

Nemzetközi tudományos ülések

BESZÁMOLÓ A NEMZETKÖZI KULTÚRTÖRTÉNETI SIMPOZION „MOGERSDORF” 1978. ÉVI ESZÉKI ÜLÉSÉRŐL

A magyar, szlovén, osztrák (burgenlandi) és horvát regionális történeti kutatások fórumaként életrehívott Nemzetközi Kultúrtörténeti Szimpozion 1978. évi ülését 1978. június 3–8. között a horvátországi Eszék városában tartotta. A magyar történész delegáció részvételét a Kulturális Kapcsolatok Intézetének támogatásával a Magyar Történelmi Társulat szervezte meg. A korábbi hagyományok folytatásaként ezúttal is a régió történeti kérdései szerepeltek napirenden. Az első előadást RÁNKI GYÖRGY akadémikus tartotta a Pannon térség ipari fejlődésének összehasonlító regionális vizsgálatáról. Az alábbiakban e referátum teljes szövegét közreadjuk, és ismertetjük a tudományos ülés programját.

A PANNON TÉRSÉG IPARI FEJLŐDÉSÉNEK ÖSSZEHASONLÍTÓ REGIONÁLIS VIZSGÁLATÁHOZ

RÁNKI GYÖRGY

A pannon térség ipari fejlődésének összehasonlító regionális vizsgálatához úgy vélem, elengedhetetlenül szükséges, hogy tisztázzuk: mit értünk mindenekelőtt az összehasonlítás bázisát képező régió alatt? Egy-egy régió nagyobb területi egység, melynek keretében nemegyszer több ország vagy birodalom helyezkedik el, sok vonatkozásban hasonló földrajzi-természeti meghatározottságok között, sok vonatkozásban hasonló politikai hatások és befolyások szférájában. Mégis az egyes régiók jellegét elsősorban történelmi tényezők határozzák meg. Történelmi folyamatok, melyek a földrajzi-természeti és politikai összekapcsolódások áttételein keresztül érvényesülnek, s melyek évszázadok során a fejlődés lényeges hasonlóságait, közös vagy rokon törvényszerűségeit alakítják ki. A konkrét történeti elemzés lehetővé teszi a történeti hasonlóságokat mutató és összekapcsolódó régiók többé-kevésbé pontos elhatárolását. A XV–XVIII. századra vonatkozó kutatások hívták fel leghatározottabban a figyelmet Közép- és Kelet-Európa sajátos gazdaságtörténeti különállására, elkanyarodására az európai fejlődés általános tendenciáitól. A XIX–XX. századra vonatkozó kutatások alaposan megerősítik a közép- és kelet-európai régió elkülönített vizsgálatának indokát.

Kelet-Európa közvetlen szomszédsága az ázsiai területekkel és elszigeteltsége a nagy világtengerektől, a világtörténelem XV. század végétől meginduló

nagy fordulatától sajátos történeti folyamatok kiindulásává válik. Míg előzetesen, ha lemaradva is, de követte a fejlődés élvonalában haladó nyugat-európai régió gazdasági fejlődési útját, ez időtől már késedelmesen sem követhette azt. Míg Amerika felfedezése, a világkereskedelmi útvonalak eltolódása és a kereskedelem szerkezetének átalakulása hatalmas lökést ad a nyugati fejlődésnek és a modern tőkés átalakulás folyamatait indítja meg, addig Kelet-Európa országai e fejlődés perifériájára kerülnek, az iparosodó Nyugat agrár függvényeivé válnak, s a jobbágyrendszer másodvirágzása következik be. Míg a polgárosodó Nyugaton a centralizált államhatalom fejlődik ki, s telítődik egyre inkább modern nemzeti tartalommal, addig az elkanyarodó Kelet török és mongol hódítások hatására jórészt elveszíti az önálló államiság lehetőségeit. Ilyen történelmi bázison a XVIII. század végétől meginduló, s a XIX. század első két harmadában kiteljesedő ipari forradalom, mely a kontinens nyugati felét néhány évtized leforgása alatt ipari jellegűvé alakította át, Kelet-Európában nemcsak 50–100 évvel elmaradt, de nyugati értelemben sohasem játszódott le: a nyugat-keleti egymásrahatások nyomán ugyan a XIX–XX. század fordulója körül lejátszódik vagy megindul a modern gazdasági átalakulás Keleten is, de nem tudja maradéktalanul szétzilálni a megcsontosodott agrár-struktúrát és túlsúlyt. Közép- és Kelet-Európa országai többségükben sajátos, közepesen fejlett, vagy az elmaradottságból még alig kiemuló gazdasági struktúrával léptek századunkba, ami gyökeresen új utak keresésére ösztönözte őket jelenünkben.

