

SZÁVAI FERENC*

**ADALÉKOK A MAGYAR–NÉMET GAZDASÁGI KAPCSOLATOK
TÖRTÉNETÉHEZ, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A GYŐRI PROGRAM
MEGVALÓSÍTÁSÁRA**

*ADDITIONS TO THE HISTORY OF HUNGARIAN–GERMAN ECONOMIC
RELATIONS WITH SPECIAL REGARD TO THE IMPLEMENTATION
OF THE GYŐR PROGRAMME*

ABSTRACT

In the Horthy era, in a period of economic development, the growth triggered by military economy gained importance. The Győr army development programme was a part of this process; increasing the market and the exports for triggering growth instead of loans was a significant factor in this. The opportunity of Eastern foreign trade relations was replaced by Western (German) relations for this period based on mutual interests. The business relations between Daimler-Benz and Manfred Weiss mean intriguing additions to this and the study aims to reveal these issues.

1. Kiinduló gazdasági állapot

A gazdasági fejlődés menetét figyelembe véve gazdasági szempontból több szakaszra lehet osztani a két világháború közötti Magyarország gazdasági életét:

1. Gazdasági konszolidáció 1920–1925
2. Gazdasági fellendülés 1926–1929
3. Gazdasági válság 1930–1938
4. Hadiipari konjunktúra 1939–1944¹

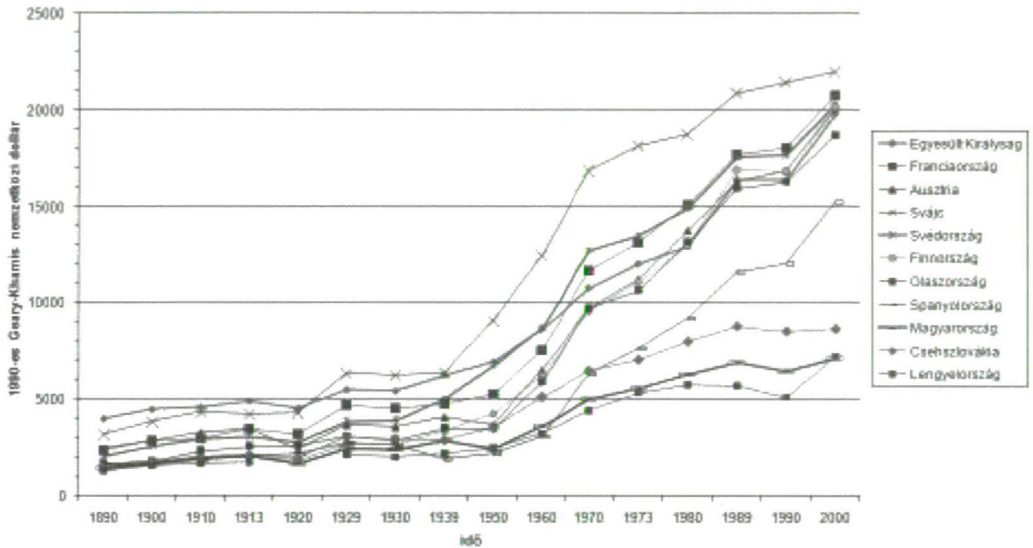
A gazdasági eredményességet az 1990-es évekig az egy főre jutó bruttó hazai termék (GDP) nagyságával vizsgálták. Ha ehhez a módszerhez fordulunk, és az európai országokat összehasonlítjuk (1990-es Geary-Khamis² nemzetközi dollárban számolva) érdekes és kiegyensúlyozott állapotot rögzíthetünk a két világháború közötti magyar gazdaság teljesítményét illetően. Elsőként adódik az a meghatározottság, évszázados különbség, ami az európai centrum és periféria országai között tapasztalható. A magyar gazdaság teljesítménye az utolsó békeévben 1913-ban szinte azonos volt a cseh területekkel, de Ausztria megelőzte mindkettőt.

A két világháború között, ha idesoroljuk a balkáni országokat is, lényegében jóval a balkáni és közép-európai átlag fölött teljesített Magyarország. Eredményei közelítették az olasz és cseh teljesítményt, megelőzte Portugáliát és Spanyolországot és Lengyelországot. A korszakban helyenként közelítette Finnország teljesítményét, pedig gazdasági adottságai drasztikusan megváltoztak, a gazdaságpolitikai szempontból új korszak köszöntött be. Ennek fővonásai: az önellátás, az importhelyettesítő iparpolitika és a szelektív agrárpolitika, az új vámtarifa és az exporttámogatás, új külkereskedelmi stratégia.

* Prof. Dr. Szávai Ferenc DSc – Kaposvári Egyetem, Budapesti Corvinus Egyetem.

Mi húzódtott meg a makrogazdasági folyamatok mögött, amelyek alátámaszthatták a fenti statisztikai ténytet? A Habsburg Birodalom gazdasági dezintegrációja különösen nehéz gazdasági környezet hozott létre:³ Az egész korszakra egységes gazdaságpolitika nem volt jellemző, viszont a gazdasági körülmények kihívásai különböző válaszokat vártak a gazdaság irányítóitól. Jól mutatja ezt, hogy az egész Horthy-korszakban közel húsz pénzügyminiszter követte egymást. Természetesen nem csak ez a tárca vett részt a gazdaságpolitika kialakításában, hanem az egyes ágazati gazdasági minisztériumok. Éppen ezért az időtényező mellett a tematikus megközelítés látszik célszerűnek.

1. ábra. Gazdasági növekedés Európa országaiban



Forrás: Maddison Angus: The World Economy: Historical Statistics. OECD, 2003. című mű adatai alapján

A gazdaság teljesítőképessége nem volt egyforma ebben a történeti periódusban, a megoldási módok sem. A magyar gazdaságnak a húszas évek elején döntően hitelre volt szüksége. Viszont a magyar pénzügyi és szakmai körök vitája során világossá vált, hogy Magyarországnak el kell mozdulnia a zárt autarchiás gazdasági rendből. Ez viszont felvetette annak a kérdését, hogy: Ez a lépés kinek a közreműködésével és támogatásával valószínűsíthető meg?

