

A HÓDÍTÓK GAZDASÁGPOLITIKÁJA

Mindarra, ami a Felvidék ipari életében történt a megszállás húsz esztendeje alatt, a liberális közgazdaságtan azt felelné, hogy az a gazdasági erők szabad játéka volt. Végre is szükséges volt, hogy az ifjú állam gazdasági élete valamikép rendeződjék és kiegyenlítődjék. Egyszer egy angol labouristával megvitattam ezt a helyzetet. a klasszikus liberalizmus híve volt s nem tartotta megengedhetőnek, hogy az állam iparpolitikája figyelembe vegyen regionális tényeket. A cseh kormányzatok iparpolitikája azonban mindig regionális volt — a cseh ipar javára, természetesen. a szlovákiai ipart gazdaságpolitikájának számtalan eszközével és intézkedésével aztán végleg olyan helyzetbe hozta, hogy a lélekharangot is kongatni lehetett felette.

A felvidéki ipart a kormányzat gazdaságpolitikai intézkedései közül a vasúti tarifa rendezetlensége sújtotta elsősorban. a szlovákiai gyáriparosok szövetsége 1929-ben kiadott évkönyvében megállapítja, hogy a csehországi olcsóbb és a szlovákiai drágább szállítási költségek egységesítését a kormányzat még nem hajtotta végre. Itt olvashatjuk, hogy a „gon-

datlanság 1920 június 2-ig oly nagy volt, hogy még a személyi tarifák sem voltak egységesítve Szlovákia és a morvántúli országok között. A teherszállításnál ez a merev elzárkózás a következő év augusztusáig tartott. Szlovákia eddig az ideig 50%-kal nagyobb tarifákat fizetett, mint a cseh országrészek". Tarján Ödön idézi „A magyar kisebbség osztályrésze a csehszlovák demokráciából” című könyvében, hogy a szlovákiai cukorgyárak 27,3 millió korona fuvar-többletet fizettek 1931-ig teljesen indokolatlanul. A lipótszentmiklósi szlovák kézben lévő cukorgyáraknál ez a fuvar-többlet 2,2 millió korona volt. A gyárak e roppant összegeket nem fizették volna, ha nem Szlovákiában, hanem a történelmi országokban termelnek. Ez a szemérmetlen részrehajlás oly nagy volt, hogy azt R. W. Seton Watson, a szlovákok angol barátja is észrevette, amikor az új állam megalkotása után először a Felvidéken járt. Megállapította, hogy amíg a tarifa egységesítése meg nem születik, addig a szlovákiai ipar az akut gazdasági válság állapotában marad *s bátran kimondta, hogy a kormányzat a különbségek fenntartásával a cseh vállalatok versenyét segíti a szlovákiai piacon.* Így ez a gazdag ipari kultúrával rendelkező vidék a cseh gyáripar árupiacává lesz. Példaként közölte, hogy a szállítási költség Prágából Kassáig kevesebb, mint Zsolnától Kassáig. Így válik lehetővé, hogy a szlovákiai városok új hivatalnoknegyedek felépítésénél a sumavai fa vagy a pardubicei homok felvehetze a versenyt a felvidéki fával és homokkal. Olyan ez, mintha fát vinnének az erdőre és homokot a homokbányába.