Vázlatunkban ezek a folyamatok adják meg Közép-Kelet-Európa történelmi egységének tartalmát, s teszik lehetővé, hogy a gazdaságtörténeti vizsgálódás szempontjából regionális egységként legyen kezelhető. A regionális egység azt jelenti, hogy a térség gazdaságtörténetének feltárása során a régió egészére jellemző gazdasági folyamatokból indulhatunk ki. Nem elsősorban az egyes országokat vizsgáljuk, hanem a térség országainak összességére jellemző folyamatokat. A modern kori Közép-Kelet-Európa példáján: a jobbágyi viszonyok felszámolásának és a modern tőkés mezőgazdaság kialakulásának folyamatát, az infrastruktúra kiépülésének és a bankrendszer születésének sajátosságait, az állam és a külföldi tőke szerepét az iparosodásban, az ipari forradalom általános sajátosságait.

Ez a regionálisan egységes vizsgálati módszer természetesen azonnal felveti a nemzeti különbségek, a nemzethatárokból adódó eltérések nagy súlyú problémáját. Olyan ellenérveket szolgáltat az egységes vizsgálati módszer ellen, ami még az általánosítás igényével fellépők körében is erős aggályokat kelt. A Gerschenkron pl. nagy nyomatékkal hangsúlyozza, hogy a XIX. század második felétől különös jelentőségre emelkedő nemzeti fejlődés, a politikai hatalom és az államhatárok kérdése, s mindaz, ami ezzel összefüggésben áll, erősen egyedivé teszi az egyes országok fejlődését, és akadályt állít a regionális általánosítás útjába. Az ilyen jellegű érvelés természetesen számos igaz, indokolt aspektust tartalmaz. Ennek ellenére túlértékeli a nemzeti keretek jelentőségét (részben talán

az állam szerepének túlhangsúlyozása révén). A regionális vizsgálati egység mellett érvelve mindenképp arra hivatkozhatunk, ami a módszer gyakorlati használhatóságát és történetiségét megalapozza: a regionális általánosítás, a gazdasági folyamatok egységes vizsgálatából való kiindulás egyáltalán nem ellentétes az országonkénti eltérések és egyedi vonások figyelembevételével. Az egyes folyamatok áttekintése ugyanis a régióon belül országonként történik, ami lehetőséget nyújt a sajátos mellett az egyedi feltárására is. Éppen az egyes gazdasági folyamatok konkrét történeti vizsgálata alapján vált meggyőzővé és bizonyítottá, hogy az agrárfejlődéstől a bankrendszer és közlekedés kiépítésén keresztül a külföldi befektetések problémáig a közép- és kelet-európai térség országainak számos alapvető hasonlósága mellett a különbségek és eltérések is meglehetősen egységesen jelentkeznek és önmagukban is tipizálhatók. A gazdasági fejlődés legfőbb folyamatainak hasonlósága ellenére ugyanis a térségen belül világosan elkülöníthető kisebb fejlődési csoportok (alrégiók) képezhetők, az osztrák–cseh területek, az orosz–lengyel–magyar fejlődési vonal és a balkáni típusú út sajátosságai indokolják a közép- és kelet-európai régió ezen hármasság belső tagolását. (Korántsem zárva ki az alrégiókon belül is jelentkező eltéréseket, az átmeneteket, amit pl. Románia képvisel világosan felismerhetően az orosz–lengyel–magyar és a balkáni típus között stb.)

E különbségek feltárása és bemutatása, ami a regionális összehasonlítási módszer alapján válik igazán lehetségessé, ugyanakkor nem teszi indokolatlanná, hogy a térség világgazdaságban elfoglalt helyének alapvető azonosságát, fejlődésének minden más régiótól eltérő közösen sajátos vonását állítsuk a regionális vizsgálódás középpontjába. Ez az általánosítás jelöli ugyanis elsősorban meg Közép- és Kelet-Európa sajátos arculatát és a világgazdaság egységében elfoglalt sajátos pozícióját. Ez teszi a régiót világosan beilleszthetővé az egyetemes folyamatok rendszerébe.

S ezen a ponton jutottunk el a regionális összehasonlítás egyik legfontosabb módszertani problémájához, a különböző régiók összehasonlításának kérdéséhez.