Ha a piac oldaláról közelítjük meg a kérdést akkor a magyar szereplők előtt is egyértelmű volt a válasz: Olaszország. De a hatalmas keleti piac adta esélyek is ott lebegtek a külpolitika alakítóinak szemében.

Magyarország az 1920-as években áruforgalmának 70–75%-át az Osztrák–Magyar Monarchia utódállamaival (Ausztria, Csehország, Románia a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság) és Németországgal bonyolította le. A romokban lévő magyar gazdaságnak, a világháború okozta sebek,⁴ a trianoni békeszerződésből adódó vagyronvesztés, a nemzetközi életből történő kiközösítés időszakában,⁵ elveszítve egykori védett piacait a gazdaság újbóli elindításában eszközökre volt szüksége. De mi legyen az első lépés? A hitel vagy piac határozza-e meg a gazdaság mozgásterét?

A szükséges tőkeinjekció (azaz a hitel) a Nemzetek Szövetségéhez közelítette Magyarországot. Az áruexport kényszere – főleg a világgazdasági válság idején – Németország és Olaszországgal történő árucserre növelésére készítetett. De volt egy harmadik kitörési pont

is: Szovjet-Oroszország. Az áruösszetétel arra utal, hogy jól kiegészítették volna egymást: a magyar gazdaságnak égető szüksége lett volna stratégiai nyersanyagokra, míg az elmaradt szovjet gépgyártás miatt Szovjet-Oroszország komoly piacot jelenthetett volna a magyar gépipari termékek számára.

Az 1920-as években az import mintegy 2,5-szeresre nőtt, ami magyarázható az újjáépítéssel, a modernizáció szükségességével, a javuló finanszírozási lehetőségekkel. Ezzel szemben a kivitel jóval alacsonyabb szintről indult és az évtized végére még nagyobb növekedést produkált. A mérleghiányt a hitelfelvétellel finanszírozták.

Az 1930-as években a válság hatására a piacok összeszűkültek, a finanszírozási források kiszáradtak, a gazdaságpolitika importhelyettesítéssel, protekcionizmussal válaszolt, hazautalások tovább csökkentek. Adósságválság alakult ki, majd az adósságszolgálatot felfüggesztik 1931-ben.

2. Motivációk Keletre?

A keleti orientáció megértéséhez elsőként vizsgáljuk meg az orosz–magyar kapcsolatok kérdéskörét. Magyarország kiszolgáltatott helyzetben volt, hogy olyan országokkal kössön kereskedelmi kapcsolatot, melyek jelentős nyersanyagkészlettel rendelkeznek, illetve könnyen kielégítik a magyar feldolgozóipar szükségleteit. Szovjet-Oroszországgal nem voltak egymás között vészterhes problémák, ugyanakkor Oroszország eladósodottsága jelentős volt. A magyar külpolitika számára Szovjet-Oroszország azért lehetett volna értékes partner, mert Moszkva nem ismerte el a versailles-i békerendszert.⁶

1922. április 10-én Genovában az európai gazdasági helyreállítási konferencia zajlott, ahol titkos találkozás is történt Csicserin és Bánffy között (1922. április 24-én és május 2-án). Ezen a találkozón Itt gazdasági jellegű témák azonban nem kerültek szóba.

Készült egy, meglepő, francia nyelvű memorandum, amely javaslatot tett a gazdasági kapcsolatok helyreállítására Oroszországgal. Ennek alapja volt, hogy Oroszország ki volt zárva az európai kereskedelemről, míg Magyarország, Csehország és Ausztria pedig a tengertől volt elzárva.⁷ A memorandum taglalja a Szovjet-Oroszországgal kötendő kereskedelmi szerződés jelentőségét. A memorandum ajánlásaival szemben nem vállalt a magyar delegáció kezdeményező szerepet a szovjet államnak az európai vérkeringésbe való visszakapcsolására.

A magyar üzleti szféra igyekezett kiaknázni a szovjet piacban rejlő lehetőségeket. A probléma abban rejlett, hogy a magyar exportot nem tudták kellőképpen finanszírozni. Jellemző volt az olajhiány Magyarországon, a tőkeszegény szovjet állam legneuralgikusabb pontja pedig a hitelkérdés volt.⁸ Ebben a helyzetben a gazdaság és kereskedelmi kapcsolatok élénkítését több módszerrel kívánták közösen megoldani:

1. Konzignációval (raktáron lévő készletek értékesítése után fizetés),
2. Egyszerű áruhitellel,
3. Koncessziós szerződésekkel (a magyar fél is erre törekedett).⁹

A magyar–szovjet áruforgalomban a kivitelhez jutó magyar cégeket jelentős járulékos költségekkel terhelték meg. Ez rendkívül veszteségesé tették a Szovjetunióba irányuló exportot. 1925–1928 között 1925-ben enyhe magyar aktívum, azután 1926-tól a szovjet export jelentősen felülmúlta a magyar exportot, magyar kiviteli passzívum alakult ki.¹⁰ Jóval kedvezőbbek voltak a lehetőségek, mint amit végül a kedvezőtlen politikai és finansziális feltételek megengedtek.¹¹

Az 1930-as évek elején a magyar–szovjet kapcsolatok élénkítésének programját Kóródi Sándor a Külkereskedelmi Intézet vezérigazgatója fogalmazta meg a Pesti Tőzsde hetilap

1931. augusztus 12. számában. Amikor azt fejtegette, hogy az egyetlen piaci terület a Szovjetunió, ami lehetőséget biztosítana a magyar ipari és mezőgazdasági termékeknek. A tárgyalások 1932. január 4-én meg is kezdődtek.

