

<sup>3</sup> PETRUS, P.: Cestopisné prózy S. H. Vajanského. In: Sb. FFUK Philologika, Bratislava 1964, s. 233-245., PETRUS, P.: Pojezdki Svetozara Gurbana Vajanskogo i Rossija // Češsko-russkije i slovacko-russkije literaturnyje otnošenja. – M., 1968. – S. 207-216. Описания Ваянским путешествий были популярны у читателей и исследователей. Неоднократно они были предметом исследования как литературная форма, и как объект содержания. Анализ путевых заметок Ваянского проводил И. Кузьм. См.: KUSÝ, I.: Zrelý Vajanský, Bratislava 1992, s. 51-62.

<sup>4</sup> Hlas, V, 1903, č. 9, s. 259.

<sup>5</sup> Listy z Uhorska, s. 39.

<sup>6</sup> Světová revoluce. Za války a ve 1914-1918 vzpomíná a uvažuje T. G. Masaryk. Orbis a čin, Praha 1925, s. 24 a 520.

<sup>7</sup> Ваянский написал несколько рецензий на сочинения Л. Толстого в «Народних новинах» и первоначально представлял его как великого русского писателя. Тем самым он способствовал популяризации романов у словацкого читателя, но одновременно сочинения Толстого он использовал как доказательство, что славяне способны создавать мировые шедевры. Свое отношение он изменил, когда познакомился с философскими трудами Толстого, содержащими критику православной церкви и русских условий вообще и пропагандировавшими идею непротivления злу. Эти сочинения не отвечали тому образу России, который был создан Ваянским. Он написал статью «Граф Толстой как художник и мудрец», которую опубликовал в Санкт-Петербурге, в журнале, направленном на развитие межславянских связей, а вскоре вышел отдельный труд – «Lev Tolstoj čo bludár», который он опубликовал в Словакии (Národné noviny, XXV, 1894, č. 84). Здесь он называет Толстого стариком, сошедшим с ума, который неверно понимает христианство и чаяния людей в собственной стране.

<sup>8</sup> ČAPEK, Karel: Hovory s TGM, Československý spisovatel. – Praha, 1990. – S. 113.

<sup>9</sup> Národné noviny, XVIII, 1887. – Č. 45. В следующие годы Ваянский часто цитировал книгу, не всегда указывая источник. Он неоднократно говорил о теоретическом и практическом значении работы Данилевского. Он утверждал, что этот автор сказал «последнее слово... короновал славянскую теорию, и мало кому-нибудь удастся добавить что-то принципиальное к его выводам» – Slavianska otázka // Národné noviny, XXI, 1890, č. 76.

<sup>10</sup> MASARYK, T. G.: N.Danilevského Darwinismus, kritický výskum (1885) // Athenae 1887, Slavianofilství I. V. Kirejevského, Praha 1889.

<sup>11</sup> Об этом сохранилось доказательство – письмо Константина Гурбана брату Светозару Г. Ваянскому в тюрьму, в котором он рассказывал о посещении русского слависта «...мы сделали все возможное, чтобы его пребывание здесь согладить... он нам все время говорил, что ... нам не так плохо, как мы говорим и жалуемся, у вас есть свобода печати». Уж и не знаю, хорошо ли его поняли наши, но они все смутились и были сбиты с толку: или этот господин стар, или он плохо знает нашу действительность». См.: Korešpondencia S. H. Vajanského III, (ed. P. Petrus), Vyd. SAV, Bratislava 1978, s. 193

<sup>12</sup> Известия Славянского благотворительного общества. – 1887. – №11-12.

<sup>13</sup> MASARYK, T.G.: Slovanská západná otázka. In: Čas, 1888. – máj-október.

<sup>14</sup> MASARYK, T.G.: O slavianofilstve Ivana Kirejevského // Athenaeum, VI, 1888, č. 3-8. Вскоре работа вышла отдельной книгой в 1889 г., а вторым изданием в 1893 г. под названием «Slovanské studie I. Slavianofilství Ivana Vasilieviča Kirejevského».

<sup>15</sup> Listy z Uhorska. – S. 53-55.

<sup>16</sup> VAJANSKÝ, S.H: Katastrofa sa blíži // Národné noviny, XI, 1880, č. 93.

<sup>17</sup> MASARYK, T.G.: Rusko a Evropa I. Praha 1930, s. 488- 489.

<sup>18</sup> Světová revoluce. Za války a ve válce 1914-1918 vzpomíná a uvažuje T. G. Masaryk. Orbis a čin, Praha 1925, s. 173, 175

<sup>19</sup> MASARYK, T.G.: Rusko a Evropa I. Praha 1930, s. 7.

И.В. КРЮЧКОВ

**«ПРОМЫШЛЕННАЯ РЕВОЛЮЦИЯ» В ВЕНГРИИ  
В ПОСЛЕДНЕЙ ТРЕТИ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ:  
«ДОГОНЯЮЩАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ» СТРАНЫ И ЕЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ**

Промышленная революция в Венгрии началась со значительным опозданием. До последней трети XIX века Венгрия оставалась в экономическом отношении отсталой аграрной страной. В сфере промышленного производ-

ства было занято всего 5% населения<sup>1</sup>. На территории страны отсутствовали крупные промышленные предприятия, а имевшиеся занимались, главным образом, переработкой сельскохозяйственной продукции и добычей полезных ископаемых.

Ситуация коренным образом изменилась после 1867 года. Получив полную внутреннюю автономию венгерское правительство берет курс на индустриализацию страны. Политическая и интеллектуальная элита страны прекрасно понимала, что без развития промышленности Венгрия не сможет добиться полного равноправия с Австрией и занять весомое место в Центрально-Восточной Европе. Это не могло не сказаться положительно на макроэкономических показателях страны. С 1867 по 1914 годы по темпам экономического роста Венгрия занимала ведущие позиции не только в Европе, но и в мире в целом. С 1867 по 1914 годы национальный доход Венгрии увеличился в четыре раза, с 1900 по 1913 годы его рост составлял 3,8% ежегодно. ВВП Венгрии за это время вырос более чем в три раза<sup>2</sup>. Рост производства промышленной продукции составил с 1867 по 1900 годы в среднем 6,2% в год, а с 1900 по 1913 годы – 5,1%. В сельском хозяйстве этот прирост составляли в среднем 1,7%-2,2%. К 1913 году страна совершила рывок на пути индустриализации, значительно сократив свое отставание от ведущих стран Европы, хотя Венгрия по-прежнему уступала им по таким показателям, как соотношение ВВП и ВНП на душу населения, производительность труда, соотношение промышленности, сельского хозяйства и сферы услуг в структуре народного хозяйства и т.д. В частности, производство промышленной продукции на душу населения в Венгрии накануне первой мировой войны составляло 50% от среднеевропейского, 55-60% – от австрийского и 25% – от германского показателей<sup>3</sup>. В 1910 году в промышленности страны было занято 18,3% «самодельного» населения, в то время как в Австрии этот показатель составлял 25%, – в чешских землях – 34,5%, во Франции – 30%. Несмотря на все успехи венгерской индустрии, в 1910 году она приносила только 25% национального дохода страны, в то время как на сельское хозяйство приходилось 44% национального дохода<sup>4</sup>.

Проводя собственную промышленную политику, правительство Венгрии столкнулась с серьезными проблемами: 1) отсутствие высококвалифицированных кадров; 2) отсутствие развитой транспортной системы и новых средств связи; 3) конкуренция со стороны промышленности Австрии; 4) недостаток отечественных инвестиций для индустриализации. Большую роль в становлении венгерской промышленности сыграла политика государства, которое с помощью ряда мер стремилось всячески содействовать индустриальному развитию страны.

Правительство принимает в 1881 году специальный закон, предоставивший значительные льготы вновь возникавшим промышленным предприятиям. Они освобождались до 1895 года от промыслового налога, налога с доходов, штемпельного сбора с регистрации сделок. Кроме этого, для них уменьшались железнодорожные тарифы на перевозку промышленных товаров и других грузов, имеющих важное значение для народного хозяйства Венгрии. На предприятиях размещались государственные заказы, им предоставлялись субсидии и ссуды. Среди особо опекаемых отраслей промышленности оказались текстильная, машиностроение, электротехническая, горнодобывающая, черная металлургия.

Более радикальный характер носил закон 1887 года: помимо того, что льготы закона 1881 года распространялись на горнодобывающую промышлен-

ность, он передавал безвозмездно государственную землю предпринимателям под строительство промышленных объектов, а также предполагал выдачу бизнесу ссуд и размещение государственных заказов. В 1890 году срок действия законов о льготах промышленным предприятиям был продлен еще на 14 лет. Причем, под действие этого закона попало более 780 предприятий<sup>5</sup>. Закон XIV 1890 года предоставлял отдельно ряд льгот для акционерных обществ Будапешта. В 1890 году правительство Венгрии создает специальный фонд для содействия развитию промышленности и торговли страны, который составил несколько миллионов гул<sup>6</sup>.

