

***A magyar technológiai és ipari forradalom II.
(Partiumi nyári egyetem-2011)
Magyar Fiatalok Határok Nélkül Alapítvány***

VETÉLKEDŐ

1. Partium mely földrajzi egységéhez tartozik Nagyvárad?
 - a. Szilágyság
 - b. Bánát
 - c. Bihar**
 - d. Érmellék

2. Partium jelentése
 - a. a parthusok birodalma
 - b. határvidék
 - c. síkvidék
 - d. részek**

3. Sorolj fel öt erdélyi bányavárost!

pl.: Veresbánya, Nagybánya, Parajd, Abrudbánya, Máramaros, Brád, Resicabánya stb.

4. Melyik Erdély és Partium határán található településhez kötődik a két (id. és ifj.) Wesselényi Miklós neve?

Zsibó

5. Sorolj fel öt magyar költőt erdélyi szülővárosának megnevezésével együtt!

Kazinczy Ferenc – Érsemjén (Partium), Kölcsey Ferenc – Szódemeter (Partium), Arany János – Nagyszalonta (Partium), Ady Endre: Érmindszent, ma: Ady Endre (Partium), Reményik Sándor: Kolozsvár, Tóth Árpád: Arad, Kányádi Sándor: Nagyalambfalva, Áprily Lajos: Brassó, fia: Jékely Zoltán (Nagyenyed) stb.

6. Melyik városból származik Hunyadi Mátyás?

kolozsvári születésű

7. Melyik városban született Bartók Béla?

Nagyszentmiklós

8. Sorolj fel négyet Jókai erdélyi tárgyú művei közül!

Erdély aranykora, Szegény gazdagok, Egy az Isten, A nagyenyedi két fűzfa

9. Ki az alábbi sorok szerzője?

Ugrótáncot jókedvemből,
édes rózsám, járok,
országút visz Kolozsvárig,
széles a két árok.
Így tedd rá, úgy tedd rá,
Rozika, Terike, Marcsa,
kinek nincsen tíz tallérja,
kötőféket tartsa

Kisbelényes igen kényes,
ott terem a jó bor,
Nagyszalonta, sok szalonka,
ott vadászni jó sor.
Így tedd rá, úgy tedd rá,
Rozika, Terike, Marcsa,
lompos, kócos, lassan billeg
öreg kutya farka.

Kifogtunk a Küküllőből
három rocska rákot,
Vásárhelynél ágyu bömböl,
köpködi a lángot.
Így tdd rá, úgy tedd rá,
Rozika, Terike, Marcsa,
hadd forogjon a huncut világ,
az ő lelke rajta.

költemény: Weöres Sándor
megzenésítette: Sebő Ferenc
énekkarra írta: Karai József

10. Ki írta a „A két Bolyai” c. drámát?

Németh László

11. Hol található a mai Románia területén aranymúzeum?

Brád

12. Milyen történelmi kudarcokhoz köthető a Károlyi-család neve?

Károlyi Sándor: szatmári béke: 1711. április 30.

13. Miért különböztetik meg az ipari és technológiai forradalom fogalmakat a történelemben?

Ipari forradalom a neve annak az átfogó társadalmi, gazdasági és technológiai változásnak, amely 1769 és 1850 között először Nagy-Britanniában, majd Európa és Észak-Amerika egyes régióiban zajlott le. Az átalakulás az eleinte szénfűtésű gőzgép feltalálásával és a kezdetben textilüzemekben elindult gépesítéssel kezdődött. Az ipari forradalom technológiai és gazdasági folyamatainak a gőzhajtású hajók, csónakok, és a gőzvasút bevezetése adott újabb lendületet. A folyamatok a 19. században újabb forradalmi változásokhoz vezettek és továbbgyűrűztek az egész világra

