

PAULINYI ÁKOS

# Iparpolitika Magyarországon és Ausztriában, és a gazdasági integráció problémája (1880–1914)\*

Ezen tanulmány a következőket tűzi ki feladatául:

- a) Magyarország 1880 és 1913 közötti ipartámogató gazdaságpolitikai intézkedéseinek, valamint az ezen intézkedésekhez fűződő elvárásoknak és eredményeknek a bemutatását;
- b) annak vizsgálatát, hogy milyen hatással voltak a magyar intézkedések az osztrák törvényhozás, a hatóságok, valamint a vezető osztrák ipari érdekképviseltek idevonatkozó gazdaságpolitikai kezdeményezéseire és elgondolásaira;
- c) a magyarországi ipartámogató gazdaságpolitikai intézkedéseknek az osztrák–magyar gazdaság integrációs folyamatára gyakorolt hatásainak vizsgálatát.

Tekintetbe véve a tanulmány ezen célkitűzéseit és a területi korlátokat, le kell mondanunk Ausztria–Magyarország gazdasági fejlődésének részletes bemutatásáról. A közelmúltban megjelent angol és német nyelvű publikációk áttekintést nyújtanak nemcsak Ausztria (azaz a birodalom osztrák, ciszlajtán fele), hanem Magyarország (azaz a birodalom magyar, transzlajtán része)<sup>1</sup> gazdasági fejlődését illetően is. Az a tény, hogy az utóbbi években a Monarchia gazdaságtörténetének kutatása – először a magyar, majd az amerikai

\* A fordítás a következő kiadás alapján készült: Die Industriepolitik in Ungarn und in Österreich und das Problem der ökonomischen Integration (1880–1914). Zeitschrift für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften. 1977. 2. Heft 131–1866. (Vortrag im Wirtschaftshistorischen Ausschuß des Vereins für Sozialpolitik in Berlin, April 1976.)

<sup>1</sup> Ausztriát tekintve elsősorban: Matis, H.: Österreichs Wirtschaft 1848–1913, Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Joseph I. Berlin, 1972. és Leitlinien der österreichischen Wirtschaftspolitik. In: Brusatti, A. (Hrsg.): Die Habsburgermonarchie 1848–1918. 1. kötet: Die wirtschaftliche Entwicklung. Bécs, 1973. (a továbbiakban: Brusatti); Bachinger, K.: Das Verkehrswesen. In: Brusatti.; Rudolph, R. L.: Quantitative Aspekte der Industrialisierung in Cisleithanien 1848–1914. In: Brusatti, (a továbbiakban: Rudolph 1973.); Otruba, G.: Quantitative, strukturelle und regionale Dynamik des Industrialisierungsprozesses in Österreich-Ungarn vom Ausgang des 18. Jhs. bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges. In: Winkel, H. (Hrsg.): Vom Kleingewerbe zur Großindustrie. Berlin, 1975. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik N. F. 83. Bd. (a továbbiakban: Otruba); Magyarországot illetően Berend és Ránki Gy. monográfiái (Berend, T. I. – Ránki, Gy.: Economic Development in East-Central Europe in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Centuries. New York, 1974.; Hungary. A Century of Economic Development. Newton Abbot, 1974. és Ungarns wirtschaftliche Entwicklung 1849–1918. In: Brusatti). A gazdasági fejlődés ezen inkább általános leírásai azonban nem helyettesíthetik az iparosodás történeti áttekintését: Sándor V.: Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867–1900. Budapest, 1954. (a továbbiakban: Sándor); Berend I. – Ránki Gy.: Magyarország gyáripara az imperializmus első világháború előtti szakaszában. 1900–1914. Budapest, 1955. (a továbbiakban: Berend – Ránki 1955.) A monopolkapitalizmus gazdasági alaptörvénye érvényesülésének néhány kérdése Magyarországon az első világháború előtt. In: Tanulmányok a kapitalizmus történetéhez Magyarországon. 1867–1918. Szerkesztette: Pach Zs. P. és Sándor P. Budapest, 1956.

és végül az osztrák történészek részéről<sup>2</sup> növekvő érdeklődéssel fordult a gazdasági folyamatok kvantitatív adottságai felé –, mindenképpen maga után vonta, a különböző metodológiai kiindulópontok ellenére, a kutatás súlypontjainak egymáshoz való közeledését, és kivette a gazdaságtörténeti kutatást az alapjában véve szüklátókorú nacionalista felfogásokból adódó kölcsönös vádaskodások zsákutcájából.

Habár ezek a kutatások újra és újra utalnak a gazdaságpolitikai intézkedések jelentőségére, mégis mind az egyes gazdaságpolitikai problémák analízise, mind a gazdasági érdekképviseletek tevékenysége az érdeklődés perifériájára szorult. Ez főleg a magyar kutatókra jellemző, ami azért különösen meglepő, mivel ezek kivétel nélkül hangsúlyozzák a gazdaságpolitika jelentős szerepét az egész gazdasági fejlődésben és az iparosodásban. A modern magyar gazdaságtörténet mégsem hozott létre ezen a területen – egy, a bankok finanszírozási módszereiről szóló monográfia kivételével<sup>3</sup> – sem speciális kutatási eredményeket, sem az 1867 és 1914 közötti magyar gazdaságpolitikáról szóló összefoglaló áttekintést.<sup>4</sup> A magyar gazdaságtörténet e kérdések tárgyalásánál túlnyomóan a korabeli publikációkból merít, és ez a forrásanyag csak ritkán, például a magyar minisztertanács iratainak bevonásával<sup>5</sup> egészült ki. Az osztrák kutatások esetében nincs hiány általánosan áttekintő művekben,<sup>6</sup> illetve a gazdaságpolitika egyes területeiről szóló tanulmányokban.<sup>7</sup> A részvénytársaság-ellenes adópolitika, melyet oly gyakran vádoltak az osztrák ipar fejlődé-

<sup>2</sup> Az első kvantitatív tanulmányok közé tartoznak Berend, Ránki Gy. és Katus magyar nyelven már a 60-as években megjelent, részben Fellnerre támaszkodó tanulmányai (németül, illetve angolul): Berend, T. I. – Ránki, Gy.: *Nationaleinkommen und Kapitalakkumulation in Ungarn. 1867–1914*. In: Pamlényi, E. (szerk): *Social-Economic Researches on the History of East-Central Europe*. Budapest, 1970. (*Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae* 62) (a továbbiakban: Pamlényi); Katus, L.: *Economic Growth in Hungary during the Age of Dualism 1867–1913. A Quantitative Analysis*. In: Pamlényi; osztrák részről Grossé (Gross, N. T.): *Industrialization in Austria in the 19<sup>th</sup> Century*. Ph. D. Thesis Berkeley, 1966. (kézirat) és *Austrian Industrial Statistics 1880/85 and 1911/13*. *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*, 124. 1968. 35–69.), részben Matisé: Matis, H.: *Österreichs Wirtschaft 1848–1913, Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Joseph I.*, Berlin, 1972. (a továbbiakban: Matis 1972.) *Leitlinien der österreichischen Wirtschaftspolitik*. in: Brusatti (a továbbiakban: Matis 1973.), továbbá Rudolphé (Rudolph 1973.) és *Banking and Industrialisation in Austria-Hungary. The Role of Banks in the Industrialisation of the Czech Crownlands 1873–1914*. Cambridge, 1976. (a továbbiakban: Rudolph 1976.), valamint Goodé (Good, D. F.: *Stagnation and „take off” in Austria 1873–1913*. *Economic History Review*, 27. 1974. 72–87., a továbbiakban: Good).

<sup>3</sup> Szász, A.: *A magyarországi tőkés bankok üzleti politikája és technikája*. Budapest, 1961.

<sup>4</sup> Ez a megállapítás tanulmányom keletkezése idejében (1974–76) helyes volt. Csak azután jelent meg két idevágó alapvető tanulmány az állami ipartámogatásról: Varga L.: *Állami ipartámogatás a dualizmus időszakájában a századforduló után*. *Századok*, 112, sz. 1978. 662–703, valamint Varga L.: *Állami ipartámogatás a dualizmus korában (1880–1900)*. *Történelmi Szemle*, 23. (1980) 196–226. Tanulmányom magyar fordításában a továbbiakban természetesen nincs utalás ezekre a tanulmányokra.

<sup>5</sup> Sándor idézett műve. Sándor monográfiája az egyes fejezetekben részletesen foglalkozik gazdaságpolitikai kérdésekkel is.

<sup>6</sup> Brusatti, A.: *Österreichische Wirtschaftspolitik vom Josephinismus zum Ständestaat*. Wien, 1965. (*Schriftenreihe des Instituts für angewandte Sozial- und Wirtschaftsforschung*, 7. Heft (a továbbiakban: Brusatti 1965.), Matis 1973.

<sup>7</sup> Kamitz, R.: *Die österreichische Geld- und Währungspolitik von 1848 bis 1948*. In: Mayer, H. (Hrsg.): *Hundert Jahre österreichische Wirtschaftsentwicklung 1848–1948*. Wien, 1949. (a továbbiakban: Mayer); Gratz, A.: *Die österreichische Finanzpolitik von 1848 bis 1948*. In: Mayer; Werner, K. H.: *Österreichs Industrie- und Handelspolitik 1848 bis 1948*. In: Mayer; Wysocki, J.: *Infrastruktur und wachsende Staatsaufgaben. Das Fallbeispiel Österreich 1868–1913*. Stuttgart, 1975. (*Forschungen zur Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, 2. Bd.).

sére gyakorolt kedvezőtlen hatással, azonban mélyebb elemzésre szorul, habár ezt a problematikát illetően már 1904 óta létezik egy több mint 800 oldalas átfogó munka,<sup>8</sup> melyet azonban a gazdaságtörténészek az idevonatkozó munkáikban ritkán használtak.<sup>9</sup>

A magyarországi ipartámogató gazdaságpolitikai intézkedések vizsgálatának kiindulópontjaként le kell szögezni, hogy az 1867-es kiegyezési törvények teljes mértékben a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok, valamint a magyar korona országainak független központi törvényhozása és végrehajtása hatáskörébe utalták azokat a magyarországi és ausztriai gazdaságpolitikai intézkedéseket, amelyek nem érintettek se közös ügyeket (külügy, beleértve a diplomáciai és kereskedelmi képviselőket külföldön, hadügy, beleértve a haditengerészetet és a közös ügyekkel összefüggő pénzügyeket), se ún. kvázi közös ügyeket (kereskelempolitika, különösen a vámtörvények megalkotása, a szeszre, sörre, cukorra és 1882-től a petróleumra kirótt fogyasztási adó, valutarendszer, rendelkezési jog a közös érdekkörbe tartozó vasútvonalak felett, honvédelmi rendszer).<sup>10</sup> A dualista Monarchia gazdasági fejlődésének első szakaszában, a 60-as évek végén kezdődő konjunkturális fellendülés idején a vezető gazdasági erők elvárásait kielégítette a közös gazdaságpolitika legfontosabb eszköze, a vám- és kereskedelmi szövetségben rögzített szabadkereskedelmi vámpolitika, valamint az állam tevékenysége az infrastruktúra területén (főleg vasútépítés).

Az 1873-as válság kitörésével előtérbe kerültek az egyrészt a magyar és az osztrák vezető gazdasági erők között, másrészt e csoportokon belül létező, de mindaddig háttérbe szorult érdekellentétek. Az (osztrák) ipar érdekében folyó törekvések a védővámokért és ezzel kapcsolatban a kereskedelmi szerződések felmondását hajtogató követelések elsőként a külpiacokon terjeszkedő magyar agráriusok heves ellenállásába ütköztek, melyet csak a Német Birodalom védővám-politikára való áttérése tört meg. Miután 1879–80-ban az Osztrák–Magyar Monarchia is áttért az osztrák ipar és a magyar agrártermelés védelme érdekében a védővám-politikára, a közös belső piac jelentősége megnövekedett, annak következtében, hogy kevesebb lehetőség volt külpiacokra jutni. Ez a folyamat a birodalom mindkét felén a mindenkor gyengébb partnernek – az osztrák részen az agrártermelőknek, a magyar részen pedig az iparosoknak – nem volt kívánatos: mindkettő félt a belső piacon kielemezhető versenytől, amely ellen nem nyújtott védelmet a közös vámhatár. Ezért „kardoskodtak mindkét rész önálló vámterülete mellett Ausztria parasztszja, földbirtokosai, malomtulajdonosai, akik a magyar konkurencia árnyomásának voltak kitéve, hasonlóan a Magyar Országos Iparegyesülethez, amely a nemzeti ipart akarta kiépíteni.”<sup>11</sup>

Az ez irányú agitációnak ugyan sem Ausztriában, sem Magyarországon nem volt semmi esélye a sikerre, az utóbbiban azonban ez a törekvés a magyar kormány ipartámogató kezdeményezéseinek kiindulópontjává vált. Kézenfekvő volt az 1873-as összeomlást és a tartós depressziót<sup>12</sup> a hiányzó védővámok számlájára írni, és nem véletlenül indította el éppen ebben az időben az Iparegyesület és annak elnöke, Mudrony Soma kampányát

<sup>8</sup> Industrie und Landwirtschaftsrat. Sektion für Industrie, Gewerbe und Handel (Hrsg.): Besteuerung und Entwicklung der Industrie-Aktiengesellschaften in Österreich. Statistische Materialien zur Frage einer bezüglichen Steuer- sowie Aktiengesetzreform. Wien 1904.