A „Slovensky Denik” 1932 szeptember 28-i

számában Kňazovič mérnök tollából egy cikk jelent meg, amely bemutatja a cseh államvasutak tarifapolitikájának koronáját. Érdemes idézni a cikket. A nagyszombati malátagyár Hollandiából nagyobb rendeléseket kapott. A vállalat abban a kedvező helyzetben volt, hogy az osztrák és a német vasutakon kedvezményes tarifát élvezett és így a rendeléseket Ausztrián, Németországon keresztül szállította Hollandiába. Az Emmerich nevű határállomásig I q maláta szállítási költsége 26.60 csehszlovák koronát tett ki. 1931 október 31-én az osztrák vasutak megvonták a kedvezményes tarifát. A nagyszombati gyár így arra kényszerült, hogy termékét Oderbergen keresztül szállítsa. De ezen az úton egy tonna maláta fuvarköltsége 800 koronával több volt, mint Marcheggén és Ausztrián keresztül. A gyár utánajárt az osztrák tarifakedvezmény megvonásának. Megtudta, hogy a kedvezményt a cseh államvasutak közbenjárására törölték el. A cseh vasút így kényszerítette a gyárat arra, hogy kivitelénél a hosszabb csehszlovák vasútvonalat vegye igénybe. Nagyszombattól Marcheggig az út ugyanis 63, Oderbergig azonban 255 kilométer. A 800 koronás fuvartöbblet úgy oszlott meg, hogy abból 655 korona a csehszlovák és 145 korona a német vasutaknak jutott. A csehországi malátagyarak ugyanakkor abban a helyzetben voltak a nagyszombati gyárral szemben, hogy egy vagon malátát Hollandiába 1300 koronával olcsóbban szállíthattak.

A tarifaanomáliák egészen 1932 novemberéig tartottak.

A háború előtt a magyar kormányzat iparpolitikája a felvidéki iparral kapcsolatban oda irányult,

hogy állami rendeletekkel és közvetlen pénzügyi támogatásával biztosította termelését. 1881-től 1914-ig a magyar állam 1333 gyárat részesített ilyen támogatásban a Felvidéken. Ezeknek a gyáraknak 48,2 millió aranykorona segílyt adott, 5.8 millió kamatmentes kölcsönt és gépeket, amelyek értéke meghaladta az 5 millió arany koronát. Ezeket az összegeket háromnegyed részben olyan gyárak kapták, amelyek a megszállás után a Felvidéken maradtak.

Voltak iparágak, mint például a textilipar, ahol a termelés majdnem kizárólag az állami rendeletekre támaszkodott. A háború után leszűkültek a piacok s így a felvidéki ipar hasonló támogatása fokozottabban szükséges lett volna. A fordulat a felvidéki ipar számára kettős piacvesztéséget jelentett. Egyrészt a háború előtti nagyobb belső piac fogyasztása veszett el, másrészt pedig a magyar állam rendeletei maradtak el. Így állott elő a felvidéki ipar második nagy problémája, az állami rendeletek megfelelő elosztása. 1920 december 17-én kormányrendeletet adtak ki (667. sz.) az állami rendeletek szabályozására. A kormányrendelet kimondja, hogy „a rendeleteket és állami munkálatokat kizárólag olyan pályázóknak lehet adni, akik a köztársaság területén laknak, amennyiben a rendelés időben és megfelelő minőségben a köztársaság területén elkészíthető, ha a hazai pályázók ajánlatai 20%-kal nem haladják meg a külföldi pályázók ajánlatait.” A rendelet tehát a hazai pályázókat részesítette előnyben. A rendeleteknél a közigazgatás dönti el azok elosztásával, hogy a gyakorlatban kit tekint elsősorban hazai pályázónak. Nos, a

helyzet olyan volt, hogy a központi hivatalok a szlovákiai pályázókat mintha mindig idegeneknek minősítették volna, mert a rendeletekben alig részeltették őket. Az egyes minisztériumok adminisztratív nehézségekre hivatkozva megtagadták a pályázatok nyilvános kiírását. A szlovákiai gyár- iparosok szövetsége állandó harcot folytatott, hogy az állami rendeletekben megfelelő részesedést veredjen ki. Az iparösszövetség 1929-ben kiadott évkönyvében olvashatjuk a következőket: „Az állami rendeletek nyilvántartását azzal a határozott céllal követeljük, hogy a gazdasági nehézségek időbeli és regionális kiegyensúlyozását szolgálja. Ami ezt a második feladatot illeti, szükséges, hogy a köztársaság keleti részei különös tekintetbe jöjjenek. Az állami rendeletek értéke évi 4—5 milliárd korona között mozog. Szlovákia és Kárpátalja részesedése a nyilvántartás hiánya folytán nehezen határozható meg. Egyedül a nemzetvédelmi minisztérium jelenti, de nem hivatalosan adatait. Ezek szerint a katonai rendeletek 1924-ben 1314 millió koronát tettek ki. Ebből Szlovákia gyár- ipara 49,890.000 koronás rendelést kapott s ez összesen 3,78%. 1925-ben a had- ügyi rendeletek 953 millió koronára rúgtak. Szlo- vákia iparának az összeg 6,45 százaléka jutott, tehát összesen 61 millió korona.”