A második ipari forradalom, vagy technológiai forradalom, 1871 és 1914 között új találmányokat hozott a vegyészetben, az elektromosságban, az olajiparban és az acéliparban. Az árucikkek tömegtermelése szintén fejlődésnek indult, az étel, az ital, a ruházat, a közlekedés, a korai rádiók, és gramfonok előállításának gépesítése a lakosság szükségleteit szolgálta, egyúttal egyre több munkahelyet teremtett. A „második ipari forradalom” a centrum kiszélesedésével és átrendeződésével járt együtt. Az átrendeződő világ gazdaság új és növekvő súlyú vezető hatalmai Németország és az Egyesült Államok lettek. (forrás: Wikipédia)

14. Magyarország mely iparágak terén emelkedett ki az ipari forradalom ideje alatt?
Példákkal támaszd alá válaszodat!

„A fejlődés az egyes ágazatokat összevetve különböző mértékű volt. A mezőgazdaság részesedése a nemzeti jövedelem előállításában minden technikai korszerűsödés és

termelésnövekedés ellenére csökkent. Jelentőségét azonban pusztán ennek alapján nem lehet megítélni. Mindenképpen figyelembe kell venni, hogy az agrárszféra kiemelkedő szerepe játszott az ország külkereskedelmi egyensúlyának fenntartásán túl a belső tőkefelhalmozás és az iparosodás folyamatában is. Ezt elsősorban a mezőgazdasági gépek iránti kereslet növelésével és a nyersanyagok biztosításával érte el. A korabeli közfelfogás a fejlettség legfontosabb mércéjének mégiscsak az ipari, pontosabban {I-19.} a gyáripari termelés alakulását tekintette. A kérdés különösen annak fényében vált fontossá, hogy előnyös volt-e Magyarországnak, hogy gazdasága a Monarchia nagyobb egységébe integrálva fejlődhetett. Kétségtelen, hogy bizonyos – jórészt öröklött – agráripari munkamegosztás mindvégig fennállt a két birodalomrész között. A magyar export 2/3-át még 1913-ban is a mezőgazdasági termékek alkották. Ez viszont nem az alacsony ipari szint konzerválódására, hanem sokkal inkább a belső piac nagy felvevőképességére utal. Az ipar és bányászat részesedése a nemzeti jövedelem előállításában az 1870. évi 16,5%-ról 1913-ra 26%-ra nőtt. Az ipari termelés értéke pedig 1863 és 1913 között megnyolcszorozódott. A helyi nyersanyagbázisra épülő élelmiszer- és a gépipar került az élre. Utóbbi elsősorban a magyar vasútépítkezések anyag- és eszközigényének kielégítésére alapozta pozícióját. Ezzel párhuzamosan a monarchikus integrálódás hozzájárult egye hiányterületek kialakulásához és fennmaradásához. A textilipar többek között ezért nem válhatott a magyar gazdaság húzóágazatává. A hátrányt részben pótolta az élelmiszeripar felfutása, melynek egyes ágai – elsősorban a malomipari – Európában is előkelő helyet vívtak ki maguknak. E háttérre építve lehetett azt biztosítani, hogy a magyar mezőgazdaság termékeinek többségét feldolgozott formában exportálták. Az iparfejlődés mértékét és irányát a vámközösségen túl számos egyéb tényező – pl. a helyi ásványkincsek megléte vagy hiánya – is befolyásolta. A századforduló után olyan ágazatok számítottak a legkorszerűbbnek, mint a villamosági ipar, melynek a Monarchia többi részében nem volt hagyománya. Végül a védővámok hiányát bőven ellensúlyozta egyéb eszközök, az állami megrendelések, a szubvenciók alkalmazása. Az iparnak, sőt általában a gazdaság egésze magas növekedési szintje megvalósíthatatlan lett volna gyorsító tényezők nélkül. Az állam közvetett, ám mégis hatékony közreműködése, az infrastrukturális beruházások húzóereje, valamint a korszerű pénzügyi hálózat kifejlődése mind hozzájárult ahhoz, hogy a magyar gazdaság a dualizmus időszakában egy lendületesen felfelé ívelő pályára kerüljön.” Forrás: A polgárosodás fél évszázada (1867–1914) <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/3.html>