<sup>9</sup> Ebből a munkából mint az adóztatás példáinak tárházából ugyan gyakran merítettek (például Matis 1973. 50. Matis, H. – Bachinger, K.: Österreichs Industrielle Entwicklung. In: Brusatti 216. sk., de nem használták az osztrák részvénytársaságok adóztatásának átfogó elemzéséhez. Legtöbbször az alcímét idézik, ami megnehezíti a mű megtalálását az osztrák könyvtárakban.

<sup>10</sup> Paulinyi, A.: Die sog. gemeinsame Wirtschaftspolitik in Österreich-Ungarn. In: Brusatti, 568–573. (a továbbiakban: Paulinyi)

<sup>11</sup> Matis 1972. 375.

<sup>12</sup> A „nagy depresszió” fogalmát H. Rosenbergtől azonnal átvették, és kezdettől fogva az osztrák fejlődés jellemzésére használták (Matis 1972.), de úgy tűnik, aligha illik rá egy gazdaságtörténeti korszakra. (vö.: Good 72–87. kül. 75. sk.)

a gazdaság állami védelméért és ebben elment egészen a közös vámterület szétválasztásának követeléséig. Az utóbbit ugyan a mértékadó gazdasági és politikai körök nem vették komolyan, de fontolgatták a hiányzó védővámoknak más gazdaságpolitikai intézkedésekkel való helyettesítését.<sup>13</sup>

A 70-es éveket jellemző röpiratáradat után 1880-ban a magyar arisztokraták, nagykereskedők, gyárosok és bankárok egy csoportja a magyar kormány elé terjesztett egy memorandumot, amely a közös osztrák–magyar vámterület fenntartásából indult ki, de ezen kívül a magyar állam rendelkezésére álló összes ipartámogató eszköz alkalmazását javasolta. A követelések leglényegesebb pontjai voltak: adókedvezmények húsz évre (jövedelemadó, illetve a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok adója, községi pótagó); minden szükséges gép és alkatrész vámmentes behozatala; az ipari létesítmények építési telkeinek kisajátítási joga; a kincstári telkek ingyenes átengedése, az állam, a városok és a községek minden szükségletének hazai üzemek termékeivel való fedezése; állami részeseledés a részvénytársaságokban.<sup>14</sup> A vállalkozók tehát már ebben az első programban követelték az összes, az állam rendelkezésére álló ösztönző eszköz alkalmazását közvetlen (tőke-segély részeseledés, természetbeni juttatások, adó-, vám- és tarifakedvezmények révén) és közvetlen (közszállítások) segítség formájában. A Magyar Kereskedelmi Minisztérium szakvéleményében javarészt magáévá tette ezt a programot, amelyet azonban a minisztertanács tárgyalásai során jelentősen megváltoztattak, illetve megkurtítottak.<sup>15</sup> „A hazai iparnak adandó állami kedvezményekről” szóló törvényjavaslatban, melyet a parlament 1881-ben komolyabb vita nélkül elfogadott, és amely mint 1881:44-es törvénycikk 1882 január 1-jén lépett hatályba, nem esett szó sem vám- vagy tarifakedvezményekről, sem állami részeseledésről, közszállítások törvényes szabályozásáról pedig végképp nem, ezeket a követeléseket a kormányzat 1881-ben még mint teljesíthetetlen kívánalmakat elutasította. A törvény 1895-ig egy sor új, valamint már meglévő, de technikai megújításra szoruló iparág számára (mindenek előtt a textil-, fém- és gépipar, a vegyipar és – az agráriusok megnyugtatása érdekében – a szeszfordék számára) biztosította annak lehetőségét, hogy adókedvezményekhez, valamint díj- és illetékmentességhez jussanak. A kedvezmények megadásáról „a földművelés-, kereskedelem- és iparügyi miniszter, egyetértőleg a pénzügyminiszterrel esetről-esetre határoz, és ebbeli határozatát a kedvezmények megadása esetén a hivatalos lapban közzé teszi.”<sup>16</sup>

Ennek az első, gazdasági kihatásait tekintve még szerény ipartámogató törvénynek egy olyan kormány és parlament általi előterjesztése, illetve elfogadása, mely kétségtelenül elsősorban a nagybirtokosok és az agrárexport érdekeit képviselte, csak felületesen nézve magyarázható a magyarok függetlenségi törekvéseivel és elszakadási ambícióival. Ez a magyarázat ugyanis alapvető gazdasági tényeket hagy figyelmen kívül. A 70-es évek kampányában felerősödő, az iparvédelmet még a közös vámterület megszüntetésének árán is követelő hangok jelezték, hogy a 60-as évek konjunktúrájában Magyarországon létrejött ipar a „természetes” munkamegosztást (agrár Magyarország – ipari Ausztria) semmiképp nem tartotta a dualista monarchián belüli együttélés jövőre nézve is megfelelő megoldásának. Másrésztől, és ez fontosabbnak tűnik, ezekben az években Magyarország vezető gazdasági és politikai erői, azaz a nagybirtokosok, valamint a nagykereskedelem és a malomipar képviselői, akik az előbbiekkal szoros kapcsolatban álltak (illetve sokszor ugyanazokról a személyekről volt szó), már nem zárkóztak el a magyarországi ipar támogatásának gondolatától, mivel úgy vélték fenyegeti őket annak a veszélye, hogy az agrárexport mennyisége és

<sup>13</sup> Futó M.: A magyar gyáripár története. I. kötet. Budapest, 1944. 363. skk.

<sup>14</sup> Matlekovits, A.: Das Königreich Ungarn. Volkswirtschaftlich und statistisch dargestellt. 2. Bd. Leipzig, 1900. (a továbbiakban: Matlekovits) 23. skk.; Sándor 311.

<sup>15</sup> Sándor 314.

<sup>16</sup> 1881/41. T.c. 3. §.

a profitráta csökken, ami a 80-as évektől ténylegesen be is következett (vámpolitika, áresés a tengerentúli import növekedésének következtében). Senki sem kételkedett abban, hogy az iparosodáshoz szükség van az állam támogatására, de még kevésbé vonta volna bárki kétségbe a most már az agrárgazdaság, és ezzel együtt Magyarország egész gazdasága számára létfontosságú közös osztrák–magyar belső piac megtartásának szükségességét. Az ipar esetleges támogatásánál tehát csak olyan eszközökről lehetett szó, amelyek a közös vámterület megőrzése mellett ösztönözheték az iparosítást, és ennek során elsősorban nagy mennyiségű külföldről beáramló tőkére számítottak.

Taktikai okai is voltak annak, hogy elhalasztották a legtöbb olyan követelés teljesítését, amelyek az osztrák gyárosoknál nagy feltűnést keltettek (közszállítások, vámmentesség gépek behozatalára, tarifakedvezmények). A közös vámterület megszüntetését követelőknek ezzel akarták bizonyítani, „hogy a fennálló viszonyok mellett, a fennálló vámviszonyok bolygatása nélkül az iparügy terén sokat és nevezetesen lehet tenni”.<sup>17</sup> Ebben az időben államháztartási szempontok is indokolták a kedvezmények szerénységét, hiszen az agráriusok a tarifapolitika befolyásolásának alapfeltételeként a vasutak gyorsított államosítását követelték. Csak ezen tényezők kölcsönhatásának volt köszönhető, hogy bár fennállt a kétely: az ipartámogatás sérti a nagybirtok érdekeit, a parlament ezt a megkurtított törvényjavaslatot – ugyan a nagybirtokosok különösebb lelkesedése nélkül – problémamentesen elfogadta.

Az 1880-as memorandumban kért és az 1881-es törvényben megtagadott ipartámogatási eszközökről (tőkesegély, tarifaengedmények, közszállítások) az 1880-as évek második felében miniszteri és kormányrendeletek intézkedtek, és végül is bekerültek a későbbi ipartámogató törvényekbe (1890-ben, 1899-ben és 1907-ben). A kormány az esetenkénti tőkesegélyt külön alaphól biztosította, főleg a csőd szélén álló vállalatoknak, például a Herendi Porcelángyár Rt.-nek.<sup>18</sup> Tarifapolitikai eszközökkel, melyek alkalmazásának előfeltételét mind több vasútvonal államosítása teremtette meg, a Magyar Államvasutak 1887-es új, szállítási tarifarendszerének bevezetésénél éltek. Az 1890:13 tc.-ben minden kedvezményben részesített gyárnak egészen az önköltség határáig menő tarifaengedményeket ítélték meg az építőanyagok, gépek, gépalkatrészek szállítására vonatkozólag minden állami és az állam által szubvencionált vasútvonalon. Az ipartámogató tarifapolitika bonyolult szisztémáját (külön tarifák, tarifacsökkentés, az ipari termékek célállomás szerinti besorolása, tarifapolitika szempontjából való telephelykedvezmény) különösen az 1891-ben bevezetett új teherszállítási tarifa bővítette.<sup>19</sup>

Annak következtében, hogy az állam és a költségvetési intézmények jelentősen részesedtek az infrastrukturális beruházásokból, főleg a közlekedésben, az állam kiterjedt vállalkozói tevékenységet folytatott (a vaskohászatban és a gépgyártásban), a városok és községek pedig a 80-as évek közepétől egyre több építkezésbe fogtak, a vállalkozók és érdekegyesületek a közszállítások kérdésében nem engedtek követeléseikből, melyek teljesítését 1881-ben a kormány megtagadta. A civil szektor közszállításaihoz társult, főleg a 90-es évektől, a közös hadsereg szükségleteit fedező szállítások problémája, ami kényesebb dolog volt, hiszen a közös ügyekhez tartozott. A civil szektort illetően a kormány a megfelelő intézkedések előkészítésére már 1886-ban életre hívott egy „a hazai iparnak a közlekedési vállalatok és állami gyárak részéről nagyobb igénybevétele érdekében szervezett állami bizottságot”.<sup>20</sup> A küldöttet ebbe a bizottságba az Országos Iparegyesület nevezte ki. Az

<sup>17</sup> Országgyűlés nyomtatványai, Képviselőházi Napló, 395. ülés 1881. május 11. 384., Láng Lajos előadó felszólalása. Vö. Sándor 315. Helffy Ignác itt idézett felszólalása (Sándor 393.) cáfolja Láng Lajos állításának helyességét.

<sup>18</sup> Sándor 351 sk. 370.

<sup>19</sup> Havas M.: Vámközösség és vasuti tarifapolitika. Budapest, 1916. 102. skk.

<sup>20</sup> Sándor 351.

egy-egy intézkedések rendeletek útján léptek életbe: a pénzügyminiszter már 1887-ben elrendelte a vasút, a hajózási vállalatok és az állami vasművek összes beszerzésének ellenőrzését. 1891-ben minden hatóságot arra kötelezték, hogy szükségleteiket nyilvános pályázatok kiírásával a hazai ipar, illetve kisipar termékeiből fedezzék.<sup>21</sup> Tekintetbe véve a vasútvonalak karbantartásának tetemes költségeit, a 90-es években az évi, körülbelül 550 km új vasútvonal üzembe helyezését és a költségvetési intézmények élénk építkezési tevékenységét, megállapítható, hogy ezek a rendelkezések a magyarországi ipar (főleg a vasművek, a gépipar, az építőipar és az építőmesterség) számára a megrendelések olyan mennyiségét biztosították, melyek nagyságrendje magyar viszonyok között nem alábecsülendő. A közszállításokra vonatkozó pontos kimutatások hiányában ezt a nagyságrendet csak a vasutak, valamint az állami vasművek és gépgyárak szükségletei alapján közelíthetjük meg.<sup>22</sup> Ezek a következőképpen alakultak:

- 1887: 31,2 millió korona, ebből hazai szállítások: 83 %
- 1896: 108,7 millió korona, ebből hazai szállítások: 88 %
- 1897: 102,2 millió korona, ebből hazai szállítások: 90 %
- 1904: 110,0 millió korona (csak közlekedési intézmények).