Ahogy a csehek nem egységesítették a vasúti tarifákat, úgy nem egységesítették az adókat sem. A pénzügyi kormányzat Szlovákiában érvényben hagyta azokat az adókat, amelyek a cseh tartományokban vagy egyáltalán nem léteztek, vagy pedig alacsonyabbak voltak. Ezzel is hozzájárult a cseh termelők fölényének biztosításához a felvidéki ter-

melők fölött. R. W. Seton Watson az adózás egységesítését éppoly szükségesnek tartotta, mint a vasúti tarifa egységesítését, „*ha a kormányzat megszüntetni akarja az ellenséges hangulatot a csehek és a nemzetiségi területek (Szlovákia és Kárpátalja között)*”. A kereseti adó Szlovákiában 10, Csehországban pedig 4% volt. A szeszadó 23 illetőleg 10 korona volt. A nyilvános számadásra kötelezett vállalatok adókulcsa a cseh tartományokban 10% volt, Szlovákiában 6—20%, de ehhez egy olyan 30—40%-os pótlék is járult még, amelyet a történelmi országokban nem ismertek. Az első években a Felvidéken behajtották a vagyonadót, a történelmi országokban azonban nem. Ez a helyzet így tartott a köztársaság első tíz esztendejében.

Ha már a Magyarországtól elszakított területek nagyobb adókat fizettek, legalább adózásuk arányában részesedhetek volna az állami költségvetésben. A nagyobb adók így visszakérülhetek volna Szlovákia gazdasági életébe s valamilyen kárpótlásféle lett volna ez. A közteherviselés demokratikus elosztása is ezt követelte volna. Amíg azonban a Felvidék átlagosan az adó 15%-át szolgáltatta, addig a költségvetésben való részesedése csak 6% volt, az adó csaknem $\frac{1}{3}$ -da. Az adókból befolyt összeg $\frac{2}{3}$ -a tehát már a költségvetés elosztásánál nem került vissza Szlovákiába. Szlovákia gazdasági élete így a történelmi országok közszükségleteinek kielégítéséhez is hozzájárult és táplálta a morvántúli tartományokat. S ha már itt tartunk, említsük meg, hogy a legnagyobb költségvetési megtakarítások éppen Szlovákiában történtek. 1919-ben a megtakarítások 37%-át az elszakított területek szol-

gáltatták. 1920-ban a felvidéki útépitésekre előirányoztak több mint 15 millió koronát, de ebből megtakarítottak közel hat milliót. Ugyanebben az esztendőben rendkívüli befektetésekre előirányoztak 4,78 millió koronát, de megtakarítottak belőle 4,5 milliót. 1920-ban a vasutak építésére az egész köztársaságban előirányoztak 110.86 milliót s ezt az összeget 11.37 millió koronával túllépték. A Szlovákiára eső előirányzott összegből azonban még 4,076 milliót megtakarítottak. Arra is van példa a csehszlovák köztársaság pénzügyi politikájának történetében, hogy a kincstár nem fizette ki a pótdadóknak Szlovákiára eső részét a tartományi hivatalnak. 1935-ben a kincstár 270 millió 792.556 koronát kitevő pótdadóval tartozott Szlovákiának.

Mind e mesterséges intézkedések folytán a tőke gyors ütemben kezdett fölhalmozódni a csehek gazdasági életében. A gazdasági tevékenységük új és új területekre terjedt ki. A közteher viselésben is mentesültek a nemzetiségek rovására. Gyáriparukat is mentesítették a közterhek alól. Ebben a rendszerben gazdagodott minden cseh kispolgár. Ezzel szemben a nemzetiségi területeken teljesen tönkrementek az iparos rétegek, a gyáriparosok épügy, mint a kisiparosság és az ipari munkásság.