Ha ugyanis egyes régiókat kutatunk, akkor elkerülhetetlen a régiók összehasonlítása. Még az összehasonlítás tudatos szándéka és törekvése nélkül is szükség van hallgatóságos mércékre, viszonyításokra, melyek minden értékítélet mögött meghúzódnak. A gazdaságtörténeti munkák szemléletének gyakorlatában – kimondva vagy kimondatlanul – úgyszólván általános az összehasonlítás-mércét a fejlődés élvonalában haladó, legfejlettebb országok útjában meghatározni, s minden mást, lemaradót és elmaradottat ehhez viszonyítani, ennek alapján értékelni. Ebből adódott, hogy az elmaradottság különböző fokán álló régiók gazdasági szintjének vizsgálatakor nemegyszer a kvantitatív tényezők domináltak: a különbségeket az összehasonlítóként főként abban látták, hogy az elmaradottabb terület (vagy ország) 50–100–200 év lemaradást mutat a legfejlettebb területekhez (országokhoz) képest. Ebben az ítéletben gyakran kimondatlanul is bennfog-

laltatik a lemaradás egyoldalú mennyiségi értelmezése, az a perspektíva is, hogy a lemaradott terület 50–100–200 év múlva jut el a legfejlettebb által reprezentált szintre. Sokkal egyértelműbben jut kifejezésre ez az álláspont egy-egy gazdasági jelenség megítélésében: az elmaradott régió országaiban valamely gazdasági ágazat akkor fejlett, ha hasonlít a vezető régió hasonló ágazatai szintjéhez, akkor sajátos, ha valmiben eltér attól stb.

Végül is mindez olyan fejlődési teóriát rejt magában, hogy az elmaradottabbak a fejlettebbek, az előttük járók példáját, útját követik. Az összehasonlítás ilyen szemlélete azonban már veszélyes, mert egyoldalú leegyszerűsítéseket idézhet elő. Igaz ugyan, hogy a fejlettebbekhez való viszonyítás, és ezen belül a mennyiségi összemérés, sok vonatkozásban indokolt, de korántsem kizárólagos. Indokolt, amennyiben a legfejlettebb régió a legtisztábban tartalmazza a fejlődés legbenső lényegének fő vonásait: a XIX–XX. századi tőkés fejlődés, az ipari átalakulás és modernizálódás esetében ez egyértelműen igaz Nyugat-Európára és az Egyesült Államokra. A legtisztábban fejezik tehát ki azokat a gazdasági jelenségeket, melyek így vagy úgy, de a későn jövők fejlődését is áthatják valamilyen formában. Nem lehet azonban kizárólagos, mert a későn jövők fejlődése mégsem az előttük járók útjának pusztá végigkövetése, hanem történelmileg (és regionálisan) meghatározott utak végigjárása. Az elől haladók csoportja maga sem pusztán vonzó hatású példa, de egyben új feltételeket, körülményeket kiváltó tényező is. Az időbeni késés, az időközben kialakult új feltételek, a történelmi meghatározottságok tehát ugyanazon folyamatok lényeges változásait idézhetik elő, egyes gazdasági folyamatok elmaradására, új jelenségek kialakulására vezethetnek. A regionális összehasonlítás esetében tehát korántsem elegendő a különböző régiókhoz való viszonyítás hagyományos formája, az elmaradottság szintjének megállapítására való törekvés, az egyes régiók pontos rangsorolása. Az egyes régiók sajátos történelmi útját kell feltárni, a régiók közötti fejlődési változat-különbségek vizsgálatát kell elvégezni. Csak az teszi lehetővé, hogy a regionális összehasonlítás legfőbb előnye érvényre jusson: hogy ne csak tipizáljuk az egyes régiókat, és meghatározzuk fejlettségi hierarchiájukat (vagy akár fejlődési eltéréseiket), hanem mindezen keresztül eljussunk az egyes régiók valódi egymásrahatásának felismeréséig is. Annak a bonyolult kölcsönhatásnak a tisztázásához, hogy az egyidejűleg, egymás mellett létező, eltérő gazdasági szintet és jellegzetességeket képviselő régiók hogyan hatnak egymásra, hogyan és milyen irányban befolyásolják egymás útjait.

Ha a kérdés elsősorban teoretikus megközelítésére törekvő fejtegetés után a pannon térség gazdasági fejlődésének egységes vizsgálati szempontjait keressük, akkor azonnal két nehézséggel találjuk szemben magunkat.

1. Utaltunk arra, hogy a régió nemcsak földrajzi, gazdasági, de történelmi kategória is. Kérdés – beszélhetünk-e eme térség esetében Közép-Kelet-Európa nagyobb egységén belül valamiféle alrégióról?