Az 1904-es évben a Kereskedelemügyi Minisztérium számítása szerint az ipari termékekből álló összes közszállítások összege (beleértve a hadsereg számára történő szállításokat) 152 millió koronát tett ki, az építkezési közszállításokat pedig további 48 millió koronára becsülte.<sup>23</sup> A 200 milliós összkiadás a magyar ipar 1898-as termelési összértékének 13%-át teszi ki, az ipari közszállítások összege pedig annak 10%-ára rüg. Ezért nem meglepő, hogy az ipari érdekképviseletek továbbra is a közszállítások törvénybeli szabályozását sürgették, ami végül az 1907:3. tc. második bekezdésében meg is történt.

Mint már említettem, a közös hadseregnek és tengerészetnek szánt szállítások az ausztria–magyarországi közszállítások egy külön fejezetét alkották. Ezeknek az ún. katonai közszállításoknak az ügye a közös k. u. k. hadügyminisztérium hatáskörébe tartozott, de a megrendelések elosztását az ún. kvóta határozta meg, ami rögzítette, hogy a birodalom egyik vagy másik fele (a nettó vámbevételek levonásával) mennyivel járult hozzá önálló költségvetéséből a közös államháztartáshoz. Eszerint Ausztriának és Magyarországnak a hadiszállításokból a kvótának megfelelően kellett részesednie (1867-ban 70:30; 1873-tól 68,6:31,4; 1900-tól 65,6:34,4; 1908-tól 63,6:36,4).<sup>24</sup> A hadügyminisztérium kiadásai 1868-tól 1913-ig átlagosan a közös államháztartási kiadások 95%-át képezték, s a 90-es évek elejétől 1913-ig a 2,3-szorosukra kúsztak, azaz 286 millió koronáról (1891 és 1895 közötti évi átlag) 658 millió koronára (1909 és 1913 közötti évi átlag); az utolsó békeévben, 1913-ban pedig 910 millió koronát értek el.<sup>25</sup> Ezeknek az összegeknek természetesen csak egy része esett ipari megrendelésekre, de ez a rész a századforduló után a különböző, a hadsereg felfegyverzését célzó programok és a hadiflotta kiépítése következtében, becslés szerint csaknem 25%-ot tett ki.

A századfordulóig a hadseregszállítások terén konfliktusmentes légkör uralkodott, a kvóta betartásával sem az osztrák, sem a magyar delegáció nem törődött. A magyar ipar addig a strukturális egyoldalúság és/vagy a hiányzó kapacitás miatt sok megrendelést egyáltalán nem tudott teljesíteni. Ez főleg a textilipari termékekre igaz, de vonatkozik a vas- és acélipar, valamint speciális hadiüzemek gyártmányaira is. Az ipari növekedés felgyorsulása a 90-es évektől ugyan valamennyit javított ezen a helyzeten, de aligha túlzás azt állítani,

<sup>21</sup> Matlekovits 30.

<sup>22</sup> Matlekovits 31.; Emlékirat a hazai kis- és gyáripár fejlesztéséről. Budapest, 1909. 10.

<sup>23</sup> Országgyűlés nyomtatványai; 1906. Képviseelőház irományai, IX. kötet, 183. szám, 15.

<sup>24</sup> Vö. Paulinyi 573. skk.

<sup>25</sup> Vö. Paulinyi 574.

hogy Magyarországon minden textilipari vállalkozó biztos megrendelésekre számíthatott a hadsereg részéről, és ez a szempont a textilgyárak ipartámogató törvények segítségével törtenő (túlnyomóan osztrák vállalkozók általi) célzott telepítésénél döntő szerepet játszott.<sup>26</sup>

A küzdelem a kvóta szigorú betartásáért a közös hadügyminisztérium megrendeléseinek a századforduló körül élesedett ki, és ebben természetesen a vezető szerepet az acél- és hadiipar játszotta. A harc kiélesedését a már említett fegyverkezési program váltotta ki, mely a hadsereg és a haditengerészetre terjedt ki, s melynek keretében 1899 és 1902 között évente csak a flottaépítésre 200 millió koronás kiadást terveztek.<sup>27</sup> Magyarország azonban 1900-ban a költségek 34,4 százalékos fedezése mellett a hadseregnek való közszállításokból csak 30,4%-ban, a haditengerészet megrendeléseiből pedig csak 10,7%-ban részesedett. Ezt az alacsony részesedést egyszerűen azzal indokolták, hogy a magyar ipar a haditengerészet számára szükséges javakat nem állította elő, ezért a szállítmányok 21%-át vámkülföldről kellett behozni. A magyar állami szervek tudatában voltak annak, hogy a kívánt termelői kapacitás nem varázsolható elő máról holnapra, ezért más úton próbálkoztak. Miután a magyar hadügyi albizottság kézhez vette a hadsereg és a haditengerészet számára 1900-ban kivitelezett megrendelések kimutatását, a magyar delegáció 1902. május 6-án megfogalmazott egy határozatot, melyben utasították a közös hadügyminisztert: „hozzon olyan rendelkezéseket, hogy Magyarország termelése és ipara a hadsereg és a haditengerészet felfegyverzésében és ellátásában a kvótának megfelelő arányban részesedjen, és hogy Magyarország azon iparágakban, melyekben konkurenciaképes, ne csak azon arányban részesüljön a megrendelésekből, hanem olyan mennyiségben, amely kiegészíti a kvótáját olyan ellátási és felszerelési cikkek ellensúlyozására, amelyekből Magyarország egyáltalán nem, vagy nem a kvóta arányában kap megrendeléseket”.<sup>28</sup> Ily módon a magyar delegáció keresztülvitte az ún. kompenzációs elvet, azaz egyes áruszállítások százalékalatti részesedésének kiegyenlítését más áruk százalékefeletti részesedésével. Hangsúlyozni kell azonban, hogy ezt a delegációk működéséről szóló akkori előírások egyértelmű megsértésével tették, mely előírások értelmében ugyanis a két delegációnak mindig külön kellett tárgyalnia, de a nem egybehangzó határozatokról egy közös ülésen kellett szavaznia.<sup>29</sup> Az osztrák delegáció azonban, mint már sokszor, most sem figyelte fel a magyarnak erre a lépésére, amiért jó ideig el kellett viselnie az osztrák vállalkozók éles kritikáját. A kereskedelmi és iparkamarák, az iparegyesületek és csúcsszervezeteik 1902-től tiltakoztak külön-külön és közösen is, az Ipartanács (Industrierat) pedig 1904/5-ben tárgyalta részletesen ezt a problémát.<sup>30</sup> Határozataik szaporították az illetékes minisztériumok aktacsomóit, de a kompenzáció elvét 1914-ig minden fáradozás ellenére sem sikerült érvényteleníteni.

Az osztrák ipari érdekképviseletek és az Ipartanács, 1909-ig továbbra is igyekezett elérni a hadi közszállítások szabályozását; élénk tiltakozása azonban nem terelheti el a figyelmünket arról, hogy Ausztria termelőeszközöket gyártó ipara általában és különösen a hadiipar mint közvetlen tőkebefektető vagy mint beruházási javak exportőre lényegesen részesedett a magyar hadiipari üzemeknek a kompenzációs elv következtében felgyorsult kiépítéséből. Ez vonatkozik mind az állami üzemek (Diósgyőr, Győr) kiépítésére, mind a hihetetlen mértékben expandáló budapesti Weiß Manfred Művekre. Ez utóbbi üzem megépítésének utolsó fázisa, 1909 után a Vitkoveci Vasművel való kooperációban zajlott, és az új acélmű építése közvetlen összefüggésben volt a nagy kaliberű tengerésztiüzerségi lövegek gyártásának bevezetésével. Bár a magyar kormány, illetve a pénzügyminiszter, mint az

<sup>26</sup> Vö. Sándor 445. sk.

<sup>27</sup> Hevesy, E.: Die staatliche Industrieförderung in Ungarn. Dissertation, Freiburg, 1907. 63. sk.

<sup>28</sup> Bericht der II. Abteilung in der 10. Plenarsitzung des Industrie und Landwirtschaftsrates vom 14. 2. 1905. (a továbbiakban: Bericht) 3.

<sup>29</sup> Vö. Paulinyi 570.

<sup>30</sup> Bericht idézett műve.

állami hadiüzemek munkaadója, nem akart beleegyezni a Weiß cégnek adott közszállítások növelésébe, Weiß nemcsak acélműve átépítését vitte keresztül, hanem még a megrendelések jóváhagyását is megkapta, mindkettőt a Vitkovicei Vasmű segítségével. Egy 1911. január 5-i titkos szerződésben a Vitkovicei Vasmű arra kötelezte magát, hogy technikai és szakemberek küldésével segítséget nyújt a termelés beindításához, s támogatni fogja a Weiß céget abban, hogy a hadügyminisztériumtól megrendeléseket kapjon nagy kaliberű lövegek szállítására. Ezért cserébe a Weiß cég lövegenként 3,5%-os nyereségrészesedést fizetését vállalta. A Rothschild csoportnak ezzel a segítségével a Weiß cég rögtön megkapta a megrendeléseket a magyar állami szervek minden tiltakozása ellenére.<sup>31</sup>

A kompenzáció révén Magyarország a hadseregszállítások terén rövidesen többé-kevésbé elérte a kvótának megfelelő részesedést (lásd a táblázatot), a haditengerészet megrendeléseit illetően azonban részesedése a jelentős növekedés (1900-tól 1902-ig az összes szállítmány 10,74%-áról annak 17,4%-ára) és annak ellenére, hogy Magyarországon nagy beruházások történtek a hadi és a hajózási iparba, messze az általa igényelt mennyiség alatt maradt.

A közös hadsereg ipari megrendelései (millió koronában)

	Összesen	Ebből Magyarország	Magyarország %-ban	kvóta
1904	27,5	8,8	32,2	34,4
1905	27,5	8,1	29,6	34,4
1906	48,9	16,3	33,3	34,4
1907	83,2	28,3	34,0	34,4
1908	103,8	37,1	35,7	36,4

Forrás: Emlékirat a hazai kis- és gyáripár fejlesztéséről. Budapest, 1909. 49.

Magyarország ott kiszámított százalékbeli részesedése korrigálva.

Az 1881-es, 1890-es és 1899-es ipartámogató törvények értelmében adott adó- és tarifakedvezmények, a telkek kisajátítási joga (mindkettő az 1890:13 tc. alapján) és a közszállítások ugyan bizonyos mértékig ösztönzőleg hatottak új ipari létesítmények alapítására és a meglévők bővítésére, de ezek az eszközök nem voltak elegendők ahhoz, hogy az ipar egyoldalú struktúráját, Budapestre való koncentrálódását<sup>32</sup> jelentős mértékben megváltoztassák. Ez irányú elmozdulás ugyan észrevehető volt a 19. század utolsó évtizedében, azt azonban a kedvezményeknél sokkal inkább az általános konjunktúra és az a tény indukálta, hogy Magyarország területét a fejlődő közlekedési hálózat egyre hozzáférhetőbbé tette. A továbblépéshez, a jogos aggályok legyőzéséhez (telephelyből adódó hátrányok, a szakképzett munkaerő hiánya) végül az állami tőketámogatás, azaz a szubvenciók eszközét kellett alkalmazni.

Mint már említettem, egyes esetekben ezt az eszközt már korábban is alkalmazták, de a 90-es évekig olyan összegekről volt szó, melyek nem nyomtak sokat a latban (lásd az 1. táblázatot). A szubvenciók törvényi szabályozása hiányzott, a Kereskedelmi Minisztérium reszortján belül az államháztartási kiadások külön tételét képezték és igénybevételekről a miniszter, illetve a kormány döntött. Az 1899:69. tc. sem szabályozta a szubvenciók kérdését, bár az állam éppen 1899 után a gazdasági depresszió hatására, az iparvállalkozók nyomása következtében és népességgpolitikai megfontolásokból is (kivándorlás) ugrásszerűen megnövelte az iparnak adott szubvenciókat (új alapítások és üzembővítések). Ebben a feszült helyzetben – a gazdasági nehézségekhez a kiegyezésből adódó problémák és

<sup>31</sup> Berend – Ránki 1955. 276. sk.