Az áruforgalom egyenlege csak 1931-ben zárult magyar aktívummal.¹² Ugyanakkor jellemző, hogy a szovjet részesedés a teljes magyar importon belül még 1931-ben is mindössze 0,1%-ot, 1932-ben 0,5%-ot és 1933-ban ismét csak 0,1%-ot tett ki.

1934. február 4-én Magyarország és a Szovjetunió felvette egymással a diplomáciai kapcsolatokat. A szovjet meghatalmazottakkal folytatandó tárgyalásokra magyar részről Jungerth-Arnóthy Mihály ankarai követet jelölték ki. A római megállapodás értelmében: 1934. július 1-jétől egy harmadik országba akkreditált diplomatát kellett kineveznie Moszkvába és Budapestre. Adolf Petrovskijt Bécsből, Jungerthet Ankarából. Utóbbit véglegesítik, de a budapesti követ tisztét végül Bekzadjan tölti be.¹³

A követek kinevezésével egy jelentős akadály hárult el a kereskedelmi bővülés elől. Bornemissza Félix ötvenoldalas beszámolót ír a témáról. Míg Jungerth-Arnóthy 1935. december 9-i jelentésében kiemeli a dunai szállítási útvonal regenerálásának lehetőségét. A kereskedelmi kapcsolatokban ekkor monopol törekvések, panamák tapasztalhatók.¹⁴ Nemzetközi tárgyalások zajlottak a fizetési egyezmény megkötéséről (szovjet–román, szovjet–cseh, szovjet–szlovák), de a Magyar Nemzeti Bank nem ment el erre, a tárgyalások 1937-ben elakadtak. Ismét felélesztették a vasút, a tengeri szállítás lehetőségét, a Duna ebben fontos szerepet töltött be.

A kereskedelmi kapcsolatok hullámzó eredményeket produkáltak. Meglepő, de a diplomáciai kapcsolat felvétele nem okozott érezhető javulást. 1937-ben jelentős szovjet kiviteli többlet volt. 1938-ban Magyarország semmilyen árut nem exportált a Szovjetunióba. A mélypont 1939-ben volt. 1939. március 2-án felfüggesztették a kapcsolatokat, kölcsönösen a diplomáciai képviselőket is.¹⁵

Furcsa, de a két ország gazdasági értelemben éppen 1940 nyarán–őszén „talált ismét egymásra.” A hadigazdaság okozta konjunktúra idején magyar szempontból még inkább megnőtt a nyersanyagbeszerzés fontossága. A kereskedelmi kapcsolatok ismét felvették, Moszkvában tárgyalásokat folytattak a lehetőségekről. 1940. június 26-a után felértékelődik Budapest szerepe a szovjet diplomáciában.¹⁶

1940. szeptember 3-án Alfred Nickl és Mikojan kereskedelmi egyezményt írtak alá. Ekkor már a második bécsi döntés után megváltozott Magyarország kiviteli áruszerkezete. Az áruszállításban teljesítési nehézségek keletkeztek, az infrastruktúra ehhez továbbra sem volt megfelelő. 1940-ban a Szovjetunió részesedése a magyar kivitelben 0,01%, a Szovjetunió részesedése a magyar behozatalban 0,09%. A kereskedelemben némi szovjet fellendülés mutatkozott 1941-ben. 1941. június 2 után a háború következtében a teljesítések lehetetlenné váltak.¹⁷

A keleti kapcsolatos egyik sikertörténete a Törökországgal zajló kereskedelmi kapcsolatok alakulása. A modernkori Törökország történetében jelentős béketárgyalások 1922. november 21-én kezdődtek a Genfi-tó partján fekvő Lausanne városában. Török részről Iszmet pasa vezette a delegációt, Angliát Curzon külügyminiszter, Görögországot Venizelosz, Oroszországot pedig Csicserin népbiztos képviselte. Ekkor számos cesszió szerződést kötöttek, valamint hasonlóan a többi első világháborúban vesztes országhoz az egykori vagyon és adósság kérdését is rendezték. Törökország jelentős arabok által lakott területeket veszített el, meggyengült, ugyanakkor Atatürk vezetésével egy sajátos modernizációt készítettek elő, amiben szerepet kapott a magyar gazdaság is.

Kijelenthető, hogy a két ország kereskedelmi kapcsolata rendkívül kiegyensúlyozott és gyümölcsöző volt Atatürk időszakában. A magyar exportcikkek nagy részét ipari termékek képezték. Magyarország az 1920-as években főleg mezőgazdasági termékeket importált Törökországból. A kereskedelmi kapcsolatok alapja az 1924-ben megkötött barátsági szer-

zódás volt, ami kimondta „a teljes mozgási és letelepedési szabadságot, a szabad kereskedelem- és iparűzést, a jogi védelmet, az ingó és ingatlan vagyonszerzés tekintetében a legnagyobb kedvezményes elbánást, az adófizetés terén pedig a honpolgárokkal való egyenlőséget.” A kereskedelmi egyezményeket évente újították meg. Az iparban és az infrastruktúra-fejlesztésben történő magyar részvétel volt számarányában a legkiemelkedőbb. Nemcsak a kertészet, magnemesítés és mezőgazdasági oktatás terén volt jelentős a magyar részvétel, hanem a Nitrokémia a hadianyag rendelésben, a Ganz-Danubius a villanyépítésben, a Magyar Lámpaárugyár pedig az égők és világítótestek előállításában jeleskedett. Fontos volt a magyar részvétel a törökországi cukorgyártásban, valamint az orosz piachoz hasonlóan a török is igényelte a kiváló adottságú magyar tenyészlovakat. 1938-ban született egy olyan egyezmény, mely a fent említett áruforgalom visszaesést ellensúlyozni kívánta.¹⁸

