

## 3.2. Kiemelt társadalom- és szociálpolitikai kérdések

### 3.2.1. Újjáépítés és modernizáció

BEREND T. IVÁN

#### **Újjáépítés és a nagytőke elleni harc Magyarországon 1945–1948**

Budapest, 1962, Közgazdasági és Jogi. 15–23.

*Berend T. (Tibor) Iván (Budapest, 1930. december 11. –) történész, akadémikus. Származása miatt 1944-ben a dachauai koncentrációs táborba hurcolták, ahol 1945 áprilisában szabadították fel az amerikai csapatok. Egyetemi tanulmányait 1949-ben kezdte meg, párhuzamosan az ELTE történelem szakán és a Közgazdaságtudományi Egyetemen. 1953-ban szerzett történészdiplomát, 1957-ben pedig közgazdaságtanból doktorált. Ezt követően tanársegédként a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem gazdaságtörténeti tanszékére került. 1960-ban docensé, 1964-ben egyetemi tanárrá léptették elő, 1967-ben átvette a tanszék vezetését, amit 1986-ig látott el. 1973 és 1979 között az egyetem rektori posztját töltötte be. Történettudományi kandidátusi értekezését 1957-ben, nagydoktori disszertációját 1962-ben védte meg. 1973-tól az MTA levelező tagja, 1979-től rendes tagja lett. 1965-től a Magyar Történelmi Társulat főtitkára, 1975 és 1979 között pedig az elnöke volt. 1980-ban a Royal Historical Society, 1988-ban a Brit Akadémia, 1989-ben az Osztrák Tudományos Akadémia tagjai sorába került. Ugyancsak tagja volt az Európai Tudományos és Művészeti Akadémiának és 2015-től az American Academy of Arts and Sciences szervezetének. 1986 és 1994 között a Nemzetközi Gazdaságtörténeti Társaság alelnöke volt, 1987 és 1991 között az amerikai Kelet–Nyugati Biztonsági Tanulmányok Intézete igazgatótanácsának társelnökeként, 1990 és 1995 között a Nemzetközi Történeti Társaság alelnökeként, majd 2000-ig elnökeként tevékenykedett. Részt vett az 1968-as gazdasági reform előkészítésében, a rendszerváltás éveiben (1989–1990) a Minisztertanács mellett működő tanácsadó bizottság elnöke volt. Ő vezette 1989-ben az 1956-os forradalom átértékelését végző Történész Munkabizottságot. 1990 és 1993 között a privatizációs folyamatokat felügyelő ún. Kékszalag Bizottság tagja*

volt. Pályája során, számos elismerést kapott: Kossuth-díj (1961), Akadémiai Díj (1965, 1966), Apáczay Csere János-díj (1981), Állami Díj (1985)

*Az Újjáépítés és a nagytőke elleni harc Magyarországon 1945–1948 című munkája az háborúban elszenvedett rendkívül súlyos károkkal, a háború utáni újjáépítés fő feladataival, a gazdasági és pénzügyi stabilizáció megteremtésével foglalkozik, amelynek, Berend T. érvelése szerint meghatározó eleme volt a nagytőke korlátozása, majd teljes felszámolása, és az államkapitalista jellegű gazdaságpolitika alkalmazása.*

A földeket 1944 őszén hatalmas területen csak a harcokcsik, az átvonuló csapatok járműveinek kereke szántotta. A Dunántúlon pl. a korábbi búza vetésterületnek mindössze egyharmadát vetették be, s nem sokkal volt kedvezőbb a helyzet a Duna–Tisza közén sem. A mezőgazdasági munkák elmaradtak, az állatállomány és a mezőgazdasági felszerelések rendkívüli pusztulása következett be. A szarvasmarha-állomány – az 1938-as szintet alapul véve – 44%-a (1,2 millió db), a lóállomány 56%-a (0,5 millió darab), a sertésállomány 79%-a (2,2 millió darab), a juhállomány 80%-a (1,4 millió db) vándorolt Ausztriába, Németországba vagy pusztult el. Az állatállományt ért mintegy 1,5 milliárd 1938. évi értékű pengőkár mellett a mezőgazdasági gépek, felszerelések, épületek stb. pusztulása is meghaladta a 600 milliós értéket. A mezőgazdaság háborús károsodása elérte a 3,7 milliárd pengőt. A Magyar Gazdaságkutató Intézet számításai szerint a mezőgazdaságban fekvő nemzeti vagyonnak mintegy egyötöde pusztult el.