<sup>32</sup> Vö. Berend – Ránki 1955. 85. sk.



a magyar politikai körökön belül folyó heves viták társultak – néhány csoportosulás a közös vámhatár megszüntetését követelte, mint az ipar (és Magyarország) számára létező egyedi gyógymódot, ezzel szemben a nagyipar, 1902 óta a Magyar Gyáriparosok Országos Szövetségében (GYOSZ) egyesülve, támogatta a kormányzat szubvenciók növelésére irányuló politikáját. A Magyar Kereskedelmi Minisztérium által 1898-ban alapított Országos Ipartanáccsal<sup>33</sup> együttműködve első lépésként törvénybe iktattak egy 15,75 millió koronával dotált ipari alap létrehozását (1904:14. tc. 13§). Végül a Kereskedelmügyi Minisztérium és az ipari érdekképviselők közötti hosszantartó tanácskozásokat követte 1907-ben az utolsó ipartámogató törvényjavaslat betervezése és parlament általi elfogadása (1907:9. tc.). Legfőbb ideje volt, hiszen ezalatt a kereskedelmügyi miniszter 1906-ban már több mint 4 millió koronát adott ki közvetlen szubvenciókra.

A javaslat parlamenti vitájában magyar-soviniszta (és antiszemita), különösen az osztrák vállalkozók ellen irányuló hangok domináltak. Az előadó és az ipartámogatás pártfogói megpróbálták kifogni a szelet az önálló magyar vámterület híveinek vitorlájából, annak többé-kevésbé nyílt hangoztatásával, hogy az iparfejlesztés feltétele a teljes gazdasági önállóság elérésének.<sup>34</sup> A parlamenti vitában persze a iparfejlesztés híveinek figyelmét sem kerülte el, hogy a magyarországi ipar fejlesztése végül a közös vámterület feloszlata ellen is hathatna.<sup>35</sup>

Az illetékes (azaz a kereskedelmügyi, a pénzügy- és a földművelésügyi) miniszterek végül mégiscsak engedélyezett rendelkezési joga általános nemtetszést és különböző oldalról érkező erős kritikát váltott ki. Teljhatalmat kapott a végrehajtó hatalom a szubvenciók engedélyezésére, melyek az 1907:3 tc. első fejezetének értelmében minden pályázó előtt nyitva álltak üzemek újalapításához és bővítéséhez az ipar minden területén anélkül, hogy a szubvenciókat és más kedvezményeket név szerint felsorolt iparágakhoz vagy termékekhez kötötték volna (mint ahogy ez az előző három törvényben történt). A nem magyar nemzetiségek képviselői azért utasították el a javaslatot teljes egészében, mert félték – és a vita ehhez éppen elég érvet szolgáltatott –, hogy az ipartámogatást az erőszakos magyarosítás újabb eszközeként fogják alkalmazni. Az ipartámogatás pártfogói pedig nem láttak elegendő garanciát arra, hogy a végrehajtó hatalom a nem nyilvános engedélyezési eljárás során megfelelő mértékben figyelembe veszi a magyar érdekeket az osztrák pályázókkal szemben. Azok az indítványok, melyek az osztrák határ menti területeken a szubvenciók megtagadását javasolták, ugyan nem nyertek többséget, de azt a követelést – a törvényjavaslat megváltoztatásával – felvették a 7. §-ba, hogy a nemzeti érdekek megóvása céljából a munkások és alkalmazottak legalább 75%-ának magyar állampolgárnak kell lennie. Az állami szubvenciók rögzítése mellett az 1907-es ipartámogató törvény legfontosabb eredménye a közszállítások törvényi szabályozása volt.<sup>36</sup> A 13. § értelmében „az állam, törvényhatóságok, községek, az ezek által fenntartott vagy segélyezett intézetek és intézmények, valamint a közforgalomra berendezett hazai közlekedési vállalatok ipari szükségletei és munkálatai rendszerint a magyar korona országainak ipara révén fedezendők”. A felvevőpiac ily módon történő biztosítása a szubvenciók mellett, melyek már 1906-ban ugrásszerűen megnövekedtek és 1907-től 1914-ig évi átlagban körülbelül 9,3 millió koronára rúgtak (lásd az I. táblázatot), további ösztönzést jelentett új alapításokhoz és bővítésekhez.

<sup>33</sup> Volkswirtschaftliche Mitteilungen aus Ungarn, 1. 1906. 1.

<sup>34</sup> Vö. főleg Nagy E. előadó és Kossuth F. kereskedelmi miniszter felszólalásait: Országgyűlés nyomtatványai, 1906. 46. ülés. 1906. okt. 20. 47 sk., 50 sk.

<sup>35</sup> Többek között nagyon feltűnő módon például Musitzky D. felszólalásában: Országgyűlés nyomtatványai; 1906. Képviselőház Napló. 49. ülés. 1906. okt. 24. 126.

<sup>36</sup> 1907: 3. tc. II. fejezet

Mint már említettem, a kormány legfontosabb célja a fogyasztási javak iparágainak, s főleg a textiliparnak a meggyorsított kiépítése volt. Ezen iparágak már az 1907-es törvény előkészítésénél elsőbbséget biztosítottak, és ezt a szubvenciók juttatásánál következetesen érvényesítették (vö. 2. táblázat). 1899-től 1909-ig az új alapításokra adott szubvenciók 57%-a, a bővítésekre engedélyezettéknél pedig 60%-a folyt a textiliparba. Az 1909 utáni szubvenciók iparágak szerinti megoszlásáról nem állnak rendelkezésre adatok, de a textilipar fejlődéséről szóló egyéb mutatók (a munkások száma, az orsók és a szövőgépek száma) semmi kétséget nem hagynak afelől, hogy a textilipar 1906-tól az 1913-as válságig átlag felett növekedett.<sup>37</sup> Ezt a fejlődést tekintve nehéz Gerschenkron kijelentését, miszerint „tanulságos megfigyelnünk”, hogy Magyarországon „a bőkezű állami adományok hogyan fordultak el egyre inkább a textilipartól, hogy előmozdítsák a nehézipart”,<sup>38</sup> összeegyeztetni a tényekkel. Természetesen az állam nehézipari beruházásainak jelentős megnövekedéséről tanúskodik egyrészt a szénbányászat, a vas- és acéltermelés felfutása 1900 és 1914 között (az utóbbi csaknem megduplázódott), másrészt az állami vállalatok magas részesedése a kohóiparban (a nyersvas-termelés körülbelül 20 %-a, az acéltermelés 25 %-a), ami azonban nem tévesztendő össze az állami szubvenciók súlypontjának a textiliparról a nehéziparra való eltolódásával.<sup>39</sup> A termelési és a fogyasztási javak iparának aránya (2:1)<sup>40</sup> ugyan 1900 és 1914 között az ipartámogatás következtében alig változott, de a textilipar előnyben részesítése által csökkent a fogyasztási javak csoportján belül a malomipar, illetve az élelmiszeripar ágainak túlsúlya. Magyarország helyzetét illetően nem a textilárak Ausztriából való importjának csekély mértékű csökkenése bír jelentőséggel, hanem a társadalmi aspektus: a munkahelyek számának növelése az élelmiszeriparnál sokkal munkaiigényesebb textilipar, gépgyártás és villamos ipar támogatása révén. Ugyan a textilipar 1913-ban az iparban dolgozó munkások alig 9%-át foglalkoztatta, azonban ez 1898-hoz képest 237 százalékponttal való növekedést jelentett, míg az egész iparban foglalkoztatottak száma csak 76 százalékponttal nőtt.<sup>41</sup>

A rendelkezésre álló kimutatásokból látható, hogy a másik kormányzati cél, a budapesti „vízfejnek” bizonyos mértékben való kisebbitése ebben a rövid időszakban nem teljesült. Ugyan 1890 és 1906 között a szubvencionált üzemek 70%-a már Budapesten kívül volt,<sup>42</sup> az újonnan alapított szubvencionált üzemek száma nem ad információt az újonnan teremtet munkahelyek számáról. Ez utóbbiak mutatója szerint pedig (ipari munkások a húsznál több főt foglalkoztató üzemekben) Budapest részaránya az 1890-es 24%-ról 1910-ig körülbelül 27%-ra nőtt.<sup>43</sup>

<sup>37</sup> Berend – Ránki 1955. 235. skk.

<sup>38</sup> Gerschenkron, A.: Wirtschaftliche Rückständigkeit in Historischer Perspektive. In: Braun, R. (Hrsg.): Industrielle Revolution. Wirtschaftliche Aspekte. Köln, 1972. 70. (magyarul: A gazdasági elmaradottság történelmi távlatból. Fordította: Hegedűs József és Lengyel György. In: Gerschenkron, A.: A gazdasági elmaradottság történelmi távlatból. Tanulmányok. Budapest, 1984. 35–67., 55.)

<sup>39</sup> Nem maradhat kétség afelől, hogy Magyarország vasiparát közvetlen, főleg a közszállításokon és a tarifakedvezményeken keresztül szintúgy felkarolták. Vö. Keller, R.: Die Industrieförderung in Ungarn. Studien über die Entwicklung und über die Ergebnisse der Industrieförderung in Ungarn. 1908. Prag, 109. skk. (a továbbiakban: Keller)

<sup>40</sup> Berend, I. – Ránki, Gy.: Das Niveau der Industrie Ungarns zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Vergleich zu dem Europas. In: Sándor, V. – Hanák, P. (Hrsg.): Studien zur Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Budapest, 1961. 281.

<sup>41</sup> Vö. Berend, T. I. és Ránki, Gy.: Ungarns wirtschaftliche Entwicklung 1849–1918. In: Brusatti 513., 516.

<sup>42</sup> Országgyűlés Nyomtatványai, Képviselőházi Napló, 48. ülés, 1906. okt. 23. 107.

<sup>43</sup> Vö. Berend – Ránki 1955. 300.

Még ha az ipari termelés értékének 1898 és 1913 közötti 116 százalékpontos emelkedése és az ipari munkások számának 76 százalékpontos növekedése elsősorban az általános konjunkturális fellendülésnek tulajdonítható is, ahhoz legalább részben hozzájárult az összes közvetett és közvetlen ipartámogató eszköz céltudatos alkalmazása is. A kitűzött cél az volt, hogy Magyarországon gyárakat alapítsanak, és mivel mind az iparpolitika képviselői, mind a Magyar Gyárosok Országos Szövetsége tisztában volt a magyarországi tőkepiac helyzetével, figyelmen kívül hagyva a nyilvánosság előtt az osztrák gyárosok ellen folyó agitációt, épp az osztrák tőke beáramlását segítették elő. Az 1903 és 1906 között szubvencionált 84 ipari vállalkozó közül 38 osztrák volt (45%), minden harmadik német vagy francia (7%),<sup>44</sup> de emellett a külföldi tőke részaránya a Magyarországon újonnan alapított munkahelyeket, illetően biztosan még ennél is sokkal magasabb volt. Ennek következtében a modern textilipari nagyüzemek alapítása majdnem kizárólag osztrák nagyiparosok nevéhez fűződött.<sup>45</sup>

A külföldről jövő tőke beáramlásának előmozdítása érdekében mind a kormányzati szervek, mind a gazdasági szervezetek azon fáradoztak, hogy személyes kapcsolatokat teremtsenek, és a sajtón keresztül javítsák az információáramlást. A személyes agitáció fontos eszköz volt, főleg textilipari vállalkozók kereséséhez. Mint azt 1906-ban a magyar ipartámogatás egy elkeseredett kritikusa írta: „Felkeresik a nagy osztrák textilgyárakat, csalogató ajánlatokkal felébresztik érdeklődésüket az ipari gyarmatosítás iránt. Néhány osztrák gyárhoz hetente több látogató is érkezik, budapesti ügyvédek, ügynökök, kereskedelmi kamarák elnökei a magyar tartományokból, akik nagy összegű szubvenciókat, adómentességet, díjkedvezményeket és tarifaengedményeket helyeznek kilátásba. A vezető osztrák iparosok többsége el is fogadta az ajánlközeseket”.<sup>46</sup> A magyar törvények és rendeletek, statisztikai kimutatások és évkönyvek német nyelvű kiadásának fontos kiegészítője lett a német nyelvű „Volkswirtschaftliche Mitteilungen aus Ungarn”, melyet a Magyar Kereskedelmi Minisztérium adott ki. Az első évfolyam megjelenése valószínűleg nem véletlenül esett 1906-ra, mikor is megszületett a parlamenti határozat a legfontosabb magyarországi ipartámogató törvényről. Az ipartámogatás zökkenőmentes lebonyolításához létrehoztak egy Szerényi József államtitkárnak alárendelt szakosztályt, melynek tisztviselői rendelkeztek a megfelelő szakismeretekkel és a beérkező kérelmeket olyan szakértelemmel és gyorsasággal véleményezték, mely még az osztrák kritikusok elismerését is kivívta.<sup>47</sup>

Habár a magyarországi ipartámogatás kezdetétől fogva a támogatott üzemeknek egy jó része osztrák vállalkozók leányvállalata vagy újonnan alapítása volt, a magyar gazdaságpolitika ezen a ponton is a ciszlajtán iparosok éles kritikájába ütközött. Az a szenvedélyesség, mellyel elítélték ezt az ipartámogatást mint az egész gazdasági közösségre, de különösen az osztrák ipar érdekeire nézve káros intézményt, csak a századfordulót jellemző, konfliktusokkal teli osztrák politikai szituáció és az osztrák ipar feszült helyzetének ismeretében érthető meg. Tekintve a különösen a részvénytársaságokra nehezedő adóterheket, a szociális terheket a szociálpolitika következtében történő növekedését, az exportmegrendelések csökkenését, a törvényhozás és a közigazgatás látszólag antikapitalista politikáját, Ausztria iparosai számára Magyarország „iparbarát” politikája elviselhetetlennek tűnt.