3. Motivációk Nyugatra?

Az világosan látszik, hogy az első világháború utáni gazdasági paradigmaváltást követően fordulópont jelentkezett a nagyhatalmak küzdelmében a délkelet-európai gazdasági hegemoniáért is. Komoly dilemmát jelentett azonban a gazdasági trendek megváltozása, mindemellett a gazdasági munkamegosztás felbomlott. A Duna-völgyi országok exportpiaca nem volt biztosítható. Romlottak a cserearányok (kínálat növekedése messze meghaladta a kereslet növekedését mezőgazdasági termények, élelmiszerek tekintetében). A piacok összezsugorodtak, csökkent a vásárlóerő a mezőgazdasági és nyersanyag-kitermelő országok számára. A korábban népszövetségi hitelösszegeket adó országok között is gazdasági viták keletkeztek, kicserélődtek a hitelek adó országok (negatív hatás).

A tudatos nacionalista gazdaságpolitika tovább mélyítette a piaci nehézségeket. A protekcionista vámtarifák (1920-as évek) az eladósodás, fizetési mérleg hiánya megoldásokat igényelt volna. A hitelek nem vezettek megoldáshoz. A hitel mellett most már piacot kellett volna megteremtteni és kialakítani. Azonban ha Anglia és Franciaország a piacot nem tudta biztosítani, akkor két lehetőség maradt:

1. Újból kísérletet tenni egy Duna-völgyi kooperációra.
2. Ott keresni gazdasági támaszt, ahol a Duna-völgyi országok áru számára piac kínálkozik, azaz Németországban!

Hogy miért? Mert a hitelező országok nem voltak képesek a korábbi hitelezési szintet hosszú távon fenntartani. A fizetési mérleg jóval elmaradt a korábbiaktól. A külkereskedelem és a pénzügyi befektetések összekapcsolására tett nyugat-európai kísérletek nem jártak sikerrel – a pénzügy nem lehetett hatékony a külkereskedelem növekedése nélkül, mivel ha a tőkebehozatal növekedett, akkor a súlypont előbb-utóbb szükségszerűen az árupiacra tolódott át. Az erőviszonyokat vizsgálva kiderül, hogy sem a franciáknak, sem az angoloknak nem sikerült hegemoniát kiépíteni, két egymással szemben álló blokk kristályosodott ki – Franciaország, kisantantállamok, illetve Anglia és a revizionisták. Az új lehetőségeket és eredményeket meghatározó gazdasági körülmények az alábbiak voltak:

1. Aranystandard gyengesége
2. A Délkelet-Európai országok erős külkereskedelmi deficitje, agrárárak fokozatos csökkenése
3. Gazdasági válság kirobbanása

Tehát a hitelkapcsolatok megszakadtak, világpiac árak összezsugorodtak, a konjunktúra-tényezők nemcsak eltűntek, de visszajukra is fordultak. Délkelet-Európa országai a kül-

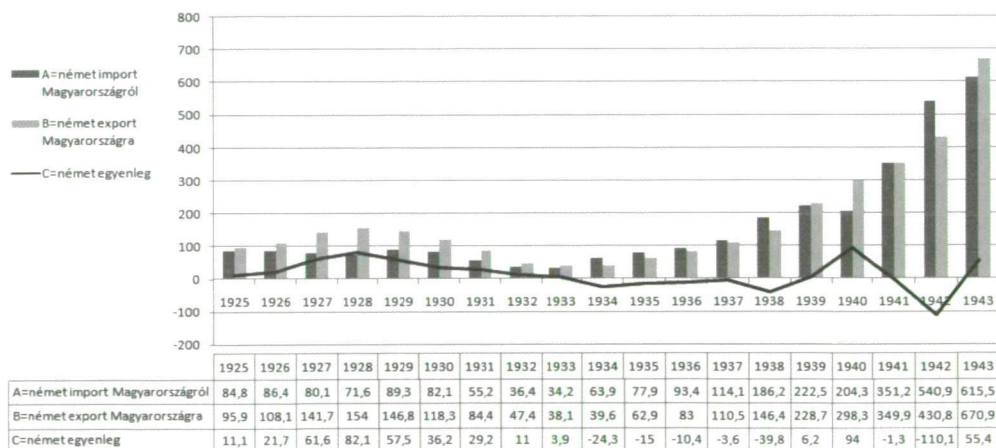
ső tényezők függvényei váltak, miközben a nacionalista gazdaságpolitika sikertelenek mutatkozott. Az exportorientált agrár-országokat megrendítette a mezőgazdasági válság. Az agrárarak csökkenése, a jövedelem kiesés, agráröllő, mezőgazdaság és ipar fejlődése közötti ellentmondás mutatkozott, a fizetési és külkereskedelmi mérleg súlyos egyensúlyzavarokkal küzdött. Az egyes országokban a külföldi adósság mellett a belső államadósságok erősen növekedtek, egyes országok fizetéseképtelenné váltak. A külkereskedelem nem rendelkezett flexibilitással. Az egyetlen eszköz ebben a helyzetben az export növelése volt, valamint az import csökkentése. 1933-ban pedig újabb probléma volt jelent meg, a nemzetiszocialista Németország megszületése.¹⁹

1938-ban 1 milliárd pengős ötéves beruházási program indult Magyarországon, melynek nagy részét a hadsereg felfegyverzésére fordították (de tartalmazta a vasutak és postahivatalok fejlesztését is) és megkezdődött a nyílt fegyverkezés. Az ún. „győri program” célja az volt, hogy pótlólagos kereslet támasztásával, vagyis állami megrendelésekkel teremtsenek munkaalkalmat a kb. 100 ezer fős munkanélküli-tömeg számára. Az állami megrendelések főként a nagyipart (kiemelve a nehézipart) valamint a könnyűipart árasztották el.

