

RECENZIÓK

Szerkesztőségünk azt tervezi, hogy a „Recenziók” rovatba rendszeresen beszámol, azon új könyvekről, melyek Közép-Európa történetével, földrajzával, gazdaságtörténetével, regionális fejlődésével foglalkoznak. Ezúton jelezzük, hogy a szerkesztőség várja az újabb recenzálendő könyveket és recenziókat.

Folyóiratunk első számában kettő olyan könyvet recenzálunk, melyek közös sajátossága, hogy eredeti verziójukat szerzőjük PhD-disszertációként védte meg.

A szerkesztőség

KRÁMLI MIHÁLY:

***A császári és királyi haditengerészet és Magyarország.
Magyarország szerepe a közös haditengerészet fejlesztésében.***
Doktori mestermunkák. Pro Pannónia Kiadói Alapítvány. Pécs, 2004. 270. p.

Krámlí Mihály primer források bevonásával alaputatásokat végzett, egy olyan területet dolgozott fel, aminek vizsgálatára a szakirodalom eddig kevesebb figyelmet fordított. A könyv alapjául szolgáló mű PhD értekezés volt, amely a Pécsi Tudományegyetem Multidiszciplináris Doktori Iskola keretében készült el, a témavezetője Harsányi Iván professzor volt.

A bécsi Kriegersarchiv haditengerészetet érintő dokumentumai mellett feldolgozta a magyar Kereskedelemügyi Minisztérium témával kapcsolatos megmaradó iratait, abban a tengerészeti osztály és a magyar megrendelések viszonylag gazdag forrásanyagát. Sajnos a Magyar Országos Levéltárban a Danubius Fiumére vonatkozó anyagából csak töredékek maradtak fenn. Értékes iratokat talált a Közlekedési Múzeum Archívumában is.

A császári és királyi hadiflotta fejlesztése, az adriai flotta megteremtése komoly összegeket emésztett fel a közös ügyi költségvetésből. A fejlesztés indokolta a két államkötött fél delegációjának az együttműködését és egyetértését, adott esetben alkuját, de ez az „együttélés” a Monarchia egészére is elmondható.

A nemzetközi nagyhatalmi pozíció egyik látványos területe volt a hadiflotta fejlesztés, amely 1890–1914 között intenzív szakaszába lépett. Ennek eredményeként a 20. század elejére az osztrák–magyar haditengerészet a világ 8. legerősebb flottájává vált. Ennek felépítését, rendszerét, a költségvetési vitákat elsőként mutatja be a szakirodalomban.

Hogy elérjék a magyar delegáció támogatását, fontos volt a nagy flottafejlesztési programok előtt a magyar beleegyezést kompenzálni. Az osztrák fél beleegyezett abba, hogy a flotta fejlesztésében a kvótaarányos beszállítások és megrendelésekből ott, ahol a magyar fél nem képes a kvótaaránynak megfelelő teljesítményre, kompenzációként más területen a kvóta fölötti arányt alkalmazza.

Megelevenedik előttünk a közös pénzügyminisztérium tevékenysége, ami kezdetben a közös ügyek költségvetésének az összeállítására korlátozódott, 1878-tól Bosznia Hercegovina okkupációját követően annak közigazgatásának irányítása is a hatáskörébe tartozott.

A kiegyezés után a közösség legfőbb pillérei a közös minisztériumok, a legfőbb számvévevőszék, a közös érdekű ügyek (vámbevételek, őrlési monopólium, a katonai és egyéb alapítványok bevételei); a kvóták (1868–1871 között 30%, 1872 30,22%, 1873–1899 között 31,4%, 1900–1907 között 34,4%, 1907–1918 között 36,4%) voltak.