Ezt a vitát, melynek érveit a történetírásban minden kritika nélkül át szokták venni, itt most nem fogjuk fejtegetni. Kevesebb figyelmet keltett viszont a történészek körében az az ebben a vitában éppúgy hangsúlyozott összefüggés, ami a magyar ipartámogatás, valamint

<sup>44</sup> Országgyűlés Nyomtatványai, Képviselőházi Napló, 48. ülés, 1906. okt. 23. 102.

<sup>45</sup> Berend – Ránki 1955. 235. skk.

<sup>46</sup> Keller 96.

<sup>47</sup> Keller 68.

az osztrák érdekképviseletek,<sup>48</sup> kereskedelmi és iparkamarák arra való törekvése között áll fenn, hogy dolgozzanak ki egy „iparprogramot” és hozzanak létre egy „ipartanácsot”. Addig, azaz a 90-es évek közepéig, Ausztriában az ipartámogató gazdaságpolitikai eszközök – ha a cukoradó akaratlanul előidézett mellékhatásaitól,<sup>49</sup> az exportprémiumoktól és a közszállításoktól eltekintünk – csak néhány kezdeményezésre korlátozódtak Trieszt területén a központi hatalom, Galíciában pedig a tartományi kormányzat részéről. Ezekről később részletesebben szólunk.

Az 1896-ban a Bécsi Kereskedelmi és Iparkamara és az Osztrák Iparosok Központi Szervezete (Zentralverband der Industriellen Österreichs – ZVIÖ) által – ez utóbbi mint a nagyipar reprezentánsa nagyobb szerepet játszott, mint az Osztrák Iparosok Szövetsége (Bund österreichischer Industrieller – BÖI) – követelt és 1897-ben a képviselőházban is indítványozott Ipartanács megalapítása végül 1898-ban megvalósult. Az osztrák Kereskedelmi és Földművelési Minisztériumnál létrejött az Ipari és Mezőgazdasági Tanács (Industrie- und Landwirtschaftsrat) két szekcióval:

1. nagyipari, kisipari és kereskedelmi szekció
2. mező- és erdőgazdasági, valamint bányászati szekció.

A minket most érdeklő első szekció 75, majd 1904-től 100 taggal működött, s abban a kereskedelmi és iparkamara, az iparegyesületek és az ipari szakmai szervezetek által választottak kétharmados többséget élveztek a kereskedelemügyi miniszter által kinevezett tagokkal szemben. A személyi összetétel szerint ez valójában a „gyárosok tanácsa” volt. Az Ipartanács feladata véleményezésre és javaslattételre terjedt ki minden idevonatkozó ügyben.<sup>50</sup> A ZVIÖ „hosszú távú vívmánynak” tekintette az alapítást, de nem ringatta magát nagy illúziókba az intézmény hatékonyságát illetően. Az akkori kereskedelemügyi miniszter, J. M. Baernreither, szükséges rossznak tekintette az Ipartanácsot, és úgy tervezte, hogy ezt a – mint mondta – divatos kreációt, „saját kezdeményezésekkel uralva” a kereskedelmi miniszter hajlékony eszközévé alakítja.<sup>51</sup> Az Ipartanács tevékenységének első éveinek a nézetnek megfelelően teltek, és a ZVIÖ joggal panaszkodott, hogy az Ipartanács nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.<sup>52</sup> Mindemellett meg kell jegyezni, hogy az Ipartanács a későbbiekben nagyon aktív tevékenységet fejtett ki és minden az ipart érintő reformban és reformjavaslatban irányadó szerepet játszott. Egészen biztosan nem csak rajta múlt, hogy sok nagyfontosságú probléma és megoldási javaslat nem talált nyitott fülekre a törvényhozó hatalomnál.

Ami az iparpolitikát illeti, először is hangsúlyoznunk kell, hogy az osztrák iparpolitika vizsgálata esetében csak tervek, javaslatokra és megfontolásokra kell támaszkodnunk. Másrészt ki kell emelni, hogy Ausztriában a gazdaságpolitikai intézkedések foganatosítása

<sup>48</sup> 1892 – Zentralverband der Industriellen Österreichs, röv.: ZVIÖ; 1897 – Bund Österreichischer Industrieller (BÖI)

<sup>49</sup> Paulinyi 595.

<sup>50</sup> Mischleren és Ulbrichon (Mischler – Ulbrich: Österreichisches Staatswörterbuch. 1. Bd. Wien, 1905. 445. sk.) kívül az Ipartanács tevékenységével a legtöbbet Hertz foglalkozott (Hertz, F.: Die Produktionsgrundlagen der österreichischen Industrie vor und nach dem Kriege. Wien, 1917., a továbbiakban: Hertz), egyéb, gazdaságpolitikai értekezésekben megemlítették a létezését (például Werner, K. H.: Österreichs Industrie- und Handelspolitik 1848 bis 1948. In: Mayer 476.; Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau (Hrsg.): Hundert Jahre im Dienste der Wirtschaft. Wien, 1961. 2. Bd., 46.sk.). Az alapításról, felépítésről és a tevékenységről a legjobb információt Pultar-Kratzl sajnos nem hozzáférhető disszertációja nyújtja.

<sup>51</sup> Baernreither, J. M.: Der Verfall des Habsburgerreiches und die Deutschen. Fragmente eines politischen Tagebuches 1897–1917. Hrsg. von Oskar Mitis, Wien, 1939. 39.

<sup>52</sup> ZVIÖ (Hrsg.): Protokolle des Verbandtages des Zentralverbandes der Industriellen Österreichs. 1–21. Verbandstag (1893–1908) 11. 1899. 27. (a továbbiakban: Protokolle)

– tekintetbe véve mind a politikai rendszert, mind az egyes régiókban már meglévő termelőképes ipart – összehasonlíthatatlanul bonyolultabb problémát jelentett, mint Magyarországon.<sup>53</sup> Az egyes régiók vagy akár a nemzetiségek gazdasági szükségleteinek problémája a magyar kormány részéről csak akkor vétetett figyelembe, ha a cél „állambomlasztó befolyások” megakadályozása volt, mint például a Magyarország Felvidékén (azaz a mai Szlovákia területén) működő cseh bankok esetében.<sup>54</sup> A magyarországi ipartámogatás terveibe csak az ipar és a kormány szólhatott bele. Ausztriában viszont minden intézkedésnek tekintetbe kellett vennie legalább a vezető tartományok összes vezető iparágának legkevésbé sem egységes érdekeit, illetve összhangba kellett hozni az elmaradott területek iparának adott esetleges kedvezményeket a fejlett területek meglévő iparának (vélt) érdekeivel. Ausztriában tehát egyrészt a központi iparpolitika, másrészt – a tartományok autonómiájának következtében is – a regionális politikai intézkedések problémájával állunk szemben.<sup>55</sup>

Egyrészt az ipar fejlettségi foka, másrészt annak súlyos adóterhei, értékesítési nehézségei külföldi piacokon és a súlyosnak érzett szociális terhek következtében az osztrák ipar – amennyiben annak egyesületeiben és az Ipartanácsban meghatározó hangokat mértékadónak tekintjük, és ezt bizonyára joggal tehetjük – főleg a vám- és a kereskedelempolitika, az adó- és a szociálpolitika területén követelt intézkedéseket, melyek elhárították volna az ipar kibontakozásának útjában álló akadályokat. Ennek szellemében vetette fel 1897-ben a ZVIÖ is egy iparprogram kidolgozását.<sup>56</sup>

Épp ezért mind az Ipartanács, mind a ZVIÖ és a kereskedelmi és iparkamarák – ezekben a grémiumokban részben ugyanazok a személyek és túlnyomóan az ipar ugyanazon csoportjai voltak hangadók – érdeklődésének fókuszában az ipari érdekeknek a kereskedelem- és vámpolitikában való érvényesítésének aktuális problémái mellett az a törekvés állt, hogy az adópolitikát, különösen a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok, azaz főleg az ipari részvénytársaságok adózását megreformálják. Itt és most nem áll módomban ezt a problematikát részletesen tárgyalni, de azt szeretném leszögezni, hogy ez az osztrák ipar egyik központi problémája volt. A tiszta nyereség 15–40%-os adóterhe a részvénytársas-

<sup>53</sup> Vö. Gross, N. T.: Die Stellung der Habsburgermonarchie in der Weltwirtschaft. In: Brusatti 13.

<sup>54</sup> Ezek a kérdésfeltevések a mai magyar kutatást kevésbé érdeklik, a szlovákot annál inkább. A magyar államigazgatás részéről a szlovákiai cseh bankok ügyében folytatott nyomozásról és az ellenük hozott intézkedésekről vö. Pisch, M.: Konkurenčný boj madjarských vládnucich tried a slovenskej buržoázie o ovládnutie slovenského národného trhu v r. 1900–1918, Sbornik Filozofickej Fakulty Univerzity Komenského – Historica, 11. 1960. 113–137. 116. skk., ezen bankoknak a szlovák burzsoázia vállalataiban játszott szerepéről Pisch, M.: Hospodárske styky českej a slovenskej buržoázie s hlavným zreteľom na peňažníctvo. In: Univerzity Komenského v Bratislave (Hrsg.) Sbornik, 2. 1960., valamint Rudolph 1976. 150.

<sup>55</sup> Az ausztriai regionális gazdasági struktúrának jelentőségét a legtöbbször Hertz és Rotschild, K.: Wurzeln und Triebkräfte der österreichischen Wirtschaftsstruktur. In: Weber, W. (Hrsg.): Österreichs Wirtschaftsstruktur gestern – heute – morgen. 1. Bd. Berlin, 1961.) vetették fel, valamint K. Fink, aki különösen a regionális politika hibáinak következményeire mutatott rá (Fink, K. M.: Die Österreichisch-Ungarische Monarchie als Wirtschaftsgemeinschaft. München, 1968. Südeuropa-Schriften 9. 56. sk., 72. sk.). A Matisnál (Matis 1973.) és Bachingernél (Bachinger K.: Das Verkehrswesen. In: Brusatti) olvasható számos megjegyzés ellenére ez a problematika az osztrák kutatás mostohagyermoike maradt. Az a néhány próbálkozás, mely a regionális struktúrákat statisztikai kimutatók, főleg az 1902-es üzemszámlálás alapján próbálja rekonstruálni (Otruba idézett műve), szükségszerűen a közigazgatási területeket követi, és emiatt a közigazgatási egységeket gazdasági régióként értelmezi. Az ebből adódó korlátokat csak más források kiértékelésével lehet áttörni, mint ezt Bednár publikációjának Csehszlovákián kívül teljesen figyelmen kívül hagyott eredményei bizonyították (Bednár, K.: Rozmistění průmyslu v českých zemích na počátku 20. století. Praha, 1970.).