A 600 milliós csomagból az alábbi összetételű és nagyságú reguláris magyar fegyveres erők létrehozását tűzték ki célul: 3 hadseregbe és 7 hadtestbe szervezve, 21 hadosztály 2 gyorsdandár, 2 lovasdandár, 1 repülő hadosztály, és 3 hadosztály erejű határbiztosító kötelekből. A 600 milliós csomag feladata a magyar fegyveres erők fejlesztése és felfegyverzése volt.

A Magyar Nemzeti Bank elsősorban fedezetlen papírpénz kibocsátásával teremtette elő a 400 millió pengős csomagot. Ezt jól mutatja, hogy a bankjegy forgalom 1938-ról 1939-re – azaz egyetlen év alatt – a kétszeresére ugrott.²⁰

2. ábra. Német–magyar külkereskedelem alakulása 1925–1943 között



Forrás: Kondász Mónika–Engert Claudia: A modernkori magyar–német külgazdasági kapcsolatok, különös tekintettel a magyarországi működőtőke-befektetésekre.

EU WORKING PAPERS 4/2002. 7. old.

A húszas években Magyarország kereskedelmi mérlege Németországgal szemben passzív maradt.²¹ A világgazdasági válság idején 1930-ban tett látogatást Berlinben Bethlen István miniszterelnök, ekkor tervbbe vették a kétoldalú kereskedelmi megállapodás megkötését. Ezt ténylegesen 1930. július 18-án írták alá.

Magyarország kereskedelmi mérlege csökkent 1932-ben, Németország részesedése a magyar importból 24,4%-ra nőtt az előző évi 19,5%-ról 1931-ben.²² Az 1934 februárban megkötött német–magyar kereskedelmi szerződés az 1931-es szerződést léptette életbe. Formailag az 1931. évi megállapodás 2. pótegyezménye volt.²³

1934-ben zárt először aktív kereskedelmi mérleget Magyarország Németországgal szemben. Annak érdekében, hogy csökkentsék a német deficitet, a magyar kormány 1936-ban katonai felszereléseket rendelt 45 millió márka értékben. Ezt követte 1938-ban a második megrendelés 32 millió márka értékben.²⁴

Az 1939-es kereskedelmi tárgyalásokon német oldalról megfogalmazódott, hogy a magyar gazdaságnak még inkább igazodnia kellene a német piac igényeihez. Követelték, hogy a magyarok tegyék szabaddá a német behozatalt és az állam hagyjon fel az ipar támogatásával. Németország Magyarországnak a mezőgazdasági termék- és nyersanyagszállító szerepét szánta.²⁵ Az 1940. októberi német–magyar mezőgazdasági megállapodás újszerű tartalmát az adta, hogy évente növekvő szállításokat tartalmazott magyar részről, annak ellenére, hogy már ellátási nehézségek mutatkoztak itthon is.

1941-ben Magyarország vállalta, hogy a hazai fogyasztáson felüli búza- és rozstermésének felét, az olajos magvak 100%-át és a kukoricatermés 80%-át Németországba szállítja. Ekkor azonban már csak a hazai fogyasztás erős korlátozásával tudták biztosítani, hogy exportra is jusson a németek számára. 1941-ben a magyar fél ismét engedett a német követelésnek, amely szerint a stratégiaileg fontos nyersanyagok (olaj, bauxit) exportját növelni kell. 1941–1942-ben a bauxittermelés 90%-át, kb. 1 millió tonna bauxitot, 1943–1944-ben már 1,5, 1944–1945-ben pedig már 2 millió tonna bauxitot követelt Németország. A háború alatt az olajtermelés 50–60%-a áramlott Németországba. 1942-re a hadiipar néhány ága többet termelt a német hadseregnek, mint a magyarnak.

A magyar gazdaság teljes alárendeltségét a náci gazdaság primátusának az 1942-es évtől számíthatjuk. Német oldalról a kliringkeretet jelentősen túllépték, így Magyarország fél éven belül, februártól júliusig, háromszor nyújtott kölcsönt a németeknek összesen 400 millió márka értékben. (a földgázszállítványok növelése érdekében, Magyarország engedett a növekvő élelmiszerkövetelésnek). Belföldön súlyos ellátási nehézségek mutatkoztak. 1942-ben és 1943-ban is rohamosan nőtt búzakivitelünk Németországba. Élelmiszerjegyek, a ruházati cikkekre pedig vásárlási jegyeket vezettek be.²⁶

A Grossraumwirtschaft elmélete a kölcsönös előnyök helyett végül teljes gazdasági kiszákmányolásnak és kifosztásnak bizonyult. A kliringelszámolás még mindig érvényben volt, de azt német részről egyre gyakrabban sértették meg. 1941-ben a német tartozások összege 326 millió pengő volt, 1942-re már 558 millió, 1943-ra 969 millió pengő. 1942-től már államközi tárgyalásokra volt szükség, hogy a német tartozásokat rendezzék. 1944-ben már 3 milliárd pengőre dagadt a német adósságállomány, és a katonai kiadások (a tartozásokat is ideszámítva) elérték a nemzeti jövedelem 44,1%-át.²⁷ Hamarosan azonban egyértelművé vált, hogy Németország nem képes és nem is hajlandó megfizetni a magyar szállításokat, és az egész kérdéskör rendezését legkorábban a háború utánra akarta halasztani.

A német bérmunkaszállítások értéke 1941-ben elérte a 130 millió, 1944-ben pedig a 825 millió pengőt. 1944-ben a németek létrehoztak egy bizottságot (Deutsche Industrie Commission in Ungarn), amely formailag a német megrendeléseket bonyolította, de ténylegesen a magyar gyáripárt ellenőrizte.

