózatot akart megvalósítani. Az 1914-re kiépült hálózat azonban sok kompromisszumot tartalmazva, lényegében mindkét fél igényeit képes volt kielégíteni a sokirányú fizikai kapcsolataival. (Amikor a világháború után megtörtént az új lengyel államhoz való csatlakozás, a két tartomány vasútjainak betagolása az egységes lengyelországi különösebb nehézség nélkül megtörtént – Erdősi 2010.)

A korábbiakban ismertetettekből adódóan megkerülhetetlen a kérdés, hogy milyen viszonyt látunk az integráció és a periferizáció között. Több érv alapján erősen ambivalensnek találjuk e viszonyt. Az *integráció sikerességéhez* az adatok alapján *nem férhet kétség*: a gazdasági szerkezet átalakulásával Galícia számára a meghatározó kereskedelmi partner a Monarchia (azon belül is a centrumterület) lett, és erősen csökkent a külfölddel való gazdasági kapcsolat. E folyamat azonban nem vezetett a tartomány anyagi kondíciójának abszolút romlásához. A földrajzilag peremhelyzetű Kárpátokon túli térség gazdaságszerkezetének átalakulása ugyan formálisan extenzívebb jellegűvé vált (az ipari nyersanyagok arányának növekedésével), viszont a jövedelem tekintetében nem rosszabbodott a pozíciója a Habsburg tartományok között. Annak ellenére nem, hogy viszonylagos értelemben valóban sokat veszített „tranzitföld” jellegéből. (Nem szabad azonban megfeledkezni arról, hogy a 18. században a tartományon keresztül rossz utakon évente átszállított áru mennyisége alig volt több, mint száz évvel később egyetlen tehervonat szállítmánya.)

A 19. század végétől a külkereskedelembeli terms of trade változás (a magasabb élelmiszerárak) eredményeként Galícia jövedelme a Monarchia átlagánál gyorsabban növekedett. Ezért úgy véljük, hogy *Galíciában periferizálódásról a Habsburg Birodalom idején gazdasági értelemben* (a jövedelmi szint alapján) *aligha beszélhetünk, de még vasútföldrajzi, vagy közlekedésföldrajzi tekintetben sem.* (Utóbbiakban legfeljebb csak nagytérségi, közép-európai viszonylatban.)

Az integráció természetesen a régi munkaintenzív termelési/szolgáltatási struktúra lebontásával a népesség egy részének egzisztenciális gondokat okozott, kivándorlásra kényszerített százezreket. Viszont a kikristályosodó új szerkezetbe

beilleszkedők stabilizálták a tartomány helyzetét, és képesek voltak növekedési pályára állítani.

Következtetések

A Monarchia periférikus területének lassú alkalmazkodása a gazdaságban végbemennő új folyamatokhoz, jelenségekhez a 20. században ugyan megkezdődött, azonban az érdemi felzárkózási lépések megtételére a történelem nem hagyott időt 1914-ig.

Vitathatatlan, hogy a jelentős regionális különbségek is kedvezőtlenül hatottak a Monarchia általános gazdasági fejlődésére, azonban túlzás e tényezőnek döntő szerepet tulajdonítani. Számos európai ország példája igazolja, hogy a drasztikus területi különbségek ellenére évente több százalékkal képesek voltak növelni a fajlagos GDP-t. A Habsburg Birodalom számára az ipari és mezőgazdasági termelés országreszenkénti nem kismértékű elkülönülése és a közös vámterület adott lehetőséget arra, hogy laza integrációszerű gazdasági egységként erősen önellátó legyen az egyes régiók komparatív előnyeinek kihasználásával. E történelmi folyamatban jelentős szerepet játszott a birodalmat átszövő vasúthálózat.