<sup>56</sup> Protokolle 7. 1897. 27. sk., 32. skk.

ságok alakulásának egyik fő kerékkötője volt, mely adóteher nemcsak a már önmagában is magas adókulcsból (10,5%) adódott, hanem a kettős adóztatásból (társasági, illetve részvényadó), a negatív kamatok beszámításából az adóalapba, a magas tartományi és községi terhekből (azaz pótagókából) és a költségek leírásának kedvezőtlen feltételeiből. Tekintve a meglévő üzemek műszaki modernizálásának vagy új eljárások bevezetésének tőkeigényességét, például a vegyiparban és az elektrotechnikai iparban, ez szükségszerűen vezetett az elmaradottság megkövesedéséhez. A századfordulótól kezdve az iparegyesületek, az ipari és kereskedelmi kamarák és nem utolsósorban az Ipartanács ismételten – és végül is eredménytelenül – azon fáradoztak, hogy a pénzügyi hatóságokat és a parlamentet a részvénytársaságok adóztatásának reformjára készítsék. Amikor nagy nyugtalanságot keltett a már említett, az érvényben lévő adórendszerrel szemben hivatalos adatok alapján elvégzett elemzés, melyet 1904-ben az Ipartanács adott ki, az illetékes hatóságok reakciója egyértelmű volt: A művet kivonták a forgalomból, és az Ipartanács hivatalos publikációiban úgy tüntették fel, hogy az már elfogyott.<sup>57</sup> Az Ipartanácsnak az ezen az elemzésen alapuló, 1907-es határozatai<sup>58</sup> szintúgy hatástalanok maradtak, a gyárosok számára ez újabb bizonyítéka volt annak, hogy sem a bürokráciától, sem a törvényhozástól nem várható semmi pozitívum, „s a törvényhozó testületek többségének ellenszenva az ipari tőke és a vállalkozók tevékenysége iránt a közgazgatást is befolyásolja”.<sup>59</sup>

Az ipar képviselői a közvetlen támogatás eszközeinek alkalmazásával, az egyes területeket és iparágakat érintő adó-, vám- és tarifakedvezmények esetenkénti intézkedéseivel szemben a legjobb esetben tartózkodóan, de többségükben nyíltan ellenségesen viselkedtek. „Az osztrák ipar – hangzott el a ZVIÖ szövetségi ülésén 1908-ban, és ez nem volt új jelenség – nem akarja, nem igényli, nem tudja elviselni a szó szoros értelmében vett ipartámogatást, amely szubvenciókkal operál, adókedvezményeket garantál, egyszóval a merkantilista gazdaságpolitika talaján mozog.” Az ilyen támogatás ugyanis „a meglévő ipari vállalatok vagy iparágak közti gazdasági verseny feltételeit valósággal összezavarja. Az osztrák ipar alapjában véve egyáltalán nem igényel pozitív intézkedéseket, csak a káros befolyások elhárítását és azt a mozgásszabadságot, amire minden iparnak szüksége van ahhoz, hogy teljesítőképességének a csúcsára jusson.”<sup>60</sup>

Az ipar képviselői eme hangvételnek, mely az Ipartanácsban is a többséget jellemezte, felelt meg nemcsak a magyar iparpolitika elutasítása, hanem az osztrák kormány, illetve a tartományok minden idevonatkozó intézkedésének és kezdeményezésének a bírálata és elítélése is.

Az osztrák gazdaságpolitika a dualizmus korában csak egyszer vállalkozott arra a kísérletre, hogy az örökös tartományok iparának egészét közvetlen kedvezmények útján támogassa. Az idevonatkozó törvényjavaslatot, mely az ún. „Kerber-terv” része volt, amennyiben ilyenről egyáltalán beszélni lehet, a kormány 1890 márciusában terjesztette be.<sup>61</sup> Ebben semmi különös nem volt, elvileg csak a Triesztben már tíz éve bevezetett, az

<sup>57</sup> Ez az indoklás az Ipartanács hivatalos publikációiban ismételten előfordul: Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium (Hrsg.): Verhandlungen und Beschlüsse des Industrierates, 34 Hefte, Wien, 1905–1914. (a továbbiakban: Verhandlungen) 18. Heft, 5. Közkezen főleg az adóhivatal kimutatásai maradtak (Mitteilungen des Finanzministeriums, XII. Jg., 3. Heft, Wien, 1907.). A művel együtt a Kereskedelmi Minisztériumban dolgozó felelős szekciótanácsost, F. Karminskit is idő előtt nyugdíjazták (vö. Karminski, F.: Industrieförderung und Industriepolitik in Österreich. Bielitz, 1904. 7.; ezt az utalást dr. A. Mosser úrnak köszönhetem Bécsből). Hertz szerint a publikációt magasabb szervek nyomására vonták be, Hertz 143.

<sup>58</sup> Verhandlungen 18. Heft

<sup>59</sup> Protokolle 21, 1908. 49.

<sup>60</sup> Protokolle 21, 1908. 43.

<sup>61</sup> Az ipartámogató törvény csak egy pontja volt az ún. Kerber-tervnek, mely többek között a szállítási rendszer javítását célozta, ehhez lásd: Matis 1972. 27. sk. 396., 433.; Bundesministe-

újonnan alapítandó ipari üzemekre szóló adókedvezményeknek a minden koronaországra való kiterjesztéséről volt szó. A ZVIÖ, a BÖI, a kereskedelmi és iparkamarák a javaslatot ugyan nem vetették el egészében, a legtöbb szakvéleményben általánosságban üdvözölték, de ezzel egy időben többé-kevésbé világos aggályokat fogalmaztak meg a támogatás ezen módjával és a végrehajtó hatalom hatáskörének bővítésével szemben. Az előterjesztést azonban, miután az egybehangzó változtatási javaslatok értelmében átdolgozták, és már 1901-ben (majd 1907-ben és 1909-ben) törvényjavaslatként benyújtották, a parlament még csak meg sem vitatta.

A kormány ezen kezdeményezésének egyetlen eredménye az volt, hogy a Kereskedelmi Minisztérium költségvetésében létrehoztak egy 300 000 koronás alapot „ipar- és export-támogatásra”. Ebből az alapból szubvencionálták 1904-től fogva a görzi és a dél-tiroli szelyemkötődéket évi 100–120 ezer korona közti összeggel. A központi igazgatás további, az ipar javára hozott rendelkezéseihez tartoznak a kisipari üzemek engedélyeztetési eljárásának meggyorsításáról szóló, rendeleti úton bevezetett intézkedések (1898, 1899, 1904), valamint az állami megrendelések odaítéléséről szóló 1909-es rendelkezés.

Míg 1900-ban az ipartámogató törvényjavaslat felvetését az iparegyesületek többé-kevésbé tartózkodóan fogadták, a csúciszervezetek és az Ipartanács – Trieszt kivételével – egyértelműen negatív, elutasító álláspontot foglaltak el azon intézkedésekkel, illetve javaslatokkal szemben, melyek az ipartámogatást a tartományi hatóságok kompetenciájának keretein belül akarták megvalósítani. Itt megelőztem ezen javaslatok, illetve tartományi törvények kronologikus rendben való felsorolását:

1. Galícia – tartományi törvény 1886-ban, meghosszabbítva 1893-ban –, 1903-ban és 1906-ban, emellett közigazgatási intézkedések egy ipari alap és egy ipari bizottság létrehozására. Kölcsönök az iparnak 1887–1907 között: 7,1 millió korona, egy bank alapítása az ipar támogatására.
2. Bukovina – tartományi törvény 1891-ben, meghosszabbítva 1900-ban.
3. Trieszt – birodalmi törvény 1891. január 8-tól öt évre, meghosszabbítva 1895. augusztus 10-én 1900. december 31-ig és azután rendelet útján 1901. december 31-ig.

Ehhez további javaslatok társultak: Krajnában (1896, 1905), Isztriában (1907) – ez volt tulajdonképpen az egyetlen tervezet a részvénytársaságok speciális támogatására –, Sziléziában (1906-tól 1910-ig) és végül Morvaországban. Ezeket a javaslatokat megvitaták és elfogadták, de az uralkodó nem szentesítette azokat.<sup>62</sup>

Ezen tartományi törvények, illetve indítványok mindegyike adókedvezmények, azaz a tartományi pótdadók alóli mentesítés útján törekedett az ipar támogatására az adott területen. Az ipartámogató kezdeményezések Galíciában, Morvaországban és Sziléziában egyértelműen az 1881-es, illetve az 1900–1907 között hozott magyar törvények mintájára

---

rium für Handel und Wiederaufbau (Hrsg.): Hundert Jahre im Dienste der Wirtschaft. Wien, 1961. 1. Bd., 413., 2. Bd., 47. Ami az ipartámogató törvényjavaslatot illeti, azt R. Sieghart vallja magáénak (Sieghart, R.: Die letzten Jahrzehnte einer Großmacht. Wien, 1932. 43., 56.). Matis azon kijelentéséhez, miszerint a koerberi tervek a bürokrácia ellenállása miatt fulladtak kudarcba, a gazdasági egyesületek és az iparkamarák (ZVIÖ, BÖI) állásfoglalásai alapján hozzá kell tenni, hogy ezek maguk is nagyon megkönnyítették a bürokrácia dolgát az elutasítást illetően.

<sup>62</sup> Az összes előterjesztés tartalmi összefoglalása megtalálható: Verhandlungen 26. Heft, 6–30. A sziléziai és a morvaországi országgyűlés tanácskozásairól vö. Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Schlesischen Landtages. 43. ülés, 2. a 43. ülés folytatása, 44. ülés (1907, 1908, 1910), kül. 43. és 44. ülés (1906–1910) és Landtagsblatt über die Sitzungen des mährischen Landtages in der Zeit vom 28. 9. bis 10. 11. 1910, 11. országgyűlési periódus, 3. 4. ülés (1910–1912). Ezeket a tanácskozásokon is elzárkóztak az Ipartanácsban és a ZVIÖ-ben hangadó iparosok az indítványozott kedvezményektől.

születtek, Krajna esetében viszont a Triesztnak adott kedvezmények ösztönözték azokat. Nézetem szerint azonban e kezdeményezések azt is mutatták, hogy ekkorra az egyes tartományok eljutottak a regionális intézkedések szükségességének felismeréséig, illetve az ilyen intézkedések foganatosítása bizonyos esetekben a szomszédos területeken (Galícia például Sziléziával és Morvaországgal volt határos) azt a félelmet váltotta ki, hogy a hasonló intézkedések elmulasztása negatív hatásokkal járhat. 1910-ben és 1911-ben az Ipartanács tárgyalta ezt a problémát, és az ellentmondásos vélemények ellenére arra az egyértelmű következtetésre jutott, hogy az ilyen intézkedések az osztrák gyáriparosok összességére nézve alapvetően károsak.

„Az Ipartanács állást foglal az ipar közvetlen anyagi támogatása ellen – szölt az Ipartanács XXI. plenáris ülésének határozata 1910. december 15–16-án –, és határozottan elutasít egy olyan különleges birodalmi törvényt is, mely az annak idején a birodalmi tanács elé vitt ipartámogató törvénytervezet mintájára egyes iparvállalatoknak kedvezményeket biztosítana. Ezzel szemben leghatékonyabb ipartámogatásként az iparnak az adótörvények megfelelő reformján, a kereskedelmi és tarifapolitika megfelelő kialakításán, az exporttámogatáson, valamint az ipar érdekeit tekintve vevő egészséges szociálpolitikán keresztül való közvetlen támogatását jelöli meg. Az egyes tartományok iparának a tartományi törvényhozások útján történő anyagi támogatása az Ipartanács véleménye szerint nem kívánatos.”<sup>63</sup>

Ezzel az állásponttal az Ipartanács és az iparegyesületek, azaz magának az iparnak a hangadó körei, a piac önszabályzó képessége hitében megakadályozták, hogy az eleinte spontán regionális ipartámogató politika valósággá váljon. Csak kevesen tudták túltenni magukat a Monarchián belüli értékesítési terület szétforgácsolódásának – szerintük fennálló – veszélyétől való félelmen és eljutni ahhoz a nézethez, hogy a belső piacon belüli vásárlóerő növelése az elmaradott területek iparosításán keresztül érhető el. „Az ipar megint ipart teremt, az ipar szükségleteket teremt” – ilyen hangokat csak ritkán lehetett hallani. Ahelyett, hogy a tartományok spontán ipartámogató kezdeményezéseit koordinálták volna, a tradicionális telephelyeken kívüli iparosítás és ösztönző ipartámogatás hatásainak hibás megítélése miatt a gyáriparosok megragadtak a laissez-faire álláspontján, ami csak a meglévő gócpontok sűrűsödéséhez vezethetett, de nem segített elérni a gazdasági különbségek kiegyenlítését, ami a vámterület határolta gazdasági térség megerősítésének érdekében pedig kívánatos lett volna. A kortársak ugyan tisztában voltak azzal, hogy szükség van regionális intézkedésekre ahhoz, hogy az osztrák népgazdaságon belüli „mérhetetlen nagy eltéréseket” leküzdjék, de annak hangsúlyozása, hogy „az ipar- és kisipar-politikának a különböző gazdasági fejlettségi fokok kívánta alapelvekkel párhuzamosan kellene operálnia, aszerint, hogy erről vagy arról a területről van-e szó”,<sup>64</sup> inkább alibiként szolgált ezen intézkedések végrehajtásának lehetetlenségére, mintsem ösztönzéseként azok keresztülvitelére.