В начале XX века государство продолжило политику содействия развитию отечественной промышленности. Только в 1904 году государственные субсидии получали 52 промышленных предприятия, еще 21 предприятие была обещана такая помощь, а 28 предприятий имели другие формы льгот. Объемы государственных субсидий на рубеже XIX-XX веков постоянно увеличивались. В 1891 году они составили 116,6 тыс. крон, в 1895 г. – 560, в 1900 г. – 1250 тыс. крон, в 1904 г. – 2864 тыс. крон<sup>7</sup>. К 1913 году объем государственной помощи составил 10 млн крон в год<sup>8</sup>. Некоторые эксперты, кроме положительных аспектов активного государственного вмешательства в экономическую жизнь общества, усматривали и отрицательные стороны этого процесса, в частности привязанность венгерской промышленности к государственным субсидиям вела к снижению конкурентоспособности промышленной продукции и, зачастую, к неэффективности менеджмента. Правительство Венгрии обвиняли в том, что оно, увлекшись индустриализацией страны, забыло о развитии остальных секторов народного хозяйства<sup>9</sup>.

Тем не менее, усилия государства наряду с объективными факторами привели к экономическому подъему Венгрии. С 1867 года в стране начинается так называемая грюндерская лихорадка. На первых порах большую роль в индустриальном развитии Венгрии сыграл строительный бум, который способствовал развитию многих отраслей промышленности<sup>10</sup>. В стране возникает множество промышленных предприятий, фирм, банков и других народно-хозяйственных учреждений. С 1867 по 1873 г. в стране возникло 138 новых акционерных обществ<sup>11</sup>.

В 60 – начале 70-х годов XIX века население активно вкладывает свои средства в экономику страны. Кроме положительных аспектов «грюндерская лихорадка» имела и отрицательные стороны и, прежде всего, рост биржевых спекуляций, нерациональное использование инвестиций. Биржевой крах 1873 года и последовавший за этим экономический кризис заставили правительство и предпринимателей сменить некоторые приоритеты экономического развития.

Важным стимулом для экономического подъема страны стало строительство железных дорог. Первая железная дорога на паровой тяге в Венгрии была построена в 1846 году, а через два года в стране уже было в эксплуатации 147 км железных дорог<sup>12</sup>. Только с 1869 г. по 1873 г. протяженность железных дорог в стране выросла в 3 раза. В 1895 году она составила 13947 км, из которых более 11 тыс. км находились в руках государства или управлялись при участии государства<sup>13</sup>. В 1913 году общая протяженность железных дорог в стране достигла 22 тыс. км<sup>14</sup>. В стране быстро увеличивается подвижной состав железных дорог, в 1906 году железные дороги Венгрии имели 3178 локомотивов, 6722 пассажирских вагона и 76098 товарных вагонов, в 1910 г. эти показатели выглядели 3832 локомотива, 8590 пассажирских вагонов, 93080 товарных вагонов<sup>15</sup>.

По плотности железных дорог на один кв. км Венгрия догнала такие страны, как Австрия и Италия, что следует признать большим успехом. В начале XX века около 92% грузооборота страны приходилось на железные дороги. Следует подчеркнуть, что железнодорожная система Венгрии прекрасно функционировала, что признавалось и зарубежными экспертами. Железные дороги сблизили и объединили в одно целое самые отдаленные регионы страны, значительно ускорив и удешевив перевозку грузов и пассажиров. Так, на почтовом дилижансе из Будапешта в Вену можно было доехать примерно за 30 часов, а на знаменитом «Восточном Экспрессе» – менее чем за 5 часов. Железные дороги соединили Венгрию со всеми странами Европы, в том числе с Россией. Проезд из Санкт-Петербурга до Будапешта стоил на скором поезде 1 классом 54 руб., 2 классом на скором – 37 руб., на пассажирском поезде – 26 руб., 3 классом на пассажирском – 19 руб<sup>16</sup>. Экономическая эффективность железных дорог Венгрии способствовала расширению сети железных дорог. Это, в свою очередь, во многом содействовало выходу страны из экономического кризиса, порожденному крахом 1873 года.

Преодолев последствия кризиса, венгерская промышленность при активной поддержке государства с 80-х годов XX века начинает период бурного развития. Только с 1890 по 1905 гг. в стране возникало в среднем 40-50 новых промышленных предприятий ежегодно<sup>17</sup>. Этому во многом способствовало довольно либеральное торговое уложение 1875 года, которое упростило процедуру регистрации акционерных обществ и фирм, а также сняло серьезные препоны на вывоз капитала из страны, что привлекало в Венгрию иностранных инвесторов<sup>18</sup>. В промышленном производстве в начале XX в. примерно 10,5% предприятий страны находилось в руках иностранцев и это в основном были крупные и средние предприятия<sup>19</sup>.

Среди промышленных предприятий в королевстве преобладали крупные и средние предприятия. В начале XX века в стране действовало 114 предприятий, на которых трудилось от 101 до 200 рабочих, 49 предприятий с 201-300 рабочими, 39 предприятий с 301-500 рабочими, 9 предприятий с 501-700 рабочими, 9 предприятий с 701-1000 рабочими и всего 11 предприятий, где численность рабочих превышало 1000. Всего в стране в это время функционировало 4047 предприятий с численностью рабочих более 20 человек<sup>20</sup>.

Центром экономической жизни страны являлся Будапешт. В городе находились крупнейшие фондовые и товарные биржи Венгрии, банки, страховые и транспортные компании. В 1894 году из 328 акционерных обществ Венгрии 114 располагалось в Будапеште с уставным капиталом в 220 млн гул., в то время как капитал провинциальных АО составил всего 174 млн гул<sup>21</sup>. Почти половина всех промышленных мощностей также была сосредоточена в Будапеште, а в некоторых секторах промышленного производства этот показатель выглядел еще больше. Так, 85% предприятий машиностроения Венгрии располагалось в столице<sup>22</sup>.

Особенностью индустриального развития Венгрии являлось исключительное значение мукомольной промышленности в экономике страны. Это было не случайно. Несмотря на все успехи индустриального развития страны, аграрный сектор продолжал играть доминирующую роль в народном хозяйстве Венгрии, поэтому экономическое положение Венгрии во многом зависело от наличия надежных рынков сбыта для венгерской сельскохозяйственной продукции.

До 80-х годов XIX века аграрный сектор Венгрии ориентировался на внешние рынки, но вскоре в Европу хлынула более дешевая сельскохозяй-

ственная продукция и, прежде всего, пшеница из Северной Америки и России. В этих условиях Венгрия полностью переориентировалась на потребительский рынок Австрии. Если в 1882 году Австрия потребляла 67,8% венгерского экспорта зерна и около 60% муки, то в 1907 г. – 99,3% и 98%, соответственно<sup>23</sup>. Причем, если в 80-е годы экспорт пшеницы превышал экспорт муки, то к 1910 году ситуация полностью изменилась: экспорт муки в Австрию в два раза превышал экспорт пшеницы. Дело в том, что продажа муки давала больше прибыли, чем продажа зерна. Поэтому это обстоятельство привело к буму в мукомольной промышленности с конца 70-х гг. XIX в., число паровых мельниц в 1867 г. составляло 150, в 1895 г. – 1723, в 1905 г. – 1845 г., и это, не считая ветряных мельниц и мельниц, расположенных у рек<sup>24</sup>. В конце XIX века в мукомольной промышленности страны было занято более 47 тыс. рабочих<sup>25</sup>. Успехам венгерских мукомолов способствовали два обстоятельства. *Первое* – это зерно высокого качества, поступавшее из Бачки и Баната. *Второе* – венгерская мукомольная промышленность была оснащена на основе последних достижений НТР. Тем более, венгерские инженеры добились на этом поприще больших успехов. В частности, инженер Андраш Мехварт предложил ряд существенных инноваций для процесса производства муки, распространившихся затем по всему миру.

Центром мукомольной промышленности Венгрии стал Будапешт, предприятия которого в 1897 г. давали 85% венгерского экспорта муки<sup>26</sup>. Правда, в начале XX века развитие мукомольной промышленности постепенно вело к децентрализации торговли мукой и зерном, а также к падению значения Будапешта как центра «хлебной торговли», т.к. муку выгоднее было приобретать непосредственно на мельницах, а не на оптовых складах<sup>27</sup>. В год Венгрия производила от 3 млн до 3,2 млн тонн пшеничной муки, заняв ведущие позиции в мире по этому показателю<sup>28</sup>. Состояние дел в мукомольной промышленности влияло на другие отрасли промышленности, в частности в машиностроении, добыче угля и др. Кризис в мукомольной промышленности немедленно сказывался на отраслях<sup>29</sup>.

Венгерская мука проникла даже на французский рынок. Во Франции весьма охотно покупали муку из Венгрии, несмотря на то, что один кг стоил 42 франка, а кг французской муки – 26,5 франков. Под давлением мукомолов Франции французское правительство подняло таможенные пошлины на импорт муки из Венгрии. В результате венгерская мука подорожала до 52 франков<sup>30</sup>. Это привело к падению экспорта венгерской муки во Францию на 20% при увеличении спроса в стране на муку высших сортов. В начале XX века мукомолы Франции, Германии, Швейцарии, переняв венгерские технологии, начинают теснить позиции Венгрии на внутреннем рынке своих стран, используя для этого высокие таможенные тарифы.