Szinte teljesen megbénult a közlekedés. A nagy Duna- és Tisza-hidakat a visszavonuló fasiszta csapatok felrobbantották, de hasonló sorsra jutott a kisebb hidak jó része is: a hídállományból az össznyiulás 36%-a megsemmisült. Az úthálózatot, melyet súlyos rombolásokkal sok helyen használhatatlanná tettek, és közúti hidakat ért károk értéke elérte a 224 millió pengőt. Katasztrófális helyzetbe került a vasúti közlekedés. a sínhálózat, a pályatestek közel 40%-át szétrombolták, több mint 100 nagyobb és 900 kisebb méretű vasúti híd elpusztult. a korábbi, kereken 3000 db mozdonyból pedig 1260 db-ot elhurcoltak, az ország területén maradt mozdonyoknak pedig több mint 60%-a elpusztult vagy megrongálódott. Az 1945 júniusában tartott mozdonyrovancsolás szerint az országban mindössze 641 üzemképes mozdony volt, míg 820 mozdony várt javításra. A személy- és kalauzkocsik közül majdnem 5000 tehervagonokból több mint 47 000, hűtő- és tartálykocsikból mintegy 700 db-ot, a vasút közel 70 000 járművéből 48 880-at hurcoltak el, s az ország területén maradt kocsiknak kb. a fele: a 15 500 vagon 40%-a, a 2400 személy- és kalauzkocsi több mint 55%-a elpusztult vagy megsérült. A hajózás a Dunán és a Tiszán elsüllyesztett 108 hajó, és a dunai hajópark el nem pusztított részének nyugatra hurcolása következtében lényegében teljesen megbénult. 50 személyhajóból mindössze 2 db maradt itthon sértetlen állapotban, 50 vontatóból pedig egyetlenegy sem, a korábbi 252 db-ból álló uszályparkból a felszabadulás után csupán 4 db volt használható. A közlekedés háborús károsodása 3,7 milliárd 1938. évi pengőértéket tett ki, ami az ország közlekedési berendezései több mint felének elvesztését jelentette.

A mezőgazdaság és a közlekedés hallatlanul súlyos pusztulása már önmagában is bénítóan hatott a gyáriparra, melynek termelése az előbb említett gazdasági ágakkal

a legszorosabb kapcsolatban állt. A fasiszta csapatok vandál pusztítása és a hosszú súlyos harcok természetesen a gyáripart sem kímélték. [...] 3602 gyárat, a vállalatok 90%-át érte kisebb-nagyobb károsodás, de az üzemek fele, több mint 2000 gyár jelentősebb, kapacitásukat átlagosan 45,7%-kal csökkentő veszteségeket szenvedett. Az épületek és berendezések 50%-át, a hajtógépek egyharmadát, a munkagépek 75%-át pusztították el, vagy hurcolták nyugatra.

A gyáripar elszenvedett összesen 2 042 409 000 pengő háborús károsodásában a gyárakban tárolt gyártmányok elhurcolásából, illetve elpusztulásából 799 761 000 pengő, az anyagkészletek veszteségéből 343 274 000 pengő, épületrombolásokból 245 672 000 pengő, műszaki létesítmények pusztulásából 216 170 000 pengő és végül a hajtógépek tönkretételéből 55 246 000 pengő kár keletkezett. Emellett a bányászat és kohászat pusztulásai meghaladták a 65 millió pengő értéket. A legsúlyosabb veszteségeket többek között a gépgyártás, a vas- és fémipar és a vegyészet szenvedte. [...] A meglévő 265 mezőgazdasági szeszgyárból pedig a felszabadulás után csak 73 tudta megkezdeni a munkát. A textilipar veszteségére vet éles fényt, hogy a fonóorsók 49%-a, a szövőszekeknek pedig 37%-a esett ki a termelésből a háború következtében.

A magyar gyáripar háborút követő bénultsága, az egyes iparágak termelőképességének valóságos helyzete azonban még e szörnyű veszteségeket tükröző adatoknál is súlyosabb volt. Az egyes ágazatokban keletező háború pusztulás ugyanis nemcsak az érintett ágazatot bénította a károsodás fokának megfelelő mértékben, hanem kihatott más ágazatok termelésére is. Aránytalanságok, úgynevezett szűk keresztmetszetek jöttek létre melyek az egyes iparágak és gyártási ágazatok megmaradt termelőapparátusának kihasználását is lehetetlenné tették, illetve korlátozták. A pamutipar esetében pl. a kapacitásvesztésegeknél csak az elhurcolt és elpusztult orsók és szövőszekek számát a keletkezett épületkárokat stb. vehettük figyelembe. Mint a már fent idézett adatok is jelzik, a pamutipar ténylegesen kihasználható kapacitása jóval kisebb volt a fenti tényezők alapján nyert mutatóknál. Hiába maradt meg ugyanis a szövőszekek 63%-a, ezeknek jó részét nem lehetett használni, mivel a fonóipar korábbi kapacitásának csak 51%-a állt rendelkezésre, így a fonóipar erősebben lecsökkent termelése nem volt elegendő – a korábban a fonóipar termelésével közvetlenül összhangban álló – szövőkapacitás kihasználásának biztosítására. [...]