Az összes fontos osztrák ipartámogató kezdeményezés sikertelenségét tekintve érthető, hogy a magyar intézkedéseket nemcsak az osztrák érdekeket károsító tényezőnek tekintették, hanem bennük a gazdasági unió szándékos aláaknázását látták. A századfordulás kiigyeztési tárgyalások vég nélküli vitáitól, és az Ausztriáról való elválás hangos követelésétől irritáltan már akkor sokan a gazdasági egység kudarcáról beszéltek. Ezeket az állításokat azonban, melyek helyességét a Monarchia 1918-as szétesése látszólag utólagosan igazolta, a pártok és a gazdasági csoportosulások korabeli konfliktusai váltották ki. Ezekben az összetűzésekben a vitát meglehetősen felfűtötték a gazdasági élet bizonyos tényei és a gazdaság különböző területeit érintő követelések, a „széjjelélés” mellett statisztikai adatok alap-

<sup>63</sup> Verhandlungen 26. Heft, 112.

<sup>64</sup> Baernreither, J. M.: Der Verfall des Habsburgerreiches und die Deutschen. Fragmente eines politischen Tagebuches 1897–1917. Hrsg. von Oskar Mitis, Wien, 1939. 49.



ján sok „bizonyítékot” vonultattak fel, melyek részben még ma is szívósan élnek önálló életüket a történeti szakirodalomban. Nézetem szerint azonban a kortársak érveinek még oly gyakori ismételtetése sem bizonyítja, hogy a „széjjelzés” tézise megfelel az Ausztria és Magyarország közti gazdasági kapcsolat realitásainak. Ausztriában azon hangok túlsúlya, melyek bizonyítottan próbálták feltüntetni a magyar ipartámogató intézkedéseknek a gazdasági unióra gyakorolt bomlasztó hatását, csak a mértékadó gazdasági és politikai körökben domináló véleményről tanúskodik, de nem bizonyítja ezen állítások helyességét. Voltak Ausztriában más vélemények is, melyek a magyar gazdaság gyorsított növekedésétől a Monarchia két részének kiegyensúlyozott összefonódásához vezető utat remélték.

Az ilyen jellegű kijelentések, melyek a magyarországi ipartámogatásban a birodalom két fele közti gazdasági ellentétek feloldását látták, ritkaságszámba mentek, de talán nagyobb mélységben ragadták meg a magyar iparpolitika várható hosszú távú kihatásait, mint az érdekképviseltek hivatalos állásfoglalásai. Ha ugyanis abból indulunk ki, hogy a) Ausztria–Magyarország közös gazdasági területet alkotott és b) ezen területen belül Ausztria volt a „fejlett” és Magyarország az „elmaradott terület”, akkor el kell ismerni, hogy a magyar ipartámogatás olyan eszköz volt, mely a gazdasági teljesítmények kiegyenlítődéhez, a termelési feltételek egymáshoz való közeledéséhez, azaz a gazdasági egyenlőtlenségeinek equalizálásához vezethetett volna. Ez a közeledés önmagában az integráció előfeltétele, tehát a magyarországi iparpolitikát mint integrációserkentő tényezőt lehetne tekinteni. Ugyanebbe az irányba mutatnak a már említett, az információáramlást javító intézkedések, mely információáramlás Borchardt szerint szintén lényeges ismertetőjegye az integrációnak.<sup>65</sup>

Mindez persze csak akkor igaz, ha integráció alatt nem az egyik résznek a másik alá rendelődését értjük, hanem a részeknek egy fölérendelt egésszé való összeolvadását.<sup>66</sup> Ha Predöhlre támaszkodva a funkcionális és az institutionális integráció kétlépcsős modelljéből indulunk ki, akkor az a következtetés látszik kézenfekvőnek, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia a funkcionális integrációt elérte, de ezen nem haladt túl. Ezt a lépcsőfokot jellemzi a kereskedelmi akadályok eltávolítása, a közös gazdasági téren belül a munka és a tőke szabad mozgásának biztosítása és az integrációs folyamatnak a piac mechanizmusán keresztül irányítása. Az integrációnak ehhez a kezdeti fokához Ausztria–Magyarországon még elegendők voltak a 67-es kiegyezéskor az ún. „közös és kvázi közös ügyek” keretében megalkotott gazdaságpolitikai eszközök. A második fokozat, az institutionális integráció azonban már feltételezi a gazdasági rendszert és folyamatot érintő politikai intézkedések koordinálását, azaz csak a résztvevőknek a gazdaságpolitika minden területén való együttes fellépésével realizálható. Ezen fokozat elérhetőségének az a feltétele, hogy fel kell áldozni a gazdasági autonómiát olyan intézkedések esetében is, melyek túlmennek a kereskedelmi akadályok eltávolításán, a munka és a tőke szabad mozgásán. Az institutionális

<sup>65</sup> Borchardt, K.: Integration in wirtschaftshistorischer Perspektive. (a továbbiakban: Borchardt) In: Schneider, E. (Hrsg.): Weltwirtschaftliche Probleme der Gegenwart. Verhandlungen des Vereins für Sozialpolitik 1964. Berlin 1965. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik N. F., 35. Bd.) 394.

<sup>66</sup> Vö. Predöhl, A. – Jürgensen, H.: Europäische Integration. In: Handwörterbuch der Sozial und Wirtschaftswissenschaften. 8. Bd. Stuttgart, 1961. 371 sk. Az integrációról mint történelmi problémáról írt alapvető mű: Borchardt. A magyar kutatásban a problémát főleg Berend, T. I.: A közép- és kelet-európai integráció kérdéséhez. Szerkesztette: Spira Gy. Közgazdasági Szemle, 15. sz. 1968. 308–326. 308. skk. és Hanák P.: Vita Magyarország kapitalizmuskori fejlődéséről. Budapest, 1971. Értekezések a történeti tudományok köréből. Új sorozat, 55. 210., valamint Ausch S.: Önálló gazdasági fejlődés vagy tőkés függés. Történelmi Szemle, 11. 1968. 313–322. tárgyalta történelmi szemszögből. Integráció vagy dezintegráció a Habsburg Monarchiában volt a fő témája a 2. Marburgi Keleteurópa-Konferenciának 1972-ben, az elhangzott előadások azonban nem kerültek publikálásra.

integrációhoz már nem elég például az összes Magyarországon működő osztrák vállalkozót a magyarokkal egyenjogúsítani és viszont, hanem az egyenjogúsítás mellett a két rész adópolitikájának egymáshoz való közelítését is meg kellett volna tenni. Ilyenfajta közelítés azonban sem ebben, sem más gazdaságpolitikai szektorban nem létezett, sőt sem osztrák, sem magyar részről nem volt tervbe véve. Ilyesmire a közös gazdaságpolitika szervei az 1867 óta fennálló formájukban teljesen alkalmatlanok voltak, tőlük még közös tanácskozást sem lehetett elvárni, közös gazdaságpolitikai kezdeményezésről nem is beszélve.<sup>67</sup>

Az iparpolitikai intézkedések kiegyensúlyozatlansága Magyarország és Ausztria között – nagy kedvezmények itt, nehéz terhek ott – Ausztriában szükségszerűen azt a benyomást keltette, hogy a magyar iparpolitika csak újabb jele a birodalom két fele „széjjelelésének”. Ez a „széjjelelés” biztosan igaz a két kormány iparpolitikájára. Már a korabeli publicisztika is az osztrák–magyar gazdasági egység szétmorzsolódásaként értelmezte a gazdaságpolitikában mutatkozó divergenciát, de ezen politikáknak a Monarchia egészének gazdaságára gyakorolt hatását ritkán vizsgálta.

Az újabb osztrák kutatásban az Ausztria és Magyarország közti 1900 utáni áruforgalmat (az ún. közforgalmat) a gazdasági önállósulás mutatójaként kezelik, s ezt az önállósulást egyúttal az osztrák–magyar gazdasági egység gyengítésének tekintik. Ennek a közforgalomnak 1900-tól 1913-ig a legmarkánsabb jellemzője volt a nyersanyagok és félkész termékek Ausztriából Magyarországra történő behozatalának ugyan kismértékű, de mégis világosan felismerhető növekedése, ami olyan trend, amelyet Magyarország összimportjából (vámkülföld és Ausztria) sokkal világosabban kiolvashatunk.<sup>68</sup> Már itt megjegyzendő, hogy az importstruktúra megváltozása nem azonosítható a gazdasági kapcsolatok intenzitásának csökkenésével. Ha azonban megpróbáljuk behatóbban megítélni a két fél gazdasági kapcsolatait, például az egyes javak áruforgalmának fejlődése alapján, akkor csak a köz-forgalom kizárólagos figyelembevétele – vagyis a teljes osztrák–magyar kereskedelmi mérleg és olyan mutatók elhanyagolása, mint az Ausztriából származó import aránya Magyarország összimportjában, illetve Ausztria összexportjában, valamint az alapévek és/vagy egyes árucsoportok önkényes kiválasztása – csakis torz képet eredményezhet. Így például Tremel ezt írja: „A birodalom két felének gazdasági fejlődésére jellemző a fával, szénnel és tőzeggel folytatott kereskedelem. Ausztria 1900-ban 1,077 millió tonnát hozatott, mégpedig főleg szállfákat és fűrészárut lombos fákból, valamint barnaszén; Magyarország 1,981 millió tonnát, főleg kőszén és kokszt. Ez 1910-ben már csak 0,687, illetve 1,794 millió tonna volt. Ebben tükröződik a magyar faipar fellendülése, valamint a szén és kokszbányászat növekedése.”<sup>69</sup>

Attól eltekintve, hogy Tremel e kijelentése a számára legfontosabb ponton, az 1900-as magyar import mennyiségét illetően hamis adatokra épül (1900-ra Tremel Magyarország Ausztriából és a vámkülföldről való összimportját írta be, holott a kizárólag Ausztriából jövő import csak 1,191 millió tonna volt! – a magyar import tehát 1910-ig nem csökkent, hanem 100 százalékpontonról 150 százalékponttra nőtt), bemutatható ezen a példán, hogy

<sup>67</sup> Vö. Paulinyi 569.

<sup>68</sup> 1900 és 1913 között Magyarország Ausztriából származó importja a nyersanyagok esetében 100-ról 194 százalékponttra, a félkész termékeket illetően pedig 100-ról 232 százalékponttra nőtt, ezek részaránya Magyarország importjában 62,5-ről 63,2%-ra, illetve 12,9-ről 15,3%-ra nőtt. Ez a magyar iparosítás következtében megváltozott importstruktúráját csak részben tükrözi, mert sok nyersanyag (például a gépipar, az elektromos ipar számára) külföldről került behozatalra. Magyarország nyersfém- és fémáru-behozatala például ugyanebben az időszakban 100-ról 263 százalékponttra nőtt, a nyersfém részaránya pedig 43%-ról 60%-ra. Vö. Tremel, F.: Der Binnenhandel und seine Organisation. Der Fremdenverkehr. In: Brusatti (a továbbiakban: Tremel) 389.; Auswärtiger Handel der Länder der ungarischen heiligen Krone in den Jahren 1882–1913. Budapest, 1923. (Ungarische Statistische Mitteilungen N. S. 63 Bd.) 25., 288 skk.

<sup>69</sup> Tremel 391.

a véletlenszerűen kiválasztott évek és csak a közforgalom összehasonlítása a fejlődés lényeges ismertetőjegyeit eltorzítja vagy egyáltalán nem teszi felismerhetővé. Először is, az Ausztriába érkező magyar export 1900-ban 50%-kal volt magasabb az 1895–99-es évek átlagánál, és 20%-kal haladta meg az 1900–04-es évek átlagát. Másrészt Magyarország széngazdálkodásának legfontosabb ismertetőjegye ezekben az években a külföldről, nevezetesen a Német Birodalomból származó import erős növekedése volt, mert sem a saját, sem az osztrák szállítmányok nem tudták kielégíteni a nagyütemben terjeszkedő vas- és acélipar keresletét.

A gazdasági kötődések intenzitásának, az erősödés és lazulás méréséhez, annak megállapításához, hogy mekkora volt a Monarchia egységes piacának jelentősége a részek gazdasági életében, nézetem szerint az áruforgalom fejlődéséből csak akkor lehet tartalommal bíró mutatókat kidolgozni, ha az áruforgalom minden komponensét bevonjuk a vizsgálatba. Mint már említettem, elengedhetetlen a közforgalom fejlődése mellett Ausztria összexportját és Magyarország összimportját is követni, s azt is figyelemmel kísérni, hogyan alakult Ausztria Magyarországra érkező exportjának részaránya Ausztria összexportjában és Magyarország összimportjában. Néhány, a magyar ipartámogatás szempontjából különösen releváns árucsoportra kiszámoltuk a vonatkozó mutatókat mind az 1900-as és 1913-as évre, mind pedig az 1896–1900-as és 1900–13-as évek átlagára és a 3. és 4. táblázatban arányszámokkal ábrázoltuk azokat. Ezekből leolvasható, hogy az Ausztriából Magyarországra történő export növekedése ellenére ezeknél az árucsoportoknál általában véve inkább az osztrák részarány visszaesése jellemző, és ez logikus következménye annak, hogy a külföldről származó magyar import arány felett emelkedett. Különösen egyértelmű volt ez a fa, szén stb. már említett árucsoportjánál és a fa-, illetve fémfeldolgozáshoz használt munkagépek esetében; kevésbé feltűnő az osztrák export visszaesése a textilgépeknél, de csak azért, mert ezeket már 1900-ban is túlnyomóan a Német Császárságból és Nagy-Britanniából hozták be. Bármennyire hangoztatták is, ennek a fejlődésnek semmi köze Magyarország elválási tendenciájához, hanem egyszerűen azzal indokolható, hogy az osztrák ipar, nevezetesen a gépipar az iparosodás következtében megváltozott magyar keresletet választék és/vagy a mennyiség tekintetében nem tudta kielégíteni. Ez tehát ugyan bizonyíték a közforgalom és az osztrák–magyar import struktúrájának megváltozására, de a gazdasági kötődés lazulása nem olvasható ki belőle.