2. Vitattuk a nemzeti egység mindent uraló szerepét. Ez azonban nem je-

lenti azt, hogy figyelmen kívül hagyhatnánk azt a tényt, hogy a részstruktúrák között az elmúlt közel 200 esztendő történelme szempontjából a nemzet és az állam mutatkozik legfontosabbnak. A kelet-európai fejlődés sajátosságai közé tartozik, hogy az a társadalmi és intézményes valóság, mely az emberi közösséget formálja a 19. században, nem nemzeti, hanem állami keretekben forinálódott. Az anyagi és a történelmi környezet, a termelőerők és a technika, az ebből adódó gazdasági struktúra (munkamegosztás, csere, akkumuláció, jövedelemelosztás) és a minderre épülő társadalmi struktúra központi specifikumát nem lehet tehát megtalálni, ha az állami keretektől eltekintünk.

Nem kell bővebben fejtegetni, hogy a kapitalizmus előtörténete és kifejlődése szempontjából aligha lehet a pannon térséget egységesen kezelni. A Dunántúl hosszú ideig megszállás alatt állt, vagy harcok színhelye volt. Szlovéniát a török háborúk legfeljebb közvetve érintették. De ezt követően is a nagyobb gazdasági egység részeként más fejlődési lehetőségek mutatkoztak Nyugaton, mint Keleten, melyet tájbeli, földrajzi közelség aligha hidalhatott át. Nem kétkelhetünk: bizonyos fáziskülönbség már a 18. század végén is mutatkozott. Az ezt követő ipari forradalom – mely szintén különböző hullámokban érte el a térség nyugati és keleti felét – önmagában is mélyreható és dinamikus változásokat eredményezett az ipar térbeli elhelyezkedésében. Nemcsak a régi iparágak megszűnése, illetve technológiai átalakulása, de rohamos új ágazatok kialakulása révén, amely a régi tradicionális telephelyek teljes átcsoportosulásához vezetett. A megváltozott energiaforrások, termelési eljárások, az új közlekedési feltételek – a vasút önmagában is aktivizál – következménye például az ipar arányainak megváltozása a szorosán vett cseh területek javára, a korábban iparosodott alpesi területekkel szemben. A munka-, nyersanyag- vagy piac-orientációjú iparfejlődés nagy dilemmája – melyben korábban a villamosság előtt a szén hatalmas szállítási költségei nemegyszer perdöntő tényezőt jelentettek – a térséget viszonylag kisebb mértékben érintette, hiszen egyik tényező sem szólt egyértelműen sem a Dunántúl, sem Horvátország, sem a szlovén területek mellett. Ámbátor bizonyos nyersanyagokban mutatkozott komparatív előny, mégis inkább a tengerhez vezető út hozta egységesen mozgásba a három terület iparosodását.

Trieszt és Fiume versengése már a 19. század negyvenes éveiben foglalkoztatta a magyar reformkor nagyjait, akik a Fiumébe vezető vasút kiépülését tartották Magyarország gazdasági fejlődése egyik kulcskérdésének. De amikor ez a kérdés napirendre került, nem utolsósorban a már kialakult lényeges fejlettségi különbség leküzdését célozta. Igaz, Ausztria vagy pontosabban a Habsburg Birodalom nyugati tartományai közül a szlovén még legkevésbé tapasztalta az ipari forradalom gyorsító, pezsdítő következményét, de az ötvenes években a Bécs és Trieszt között megteremtett összeköttetés technikai bravúrt eredményezett.

Ljubjana már 1849-ben vasúthoz jutott, és 1854-ben a Bécs–Trieszt vonal is készen állt. Közel egy évtized telt el, míg Zágráb, Fiume és a Dunántúl is megkapta a maga megfelelő összeköttetését. (A Dunántúl északi része természe-

tesen kedvezőbb helyzetben volt, hiszen a Bécs és a Magyar Alföldet összekötő egyik főútvonal itt ment át.)

És ha Szlovénia már a hetvenes évekre valamennyi fővonallal rendelkezett, hadd utaljak itt a Ljubljana–Maribor, Klagenfurt–Villach vonalra, majd az 1873-ra befejezést nyert St. Valentin–Steyr–Judenburg–Villach–Tarvisio–Ljubljana vonalra, addig a Dél-Dunántúl és Horvátország vasútvonalaiknak – pontosabban fő vasútvonalaiknak – kiépítésére csak a nyolcvanas években került sor. Az Alföld–fiumei, valamint a Budapest–pécsi vasút volt e tekintetben a legfontosabb.