4. A repülőgép üzlet.²⁸ Valóban fontos része a német–magyar klíring-kereskedelemnek?

A németek biztonsági okokból és az elégtelen kapacitás miatt közös repülőgépgyártó programot dolgoztak ki 3 milliárd pengő értékben. A program keretében DB 605 típusú repülőgépmotorokat, valamint sárkányszerkezeteket, továbbá komplett repülőket, Messerschmitt és Me109 típusú vadászrepülőket gyártottak százas nagyságrendben Győrben és a Dunai Repülőgépgyárban.²⁹

Nézzük meg, hogy hol volt a legnagyobb törésvonal a gazdaság és a politika között, ehhez forrásainkat pedig döntően a stuttgart-untertürkheim-i Daimler-Benz Archiv dokumentumai adják. A kérdésben legfontosabb tapasztalatokat az alábbiakban lehet összefoglalni: A Magyar gazdaság és a német klíringrendszer tapasztalatai az egymásra utaltságot feltételezték, ami német követelésekbe, jelentős nem realizált magyar kiviteli többletben ragadható meg. Ugyanakkor a hadigazdaságnak vannak komoly eredményei, a fegyverüzletben sokszor éppen ezért német megrendeléseket eszközölt a magyar fél, a tartozás esetleges kompenzálására.

A nemzetiszocialista mintagyár és a zsidó tulajdonban lévő Weiss Manfréd Művek együtt dolgoztak a magyar repülőgép-program megvalósításában. A gazdaság és a politika elválására más példákat is fellelhetünk, a német repülőmotorok és repülőgépek gyártása és vásárlása elsősorban üzleti célokat szolgált, nem kapott közvetlen politikai direktívákat. Így fordulhatott elő, hogy pár hónappal a Szovjetunió megtámadása előtt (a Fall Barbarossa már készen állt) még Moszkva környékén összeszerelő műhelyek létesítéséről állapotok meg. Mindemellert eladásra készítettek elő nagyobb repülőgép kontingenseket olyan országok számára, melyek később ellenséges országokká váltak.

A magyar fél és Németország cégei között korábban meglévő gazdasági kapcsolatok voltak (főleg autóiipari megrendelések, teher és személyautó egyaránt). Fontos lesz a Daimler-Benz „know-how” – a DB export, majd magyar repülőgépprogram. 1941. július 10-én aláírtak egy szerződést, ami a DB 605-ös repülőmotor gyártási jogát átadta a Magyar Honvédelmi Minisztériumnak. A magyar hadsereg számára döntően fontos volt a szállító- és teherjárművek és repülőmotorok kérdése.

A győri program egyik fontos szereplője volt a Weiss Manfréd Művek, ugyanakkor része volt annak a légierő fejlesztése is. A programot eredetileg öt évre tervezték, de két év alatt végrehajtották, de a fegyverkezési ipar folytatódott tovább, sőt újabb lendületet nyert a Szovjetunió megtámadása után.

Tegyünk egy kis kitérőt: Weiss Manfréd Csepel-szigeten létesített üzemeket, tervezte meg vállalatát, ezért először többen furcsán néztek rá. Később kiderült, hogy az elképzelés zseniális volt, s neki volt igaza. Ekkor ez a terület fejletlen, infrastruktúra nélküli üres területet jelentett, amit benépesített. A hadseregfejlesztés egyik fő motorja volt a dualizmus korában kifejlődött Weiss Manfréd művek. Kezdetben élelmiszerral, kávéval kereskedtek, majd a hadsereg számára konzervet szállítottak. 1890-ben változtatta meg a cég tevékenységét, elsősorban töltényt gyártottak ezután, a legfontosabb termék ez lett és a fegyverek és ágyúk.³⁰ A trianoni békeszerződés megtiltotta Magyarországnak a fegyvergyártást és behozatalt, így a cég mezőgazdasági gépeket és zománcedényeket gyártott. Az alapító halála után 1922 novemberétől fia vezeték tovább a vállalatot, s tényleges kapcsolatba kerültek katonai csoportokkal.³¹ 1927-ben kötött Magyarország a Weiss Manfréd művekkel szerződést repülőmotorok és gépek gyártására, mintegy 6 millió pengő támogatással épült meg a Repülőgép- és Repülőmotor-gyártó Részvénytársaság. Állami megrendelést kapott a gyár 15 évre és egyidejűleg 50 repülőgépre.

A magyar miniszterelnök Bethlen István gróf 1928 áprilisában látogatta meg Rómában

Mussolinit, ekkor 300 millió pengő hitelt kért és 400 repülőgépet. 1932 tavaszán a hadseregfejlesztés koncepcióját három ütemben képzelték el.³² A külpolitikai változások következtében belátható közelségbe került a honvédség fejlesztésének lehetősége. A revízió megvalósítása érdekében kitűzött offenzív célok elérhetővé tették a gyorsan mozgó alakulatok kiépítését és hadrendbe állítását. 1936-ban felismerték a gyorscsapatoknak a honvédségben betöltendő szerepét, és meghatározták a fejlesztés irányát. Az is világos volt, hogy a gazdagabb államokban is ipari, pénzügyi nehézségekbe ütközik a modern haderő fejlesztése, ami Magyarországon legfeljebb csak vegyes (lovas, gépkocsizó, kerékpáros) alakulatokból álló gyorsan mozgó seregtestek felállítását tette lehetővé.³³

A magyar hadsereg számára nélkülözhetetlen volt a modern légierő és a gyors szállítójárművek. A magyar hadsereg számára nélkülözhetetlen volt a modern légierő és a gyors szállítójárművek. Mégis ennek ellenére a magyar miniszterelnök 1933-ban döntött az együttműködésről a német légierővel és a német hadiiparral. A modern háborúk, különösen a második világháború egyik stratégiai fegyverneme a légierő volt, ezen a területen kívánt Magyarország változtatni, fejleszteni. Erre természetesen azután nyílt lehetősége, amikor a fegyverellenőrzés és korlátozás megszűnt vele szemben.