**Példák:malomipar: Első Budapesti Gőzmalom Rt., Gizella Malom,Pannónia Gőzmalom stb.
gépgyárak: Ganz és Társa Vasöntöde és Gépgyár Rt., Első Magyar Gazdasági Gépgyár Rt., t 1868-ban alapított Láng L. Gépgyár, valamint a Wörner és Társa Gépgyár.
vaskohászat: Rimamurány–Salgótarjáni Vasmű Rt., Állami Vasművek
villamosipar:Ganz-gyár stb.**

lásd még: Magyarország a XX. században. <http://mek.oszk.hu>

15. Sorolj fel híres pénzügyminisztereket, közlekedési és oktatási minisztereket Magyarországon a XIX.-XX. sz. fordulójáról!

**pénzügy: Lónyay Menyhért, Széll Kálmán, Szapáry Gyula, Wekerle Sándor, Lukács László, Fejérváry Géza, Hegedűs Ferenc stb.
közlekedési: Mikó Imre, Baross Gábor, Tisza Lajos,Zichy József
oktatás:Eötvös József, Pauler Tivadar, Trefort Ágoston, Csáky Albin, Eötvös Loránd, Apponyi Albert, Zichy János stb.**

16. Melyik tekinthető Magyarország első modern áruházának?

Párisi Nagy Áruház (Andrássy út: 1911)

17. Hol kezdte meg működését Magyarországon az első közüzem, mely villannyal látta el a települését?

Temesvár (1884), Mátészalka (1888)

18. Párosítsd össze a megfelelő nevet a hozzá kapcsolódó találmánnyal?

- a. Schwartz Dávid
 - b. Pollák-Virág
 - c. Déri-Bláthy-Zipernowski
 - d. Kármán Tódor
 - e. Kabay János
- A. zárt vasmagú transzformátor
 - B. morfin
 - C. ballasztikus rakéta
 - D. alumínium-merevítéses léghajó
 - E. távíró

a	b	c	d	e
D	E	A	C	B

19. Ki volt a tévéképcső és a modern nagyfelbontású tv megalkótója?

Tihanyi Kálmán

20. Mit jelent a „Pattantyús-módszer”?

Pattantyús-Ábrahám Imre gépészmérnök a dugattyús szivattyúk légüstjének méretezésére kidolgozott eljárása

21. Miről híres a pesti „kisföldalatti”?

A földalatti vasútépítés gondolata és megvalósítása egyidős a londoni földalatti vasútvonal születésével. 1860-ban kezdtek hozzá az építéséhez és 1863-ban helyezték üzembe az első földalatti vasutat. London után, elsőként az európai kontinensen, a millenniumi kiállításra készült el Budapesten a Sugárút alatt haladó földalatti kéregvasút. A belváros és a Városliget közötti kapcsolatot teremtette meg. A II. világháború végéig a további fejlődés nem folytatódott. (forrás: wikipédia)

22. Mit jelentett a telepítvényi föld?

Olyan telep, amely majorsági természetű, irtással termővé tett hegyi földön alakult, és amelynek lakói szerződéses viszonyban álltak a föld tulajdonosával. *telepítvényes* zsellér (egyéb neve: *zsellér, robotos, úrdolgas, földész*), aki a bérföld és egyéb juttatások fejében a munkaadónál állandó mezei munkát végez

23. Párosítsd össze az évszámot a hozzá kapcsolódó eseménnyel!

- a. első iparfejlesztési törvény Magyarországon
- b. második ipartámogató törvény Magyarországon
- c. Chinoin megalakulás Budapesten
- d. Nagyatádi-féle földreform