В Венгрии развивались и другие отрасли, связанные с переработкой сельскохозяйственной продукции (переработка мяса и молока, пивоварение, виноделие и др.), но особенно больших успехов достигла переработка сахара. С 1880 по 1905 годы производство сахарной свеклы в Венгрии увеличилось более чем в 10 раз<sup>31</sup>. По венгерским меркам, в отрасли встречались очень крупные предприятия. Так, сахарный завод в Серенче насчитывал более 2380 рабочих<sup>32</sup>. Помимо удовлетворения внутренних потребностей, Венгрия начала экспортировать сахар на Балканы, Ближний Восток и в Северную Африку. Уже в конце XIX века венгерский сахар конкурировал с российским сахаром на ряде рынков Европы и Азии<sup>33</sup>. Особенно интересы российских

и венгерских сахарозаводчиков столкнулись в начале XX века. В 1912 году на брюссельской конференции основных мировых производителей сахара Россия потребовала увеличения своей квоты на экспорт сахара, что вызвало явное недовольство венгерских и чешских производителей<sup>34</sup>.

На рубеже XIX–XX веков весьма успешно развивается относительно новая для Венгрии отрасль – табачная промышленность, которая являлась государственной монополией. Табачная промышленность страны выпускала папиросы невысокого качества. Больше ценились венгерские дешевые и ароматные сигареты следующих марок: «Куба» (3,90 руб. за сотню), «Опера» (4,50 руб.), «Британика» (5,50 руб.), «Регалия Медиа» (7,50 руб.), «Регалитис» (8 руб.), «Идеалес» (33 руб.), «Хоронос» (28 руб.)<sup>35</sup>. Все марки, за исключением последней, производились из венгерского табака. По производству табака и табачной продукции Венгрия занимала третье место в Европе после Османской империи и России. Венгерские табачные изделия находили своего потребителя далеко за границами королевства. Несмотря на то, что удельный вес пищевой промышленности в Венгрии упал с 1898 по 1913 годы с 44,1 до 38,9%, в структуре промышленного производства страны она по-прежнему играла важную роль в народном хозяйстве страны<sup>36</sup>.

Начавшееся после 1867 года бурное строительство железных дорог, необходимость в сельскохозяйственных машинах, оборудовании для пищевой промышленности привели в Венгрии к развитию черной металлургии, машиностроения, горнодобывающей промышленности. Несмотря на ряд трудностей и, прежде всего, конкуренцию со стороны австрийских товаров, тяжелая промышленность Венгрии постепенно занимала ведущие позиции в народном хозяйстве страны. С 1898 по 1913 г. доля тяжелой промышленности в Венгрии увеличилась с 39,9 до 41,2% в структуре промышленного производства<sup>37</sup>. В стране наиболее динамично развивалось машиностроение, связанное с железнодорожным транспортом. Первый машиностроительный завод в стране возник в 1855 году. В 1873 году в Венгрии начинается выпуск паровозов и к 1878 г. их уже было построено 500 штук. В течение 80-х годов XIX века в стране выпускается 14 тыс. вагонов, а в 90-е гг. XIX в. почти в 2 раза больше<sup>38</sup>. Об успехах машиностроения свидетельствует тот факт, что если в 1882 г. 37% потребностей в продукции машиностроения венгерские железные дороги удовлетворяли за счет импорта, то в 1895 г. этот показатель составил всего 11%<sup>39</sup>. Следует отметить, что венгерское правительство проявляло особую заботу по поводу развития машиностроения. Венгерское машиностроение постоянно сталкивалось с нехваткой оборотных средств и острой конкуренцией со стороны австрийской промышленности. Экономический кризис 1873 года нанес значительный удар по машиностроению. В тех условиях правительство страны выкупает оказавшиеся на грани банкротства заводы «Швейцарско-венгерского АО» и «Бельгийско-венгерского АО», создав на их базе картель под контролем государства<sup>40</sup>. С конца 80-х годов XIX века в машиностроении Венгрии начинается период экономического подъема, оно избавляется от излишней опеки государства, но не отказывается от нее полностью.

Венгерское машиностроение считалось передовым даже по меркам развитых стран Европы и Северной Америки. Машиностроительный завод Ганца стал центром многих изобретений. На этом заводе трудился уже упоминавшийся Мехварт. В 1896–1898 гг. инженер завода Кальман Кандо построил первый электровоз, в 90-е гг. на этом предприятии появляются новые виды двигателя внутреннего сгорания, карбюраторы и т.д.

Предприятия машиностроения были сосредоточены в основном в Будапеште. Вообще, этот город был единственным индустриальным центром страны в общепринятом представлении, хотя среди других промышленных центров можно выделить Сегед, Пожонь (Братиславу) и др. Некоторые аналитики усматривали в этом один из минусов развития венгерской промышленности, в частности машиностроения. По их мнению, концентрация промышленного производства в ряде городских центров вела к росту стоимости рабочей силы и увеличению других издержек производства<sup>41</sup>.

В начале XX века продукция венгерского машиностроения начинает постепенно выходить на мировой рынок. Так, накануне первой мировой войны российские предприниматели разрабатывают проект импорта из Венгрии сельскохозяйственных машин, в которых остро нуждалась Россия. Этот проект вызвал большой интерес среди венгерских промышленных кругов. В январе 1912 года Союз венгерских промышленников созвал специальное совещание, где проект получил одобрение<sup>42</sup>. Идея расширения российско-венгерских экономических связей в начале XX века получила широкое развитие. В промышленно-финансовых кругах Венгрии возникает идея привлечения в страну французского и русского капиталов в лице «Русско-Азиатского банка» в «Трест восточных железных дорог»<sup>43</sup>. Осенью 1912 года представители ряда венгерских торговых компаний посетили Россию с целью изучения возможности приобретения сельскохозяйственной продукции. Более того, венгерская компания «Меркурий» начала закупки в Бессарабии пшеницы, кукурузы, проса, яиц на сумму в 100 тыс. крон<sup>44</sup>. Однако начало первой мировой войны прервало обоюдывыгодное экономическое сотрудничество России и Венгрии.

Больших успехов в последней трети XIX века достигла горнодобывающая и металлургическая промышленность Венгрии. Этому обстоятельству способствовали богатые залежи минеральных ресурсов и традиционное развитие этих видов промышленного производства в Венгрии. Она стала центром черной металлургии империи Габсбургов. Королевство добывало 83,4% угля империи, 86,8% железной руды, производила 96,4% стали. В начале XX века горнодобывающая промышленность и металлургия достигли новых существенных успехов<sup>45</sup>.

Стоимость произведенной продукции, тыс. крон	1901 год	1909 год
Чугун	36,012	42,729
Бурый уголь	34,153	68,841
Каменный уголь	14,578	17,965
Железная руда	8,637	14,526

Большое значение для экономики Венгрии имела горнодобывающая промышленность Словакии, на которую приходилось 75% добычи железной руды Венгрии, более 50% – меди и серебра. Это, в свою очередь, приводит к развитию черной и цветной металлургии в словацких землях. Всего в горнодобывающей промышленности и металлургии было занято более 25% словацких рабочих.

На рубеже XIX-XX веков в Венгрии начинают развиваться новые высокотехнологичные отрасли промышленного производства: нефтеперерабатывающая, химическая<sup>46</sup> и электротехническая<sup>47</sup>. Особенно заметны были

успехи в электротехнической промышленности. На все том же заводе Ганца под руководством инженеров О. Благи, К. Циперновски, Ф. Дери изобретается трансформатор переменного тока, который использовался на электростанциях венгерских и многих европейских городов, в том числе Вены, Санкт-Петербурга, Рима и т.д.<sup>48</sup> На рубеже 80-90-х годов XIX века промышленность Венгрии осваивает выпуск электрических кабелей, ламп накаливания и других видов сложной, по тем временам, промышленной продукции. В этой связи не случайно, что именно в Венгрии предпринимается одна из первых попыток электрификации железных дорог, когда в конце XIX в. на линии Арад–Темешвар проводятся опыты по использованию на железнодорожном транспорте электродвигателя<sup>49</sup>. К началу XX века в Венгрии уже успешно работали 43 электростанции.

Легкая промышленность Венгрии включала в себя разнообразные отрасли производства – текстильную, производство бумаги, центром которого был Фиуме, стекла, обуви и т.д. Текстильная промышленность Венгрии долгое время была задавлена конкурентами из Австрии и других стран Европы. Поэтому первые успехи текстильной промышленности Венгрии наблюдаются в 80-е годы XIX века, когда правительство страны разрабатывает специальную программу, направленную на развитие этой отрасли промышленного производства.

К началу XX века в Венгрии уже действовало 15 фабрик по производству полотна, 26 – по производству шерстяных, 12 – по производству льняных тканей, 7 вязальных и 8 ленточных фабрик, на которых было занято более 12 тыс. рабочих, а годовой оборот предприятий составил 52 млн крон<sup>50</sup>. Однако отставание от Австрии было значительным, так, в 1909 г. в текстильной промышленности Австрии работала 4 162 тыс. веретен, в Венгрии всего 250 тыс<sup>51</sup>.