A történelmi lépéselőny érdekes módon azonban mégsem vált e tekintetben tartóssá. Bármennyire fontos is volt a Monarchia számára a tengerhez vezető kijárat, más termelési tényezők – melyekre már röviden utaltunk – a gazdasági fejlődés súlypontját északnyugatra helyezték át. Így, míg Ober-Österreich esetében 125, Nieder-Österreich esetében 91, a cseh és morva tartományok esetében pedig 130, illetve 91 km vasút esett 1000 km² területre, addig Krajnában ez csak 51 km volt, a partvidéken pedig 76 km. A szlovén területen mindössze mintegy 1000 km vasút vonal húzódott, az összes vasút vonal alig 50%-a.

Sokkal jelentősebb volt a Dunántúl helye a magyar gazdaság fejlődésében. A tengerhez vezető út mellett itt lényeges fejlődésbeli előnyt jelentett az, hogy Magyarország más régióival összevetve, itt viszonylag fejlettebb volt a mezőgazdaság, magasabb a jövedelmi színvonal. Ez erősítette, továbbá számos más tényező, mely elválaszthatatlan volt Bécs és általában az osztrák piac közelségétől, attól a körülménytől, hogy a nyugatra orientálódó magyar gazdasági életnek a Dunántúl volt az átvonuló területe. Nem véletlen tehát, hogy itt viszonylag sűrű vasúthálózat épült ki.

Mindezt Horvátországról nem mondhatjuk el. Bár két alapvonat húzódott át területén, a belső vasútsűrűség messze elmaradt Magyarorszáéhoz képest. (Természetesen akár a Dunántúl, akár Szlovénia vagy Horvátország vasúthálózata összehasonlítása során aligha tekinthetünk el a természeti feltételektől, melyek a Dunántúlon lényegesen kedvezőbbek voltak a vonalvezetés szempontjából.)

Mégis úgy véljük – *ceteris paribus* – a Dunántúl gazdasági fejlődése szempontjából kedvező volt, hogy Magyarország nyugati területe volt Szlovénia, viszont kedvezőtlenül hatott az osztrák birodalomban való területi elhelyezkedése.

Következtetéseink az államhatárok szerepére vonatkozóan még inkább erősíthetők, ha az iparfejlődés adatait vesszük szemügyre. Azok a térképek, melyek Ciszlajthania ipari lakosságát területi megoszlásban tüntetik fel, 1869-ben négy helyen, Trieszt környéke, Gorizia, Radmansk és Ljubljana körül emlékeznek meg 15–20%-os ipari népességről. Az 1910-es népszámlálás eredményeként megrajzolt térképen már mind Gorizia, mind Ljubljana környékéről eltűnt a kis sárga folt, mely 15–20% közötti ipari népességet jelezne. Ha összevetjük mindezt az osztrák, és még inkább a cseh területek kiterjedő sárga, sőt barna (25–30% ipari lakosság), vagy ritkábban vörös (30% feletti iparos népesség) foltjaival, ak-

kor természetesen vonjuk le azt a következtetést, mely szerint a szlovén vidékek ipari jelentősége nemcsak relatíve esett vissza, mi több, egy bizonyos dezindusztriálódás is végbement ebben a térségben.

Valóban, a természetes ipartelepítő tényezők nem hatottak kedvezően a térség népgazdasági fejlődésére. A korszak nagyobb részében még a szén jelentette a legfontosabb energiaforrást, ez pedig itt alig volt található. A kor legfontosabb nyersanyagai közül a vasércet igen nagy mennyiségben bányászták – ez volt az egyetlen nagyobb jelentőségű iparvidék –, de az ismert elv alapján, mely szerint általában a vas megy a szénhez, a vas- és fémfeldolgozás bizonyos ágain túlmenő jelentősebb ipar nem épült ki. A piac a nem megfelelő városiasodás következtében gyenge volt, és a forgalom is nagyobb volt az Elbán – Hamburgon keresztül, hiszen így a cseh vidékek megtakaríthatták a drágább, vasúti szállítást. Igaz, a trieszti kikötő néhány olyan iparág kiépülését előmozdította, melynek nyersanyaga a kikötőbe érkezett. Így a háború előtt már a vastermelés 60%-át a trieszti kohók állították elő. Fejlődött a bőripar és a vegyészeti ipar is. Egészében mintegy félezer gyári jellegű üzemmel számolhatunk, mely a lakosság nagyságát is figyelembe véve, Krajnában alig teremtett lényegesen fejlettebb szintet, mint Dalmáciában, Bukovinában és Galíciában, a Monarchia legfejletlenebb és szegényebb tartományaiában. Egymillió lakosra 266, a peremterületeken 120 gyár jut (Trieszt és Isztria átlaga ugyan lényegesen jobb, 433 gyár egymillió lakosra), de ez is olykor a felét sem teszi ki a legfejlettebb cseh és osztrák ipari területek szintjének. Jóllehet, Trieszt környékén a kereskedelmi tevékenység is lényeges jövedelemforrást jelentett, Szlovénia alacsony fejlettsége tükröződött a nemzeti jövedelem elosztásában is. Egész Ciszlajthania területén 520 korona volt az egy főre eső jövedelem, de az osztrák területek közel 800 koronás és a cseh területek több mint 600 koronás átlagával szemben Trieszt és Isztria mintegy 450, Szlovénia pedig 350 koronás jövedelemmel rendelkezett.