- e. MÁV létrejötte
- A. 1868
 - B. 1920
 - C. 1910
 - D. 1890
 - E. 1881

a	b	c	d	e
E	D	C	B	A

24. Kitől származnak az alábbi szemelvények?

“Ha volt valaha politikai reformer, ki egy, erejének öntudatával nem bíró népet tespedéséből felrázni, magukat túlélte intézmények s félszeg nézetek egész tömegével szembeszállani, a sikeres előmenetel akadályait és eszközeit helyesen fölismerni és kimutatni, ezernyi nehézségek és ellenséges elemekkel szemközt *a haladás és nemzeti emelkedés* minden nagy rugóra odautalni, az ipari és az erkölcsi művelődés kölcsönösségét közelismerésre hozni, egy egész nemz. étnek évtizedekre tán századokra kihatólag összes fejlődési irányát kijelölni, *sikerre bírta, az bizonyára* gróf Széchenyi, hazánk újabbkori legnagyobb áilamphilosophja és nemzetgazdája.” **(Kautz Gyula)**

„A titok honában többre megy a költő, mint a természettudós.” **(Eötvös Loránd)**

„Céljainkat elcélózták,

Életünket már elélték.

Cirkusz-ponyvák

Bohóc-sorsa leng előttünk.” **(Ady Endre)**

25. Hogyan értékelnéd a XX. sz. eleji Magyarország:

-mezőgazdaságát

-iparát

-közlekedését

Mezőgazdaság: „A Millennium idejére a mezőgazdasági termelés színvonala megrekedt hazánkban. A terméshozamok továbbra is alacsonyok voltak, a modern gépek és eljárások alkalmazása váratott magára. A mezőgazdaságban hatalmas nyílt és rejtett munkanélküliség uralkodott. A paraszti lakosság jelentős része kívül rekedt a belső piacon, szinte csak tengette életét. A nagyüzemek viszonylag fejlettebb gazdálkodása és az átlagos paraszti üzemek termelése között hatalmas szakadék tátongott. „A nagybirtoküzemek létrejötte tehát termelési és népesedési ellentmondásokat élezett ki.” A túltermelés kezdeti szakaszának következtében a kiviteli lehetőségek összezsugorodtak, azonban az agrárvámok 1905-ös fölemelésével egy újabb történeti szakaszra biztosították a nagybirtok továbbélését. A nagybirtokrendszer konzerválása érdekében sor került a hitbizományok megerősítésére is. 1870–1900 között 64 új hitbizomány keletkezett, összes területük ezáltal 2,37 millió kat. holdra nőtt. 1910-ben őstermeléssel Magyarországon (Horvát-Szlavonország nélkül) 11.399.122 fő, a trianoni területre átszámítva 4.256.172 fő foglalkozott. Ez a teljes lakosság 62,4, illetve 56,0%-át jelentette. Innen származott a nemzeti jövedelem 44%-a. Ezek az adatok egyértelműen meghaladták a kelet-európai, ill. balkáni mutatókat.” (Forrás: Ivcz Mihály: A magyar

gazdaság XX. sz.-i helyzetének elemzése különös tekintettel a kisbirtokra. Pázmány Péter Katolikus Egyetem. 2004. <http://mek.oszk.hu/08300/08387/08387.pdf>)

Ipar: „Az iparfejlesztési támogatás eredményes volt. Az első, 1881. évi ipart támogató törvény megjelenésétől 1906 végéig 838 új gyár létesült, a már létező 43 gyár új ágazattal bővült, ezenkívül 408 régi gyár részesült kedvezményben. A kedvezményezett {II-573.} gyárak száma 1389 volt. E gyárak közül 572 (44%) mezőgazdasági szeszgyár volt, de már az 1898. évi XLIV. tc. hatálya alatt létrejött gyáraknak a mezőgazdasági szeszgyárak csak 15%-át tették ki, s mindinkább azok a vállalatok léptek az előtérbe, amelyek szerepe meghatározó volt a magyar ipargazdaságban. Így a vas- és fémiparban 91, a gépiparban 89, a kő-, agyag- és üvepiparban 102, a fa- és csontiparban 35, a bőriparban 5, a fonó- és szövőiparban 144, a ruházati iparban 10, a papirosiparban 32, az élelmezési és élvezeti iparban (a szeszgyárakat nem számítva) 69, a vegyészeti iparban 133, a sokszorosító iparban 2 gyár részesült állami kedvezményben.