Удельный вес этой отрасли национальной индустрии с 1898 по 1913 гг. вырос с 16 до 19,9%<sup>52</sup>. Серьезным тормозом для ее развития оставалась узость внутреннего рынка, несмотря на позитивные изменения в начале XX века<sup>53</sup>. Традиционно в большинстве стран текстильная промышленность являлась локомотивом, который вытягивал на себе индустриализацию страны, в частности эти процессы были присущи Великобритании, России, Франции и т.д. Однако текстильной промышленности Венгрии было не суждено выполнить эту миссию. Кроме узости внутреннего рынка, здесь сказывалась острая конкуренция со стороны производителей Австрии и Богемии, венгерский текстиль проигрывал конкурентную борьбу богемскому текстилю.

На рубеже XIX–XX веков венгерскую промышленность затронул процесс монополизации производства: более 83% добычи угля производилось на 8 каменноугольных объединениях, 86,4% производства стали было сосредоточено в 4 монопольных объединениях.

Венгерские предприниматели весьма ревниво относились к проникновению австрийских и германских промышленных изделий на рынок Венгрии и соседних балканских государств. Они, в частности, выступали против удешевления перевозки германской продукции, что составило бы серьезную конкуренцию венгерским товарам в Венгрии и за ее пределами. Поэтому Будапешт не заботился о строительстве новых транспортных коммуникаций, соединявших Венгрию с Германской империей<sup>54</sup>.

Таким образом, к началу XX века промышленность Венгрии совершила впечатляющий рывок в своем развитии, значительно сократив отставание от Австрии. Если в 1867 году в стране действовало всего несколько сотен



промышленных предприятий, на которых трудилось около 100 тыс. чел., то в 1914 г. число заводов и фабрик достигло 5,5 тысяч. За это время мощность промышленного оборудования выросла с 9 до 900 тыс. лошадиных сил<sup>55</sup>. Однако в целом в экономической жизни Австро-Венгрии, особенно в финансах, по-прежнему доминировала Австрия. В этой связи не случайно, что даже в самой Венгрии из 82 картелей 56 находились в руках австрийского и австро-венгерского капитала<sup>56</sup>.

Большим тормозом для развития венгерской промышленности являлась острая нехватка профессиональных кадров, причем это касалось как инженеров, техников, так и рядовых рабочих. Правительство Венгрии уделяло указанной проблеме большое внимание. По инициативе государства, по всей стране открывается сеть ремесленных и технических школ, которые должны были решить кадровую проблему. Инициативу государства поддерживали многие предприниматели, которые открывали при своих предприятиях курсы и школы по подготовке собственных кадров.

Оздоровление экономики страны благотворно отразилось на состоянии ее финансов. В 60-70-е годы XIX века в венгерских финансах был полный «разброд и шатание». Дефицит государственного бюджета иногда достигал 62 млн гул., т.е. 25% всей доходной части бюджета<sup>57</sup>. Дошло до того, что Венгрии было отказано в новых кредитах со стороны австрийских и иностранных банков. Правительство вынуждено было брать займы под баснословные проценты. Введение новых налогов не решало кардинально ситуацию в финансах страны. Финансовое банкротство грозило привести к потере политической независимости королевства, что повлекло бы дестабилизацию ситуации внутри Венгрии.

В годы правления правительства К. Тисы в финансах наводятся порядок, существенно был сокращен национальный долг, хотя он оставался еще значительным. Часть национального долга была реоформлена на более выгодных условиях. Значительным успехом стало сбалансирование государственного бюджета. Была проведена реформа акциза на спиртные напитки, что привело к увеличению доходов казны. Большая заслуга в проведении этой реформы принадлежала Министерству финансов Венгрии Ш. Векерле.

Оздоровлению венгерских финансов во многом способствовала национализация главных железных дорог страны. В начале XX века 44% железных дорог Венгрии было в руках государства, еще 39%, находясь юридически в собственности частного бизнеса, фактически управлялись государством, и только 17% дорог являлись частными<sup>58</sup>. По инициативе министра общественных работ Бароша, на железных дорогах Венгрии вводится поясная тарифная сетка оплаты проезда пассажиров и провоза грузов. Для проезда или провоза груза в отдаленные районы страны скидка по этой сетке доходила до 85%. Это сделало железнодорожный транспорт доступным для населения с низкими доходами прежде всего крестьянства, и способствовало развитию пригородных железных дорог. Буквально в первый же год число пассажиров, пользующихся услугами железнодорожного транспорта, утроилось. В 1888 году железные дороги страны перевезли 5 млн пассажиров, то в 1890 г., то есть через год после введения новой системы тарифов, число перевезенных пассажиров увеличилось до 15,6 млн человек<sup>59</sup>. И это притом, что железнодорожная сеть за это время практически не увеличилась. Существенно вырос грузопоток по железным дорогам, что, безусловно, способствовало развитию торговли и промышленности Венгрии. Впер-

вые эксплуатация железных дорог начала приносить существенные доходы в венгерскую казну.

Все это привело к росту доверия со стороны венгерских и зарубежных финансовых кругов и населения к кредитоспособности правительства. Поэтому оно довольно успешно размещало новые государственные займы. В частности, в 1910 году правительство быстро разместило заем в 500 млн крон среди венгерских и берлинских банков, а в 1914 г. при содействии Ротшильдов заем в 500 млн крон на Лондонской бирже<sup>60</sup>. Это говорит о высоком уровне доверия международных финансовых кругов к Будапешту.

На рубеже XIX–XX веков в Венгрии развивается банковская система. В 1867 г. в стране возникает первый крупный банк – «Венгерский общественный банк» с уставным капиталом в 15 млн гул., в 1868 г. создается «Англо-венгерский банк» с уставным капиталом в 20 млн гул., в 1869 г. – «Франко-венгерский банк» с 32 млн гул., в 1871 г. – «Венгерский поземельный банк» с 20 млн гул. и «Венгерский муниципальный банк» с 15 млн гул. и т.д.<sup>61</sup>. В 80-е годы XIX века банковская система страны получила новый импульс развития, что выразилось в росте основного капитала банков. В частности, капитал «Венгерского учетного и обменного банка» с 1880 г. по 1884 годы вырос с 525 тыс. гул. до 12,5 млн гул., а «Пештского венгерского коммерческого банка» к 1894 г. увеличился с 2,2 млн гул. до 12,5 млн гул. В начале XX века венгерские банки начинают открывать свои отделения в странах балканского полуострова и вкладывать средства в развитие местной промышленности. Размеры венгерских инвестиций за рубежом были незначительны, они существенно уступали аналогичным показателям австрийских банков и банков ведущих европейских государств. Но Венгрия в этом направлении делала только первые шаги.

К 1908 году в стране действовало 724 частных банка с общим уставным капиталом в 3044 млн крон<sup>62</sup>. В основном это были небольшие банки. Важную роль в банковской жизни Венгрии играли ведущие банки Австрии и ряд зарубежных банков, прежде всего французские. Так, например, в 1902 году три крупнейших венгерских банка – «Коммерческий венгерский банк», «Банк общего венгерского кредита», «Банк венгерской ренты и кредита», получили от французских банков субсидии в размере почти 100 млн крон. В начале XX века около 25% кредитного капитала страны принадлежало иностранным инвесторам, следует подчеркнуть, что, по сравнению с XIX в., этот показатель несколько снизился. Общее число вкладчиков в стране к началу XX века составило 1392000 человек, причем к ним относились не только верхи общества, но и представители среднего класса, зажиточного крестьянства и т.д.<sup>63</sup> Только с 1886 по 1895 годы сумма сбережений населения в различных кредитных учреждениях Венгрии увеличилась с 50 до 795 млн гул.<sup>64</sup> Если в 1867 году число кредитных учреждений страны не достигало и сотни, а в 1913 г. их общая численность достигла 6 тыс., то сумма уставного и привлеченного капитала выросла с 17 млн крон до 6,6 млрд крон<sup>65</sup>. Однако кредитных средств Венгрии по-прежнему не хватало, хотя она и вышла из состояния «инвестиционного голода», в котором страна находилась в XIX веке. Следует подчеркнуть, что в финансовом секторе страны господствовали венгры, евреи и немцы.

Особое место в экономической жизни Венгрии занимал ее единственный морской порт Фиуме, через который шел значительный объем венгерской внешней торговли. Правительство уделяло большое внимание развитию порта и судоходных компаний. Только в 1898 году на реконструкцию порта и рас-

ширение складов государство потратило 1,5 млн гул., еще 570 тыс. гул., было выделено пароходной компании «Адрия»<sup>66</sup> в виде субсидий, а остальные пароходные компании получили субсидии в размере 405 тыс. гул.<sup>67</sup> Эти меры способствовали росту грузооборота фиумского порта. Уже на рубеже XIX–XX веков венгерские суда совершали плавания в Марсель, Геную, Роттердам, Лондон, Нью-Йорк, Рио-де-Жанейро и в другие порты мира. В 1908 году торговый флот Венгрии насчитывал 104 парохода, общим водоизмещением в 108,7 тыс. тонн, для сравнения: флот Австрии состоял из 275 пароходов водоизмещением 310,1 тыс. тонн<sup>68</sup>.