Sok minden inkább az intenzitás növekedése mellett szól. Ausztria összexportjában a Magyarországra történő export részaránya végül is még 1900 és 1913 között is emelkedett, 37%-ról 40%-ra (a vizsgált időszak: az 1896–1900-as és az 1910–1913-as évek átlaga), s az osztrák ipar számára a magyar piacnak volt a legnagyobb a jelentősége.<sup>70</sup> A Monarchia két részének szorosabb összefonódására utal a kartellalakítás mellett – bár a kartellesedés az állam egész területének csak 25%-át ölelte fel<sup>71</sup> – az osztrák tőkebefektetések fejlődése Magyarországon. Eszerint a magyar ipari részvénytársaságok alaptőkéjéből 1900-ban, illetve 1913-ban kizárólag osztrák bankok tulajdonát 18, illetve 15% képezte, külföldi bankok kezében azonban összesen 60, illetve 36% volt. Ezek a számok, főleg 1913-at illetően nem tükrözik teljes mértékben az osztrák és más külföldi tőkebefektetéseket, mert

<sup>70</sup> Vö. Rudolph 1973. 247. sk.

<sup>71</sup> Offergeld, W.: Grundlagen und Ursachen der industriellen Entwicklung Ungarns. Jena, 1914. (Probleme der Weltwirtschaft. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, 17) 223. skk.; Krížek, J.: Die wirtschaftlichen Grundzüge des österreichisch-ungarischen Imperialismus in der Vorkriegszeit (1900–1914). Prag, 1963. (Rozprawy Československé Akademie Věd, Řada společenských věd 73/14) 26. skk.

ezen investícióknak egy jó része a „részvények a magyarországi bankoknál” címszó alatt van feltüntetve (1900-ban 17,2%, 1913-ban 47%).<sup>72</sup>

Azok a mutatók, melyeket mi választottunk ahhoz, hogy lemérhessük Ausztria és Magyarország kereskedelmi kapcsolatainak intenzitását az első világháború előtti két évtizedben, távolról sem merítenek ki minden lehetőséget, és ezért csak egy részleges bepillantást nyújtanak ebbe a gazdasági integráció számára alapvető problematikába.<sup>73</sup> Ezek azonban, úgy tűnik, megerősítik azt a hipotézist, miszerint a magyar ipartámogatás azzal, hogy csökkentette a két rész közti teljesítménykülönbségeket, a gazdaságpolitika minden eszközzel az osztrák–magyar gazdasági kapcsolatok intenzívebbé tétele felé, azaz tendenciáját tekintve a gazdasági integráció irányába hatott. Tekintettel arra, hogy Ausztriában a hasonló jellegű kezdeményezések – nem csak a bürokrácia hibájából – kudarcot vallottak, ez az iparpolitika végül is Magyarország egyéni vállalkozásává vált, és ezért egyidejűleg a politikai viták kiéleződéséhez vezetett. A magyarországi állami ipartámogatást az osztrák érdekképviseltek a bevett gyakorlat, a gazdaságpolitikusok pedig a liberális felfogás miatt érezték a fennálló, de már felmondott gazdasági unió szétrombolásának vagy egy az irányú lépésnek.<sup>74</sup> A magyarkodó, sovíniszta jelszavak, melyekkel propagálták és a magyarországi ellenzőkkel szemben védték az ipartámogatás politikáját, erősítette a nem magyar népeknek a politikai és kulturális diszkriminációból adódó, már addig is éppen eléggé megalapozott bizalmatlanságát, amit a regionális gazdasági struktúrák részleges fejlesztésével, mint például Szlovákiában, nem lehetett ellensúlyozni. A politikai közvéleményre ezek a politikai következmények sokkal erősebben hatottak, mint az – véleményem szerint – integrációserkentő folyamatok a gazdaságban, melyekhez a magyarországi ipartámogatás, akarva-akaratlan, jelentős mértékben hozzájárult.

Fordította: Romhányi Zsófia

---

<sup>72</sup> Ezeket az adatokat Sándor 570. skk. és Berend – Ránki 1955. 288. skk. alapján számoltuk ki. Mióta a magyar kutatás elvetette azt a tézist, hogy a dualista monarchiában Magyarország félgazarmati függőségben volt, annak bebizonyítására törekszik, hogy a magyar gazdaság egyre csökkenő mértékben volt ráutalva a külföldi tőkére. Kétséges, hogy ez a mutató alkalmas-e ennek igazolására. A tőkebefektetés egyik gyakori formája volt a bankalapításban való részvétel, mint ahogy ezt Sándor és Berend – Ránki is hangsúlyozzák. A részvények átvándorlása egy osztrák bankból egy magyarba jelzi a létesítés földrajzi helyét, de szinte semmit nem árul el a külföldi tőke részesedéséről.

<sup>73</sup> Borchardt 390.

<sup>74</sup> Vö. Wessely, K.: Österreich-Ungarns Wirtschaft vor dem ersten Weltkrieg. Donauraum, 12. 1967. 13–40. 23. Az összes magyar kormánynak az „osztrák felet diszkrimináló iparpolitikájáról” (Brusatti 1965. 79. Schriftenreihe des Instituts für angewandte Sozial- und Wirtschaftsforschung, 7. füzet.) csak akkor beszélhetünk, ha összekeverjük a magyar intézkedéseknek a közvéleményben való lecsapódását ezen intézkedések objektív hatásaival.

1. táblázat  
Ipartámogatás Magyarországon  
Engedélyezett szubvenciók (millió korona)

a) éves átlagok		b) évente engedélyezve			
1868–1880	0,03	1899	1,71	1905	1,69
1881–1890	0,13	1899	3,23	1906	4,16
1891–1900	0,56	1900	1,44	1907	8,88
1901–1909	3,59	1901	0,77	1908	7,25
1899–1906	1,20	1902	2,53	1909	3,53
1907–1914	9,38	1904	2,38		

*Forrás:* Hevesy, E.: Die staatliche Industrieförderung in Ungarn. Dissertation, Freiburg, 1907., 14.; Offergeld, W.: Grundlagen und Ursachen der industriellen Entwicklung Ungarns. Jena, 1914. (Probleme der Weltwirtschaft. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, 17), 243.; Berend, I. – Ránki, Gy.: Magyarország gyáripára az imperializmus első világháború előtti szakaszában. 1900–1914. Budapest, 1955. 48. sk., 51.

2. táblázat  
Ipartámogatás Magyarországon  
Az egyes iparágak részaránya

a) az 1900 és 1909 között engedélyezett szubvenciók iparágak szerinti megoszlása			b) az 1906-ban tervezett investíciók megoszlása	
iparág	millió korona	%	millió korona	%
vasipar	1,69	4,5	57,25	8,2
gépészet	2,15	5,7	22,60	3,2
kü, agyag stb.			29,00	4,1
bőripar	2,46	6,6	16,45	2,4
textilipar	22,72	60,7	465,60	66,4
ruházati ipar			61,30	8,7
papíripar	0,94	2,5	18,00	2,6
vegyipar			30,90	4,4
faipar	1,13	3,0		
összesen	31,09	83,0 *	701,10	100,0

*Forrás:* Berend, I. – Ránki, Gy.: Magyarország gyáripára az imperializmus első világháború előtti szakaszában. 1900–1914. Budapest, 1955. 50. sk.

\* A hiányzó 17% az 1906-ban tervezett befektetések részaránya alapján az ebben a kimutatásban hiányzó iparágakhoz lett számítva. Ha a 31,09 millió koronát az összes szubvenció 100%-ának vennénk, a textiliparra 73,1% esne. A 60%-os részesedés mindenesetre más számításoknak is megfelel. (Emlékirat a hazai kis- és gyáripár fejlesztéséről. Budapest, 1909. 126.)

## 3. táblázat

Ausztria és Magyarország külfölddel folytatott kereskedelmének  
és a közforgalomnak néhány mutatója

Árucsoport	mutató	növekedési index A=1913/1900 (=100)hoz, B=1910/13 átlaga 1896/1900 átlagához (=100) viszonyítva			
		mennyiség		érték	
		A	B	A	B
Pamut (nyers, fonal, késztermék)	1)	196	170	214	203
	2)	473	290	602	477
	3)	130	140	157	166
	4)	148	158	168	178
Gyapjú (nyers, fonal, késztermék)	1)	162	148	158	154
	2)	155	141	161	155
	3)	170	155	156	155
	4)	174	165	165	164
Vas (nyersvas, félkész és késztermékek)	1)	191	248	143	176
	2)	103	243	78	142
	3)	297	251	208	197
	4)	309	266	217	209
gépek, készülékek, azok alkatrészei (beleértve a villamos gépeket)	1)	207	253	234	304
	2)	218	280	573	567
	3)	203	245	181	249
	4)	255	297	228	307
fa, szén, koks és tőzeg	1)	103	106	119	146
	2)	94	99	109	137
	3)	188	166	217	221
	4)	284	218	295	261
vas- és fémgyártó gépek	1)	869	1142	568	806
	2)	6161	5002	4101	3761
	3)	152	274	143	259
	4)	276	452	222	382
Textilgépek	1)	88	124	68	110
	2)	104	92	64	78
	3)	73	152	73	141
	4)	95	174	88	152

*Mutatók:* 1) Ausztria összexportja (vámkülföld és Magyarország); 2) Ausztria exportja vámkülföldre; 3) Ausztria exportja Magyarországra; 4) Magyarország összimportja (vámkülföldről és Ausztriából)

*Forrás:* A saját számítások a következő kötetben tartalmazott adatok alapján történtek: Daten und Statistiken des auswärtigen Handels des österreich-ungarischen Zollgebietes für 1900 und 1914 (Bd. I. Spezialhandel), Statistik (Auswärtiger Handel, 1923). A Magyarországról Ausztriába történő export mutatóiról (Magyarország összexportjának konstans módon majdnem 75%-a, ezek túlnyomórészt agrártermékek) ebben az összefüggésben lemondunk.

## 4. táblázat

A Magyarországra kivitt osztrák export részaránya Ausztria összexportjában és Magyarország összimportjában<sup>75</sup>

Árucsoport	vizsgált év	Ausztria Magyarországra kivitt exportjának részaránya %-ban			
		Ausztria összexportján (vámkülföld és Magyarország)		Magyarország összimportján (vámkülföldről és Ausztriából)	
		Mennyiség	érték	Mennyiség	érték
Pamut (nyers, fonal, késztermék)	a)	81	87	91	96
	b)	54	64	81	90
	c)	80	88	92	97
	d)	65	72	81	90
Gyapjú (nyers, fonal, késztermék)	a)	49	59	86	94
	b)	52	58	84	89
	c)	52	61	88	83
	d)	54	61	95	89
Vas (nyersvas, félkész és késztermékek)	a)	46	50	82	88
	b)	71	73	79	85
	c)	64	62	83	89
	d)	65	69	79	84
gépek, készülékek, azok alkatrészei (beleértve a villamos gépeket)	a)	74	86	80	79
	b)	73	67	64	63
	c)	76	83	78	77
	d)	74	68	64	62
fa, szén, koks és tőzeg	a)	9	9	62	64
	b)	16	17	41	47
	c)	10	10	61	62
	d)	15	16	46	42
vas- és fagegmunkáló gépek	a)	88	89	65	66
	b)	15	23	36	42
	c)	82	85	71	71
	d)	20	27	43	48
Textilgépek	a)	53	46	46	42
	b)	44	49	35	35
	c)	54	51	46	42
	d)	66	65	40	40

<sup>75</sup> Vizsgált évek: a) 1900; b) 1913; c) az 1896–1900-as évek átlaga; d) az 1910–1913-as évek átlaga. Forrás: lásd a 3. táblázatnál.