Az iparfejlesztés ügye nem válhatott volna eredményessé, ha az állam a pénzügyi segítségnyújtáson kívül az iparoktatás és az ipari kiállítások megszervezésével, valamint a közszállításokban való részvétel lehetőségének biztosításával nem siet az iparos társadalom segítségére. Az iparoktatás, amelynek 1867 utáni kiszélesítésében az iparegyesületeknek kiemelkedő szerepük volt, segítette leküzdeni az ipari előrehaladás fő akadályát, a szakmunkásokban és ipari vezetőkben való óriási hiányt. Az iparoktatás szervezetének kiépítése Eötvös József nevéhez fűződik, aki a népoktatásról szóló, 1868. évi XXXVIII. tc. megalkotásánál messzemenően gondoskodott az iparostanulók iparoktatásának megszervezéséről. Eötvös kezdeményezésére nyílt meg 1872-ben Kassán a gépészeti felsőbb ipartanoda és indult meg 1883-ban a tanítás a budapesti közép-ipartanodában és az iparművészeti iskolában. Baross Gábor minden kereskedelmi és iparkamara területen 2-2 iparszakiskola felállítását vette tervbe. A minisztériumoknak az iparoktatási kérdésekben 1892-től az országos Iparoktatási Tanács volt a véleményező szerve. A mérnökképzés ügye is megoldódott, amikor az 1846-ban létesített József Ipartanodát 1856-ban műegyetemi rangra emelték. A bányá- és kohómérnökképzést még Mária Terézia indította el, amikor Selmechányán erre a célra akadémiát alapított.

A kiállítások szervezése a nagyközönség, azaz a felvevőpiac felé fordulva közvetve állt az iparfejlesztés szolgálatába. A magyar nagyipari fejlődés kezdetén az volt a célja, hogy bemutassa a hazai ipar termék-előállító képességét, ezzel is hozzájárulva a hazai ipari termeléssel szembeni ellenszenv, tartózkodás leküzdéséhez. Az ipari kiállítások színhelye 1865-ben Pozsony, 1872-ben Kecskemét, 1876-ban Szeged és 1879-ben Székesfehérvár volt. Utóbbiban a kiállítás már másfél hónapig tartott nyitva.

A közszállítások rendszerének létrehozatalával Magyarországon is jelentős eredményeket értek el a gyáripar fejlesztésében. A közszállításon állami, törvényhatósági vagy községi hatóságoknál, intézményeknél előfordult ipari termékek és szolgáltatások szállítását, teljesítését értették. A közszállítások fontosságát és szabályozásuk sürgősségét először Baross Gábor kereskedelmi miniszter ismerte fel. Az ő érdeme, hogy a vasutaknál, a hajózásnál, a vasúti gépjárműnél és a diósgyőri vas- és acélgyártásnál felmerülő ipari szükségletek és munkák beszerzésének szabályzatát kidolgozták. A közszállítások értéke a századfordulón már évi 200 millió koronát tett ki.

A magyar ipar a 19. század második felétől, igen alacsony színtről indulva, az I. világháború előtti időben már sikeres évtizedeket tudhatott maga mögött. Ezt tanúsítja az iparos népesség számának növekedése. A bányászattal és iparral foglalkozó népesség száma 1869-ben még csak 694 729 (az összes kereső népesség 10,1%-a) volt, de 1880-ban már 832 851-re (11,6%-ra), 1890-ben 95 687-re (12,5%-ra), 1900-ban 1 270 539-re (14,4%-ra) és 1910-ben 1 543 507-re

(17,2%-ra) emelkedett.” (Forrás: A 19. század közepétől 1913-ig.
<http://vmek.oszk.hu/02100/02185/html/344.html>)