В эпоху дуализма большое внимание в стране уделяется развитию речного судоходства, в котором очень нуждались промышленность, сельское хозяйство и торговля Венгрии. С 1867 года в стране начинается реализация программы по реконструкции старых и строительству новых каналов. Только с 1867 по 1895 годы на эти проекты государство потратило около 77 млн гул., из них 44 млн гул. пошло на развитие судоходства на Дунае. Одновременно в Венгрии развивается речное судостроение. Крупнейшими предприятиями этой отрасли стали «Компания Шенихен-Гартман» (уставной капитал 700 тыс. гул.) и АО «Danubius» (1 млн гул.), построившие уже к 1890 г. 388 речных судов различного класса<sup>69</sup>.

Развитие в стране электротехнической промышленности и новых технологий способствовало появлению в Венгрии новых средств связи. Первая телеграфная связь в стране появилась в 1847 г., в 1867 г. протяженность телеграфных линий составила 17 тыс. км, в 1914 г. этот показатель достиг 170 тыс. км<sup>70</sup>. С 1881 года начинается телефонизация страны, в 1895 г. только в Будапеште насчитывалось около 20 тыс. абонентов. К 1908 г. число абонентов в стране достигло 39,7 тыс. человек<sup>71</sup>.

Важным социальным последствием индустриализации Венгрии стало формирование класса наемных промышленных рабочих как важной социальной группы населения. Промышленный пролетариат по стране распределялся неравномерно, около 28% всех промышленных рабочих страны проживало в Будапеште. Материальное и социальное положение рабочих в Венгрии было тяжелее, по сравнению с развитыми странами Европы. Несмотря на это, и в Венгрии на рубеже XIX–XX веков начинается улучшение положения промышленных рабочих и в меньшей степени – аграрного пролетариата.

В Венгрии на рубеже XIX–XX веков формируется система социальной защиты рабочих. Согласно закону 1884 года, дети до 12 лет не имели права работать на производстве без особого разрешения властей, а труд детей до 14 лет ограничивался 8 часами, до 16 лет – 10 часами. Кроме того, для молодежи до 16 лет запрещался ночной труд. Для этой категории граждан запрещался труд на вредных производствах. В отличие от Австрии, в стране устанавливались рамки рабочего дня для женщин: они не должны были превышать 11 часов. Кроме этого, женщины имели право на 4-недельный отпуск после рождения ребенка<sup>72</sup>. Воскресенье и день Св. Стефана являлись официальными выходными днями для всех рабочих страны<sup>73</sup>.

С 1891 года в стране формируется фонд помощи рабочим, получившим инвалидность на рабочем месте или являвшимся временно нетрудоспособными. Фонд формировался на 50% за счет отчислений работодателей и 50% – рабочих. Рабочий, ставший инвалидом, в зависимости от степени инвалидности, получал от 60 до 100% зарплаты. В случае гибели рабочего его дети – полные сироты, получали 30% зарплаты рабочего, вдовы – 20%, дети – 15%, родители – 20%. Эти ставки могли и повышаться, но в любом случае,

они не должны были превышать 50% зарплаты погибшего рабочего. В 1908 году в Венгрии рабочие получили 445,8 тыс. страховых полисов на «сохранение жизни» на общую сумму в 1390 млн крон, почти 780 тыс. венгерских рабочих стало членами больничных касс, которые их страховали на случай болезни<sup>74</sup>. С точки зрения социального страхования рабочих, Венгрия значительно отставала от Австрии. Венгрия не имела такого экономического и финансового потенциала, производительность труда рабочих в Австрии была выше, тем более Австрия относилась к числу стран, где существовало развитое социальное законодательство, даже по меркам передовых стран.

С помощью Министерства торговли и фабричных инспекций государство пытается вмешиваться во взаимоотношения между трудом и капиталом с целью приведения конфликтующих сторон к компромиссу, хотя это не всегда удавалось сделать. В стране создаются третейские суды для рассмотрения конфликтов между работодателями и рабочими<sup>75</sup>.

Положение рабочих в Венгрии было крайне противоречиво. Высококвалифицированные рабочие получали неплохую зарплату. Меньше всего зарплата была у сельскохозяйственных рабочих и рабочих без определенной квалификации. Средняя годовая зарплата венгерского рабочего составляла 658-662 кроны в год. Самые высокие зарплаты были у рабочих на металлургических предприятиях – 1085 крон в год, машиностроения – 1445 крон, полиграфии – 1242 кроны<sup>76</sup>. Для сравнения, в Германии средняя зарплата составляла 1200-1500 крон в год. Однако необходимо отметить, что уровень потребительских цен в Венгрии был несколько ниже, чем в Германии.

Национальный состав венгерских рабочих был очень пестрым. Около 63% всех рабочих в 1910 г. являлось венграми, 15,4% – немцами, 10,1% – словаками. Наибольший процент венгерских (мадьярских) рабочих был в машиностроении и металлообработке (69,1%), наименьший – в горнодобывающей промышленности (46,3%). Разделение рабочих по национальному признаку сохранялось вплоть до краха империи Габсбургов в 1918 году. Наемные рабочие давали высокий процент лиц, знавших венгерский язык (78,9%)<sup>77</sup>. Следует подчеркнуть, что часть рабочих, проживавших в Будапеште и в других городах, удаленных от «материнской» территории, постепенно ассимилировались с окружающим их венгерским (мадьярским) населением. Постепенно в Венгрии росли культурные и эстетические запросы наемных рабочих. Растет уровень их образованности, среди рабочих распространяются различные просветительские кружки. Острой проблемой для рабочих являлись тяжелые жилищные условия. В благоустроенных государственных и муниципальных квартирах проживало только 10% рабочих Будапешта.

Развитие промышленности, торговли и финансов страны привело к формированию в Венгрии новой социальной силы – «крупной буржуазии». В начале XX века примерно 1 тыс. семей входила в ее ряды, но даже здесь была своя элита, это 150 семей, которые контролировали основную часть промышленности, торговли и финансов страны. Они были тесно связаны между собой семейными и деловыми узами. По экономической и политической мощи они не уступали традиционной аристократии, постоянно подчеркивая свою силу и значимость. Они довольно легко приобретали дворянские титулы, что облегчало их общение с аристократией и «джентри». Семейства Дрехеров и Хаггенмахеров создали венгерское пивоварение, Хатвань-Дойчи контролировали сахарную промышленность страны, Гольдбергеры – текстильную. Среди представителей элиты крупных буржуа следует выделить Жиг-

монда Кронфельда – управляющего Венгерским кредитным банком, Ференца Корини – владельца Шалготарьянской горнодобывающей компании (сына бедного раввина), Манфреда Вайса, который, начав свой бизнес с производства консервов, со временем создал один из крупнейших в Дунайской империи заводов по производству оружия. Слой крупной буржуазии в Венгрии формировался за счет венгров, немцев, уроженцев Венгрии, эмигрантов из Австрии, Германии, Швейцарии, значительную часть среди них составляли евреи.

Однако, отмечая успехи буржуазии, следует подчеркнуть, что ее социальный статус, несмотря на все успехи, не слился с социальным статусом дворянства. Социальная граница между ними по-прежнему присутствовала. Дворяне и буржуа посещали различные клубы, казино, рестораны, кафе. Аристократы и «джентри» предпочитали строить свои загородные виллы на северном берегу озера Балатон, а буржуа – на южном берегу. Евреи получили полное равноправие в стране, они имели тесные деловые контакты с немецкими и венгерскими предпринимателями и внешне отличия между буржуа-евреями и остальными представителями элиты общества не проявлялись, но невидимый водораздел все равно существовал. Буржуа-евреи, немцы представители других немадьярских народов стремились подражать аристократии и «джентри»<sup>78</sup>, они мадьяризировали свои имена и фамилии. Чтобы скрасить «низость» происхождения, буржуа покупали имения дворян, земельные владения, в одежде и поведении они также стремились подражать дворянству<sup>79</sup>.

Следует отметить, что ряд крупных аристократических семейств страны стремились занять свое место в индустриализации Венгрии. Клань Андраши, Палфи, Аппони, Зичи и др. имели собственные рудники, металлургические предприятия, фабрики<sup>80</sup>. Они прекрасно понимали, что ставка только на аграрное производство и земельную ренту не оправдывает себя в условиях мирового аграрного кризиса конца XIX века. Дифференциация экономической деятельности способствовала росту доходов этой части аристократии. Однако значительная часть венгерских аристократов и «джентри» считали вложение средств в развитие промышленного производства делом почти аморальным, недостойным звания венгерского дворянства.