A banktörvények megalkotásánál azután már nyíltan bevallották, hogy gazdaságpolitikájuk célja a nemzetiségi területek tőkeképzésének megakadályozása. Az 1927-ben kibocsátott 237. számú banktörvény ellenőrzés alá helyezte a bankok, takarékpénztárak és hitelszövetkezetek működését. Ez a törvény létesített egy segélyalapot is, hogy mérsékelje a pénzügyi intézetek háborús veszteségeit. Az alap-

hoz az összes pénzüintézetek osztalékuk arányában 0.1—1.25%-kal járultak hozzá. Az állam 40 éven keresztül évi 50 millió koronával növelte volna az alapot. Egy 17 tagú gondnokság állt az alap élén, melyet a pénzügyminiszter nevezett ki. A 238-as számú banktörvény aztán létesített egy általános pénzügyi alapot is a pénzüintézetek megsegítésére. Ehhez is kénytelen volt minden pénzüintézet hozzájárulni. Arra azonban nem volt példa, hogy magyar pénzüintézetek segílyt kaptak volna az alapokból.

A csehszlovákiai magyar kisebbség önvédelmi tevékenységében a szövetkezeti mozgalomra vetette magát és szövetkezeti hálózatát hatalmasan kiépítette. A kisebbségi magyarság létfenntartási erőfeszítéseit gyilkos módon érintette, amikor a kormányzat betiltotta a hitelszövetkezetek létesítését. Ezek az intézkedések egybevetve teljesen megszüntették a nemzetiségek pénzügyi életének önállóságát és utat nyitottak a cseh banktőkének, hogy befolyása alá hajtsa a nemzetiségi pénzüintézeteket. A megszállás első éveiben még nincs cseh banktőke a Felvidéken. De a konszolidáció éveiben egymásra húzódnak le a cseh bankok. 1931-ben már egymilliárd koronánál nagyobb tőke felett rendelkeznek.

Most az a kérdés merül föl, mit „hozott” a cseheknek a Felvidék húsz esztendő alatt? Igen, mit hozhatott a kihasználás és kizsákmányolás a húszesztendő megszállás alatt? Tarján Ödön idézett könyvében kiszámította, hogy a költségvetés dologi kiadásainál 1919 és 1929 között Szlovákiát és Ruténföldet tízmilliárdos károsodás érte a köztelherviselésben való részesedés alapulvétele mellett. Ez alatt az idő alatt a fuvartöbbletből összesen két

és fél milliárd korona folyt át a cseh medencébe. Innen viszont nem jött vissza egy kb. 800 milliós összeg, amelyet Szlovákiának és Kárpátaljának az adókból meg kellett volna kapnia. S ki tudja még megállapítani azt, hogy a magasabb adózás folytán mekkora igazságtalan károsodás érte az elszakított területeket? A magyar kisebbség például nem kapta meg kulturális céljaira sem a megfelelő támogatást, amely adózása és számaránya szerint megillette volna. Aztán mit veszített a magyar kisebbség azáltal is, hogy tagjai nem jutottak megfelelő mértékben állami állásokhoz? Nekem az az érzésem, hogy Tarján Ödön nagyon gavallérosan számított, amikor megállapította, hogy Szlovákia havi százmillió korona tiszta hasznot jelentett az államháztartásában. Évente ez nem kevesebb, mint 1 milliárd 200 millió korona. A megszállás húsz esztendeje alatt ennek húszszorosát kell venni s akkor 24 milliárd koronát kitevő csillagászati összeget kapunk. Ez az összeg a csehszlovák köztársaság két és fél évi költségvetése. Vagy, ha tekintetbe vesszük, hogy az államhatárokat körülvevő erődítések negyven milliárd koronájába kerültek az államnak, akkor Szlovákia és Kárpátalja zsírjából facsarták ki ennek az összegnek több mint a felét.