Irodalom

- Cerman, M. (1994): Proto-industrielle Entwicklung in Österreich. In: Cerman, M., Sheilagh, C. (Reds.): *Proto-Industrialisierung in Europa*. Historische Sozialkunde, 5. Verlag für Gesellschaftskritik, Wien, 161–175.
- Eigner, P. (1997): Die Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert: Ein Modellfall verzögerter Industrialisierung? *Beiträge zur historischen Sozialkunde*, 3., 8–15.
- Erdősi F. (2000a): A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai Magyarországon 1944-ig. OKTK, MTA RKK, Pécs
- Erdősi F. (2000b): *A közlekedés szerepe a terület- és településfejlődésben*. VÁTI, Budapest
- Erdősi F. (2010): *A visegrádi országok vasúti közlekedése*. MÁV Zrt., Budapest
- Fogel, R. W. (1964): *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Johns Hopkins University Press, Baltimore
- Gaudard, G. (1975): L'influence de l'infrastructure de transport sur le développement économique régional. *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik*, 1. 1–13.
- Gerfin, H. (1964): Gesamtwirtschaftliches Wachstum und regionale Entwicklung. *Kyklos*, 4., 565–593.
- Good, D. F. (1984): *Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750–1914*. Böhlau Verlag, Wien, Köln, Graz
- Gross, N. T. (1977): Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich 1750–1914. In: Cipolla, C., Borchardt, K. (Hg.): *Europäische Wirtschaftsgeschichte* 4, Stuttgart, 203–235.
- Gulyás L. (2009): Regionális folyamatok a 19. században. In: Gulyás L. (szerk.): *A modern magyar gazdaság története: Széchenyitől a Széchenyi-tervig*. JATEPress Kiadó, Szeged, 93–99.
- Győri R., Mikle Gy. (2017): A fejlettség területi különbségeinek változása Magyarországon, 1910–2011. *Tér és Társadalom*, 3., 143–158. <https://doi.org/hfvh>
- Hassinger, H. (1964): Der Außenhandel der Habsburgermonarchie in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: Lütge, F. (Hg.): *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*. Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, 61–98.

- Hauser, J. (1997): *Zur wirtschaftlichen Entwicklung der österreichischen Karpatenländer Galizien und der Bukowina 1848–1918*. Unpubl. Diplomarbeit. Universität Wien
- Hawke, G. R. (1970): *Railways and Growth in England and Wales 1840–1870*. Clarendon Press, Oxford
- Kaps, K. (2015): *Ungleiche Entwicklung in Zentraleuropa. Galizien zwischen überregionaler Verflechtung und imperialer Politik (1772–1914)*. Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 37. Böhlau Verlag, Wien <https://doi.org/hfvj>
- Knopp, B. (1991): *Verkehr und regionaler Entwicklungsstand*. Bundesministerium für Verkehr, Bonn
- Komlos, J. (1986): *Die Habsburgermonarchie als Zollunion. Die Wirtschaftsentwicklung Österreich-Ungarns im 19. Jahrhundert*. Österreichischer Bundesverlag, Wien
- Komlos, A. (2001): Regionale Ungleichheiten in der Habsburgermonarchie. Kohäsionskraft oder Explosionsgefahr für die staatliche Einheit? In: Nolte, H.-H. (Hg.): *Innere Peripherien in Ost und West*. Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 95–109.
- Komlosy, A. (2003): *Grenze und ungleiche regionale Entwicklung. Binnenmarkt und Migration in der Habsburgermonarchie*. Promedia, Wien
- Kraft, G., Meyer, J.R., Valette, J. P., Charles Rivers Associates (1971): *The Role of Transportation in Regional Economic Development*. Lexington Books, Lexington
- Kuzmany, B. (2011): *Brody. Eine galizische Grenzstadt im langen 19. Jahrhundert*. Böhlau Verlag, Wien
- Magyarország Statisztikai Évkönyve 1913 – Magyar Királyi Statisztikai Hivatal 1915
- Majdán I. (2014): *A közlekedés története Magyarországon (1700 – 2000)*. Pro Pannonia, Pécs
- Oberegger, E. (2006): *Eisenbahngeschichte Alpen-Donau-Adria*. <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/predil.htm> (Letöltés: 2021.11.30.)
- Österreichisches Statistisches Handbuch für die im Reichsrat vertretenen Königreich und Länder. Wien, 1916/17.
- Röll, V. (ed.) (1912): *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. Urban & Schwarzenberg, Berlin–Wien <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Österreichische+Eisenbahnen>
- Rudolph, R. L. (1976): *Banking and Industrialization in Austria-Hungary 1873–1914*. Cambridge University Press, Cambridge
- Seidenfuss, H. (1979): *Wirtschaftlicher Strukturwandel und Verkehr*. Vandenhoeck Ruprecht, Göttingen
- Siebert, H. (1979): *Zur Theorie des regionalen Wirtschaftswachstums*. Tübingen
- Statistik des auswärtigen Handelns des Vertrages Zollgebiet der beiden Staaten der österreich-ungarischen Monarchie im Jahre 1913. IV. Band, Hauptergebnisse Hafenverkehr. (1915) Wien, k.n.
- Szávai F. (2013): Az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági működése. In: Veres L. (szerk.): *Regionális földrajzi tanulmányok Abonyiné dr. Palotás Jolán 70. születésnapja tiszteletére*. Egyesület Közép-Európa Kutatására, Szeged, 189–204.
- Voigt, F. (1953): Verkehr und Industrialisierung. *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*, 109., 193–239.
- Weck, N. (2017): Staat, Raum und Infrastruktur: Wie die Eisenbahn nach Galizien kam. *Administrory – Zeitschrift für Verwaltungsgeschichte*, 2., 1–42.