Közlekedés: „Magyarország az I. világháborúig lépést tartott a külfölddel, olyan vasúti hálózattal rendelkezett, melyen jelentős forgalom zajlott mind a személy mind a teherforgalom vonatkozásában. A hálózat legfőbb vonalai kiépültek, s a további fejlesztés a hálózat sűrítésére irányult, ami az ország központi részein elérte, sőt túl is haladta a szükséges mértéket. Az I. világháborút lezáró trianoni békeszerződés csonka vasúthálózatot hagyott meg Magyarországnak. A trianoni határ hátrányos kijelölése a fontos sugárirányú vasútvonalak meglévő összeköttetéseit számos helyen átvágta, jelentős vasúti csomópontok közvetlenül a határ túlsó oldalára kerültek. A mai országterületre eső vasúthálózat lényegében már a 19–20. század fordulójáig kiépült, azóta csupán kisebb jelentőségű új vonalak épültek. Az I. világháborús károk helyreállítása, majd jelentős átépítések, korszerűsítések hozzájárultak ahhoz, hogy a magyarországi vasúthálózat céljának a II. világháborúig mindenkor meg tudott felelni.” (forrás. Magyarország a XX. században/Vasutak. <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/718.html>) „Magyarországon a közúti közlekedés kifejlődése meglehetősen lassan ment végbe. A közúthálózat fejlesztésében döntően a Habsburg birodalmi szempontok voltak meghatározók. A fő utakat állami kezelésbe vették, s 1890-től törvény szabályozta az utak építését, fenntartását és igazgatását. A gépjárművek megjelenése a századforduló tájára tehető. A posta motoros levélgyűjtő tricikliket, majd gépkocsikat helyezett üzembe, 1910-ben Horvátországban autóbuszjáratot indított. Egyes városokban (először Aradon) megjelentek az autóbuszok, de a gépjármű-közlekedés jelentősebb fejlődése csak a világháború után kezdődött meg.”(...) „Nemcsak a magyar, de az egész európai hajózás számára igen fontos volt, hogy az 1856-os párizsi egyezmény kimondta a Duna nemzetközi víziút jellegét, s azóta a Duna Bizottság intézi a folyó hajózási ügyeit. Hazánkban a dunai hajózásban sokáig a Duna-gőzhajózási Társaság volt meghatározó. A Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt 1894-ben alakult meg, az Al-Duna szabályozása pedig 1896-ban készült el, így ez az időszak erősen fellendítette a magyar folyami hajózás forgalmát a személy- és áruszállításban egyaránt. A fiumei kikötő kiépítésével annak bázisán az első világháborúig a magyar tengerhajózás is jelentős kereskedelmi forgalmat bonyolított le több, mint 120 hajóval, közel 250.000 BRT hajó-térfogattal. Ez a flotta és vele a forgalom Trianon után megszűnt. (...) A légi közlekedés kialakulása a gyakorlat számára is hasznosítható módon tulajdonképpen erre az időszakra tehető.” (...) „Magyarországon ebben az időszakban csak katonai- és sport-jellegű kísérleti repülések történtek (először 1909-ben Adorján János és Dedics Ferenc), a repülésnek közlekedési jelentősége még nem volt. Ezen a bázison azonban kiváló szakemberek nőttek fel és hazai repülőgépgyártó-ipar is kifejlődött. (Az osztrák tulajdonú UFAG Angyalföldön és Albertfalván létesített gyárat, majd Aszódon is létrejött gyártó üzem.) Az első világháborúig számos repülőgép-típust és motort gyártottak, de Trianon után ez a tevékenység – és a katonai repülés is – kényszerűen megszűnt.” (Forrás: 10. A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése. <http://eki.sze.hu/ejegyzet/ejegyzet/kozlekedestan/10whtml.htm>)

”

26, Vaktérkép:
Nevezd el az alábbi képen látható városokat és folyókat, (A hegyek berajzolásáért pluszpont jár!)



Forrás: Wikipédia