Значительную часть венгерского среднего класса составляли также евреи и представители других немадьярских народов. В начале XX века 42,2% журналистов, 45,2% адвокатов и 48,9% врачей Венгрии были евреями<sup>81</sup>. В 1720 году в стране проживало около 12 тыс. евреев, в 1900 г. их численность возросла до 830 тыс. человек. И это притом, что часть евреев мадьяризировалась и попала во время статистических подсчетов в разряд венгров. Отец известного венгерского философа и политика Д. Лукача, Й. Левенгер, преуспевающий бизнесмен и директор «Венгерского кредитного банка», еврей по национальности, являлся активным венгерским патриотом, это предопределило венгерское воспитание его детей и смену фамилии на мадьярский лад, в 1899 г. он получил дворянский титул<sup>82</sup>. И такие примеры не были единичными.

Положение евреев в Венгрии выгодно отличалось в лучшую сторону по сравнению с соседними государствами. Десятки тысяч евреев мигрировали в Венгрию из Галиции, России, Румынии. Евреи доказали свою лояльность венгерскому правительству, выступая в качестве одной из социальных и национальных групп населения, активно боровшихся за сохранение венгерских свобод и территориальной целостности страны. В то же время утвер-

ждение о полном доминировании евреев среди представителей среднего класса было бы неверным, так как и другие национальные группы страны активно поставляли представителей среднего класса, особенно немцы и венгры.

Костяк венгерского среднего класса составляла интеллигенция. Только 10% представителей интеллигенции являлось выходцами из дворянства. Основную массу интеллигенции составляли выходцы из буржуазии и других социальных групп населения. Интеллигенция проживала в основном в городах, причем в Будапеште около 25% от всех представителей этой группы населения. Представители национальных меньшинств, попадая в указанную социальную группу, в основном подвергались естественной мадьяризации.

В Венгрии сложилась очень своеобразная ситуация. Развитие буржуазии и интеллигенции не привело к доминированию новой буржуазной идеологии, системы ценностей и образа жизни. Они во всем стремились подражать дворянству<sup>83</sup>. Дворянство сохраняло свой вес в обществе. Это объяснялось целым рядом обстоятельств: доминированием дворянства в политической, интеллектуальной и, отчасти, экономической жизни страны; выступлением дворянства в качестве хранителя национальных традиций и защитника национальных интересов в борьбе с Габсбургами, желанием немадьярской части буржуа и интеллигенции доказать свою «венгерскость» через подражание эталону, то есть дворянству страны. Значительная часть интеллигенции благополучно интегрировалась в государственные бюрократические структуры, потеряв свой радикализм<sup>84</sup>.

Проявлением индустриализации и бурного экономического развития Венгрии стала ее урбанизация. На рубеже XIX–XX веков горожане составляли уже более 20% населения страны. Причем, эта цифра увеличилась в геометрической прогрессии, так как в 40-е гг. XIX в. в городах Венгрии проживало 5% населения страны.<sup>85</sup> В 1910 году в Будапеште проживало 880 тыс. жителей, Сегеде – 118000, Дебрецене – 92 тыс., Пожоне – 78 тыс.<sup>86</sup>. Основную массу горожан в стране составляли немцы и венгры, особенно ярко это проявлялось в национальных окраинах и в зонах смешанного проживания различных народов. В Трансильвании и юго-восточных комитатах, при общем доминировании румын, в городах преобладали именно немцы и венгры. Так, в г. Темешвар (Тимишоара) из 72,5 тыс. жителей 39,3% были венграми, 43,6% – немцами и только 10,4% – румынами, в г. Коложвар (Клуж-Напока) из 62,7 тыс. жителей эта пропорция выглядела следующим образом: 81,6% – 2,7% – 14,2%, в г. Арад (76,3 тыс. жителей) 63,4% – 14,2% – 19,1%<sup>87</sup>. Примерно такая же ситуация была на территории Словакии, Подкарпатской Руси и современной Воеводины.

До индустриализации часть городов относились к числу административных и транспортных центров (Дьер, Кашша (Кошице), Темешвар (Тимишоар), Коложвар (Клуж-Напока), Сегед, Фиуме (Риека)), другие являлись центрами ярмарочной торговли (Дебрецен, Кечкемет, Сабадка (Суботица)). Однако индустриализация сводила на нет эту специфику развития венгерских городов. Теперь каждый город имел индустриальный пояс, охватывавший окраины городов, в центре города строились многоэтажные дома, хотя по этому показателю венгерские города еще уступали ведущим странам Европы. Так, если в начале XX в. соотношение многоэтажных и одноэтажных домов выглядело в Будапеште 1:10, то в Берлине 1:20<sup>88</sup>.

В центре городов располагались общественные здания, банки, учебные заведения, почтамты и т.д. Причем, города соревновались друг с другом

в помпезности и величии построек. Но вне конкуренции здесь находился Будапешт. После 1867 года венгры поставили перед собой амбициозную задачу построить столицу, ни в чем не уступающую Вене и другим европейским столицам. В конце XIX – начале XX веков, особенно после объединения в 1873 г. Буды, Обуды и Пешта в один город, полностью меняется городской ландшафт Будапешта. Город был пронизан новыми широкими проспектами, в нем строятся грандиозные общественные здания (парламент, фондовая биржа и т.д.) мосты через Дунай<sup>89</sup>. Только в 80-90-е годы XIX века в Будапеште было построено более 9 тыс. новых зданий, из них около 6100 были жилые дома, общая сумма затраченных на строительство средств превысила 360 млн гул.<sup>90</sup> Город украшало несколько парков с аттракционами, открытых для всех горожан. В Будапеште строятся прекрасные гостиницы, что увеличивает поток туристов в город<sup>91</sup>. Показателем благоустройства города стало снижение в нем смертности. В 1870 году смертность составляла 45 чел. на 1000 жителей, а в 1895 г. всего 24,4 чел.<sup>92</sup>.

С 80-х годов XIX века город переживает настоящую транспортную революцию. В нем было построено 120 км трамвайных путей. В 1896 году впервые в Европе в Будапеште появилась подземная электрическая дорога (метро). Будапешт приобрел столичный лоск, по праву став одним из красивых городов Европы, и даже первая мировая война не могла уничтожить блеск и очарование города. С. Цвейг, оказавшийся в городе в 1915 г., восторженно им восхищался<sup>93</sup>. Однако бурное развитие Будапешта, как и других венгерских городов, вело к росту стоимости жизни в нем, дорожало жилье, товары первой необходимости, услуги. Путешественники, приезжавшие в Будапешт, делали для себя печальный вывод: цены в Будапеште почти ничем не отличались от венских цен, а Вена считалась одним из дорогих городов Европы<sup>94</sup>. Разумеется, в провинции цены были значительно ниже столичных.

Изменения затронули и другие венгерские города. Центры городов были застроены доходными домами и вымощены булыжником. На центральной улице города сосредотачивались многочисленные магазины, кафе и рестораны. Многие городские кварталы имели канализацию, водопровод и даже электричество. В конце XIX века более 60 венгерских городов имели электрическое освещение<sup>95</sup>. В некоторых городах трамвайные линии соединяли вокзалы с городскими центрами. Но за этим блеском крылись и пороки венгерских городов. За пределами элитного центра находились пыльные и грязные узкие улочки и переулки. Большинство зданий было одноэтажными, мало чем отличавшихся по своему стилю от жилищ сельских жителей. Многие горожане содержали на своих подворьях домашнюю птицу и скот. Ряд небольших городов с трудом можно было назвать городами, так как они мало чем отличались от окружающих их сел.

Тем не менее, венгерские города стали средоточием социально-экономической, политической и культурной жизни страны. Основные события в истории Венгрии 1867-1914 гг. вершились теперь в городах. Венгерская пресса, будучи порождением городской культуры, во многом стала определять общественное мнение страны. В эпоху дуализма периодика Венгрии переживала бум. В 1914 году в стране насчитывалось около 2 тыс. периодических изданий общим тиражом в 250 тыс. экземпляров<sup>96</sup>. Город становился привлекательным для наиболее активной части сельских жителей и не только потому, что там можно было найти работу и зачастую более оплачиваемую, но и тем, что город предоставлял человеку развитую досуговую культуру.

Центрами досуга в стране становятся кинотеатры. К 1914 году в Будапеште их насчитывалось около 100, а по всей стране – более 300. Венгры быстро пристрастились к новому искусству. Это не мешало им любить театр, который являлся неотъемлемой частью не только венгерской культуры, но и национального характера венгров. Оперетты И. Кальмана и И. Штрауса завоевали сердца венгров. Каждый венгерский город считал своим долгом создать собственный театр.

Однако «вторым домом» венгров становятся кафе, где не только можно было выпить чашку кофе, качество которого зависело от уровня достатка человека. Кафе стали общественными, культурными и дискуссионными центрами, где каждый мог выразить свое мнение. В кафе обсуждались последние новости политики, экономики, спорта, сплетни из светской жизни и т.д. В кафе можно было сыграть в карты, шахматы, бильярд. Большая часть периодических изданий распространялась именно в кафе. Только в Будапеште находилось более 600 кафе. Рядом с элитными кафе типа «Нью Йорк», «Централь», «Ллойд», «Фиуме» соседствовали маленькие кафе, рассчитанные на рядового посетителя. Города Венгрии по своему стилю и ритму жизни быстро приближались к городам Центральной Европы (Австрии, Германии, Польши).