1936-ban Henkel és Junkers típusú gépeket vásárolt a magyar kormány 76 millió birodalmi márka értékben, de a repülőgépgyártást csak szűk keretek között tudta fejleszteni 1938-ig.

A hadsereg fejlesztése felgyorsult, amit a külpolitikai helyzet változásának következményeként is. Ugyanakkor a katonai ellenőrzés egyre formálisabbá vált, a gazdasági fellendülés, valamint az élenkülő német–magyar gazdasági kapcsolatok keretében az élelmszer-szállítások ellentételeként vállalt német hadianyag-szállítások tették ezt lehetővé. Mindezt egymás között klíringszámlákon írták jóvá.³⁴ 1938. augusztus 21-én a bledi egyezmény mondta ki Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát.

A gyár 1939-ben és 1940-ben kapott külföldi megrendeléseket, alkatrészeket szállított Franciaországba és Jugoszláviába. A Szovjetunió elleni háború fordulatot hozott a repülőgépgyártás számára. A Weiss Manfréd Részvénytársaság a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank támogatásával létrehozta a Dunai Repülőgépgyár Részvénytársaságot. Mindez 35,4 millió pengő befektetést igényelt, az építési és gépipari berendezések 95 millió pengőt tettek ki. A gyár komoly megrendeléseket kapott a magyar és a német kormánytól, összesen 900 sárkány- és 3398 repülőmotort gyártottak.

A gyár fejlődésében az állami megrendelések fontos szerepet játszottak, ugyanakkor a Kornfeld, Chorin és Mautner család egymás közötti házasodása a legjelentősebb magyar tőkés csoportta tette őket. A motorok nagy részét Németországba szállították, a 3398 darabból csak 1060 darabot adtak a magyar hadseregnek. 1942-től gyártották a DB 605-ös motorokat, ebben az évben a repülőgépprogram keretében 2000 darabról 3000-re.

A Daimler-Benz Részvénytársaság világcég (nemzetiszocialista mintagyár) és a feltörekvő Weiss Manfréd gyár legfontosabb gazdasági együttműködése volt a repülő- és repülőgépmotor üzlet. Ekkor a legjobb repülőmotorokat a németek és az amerikaiak gyártották, különösen élenjáró know-how-t állított elő a Weiss Manfréd művek. A kelet-közép-európai országok arra törekedtek, hogy a német gyárral licencszerződést kössenek, s mindezt egy klíringszámlán hagyják jóvá.

1941. március 27-én a Weiss Manfréd igazgatói Dr. Bilitz és Korbuly László mérnök a Győri Vagon – és Gépgyár mérnöke Spilka meglátogatták Genshagenben a német légierő munkatársait. 1941. március 28-án a magyar bizottság meglátogatta a Daimler-Benz gyárat Stuttgart-Untertürkheimben, Wilhelm Kissel igazgató megállapodott a vendégeivel a DB 605-ös motor licencéről.³⁵ A licencszerződést 1941. július 10-én kötötték Stuttgart-Untertürkheimben a Daimler-Benz Részvénytársaság és a Magyar Honvédtisztviselői, ez-

zel megszerezte a magyar honvédelmi tárca a Mercedes-Benz-repülőmotor DB 605-ös modelljét.

A gyártási jogot szerző megbízta a Weiss Manfréd vállalatot a gyártás lebonyolításával, azzal a szándékkal, hogy más magyar vállalatok is bekapcsolódnak a folyamatba, lépésről lépésre kötnek velük megállapodásokat. A szerződés alapján korlátlan számban lehetett a DB 605-ös típusú repülőmotort gyártani.

1941 tavaszán a vállalat olyan nagy volt, mint a genshageni repülőgyár, 26 000 munkást tudott foglalkoztatni, külön kórházat működtetett 300 ágygal, valamint 1000 gyermekre elhelyezést biztosítottak, s jellemezték a jóléti szolgáltatások.³⁶ Az új repülőgépgyár 15 kilométerre létesítették a csepeli központtól a Horthy-ligetben. Az 1941 szeptemberében megalakult igazgatóságnak a családtagok mellett több magas rangú katona, egykori szolgálaton kívüli miniszter és bankár tagja volt.³⁷ A Honvédelmi Minisztérium a licencmegállapodás alapján előállított motorokat nem lehetett a szerződési területéről megváltoztatott műszaki paraméterekkel exportálni, a német birodalmi légügyi minisztérium részére történő közvetlen és közvetett szállításokat nem lehet korlátozni.

A Daimler-Benz vállalta, hogy a szerződés megkötését követő nyolc hétben a szükséges építési jegyzékeket, megvalósítási terveket, teljes jegyzékeket eljuttatja a kivitelező vállalatnak a Weiss Manfréd gyárnak. A szerződés tartalmazta azt a szándékot, hogy a magyar honvédelmi minisztérium gondoskodik arról, hogy a megállapodásban foglalt gyártási tevékenységek mielőbb megvalósuljanak, hónap végén pedig jelentést készítenek a magyarországi tevékenységről a Daimler Benz cégnek. Fontos része a megállapodásnak a titoktartási nyilatkozat, amelyben a konstrukció elemeit harmadik fél számára nem adják oda.