A textilipar és az acélgyártás mellett majd minden iparág és gyártási ágazat hasonló aránytalansági jelenségek határozták meg. 1945 első felében a legalapvetőbb, az egész gyáripar szintjén jelentkező aránytalanság a szén- és villamosenergia-termelés rendkívüli visszaesésében mutatkozott meg. Hosszú hónapokon keresztül számos bányában teljesen szünetelt a munka, így 1944. október–decemberétől 1945 májusáig a dunántúli bányák kivételével a széntermelés sok helyen majdnem teljesen szünetelt. Az év májusa és júniusa folyamán – bár ekkor, mint látni fogjuk már óriási erőfeszítések történtek a termelés helyreállítására – az 1938. évi havi átlagtermelésnek csupán 40–50%-át szállították ki. A súlyos szénhiány miatt 1945 tavaszán a főváros iparát energiával ellátó Kelenföldi Erőmű – melynek kapacitása, 2 db 25 000 kW-os egység, teljesen sértetlen volt – üzemem kívül állt. A Bánhidai Erőmű pedig, melynek szénellátását a közel fekvő Tatabánya és a kiépített drótkötélpálya-összeköttetés biztosította,

ugyancsak nem tudott áramot szállítani Budapestre, mivel a távvezeték a harcok alatt megsérült, s helyreállításához több heti munkára volt szükség. [...]

A gyáripari termelést alapjában gátolta, hogy ezekben a hónapokban a különböző termelési ágak visszaeséséből keletkező hiányokat, s a magyar gyáripar számos ágának üzemeléséhez általában szükséges import anyagokat, érceket, fémeket, gyapotot, gyapjút, nyersgumit stb. egyáltalán nem lehetett behozni az országba. A régi kereskedelmi kapcsolatok megszakadtak, s újak ekkor még nem épülhettek ki. Ebben a helyzetben tehát különösen élesen jelentkezett az anyagihiány, különösen súlyosak voltak a gyárak anyagkészletében beállott – már említett – károk.

Mindehhez járult, hogy a felszabadulást követő hónapokban a munkások nagy tömegei sem tudtak munkát találni a gyárakban, sokan már a bombázások elől vidékre küldték családjukat, s maguk is utánuk utaztak. Nagy tömegeket érintett, főként Budapesten, a lakások pusztulása is. A közvetlenül a felszabadulás után, 1945 márciusában tartott Budapesti összeírások adatait idézzük: a főváros lakóházainak 3,8%-a teljesen elpusztult, további 23,1%-a pedig súlyos sérülést szenvedett. A közel 40 000 budapesti épületből csak 26% maradt sértetlen. Az épületkárok 13 588 lakás teljes megsemmisülését, 18 755 lakás lakhatatlanná válását és közel 48 000 lakás részleges – egyes helyiségeit érintő – használhatatlanná válását jelentették. A főváros, vagyis az ország legnagyobb gyáripari centrumának lakossága tehát erősen megcsappant. Nagy tömegek áramlottak vidékre, ahol rokonoknál lakáshoz, a háborús ínség és ostrom alatti éhezés, a szállítás lehetetlensége és áruhiány miatt előálló nélkülözések helyett a gyermekek tejhez, a családok élelemhez jutottak. Sok ezer embert a háború sodort a világ különböző tájai felé; halottak, hadifoglyok, deportáltak, menekültek tömegei hiányoztak családjuktól, munkahelyükről. 1945 márciusában Budapest lakossága 832 800 fő volt, vagyis 28,5%-kal kevesebb, mint az 1941 júniusi népszámlálás alkalmával összeírt 1 164 936 fő.

Ha nem is mindenhol olyan súlyosan, de a fővárosban fennálló helyzet más ipari gócpontokat is jellemezett, s így a gyárak munkásgárdája is jelentősen lecsökkent. Csepelen még 1945 nyarán is 15 000 munkahelyen csak 11 000-en dolgoztak, az Istvánfelki Főműhelyben 3000 munkahelyen csak 1800-an dolgoztak. A vas-, fém- és gépiparban 40 000-en jelentkeztek munkára az 1938 őszi 112 000 és az 1944 őszi 150 000 munkáslétszámmal szemben. Az Építőipari Szakszervezet becslése szerint csupán Nagy-Budapesten a legszükségesebb helyreállítási munkákhoz 20 000 építőipari szakmunkásra lett volna szükség, de valójában csak 6000 volt. A Nemzeti Bank adatai szerint a bányászatban 50 000, az iparban 150 000 munkás dolgozott, s mintegy 90 000 főre tehető a munkáshiány. A háborús pusztítás és mindaz, ami abból a gyáripar kapacitáscsökkenésén túl is következett, a felszabadulást követően a gyáripart úgyszólván megbénította. Ezekben a hónapokban természetesen a statisztikai szolgálat sem nem működött még megszokott módján, s így pontos felmérések nem állnak rendelkezésünkre. Annál is értékesebb tehát a Gazdaságkutató Intézet gyorsan elkészített reprezentatív kárstatisztikája, mely szerint 1945 májusában az üzemek munkáslétszáma 69%-kal volt kisebb, mint egy évvel korábban, az ipari termelés volumene pedig az előző évi szint 20%-a körül mozgott.