\*\*\*

Венгрия очень медленно адаптировалась к капитализму в XIX в., в эпоху дуализма этот процесс значительно ускоряется. Венгрия относилась к странам, переживавшим «догоняющую модернизацию». Поэтому значительная часть населения была не готова к быстрой радикальной перестройке всего уклада жизни в духе индустриальной цивилизации, прежде всего это относится к крестьянству и части дворянства. Это обстоятельство объясняло слабую социальную мобильность населения и его консерватизм. Несмотря на это, на рубеже XIX-XX вв. облик Венгрии меняется существенным образом.

Страна была не в состоянии, в силу объективных и субъективных причин, проводить широкомасштабную индустриализацию. Поэтому усилия правительства и бизнеса были сосредоточены на создании современной инфраструктуры (кредитно-финансовая система, транспорт, новые средства связи) и отраслей промышленного производства, ориентированных на переработку сельскохозяйственной продукции, горнодобывающей промышленности, металлургии. Политика точечной индустриализации способствовала развитию отдельных высокотехнологичных отраслей промышленного производства (машиностроение, электротехническая, химическая, нефтеперерабатывающая промышленность), что стимулировалось правительством страны. Промышленность Венгрии производила и экспортировала такую наукоемкую продукцию, как транспортные средства (локомотивы, вагоны, трамваи), электрические лампы накаливания, трансформаторы, медикаменты и т.д., что являлось показателем ее относительной экономической зрелости.

По сравнению со странами Западной Европы и Северной Америки, значительную роль в экономической жизни Венгрии играло государство. Оно стимулировало инвестиционную активность в стране, в том числе с помощью привлечения австрийского и иностранного капитала, в ряде случаев государство само выступало в лице крупного инвестора, особенно при строительстве железных дорог и других транспортных артерий. Государство проводило гибкую кредитно-финансовую политику, направленную на



создание благоприятных условий для макро- и микроэкономических преобразований в Венгрии. В то же время государство не играло значительной роли в производстве ВВП, так как государственный сектор в экономике был невелик, поэтому частная экономическая инициатива и свободная конкуренция на рынке являлись основой венгерской экономики. Таким образом, государство в Венгрии предпочитало не прямые, а косвенные методы регулирования экономических процессов.

Среди причин быстрого экономического развития Венгрии на рубеже XIX-XX веков следует выделить ее интеграцию в мировой рынок. До последней трети XIX века, Венгрия развивалась по принципу автаркии вместе с Австрией. В 70-90-е годы XIX века Дунайская империя активно выходит на мировой рынок. Пресловутый «протекционизм» конца XIX века носил весьма ограниченный характер и не наносил серьезного вреда развитию мировой торговли, в отличие от протекционизма 20-30-х годов XX века. Тарифные барьеры в конце XIX – начале XX веков носили очень ограниченный характер, что и привело к беспрецедентному развитию мировых экономических связей в данный период. Свободное передвижение капиталов, технологий, трудовых ресурсов способствовало прогрессу всех стран, включая Австро-Венгрию. Развитию мирового экономического сотрудничества и специализации содействовало наличие твердых, свободно конвертируемых валют ведущих мировых держав (США, Великобритания, Германия, Франция, Австро-Венгрия, Россия и т.д.), приравненных к золотому стандарту.

Большую роль в экономических успехах Венгрии сыграл экономический и таможенный союз с Австрией. Причем, от этого союза выигрывали как промышленность, так и сельское хозяйство страны. Для сельского хозяйства и пищевой промышленности был обеспечен емкий рынок сбыта Австрии, огражденный таможенными барьерами от конкуренции, ведущих экспортеров аграрной продукции. Не меньше выгод получила венгерская промышленность, несмотря на конкуренцию со стороны австрийской промышленности. Это, прежде всего, рынок сбыта, но самое главное – венгерская промышленность получила доступ к австрийским кредитам, капиталам, квалифицированной рабочей силе, т.е. всему тому, чего Венгрия не имела в необходимых масштабах, особенно на первых порах.

Накануне Первой мировой войны в рамках Венгерского королевства складывается единое экономическое пространство, характеризующееся свободным передвижением товаров, капиталов, трудовых ресурсов, созданием общей транспортной сети. Все активнее развивается специализация различных районов страны. Однако неравномерность экономического развития районов Венгрии сохранялась, но, несмотря на это, от экономической интеграции выигрывали все народы страны. В частности, уровень благосостояния сербов и румын Венгрии был выше уровня жизни населения Сербии и Румынии.

Индустриализация страны меняла ее социальный облик. В Венгрии развиваются города, меняется их внешний облик, но, самое главное, городская культура начинает во многом определять облик самой страны и ритм жизни ее граждан. В Венгрии усложняется социальная структура общества, количественно увеличиваются буржуазия и рабочий класс, развивается средний класс, хотя его удельный вес в общей численности населения был невелик и уступал аналогичным показателям ведущих стран Европы и Северной Америки, что, наряду с другими факторами, предопределило слабость венгерского либерализма.

Однако модернизация не привела к улучшению жизни некоторых слоев общества (часть крестьян, ремесленников, промышленных рабочих). Это служило причиной для возможного социального взрыва в стране, что не могло не беспокоить правящую и интеллектуальную элиту страны. Венгрии необходимо было время для успешного завершения модернизации, но первая мировая война прервала этот процесс, приведя к гибели королевства Святого Иштвана.

#### Примечания

- <sup>1</sup> Краткая история Венгрии. С древнейших времен до наших дней / под ред. Т.М. Исламова. М., 1992. – С. 182.
- <sup>2</sup> *Контлер Л.* История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы. – М., 2002. – С. 392.
- <sup>3</sup> *Айрапетов А.Г.* Вступая в индустриальный мир: венгерские рабочие на рубеже XIX-XX вв. – Тамбов, 1997. – С. 7.
- <sup>4</sup> *Контлер Л.* История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... – С. 392.
- <sup>5</sup> Там же – С. 84.
- <sup>6</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 82.
- <sup>7</sup> Экономическое положение Венгрии в 1904 г. (донесение генерального консула в Будапеште А. Львова) / Сб. консульских донесений за 1905 г.: СПб., 1905. – Вып. 1. – С. 462.
- <sup>8</sup> *Контлер Л.* История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... – С. 400.
- <sup>9</sup> От российского генерального консула в Будапеште // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1901. – №11. – С. 619.
- <sup>10</sup> *Lasar J.* Hungary. A Brief History. – Budapest, 1993. – P. 72.
- <sup>11</sup> Очерки новой и новейшей истории Венгрии / отв. ред. А.И. Пушкаш. – М., 1963. – С. 129.
- <sup>12</sup> Промышленность и народное образование Венгрии // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1902. – №2. – С. 364.
- <sup>13</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 159.
- <sup>14</sup> *Контлер Л.* История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... – С. 399.
- <sup>15</sup> Австро-Венгрия. Военно-статистическое описание: ч. III. Район Северной Венгрии. – СПб., 1914. – С. 44.
- <sup>16</sup> Курьер: практ. путеводитель для русских по городам и курортам Западной Европы и по Египту / сост. П.П. Кузьминский. – СПб., 1912. – С. 43.
- <sup>17</sup> Краткая история Венгрии. С древнейших времен до наших дней... – С. 182; A Short History of Austria-Hungary / By H.W. Steed, W.A. Phillips. London «Encyclopaedia Britannica Company, Ltd», 1914 / <http://www.msstate.edu/Srchives/History/hungary/austria/chap35.htm>. Ch. 29.
- <sup>18</sup> Венгерское торговое уложение 1875 г. – М., 1884. – С. 3-6, 52-54.
- <sup>19</sup> АВПРИ Ф. 151. Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 79.
- <sup>20</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 78.
- <sup>21</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 80.
- <sup>22</sup> История Словакии / под ред. Е. Манновой и др. – М., 2003. – С. 255.
- <sup>23</sup> *Исламов Т.М.* Политическая борьба в Венгрии накануне Первой мировой войны. – М., 1972. – С. 79.
- <sup>24</sup> A Short History of Austria-Hungary... Ch. 29.
- <sup>25</sup> Промышленность и народное образование Венгрии // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1902. – №2. – С. 367.
- <sup>26</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 140.
- <sup>27</sup> Экономическое положение Венгрии в 1904 г. (донесение генерального консула в Будапеште А. Львова) / Сб. консульских донесений за 1905 г. ... – С. 375.
- <sup>28</sup> A Short History of Austria-Hungary... Ch. 29.
- <sup>29</sup> АВПРИ Ф. 172 Посольство в Вене. Оп. 514/1. Ед. хр. 1302. Л. 4.
- <sup>30</sup> Мукомольный экспорт из Венгрии (донесение консула в Фиуме И. Петерсона) / Сб. консульских донесений за 1899 г. – СПб., 1899. – Вып. 1-6. – С. 126-127.
- <sup>31</sup> A Short History of Austria-Hungary... Ch. 29.
- <sup>32</sup> *Маврокордато Г.Д.* Описание Венгрии. – Париж, 1916. – Т. 1 – С. 86.
- <sup>33</sup> АВПРИ Ф. 172 Посольство в Вене. Оп. 514/1. Ед. хр. 1302. Л. 9.
- <sup>34</sup> Северокавказский край. – 1912. – №338. – С. 2-3; Северокавказский край. – 1912. – №241: Прил.
- <sup>35</sup> *Маврокордато Г.Д.* Описание Венгрии... – С. 90.
- <sup>36</sup> *Исламов Т.М.* Политическая борьба в Венгрии... – С. 54.