Más számítások szerint a volt Ausztria és délszláv lakosságú területei a Monarchia nemzeti jövedelmének 5,70%-át termelték, a mezőgazdasági termelésben 5,20%, az iparban és bányászatban 4,90% erejéig részesültek.

A lakosság aránya 6,50% volt, de ezek a számok a lényegesen gyengébben fejlett Dalmácia adatait is tartalmazzák. Csak a ciszlajtháni adatok alapján a szlovén terület 11,20%-os lakossága a mezőgazdasági termelésben 10,80%, az ipari termelésben 6,40%, a nemzeti jövedelemben pedig 8,80%-kal részesedett. Ez annyit jelent, hogy az egy főre eső nemzeti jövedelem mintegy háromnegyede volt az átlagnak, az egy főre eső ipari termelés pedig csupán 570%-a.

Nem kétséges, az átlagos mutatók alapján nem tekinthetjük kedvezőbbnek a helyzetet a pannon térség keleti felében sem. A Dunántúl sem érthette el, Horvátország pedig lényegesen el is maradt akár az ipari fejlettség, akár a jövedelem-szint tekintetében Szlovéniától. A termelési tényezők szempontjából ugyanis a Dunántúl helyzete nem lényegesen kedvezőbb, mint Szlovéniáé. A mezőgazdaság területén ugyan jelentkezik bizonyos komparatív előny, ebben is azonban az ún.

Kisalföld játszott döntő szerepet. A Pécs környéki szénbányák nyersanyag szempontjából nyújtottak némi lehetőséget. Ez azonban még kevés lenne a Dunántúl relatív fejlődésének megértéséhez. A magyar állami keretek – melynek a Dunántúl szerves részét jelentette – és ezen belül a legkedvezőbb földrajzi fekvés közlekedési helyzetét tekinthetjük a legfontosabb tényezőnek a Dunántúl ipari fejlődésében.

Bár a mezőgazdaság kérdéseire ez alkalommal nem térünk ki, mégsem tekinthetünk el két lényeges körülménytől. Az egyik, hogy a mezőgazdaság magasabb szintjében is közrejátszott az osztrák piacok és különösen Bécs közelsége. Másrészt a mezőgazdaság magasabb jövedelme feltétlenül előmozdította – jól lehet igen erős volt az iparcikk-behozatal – a terület belső iparosodását is.

A Dunántúl első ipari létesítményei tehát Ausztriához kapcsolódnak, a Sopron melletti szénbánya ugyanúgy, mint a Duna Gőzhajózási Társaság által elindított pécsi bányák. Osztrák tőkések indítják el Sopron és a Kisalföld környékén a cukorrépa-termesztést és létesítik az első cukorgyárakat is.

A korszak végéig a Dunántúl iparosodásának két központja van. 1. A Sopron–Győr térség. Kedvező földrajzi fekvése folytán a reformkorban egyik legfontosabb kereskedelmi központ volt, bár kereskedelmi jelentőségében hanyatlott, de a belső tőkefelhalmozódás folytán, és részben ismét a Bécshez való közelsége következtében viszonylag hamar iparosodott. 2. A Pécs vidéki ipari térség. A századforduló után a tatabányai szénmedence feltárásával és rohamos fejlesztésével, valamint Budapest erőteljesen bővülő piackörzete nyomán kezd kialakulni egy újabb ipari terület, de ennek kibontakozása már inkább az első világháború utáni időre esik.

A Dunántúl négy megyéjében a háború előtt több mint 500 ezer gyáripari munkás volt. (Baranyában és Komáromban 9–10 000 között mozgott a bányászokkal együtt, valamint Sopron és Győr megyében egyenként 5–6000 között.)