A két államrész közös pénzügyeinek fedezetéül elsősorban a kvóta-és a vám- és kereskedelmi bevételek álltak rendelkezésre. A vámbevételek 1885-1913 között 32%-át tették ki

a közös államháztartás fedezetének. A kvóta-hozzájárulás tekintetében a fenti időszakban a magyar fél 35%-ot fedezett, ami nagyjából az utolsó érvényes kvótának felel meg. Ha az egy főre eső kvóta-hozzájárulást vizsgáljuk, azt látjuk, hogy a magyar részvétel magasabb, 43%-os. A téma szempontjából mindenképpen a közös államháztartás vizsgálata is indokolt. A nettó kiadások tekintetében a közös költségvetés a dualizmus időszakában (1868–1913) négyeszeresére nőtt, amit átlagban 95-97%-os arányban a hadügyi kiadások tettek ki. Ezt bizonyítja, ha a közös minisztériumok költségvetését vizsgáljuk, saját költségvetésük növekedését, a közös államháztartás alakulását több időintervallumban.

A hadi kiadásokban megfigyelhető fokozatosan a haditengerészetre fordított összegek növekedése 1905-től.

Egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a fejlesztéseket jórészt hitelekkel tudják megvalósítani. A haditengerészet fejlesztésében az 1904-es esztendő fontos fordulópontként jelentkezett. Ebben az évben döntöttek egy nagyarányú fejlesztésről, illetve több éves rendkívüli hitelt szavaztak meg számára. A kormány a Kereskedelemügyi Minisztériumot felhatalmazta, hogy tárgyaljon a haditengerészettel.

A haditengerészet igyekezett megnyerni a flottafejlesztéshez a magyar delegációt, hogy a szavazás során megkapják a szükséges hiteleket, a magyar delegáció viszont ezt igyekezett kihasználni, alkalmazva a kompenzáció eszközét, miszerint a magyar ipar, ahol arra képes, a kvótaarányon felül szállíthasson a haditengerészetek.

Különösen élesen merült ez fel az 1906. április 6-i konferencián, melyet Szerényi József államtitkár vezetett, aki a Kereskedelemügyi Minisztérium tényleges irányítójának számított, illetve később is fontos szerepe volt a monarchia felszámolása során keletkezett alku folyamatban.

Az 1904-es és 1906-os megállapodás kimondta elvként a magyar ipar kvóta arányú részesedését a közös haderő szállításaiból.

Szerényi azt kérte a tárgyalásokon, hogy ahol nem képes a magyar fél betartani a kvótát, a hadseregszállításainál kapjon kárpótlást, mintegy kompenzációt a magyar fél. Végül kompromisszumos megoldás született, a teljes kompenzáció kimaradt a megállapodásból, de az 1904-es megállapodás titkos záradékában a lövedékszállítás esetén 50%-os lehetőséget biztosítottak a magyar ipar számára.

Hasznos adalékot olvashatunk Szerényi József szerepéről, aki nemcsak a kvótatárgyalásokon volt szakértő, hanem később, mint interparlamentari képviselő, népszövetségi delegált, döntőbíró, iparfejlesztő politikus is rendkívül elismert szakember hírében állott.

A szerző kiválóan mutatja be a kvótaszerű elosztás kérdését, ennek külön fejezetet szentel. Megelevenednek a megrendelések körüli viták, majd a megállapodáshoz vezető út. Teljes képet kapunk a korabeli hadiflotta fejlesztéséről, illetve a magyar tengerhajó-gyártás történetéről. Részletesen elemzi a magyar tengeri hajógyártás megalakulását és történetét, az erős állami támogatás szükségességét, annak hatását, bekapcsolódva a monarchia flottafejlesztési programjába. A csúcsteljesítmény a rövid életű 20 000 tonnás legendás Szent István csatahajó volt.

Fontos felvetése még a könyvnek az a szerep, amit a hadiipar (hadihajógyártás) a magyar iparosodás és kapitalizmus kibontakozásában betöltött, nemcsak a szakembergárdának köszönhetően, hanem úgy is, hogy munkahelyet biztosított több ezer ember számára.

Mint a doktori értekezés bíráló bizottságának tagja, külön öröm számomra, hogy lehetőségem nyílik az általam is fontosnak ítélt munka rövid bemutatására. Sajnálom egyben, hogy az igen gazdag mellékletben (fotók, parancsnokok, hajók és hajótípusok), vagy külön fejezetben az eredeti disszertációban szereplő flottamegosztást nem tárgyalta az utódálamok között az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásának következményeként.