- <sup>37</sup> Там же – С. 54.
- <sup>38</sup> Краткая история Венгрии. С древнейших времен до наших дней ... – С. 234.
- <sup>39</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 163.
- <sup>40</sup> Промышленность и народное образование Венгрии // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1902. №. – С. 369.
- <sup>41</sup> Там же. – С. 369.
- <sup>42</sup> Северокавказский край. – 1912. – №34. – С. 3.
- <sup>43</sup> Северокавказский край. – 1913. – №95. – С. 3.
- <sup>44</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Д. 585, Л. 178.
- <sup>45</sup> Энциклопедический словарь товарищества «Бр. А. и К. Гранат». – М., б.г. – Т. 9. – С. V.
- <sup>46</sup> Около 65% предприятий химической промышленности Венгрии располагалось в Словакии.
- <sup>47</sup> Lasar J. Op. cit. P. 73.
- <sup>48</sup> Очерки новой и новейшей истории Венгрии... – С. 130.
- <sup>49</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 60.
- <sup>50</sup> Промышленность и народное образование Венгрии // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1902. – №. – С. 370.
- <sup>51</sup> Социально-политические таблицы всех стран мира. 1907 г. / сост. С. Зак. – СПб., 1907. – С. 152.
- <sup>52</sup> Исламов Т.М. Политическая борьба в Венгрии... – С. 54.
- <sup>53</sup> АВПРИ Ф. 172 Посольство в Вене. Оп. 514/1. Ед. хр. 1302. Л. 4.
- <sup>54</sup> АВПРИ Ф. 172 Посольство в Вене. Оп. 514. Д. 376. Л. 306-307.
- <sup>55</sup> Контлер Л. История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... – С. 400.
- <sup>56</sup> Писарев Ю.А. Образование югославского государства. – М., 1975. – С. 15.
- <sup>57</sup> История XIX века (Западная Европа и внеевропейские государства) / под ред. Лависса и Рамбо. – М., 1907. – С. 108.
- <sup>58</sup> Австро-Венгрия. Военно-статистическое описание... – С. 45.
- <sup>59</sup> Промышленность и народное образование Венгрии // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1902. – №. – С. 365.
- <sup>60</sup> Северокавказский край. – 1910. – №203. – С. 2.; Кавказ. – 1914. – №4. – С. 2.
- <sup>61</sup> РГВИА Ф. 428 Австро-Венгрия. Оп. 1. Д. 1420. Л. 42.
- <sup>62</sup> Бимман А.Б. История банков. История развития банков в России и за границей с древнейших времен до наших дней. – СПб., 1914. – С. 36.
- <sup>63</sup> Обзор внешних сношений // Русский вестник. – 1902. – №2. – С. 336; Социально-политические таблицы всех стран мира. 1907 г. ... – С. 73.
- <sup>64</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 61.
- <sup>65</sup> Контлер Л. История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... С. 398.
- <sup>66</sup> «Королевское Венгерское Пароходное общество «Адрия» было создано в 1881 г., первоначально оно располагало 25 пароходами.
- <sup>67</sup> Судходство в Фиуме (донесение консула в Фиуме И. Петерсона) / Сб. консульских донесений за 1899г. – СПб., 1899. – Вып. 1-6. – С. 297-298.
- <sup>68</sup> Социально-политические таблицы всех стран мира. 1907 г. ... – С. 165.
- <sup>69</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 156.
- <sup>70</sup> Контлер Л. История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... – С. 399.
- <sup>71</sup> Социально-политические таблицы всех стран мира. 1907 г. ...С. 169.
- <sup>72</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 85-86.
- <sup>73</sup> Промышленность и народное образование Венгрии // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1902. №. – С. 371.
- <sup>74</sup> Социально-политические таблицы всех стран мира. 1907 г. ... С. 192, 224.
- <sup>75</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 87.
- <sup>76</sup> Айрапетов А.Г. Указ. соч. – С. 53.
- <sup>77</sup> Айрапетов А.Г. Указ. соч. – С. 43.
- <sup>78</sup> Среди представителей крупной и средней буржуазии представители национальных меньшинств превосходили по численности венгров (мадьяр). В начале XX века крупные и средние буржуа насчитывали примерно 300 тыс. семей (около 1 млн чел.). Аристократия включала 200 семей, «джентри» – около 3 тыс. семей. Средний размер поместья аристократа составлял 6 тыс. га, «джентри» – 100-150 га.
- <sup>79</sup> Краткая история Венгрии... С. 235.
- <sup>80</sup> История Словакии... С. 237.
- <sup>81</sup> Sisa S. The Spirit of Hungary. A panorama of Hungarian. History and Culture. – Ontario, 1990. – P. 181.

- <sup>82</sup> *Стькалин А.С.* Дьердь Лукач-мыслитель и политик. – М., 2001. – С. 22.
- <sup>83</sup> *Mazsi J.* The Social History of the Hungarian Intelligentsia, 1825-1914. – Boulder; N.Y., 1997. – P. 223.
- <sup>84</sup> *Ханак П.* Почему fin de siècle? Социальные и культурные перемены на рубеже XIX-XX вв. / Австро-Венгрия: интеграционные процессы и национальная специфика. – М., 1997. – С. 107-108.
- <sup>85</sup> Краткая история Венгрии... С. 185.
- <sup>86</sup> Международный ежегодник: справ. для общественных деятелей. – СПб., 1913. – С. 26.
- <sup>87</sup> *Kocsis K., Kocsis-Hodosi E.* Hungarian minorities in the Carpathian basin. – Toronto; Buffalo, 1995. – Appen. – Tab. 17.
- <sup>88</sup> *Контлер Л.* История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... С. 402.
- <sup>89</sup> *Sisa S.* The Spirit of Hungary. A panorama of Hungarian. History and Culture... – P. 75.
- <sup>90</sup> АВПРИ Ф. 151 Политархив. Оп. 482. Ед. хр. 576. Л. 60.
- <sup>91</sup> «Курьер». Практический путеводитель для русских по городам и курортам Западной Европы и по Египту... – С. 73.
- <sup>92</sup> *Шоу А.* Городское управление в Западной Европе. – М., 1898. – С. 627.
- <sup>93</sup> *Цвейг С.* Вчерашний мир. Воспоминания европейца. – М., 2004. – С. 201.
- <sup>94</sup> Путник (Н. Лендер) По Европе и Востоку. Очерки и картинки. – СПб., 1908. – С. 244.
- <sup>95</sup> Промышленность и народное образование Венгрии // Вестник финансов, промышленности и торговли. 1902. – №. – С. 369.
- <sup>96</sup> *Контлер Л.* История Венгрии. Тысячелетие в центре Европы... – С. 406.

А.Г. КУГУЕЛОВ

### ПРОБЛЕМА ВОЕННОПЛЕННЫХ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Первая мировая война 1914-1918 гг. – одно из самых трагических событий в истории человечества, приведшее в движение миллионы людей. Она превзошла по своим масштабам все происходившие до этого войны. Размах боевых действий, использование новых видов вооружений и тактики ведения боя, все это привело к резкому увеличению по сравнению с прежними войнами числа военнопленных с обеих сторон. Одной из проблем, проявившихся очень остро во время событий 1914-1918 гг., является проблема военнопленных. За годы первой мировой войны в плену оказалось около 8 млн солдат и более 200 тыс. мирных граждан<sup>1</sup>. В России было сосредоточено более 2 млн военнопленных германской, австро-венгерской, турецкой, итальянской, болгарской и других армий стран-противников Антанты<sup>2</sup>.

В последние годы интерес к теме первой мировой войны возрастает. Появляется огромное количество трудов, отображающих как в целом события 1914-1918 гг., так и частные аспекты войны. Среди общих работ по истории войны необходимо отметить четырехтомник «Мировые войны XX века»<sup>3</sup>, два тома которого посвящены теме первого мирового кризиса. Здесь рассмотрены причины и итоги первой мировой войны, освещены боевые действия, политика и дипломатия противоборствующих стран, внутреннее положение государств, их экономика. В издании публикуются основные международные договоры, приводится также часть дипломатической переписки между руководителями европейских стран.

Специальных работ по проблеме военнопленных сравнительно мало. Так, российский ученый Д. Люкшин в статье «Да за нашими бабами вьются. Военнопленные в крестьянской России»<sup>4</sup>, описывает жизнь и быт военнопленных стран Четверного союза на территории Казанской губернии, их численность, национальную принадлежность, условия их содержания. Его исследование основано на данных Государственного архива Республики Татарстан. За десять лет до публикации Д. Люкшина, исследователь из Республики Марий Эл, Г.И. Кириллов<sup>5</sup>, подробно останавливался на описании