Egészében az ipari munkáslétszám a következőképpen alakult:

	1900	1910
Összes ipari munkás	282 581	481 330
Ebből gyáripari	281 410	464 491

A három, ipari szempontból legfontosabb város munkáslétszáma a következőképpen alakult:

Sopron	3422
Győr	4291
Pécs	5779

Győr és Pécs magas iparosodottságú város volt, melyhez hasonlót Szlovéniában legfeljebb Triesztben találhatunk. De kisebb mértékben a kikötő ipari

hatása már Fiume esetében is jelentkezett, hol 1910-ben már szintén több mint 8000 munkás, köztük 300 gyári munkás dolgozott. Ez a néhány kiemelkedő város és körzete jelentette tehát a Dunántúl iparosodását. Ezzel szemben a többi megye változatlanul megmaradt kimondottan agrár és helyi jellegű kisiparos területnek. Fejér és Zala megyében 2-2, Somogy megyében mindössze 3 nagyipari munkás jutott 1000 lakosra.

A Dunántúl lakossága az ország lakosságának 11–12%-a volt. A Monarchia lakosságának pedig 4,5%-a, az ország ipari termelésében mintegy 8%-kal részesedett és a Monarchia ipari termelésében 2,5%-kal.

A Dunántúl tehát az iparosodottság és feltehetően a jövedelemszint szempontjából sem mutatott a szlovén területeknél kedvezőbb képet. Bár Magyarországon a gazdaságilag fejlettebb – jóllehet, nem a legiparosodottabb – vidékei közé tartozott, mégis az egész Monarchia átlagos iparosodottságát és jövedelemszintjét tekintve az elmaradottsága nagyobb, mint Szlovéniáé. Mindebből két következtetést vonhatunk le.

1. Az ipari forradalom első szakaszában a pannon térség iparosítási feltételei nem voltak túlságosan kedvezőek. Egyetlen lényeges iparosítási tényező (nyersanyag, energia, piac) szempontjából sem volt kedvező a helyzet. És ha a térség különböző területeinek földrajzi elhelyezkedése, az egyes országok gazdasági struktúrája, fejlettségi szintje és nem utolsósorban nemzetközi gazdasági kapcsolatai szempontjából nem is volt azonos, mégis ez nem annyira általános fejlettségi szintjükben, hanem az egyes országokon belüli elhelyezkedésükben okozott lényeges különbségeket.

2. Bár ebben a korszakban az állami gazdaságpolitikának nem tulajdoníthatunk döntő jelentőséget, mégis alkalmas lehetett volna bizonyos állami regionális különbségek – ha nem kiegyenlítésre –, de lényeges csökkentésére.

Ausztriában Krajna kérését (1891 és 1905) ilyen regionális fejlesztésre elutasították, csupán Trieszt környékén dolgoztak ki regionális gazdasági programot. A Dunántúl viszont ha nem is részesült regionális fejlesztésben, de mint a magyar állami gazdaságpolitika része, bizonyos támogatást kapott.

Ahol a termelési tényezők kedvezőtlen kombinációja az állami támogatás korlátozottságával párosult, ott természetesen a különbségek még jelentősebbeké váltak. E tekintetben Horvátország gazdasági fejlődése, illetve iparosodásának elmaradása szolgálhat például.

Horvátország már a 19. század első felében, mikor az ország területének egy része még határőrvidékként különült el, érezhetően gyengébb volt gazdaságilag, mint Magyarország. Bizonyos kereskedelmi útvonalak áthaladása és kereskedő polgárságának kialakulása ezen a helyzeten alig változtatott. A század végén a faipar kezdődő csíráin a vízi és gőzfűrészeken túlmenően, legfeljebb a tengermellék néhány hajógyára és néhány malom jelentett szigetet a mezőgazdaság tengerében. Horvátország – értve a korabeli jogi egységet – lakosságának 84%-a élt a mezőgazdaságból, és csak 10% iparból, kereskedelemből és forgalomból.

Magyarországon a lakosság 16⁰/₀-a, Horvátországban csak 7⁰/₀-a élt városokban. 1910-re ez a helyzet odáig módosult, hogy ekkor a mezőgazdasági lakosság 79⁰/₀-ra csökkent és az ipari, kereskedelmi, forgalmi lakosság 13⁰/₀-ra emelkedett. Igaz, a mezőgazdaság fejlődése nem maradt el a magyarországi általános fejlődési ütem mögött – főleg a vetésterületek kiterjesztése és az állatállomány növekedése folytán –, de a vasúthálózat és az infrastruktúra egyéb ágainak fejlettsége már jóval alatta maradt a magyarországi szintnek.

Kevesebbet mondhatunk a horvátországi ipar fejlődéséről. A kilencvenes évek némi fejlődése után a századfordulótól az iparosodás ismét lelassul. Míg általában Magyarországon 1900 és 1910 között a gyári munkásság száma 85⁰/₀-kal nőtt, addig Horvátország területén mindössze 27⁰/₀-os volt a növekedés. Míg horvát Szlavónia lakossága a magyar birodalom lakosságának 12,5⁰/₀-ára rúgott, addig az ország gyári munkásságának mindössze 6,1⁰/₀-a élt és dolgozott itt. Az iparban alkalmazott lőerőszámnak és termelési értéknek mindössze 5⁰/₀-a volt ezen a területen. Az élelmiszeripar mellett a faipar és bizonyos kezdődő vegyipar települt csupán ide. Fiume mellett – mely ebben az időben közigazgatásilag nem tartozott Horvátországhoz –, Zágráb és Eszék mutatott csak némi ipari fejlődést. Az egy főre eső ipari termelés a világháború előtt 46⁰/₀-a volt a magyarországinak és 20⁰/₀-a az ausztriaiaknak. Ha a dunántúli szintet a magyarországi szint 70⁰/₀-ával azonosítjuk és a krajnait pedig az osztrák szint 60⁰/₀-ával, akkor nagyjából a következő arányok alakultak ki.

Krajna Szlavónia	100
Dunántúl	65–70
Horvátország	45–50

Természetesen nem állnak rendelkezésünkre összehasonlító adatok a pannon térségen belül az ipari forradalom kapitalizmus előtti fejlettségi szintkülönbségére vonatkozóan. Ha Paul Bairoch legújabb számításai elfogadhatók, akkor a legfejlettebb és a legfejletlenebb európai ország között sem volt nagyobb az egy főre eső termeléskülönbség ebben az időben, mint 1:2. Aligha kétséges tehát, hogy a kapitalizmus nem szűkítette, de kitágította a pannon térségen belüli szintkülönbséget is.

Ha visszatérünk fejtegetéseink kiindulópontjához, akkor világos, hogy a különbségeket ugyan részben a múltból is származtathatjuk. (Mindenekelőtt a török háborúk.) De a tradicionális gazdaságok esetében általában igen nagy színvonalkülönbségek csak egészen kivételes természeti erőforrások, hatalmas népességnövekedés esetén tapasztalhatók, amikor is az egy főre eső gazdasági erőforrás egyensúlya valamilyen értelemben kibillen. A föld, a mezőgazdasági munka termelékenysége is idézhet elő lényeges különbségeket, hasonlóan a közlekedési és piaci feltételekhez, azonban az ollót a színvonalkülönbség tekintetében ez sem nyitja túl tágra. Igaz az is, hogy még az ipari forradalom után is mikroregio-

nális szinten, a természet és más termelési tényezők szociális adottságainak, sokkal nagyobb szerepe lehetett jelentős regionális szintkülönbségek előidézésében, mint makroregionális szinten országok között. Igen termékeny talaj, gazdag bányakincsek, kedvezőbb földrajzi fekvés mellett, az ipari forradalom korszakától az ipari és kereskedelmi tevékenység már elmaradhatatlan velejárója, a magasabb fejlettségi szintnek. Ez igaz még akkor is, ha 1914 körül számos mezőgazdasági országot is találunk igen magas jövedelemmel. Az 1:1, 6:2, 2 szintkülönbséget Horvátország a Dunántúl és Szlavónia között azonban aligha származtathatjuk a természetes erőforrások ily lényeges különbségéből, sokkal inkább az indulás lényeges időbeli eltéréséből, abból, hogy a kapitalista átalakulás hullámai lényegesen előbb érték el a nyugati területeket.

Lehetséges, hogy a különbségek, mondjuk 1880 körül mikor Magyarország kapitalista átalakulása még a kezdet kezdetén tartott, még nagyobbak voltak. Ismeretes ugyanis, hogy Ausztria és Magyarország között a fejlődési szintkülönbség a háború előtti negyedszázad folyamán csökkent. Feltételezhető, hogy a Dunántúl fejlődése is felgyorsult már, kérdéses viszont, hogy ez a folyamat mennyiben vonatkozik Horvátországra? De ha az iparosodással kitáguló különbségek az utolsó negyedszázadban csökkentek volna is, akkor sem juthatunk ellenkező következtetésre. A térség földrajzi egysége, az államhatárok, a gazdasági keretek különbsége, más gazdasági lehetőségek és eltérő társadalmi struktúrák és államhatalmi lehetőségek következtében, bizonyos méretekben részekre bomlott. A döntő szó – ha mindezt egy fogalomba kívánjuk összefoglalni – a történelemé. A térség problémáinak kutatásához tehát csak akkor juthatunk igazán közel, ha történelmi régiókban gondolkodunk, azt tekintjük kutatásaink bázisának.