A magyar minisztérium a Daimler-Benz számára 1 500 000 birodalmi márka összeget fizetett, 1950. december 31-ig kötötték a szerződést.³⁸ A Weiss Manfréd cég átállását a DB motorok gyártására szükség volt a dolgozók betanítására, ami Genshagenben meg is történt. 2000 munkást képeztek ki itt, de 5000 kiküldését tervezték Németországba, s így lehetővé vált, hogy egy éven belül a cég német segítséggel átálljon az új feladatra. Magyarország mintegy 200 darab DB 605-ös típusú motort kívánt előállítani az 1942-es évtől kezdődően. Mind Románia és Svédország is növelni akarta a termelését, ebben a technikai háttérrel szintén a német cégben látták biztosítottnak. A magyar bizottság 1941. március 29-én Untertürkheimbe, majd április 1-jén Genshagenben folytatták a tárgyalásokat.³⁹

1942 februárban merült fel több száz Messerschmitt, összesen 350 magyarországi gyártása.⁴⁰ 1942. február 20-án a Dunai-repülőgépgyár képviselői Münnich mérnök, Laukó és Sternya százados meglátogatták a német partnert, hogy Genshagenben a termelés részleteit megbeszéljék. A különböző kezdeti szállítások mellett 1942. áprilisig 129-et, októberig pedig 138 darabot kívántak leszállítani. A programot fokozatosan akarták fejleszteni, egy 1942. június 12–23. közötti budapesti látogatásról írt jelentésből kitűnik, hogy 1943 októberéig több ezerre kívánták felfuttatni a repülőmotor gyártást. Alapvetően a dugattyúk szállítása miatt csúszott a modernizáció, a munka-előkészítést gyakran kritikának vetették alá a havi jelentések.⁴¹ A levelezésből kitűnik, hogy a Weiss Manfréd és a Ganz MÁVAG rengeteg termelési gonddal küzdött.⁴²

1942 nyarán Wilhelm Kissel a Daimler Benz elnöke elhunyt, az új elöljáró Wilhelm Haspel tovább szervezte a nemzetközi kapcsolataikat. Korbuly László Wendt igazgatónak írt levelében megköszönte a DB 605-ös gyártási jogát és az igazgatónak jókívánásait fejezte ki.⁴³ Mindemellett 1943 júniusában szóba került a Daimler Benz képviselői részéről egy javítási szerződés esetleges megkötésére a DB 603-mas motorokat illetően, amit a magyar királyi Honvédelmi Minisztériummal kell megoldani.⁴⁴ Mindehhez nemcsak a munkaerő kiképzésére volt szükség, hanem a berendezések és gépek szállítására.

1943. június 9–10-én a Messerschmitt céggel megállapodást kötött a magyar fél speciális repülőprogramról.⁴⁵ 1943. július 5-én Pozsonyban az új Daimler-Benz vezérigazgató kinyilvánította segítőkészségét abban, hogy az anyagbeszerzés területén, a nyersanyagokat illetően támogatni fogja a magyar repülőprogramot.⁴⁶ 1943 telén a Weiss Manfréd cégnél szénhiány lépett fel.⁴⁷ Adódott más probléma is, a személyi állományt illetően nem tudott az üzem végleges megoldást találni.⁴⁸ 1944. május 31-én kapta Haspel vezérigazgató az első híreket a Weiss Manfréd műveket érintő bombázás okozta károkról.⁴⁹

A gyár jelentős bombatámadás áldozata lett, erről számolt be Máriássy jelentése alapján Wendt Haspel vezérigazgatónak.⁵⁰ A német megszállás után a Goldberger, Weiss, Chorin és Mautner családi vagyont lefoglalták.⁵¹

4. A Weiss Manfréd vagyon sorsa. Magyar–német repülőgép-gyártási eredmények

A németek minden országban elsősorban a nehézipart próbálták megszerezni, ezért is érthető a Weiss Manfréd művek iránti érdeklődésük. A Weiss Manfréd-konzern már évek óta kapcsolatban állt a német finánciókével. 1944. május 17-én Kurt Becher⁵² és a Weiss család egy megállapodás csomagot írt alá, amiben az SS egy új holdingot hozott létre, a család átadta részvényeit 25 évre. Kötelezte a német felet, hogy 25 év után a család vagyonát visszaszolgáltassa. A szerződés utolsó cikkelye arról az ellenszolgáltatásról szólt, hogy a németek lehetővé tették a családtagoknak a Portugáliába és Svájcba történő utazását és letelepedését, s mintegy 600 000 amerikai dollárt és 250 000 birodalmi márkát is juttattak a családnak.

Ezzel a németek megszerezték a magyar ipar legfontosabb pozícióit, mintegy 50%-át.⁵³ A Chorin-, Mauthner-család érdekeltségei kiterjedtek a magyar nehézipar számos nagy vállalatára, az élelmiszeriparra és a textiliparra is. Magyarország két legnagyobb finánciókés csoportja, a Hitelbank és a Kereskedelmi Bank közül az utóbbiakhoz tartoztak.

A Sztójay-kormány és az SS között létrehozandó megállapodást megkönnyítette, hogy júliusban egy olyan kormányrendelet jelent meg, amely a zsidó részvények birtoklásán alapuló közgyűlési jogokat iparáganként az illetékes miniszterre ruházta, a miniszterek pedig átruházhatták ezeket tetszőleges jogi vagy természetes személyekre.

A magyar minisztérium a Daimler-Benz számára 1 500 000 birodalmi márka összeget fizetett. A licencszerződés titkos volt, továbbá érdekessége, hogy 1950. december 31-ig kötötték a szerződést. A szerződés tartalmazta azt a szándékot, hogy a magyar honvédelmi minisztérium gondoskodik arról, hogy a megállapodásban foglalt gyártási tevékenységek mielőbb megvalósuljanak, hónap végén pedig jelentést készítenek a magyarországi tevékenységről a Daimler Benz cégnek. Fontos része a megállapodásnak a titoktartási nyilatkozat, amelyben a konstrukció elemeit harmadik fél számára nem adják oda.

A magyar repülőmotor gyártás nagy lendületet vett, viszonylag korszerű prototípust sikerült gyártani, ám a háború miatt a termelés nem teljesedhetett ki. A szövetségesek pedig a gyár nagy részét 1944 húsvétján lebombázták. A magyar gyáriparban (azon belül főként a repülőgépgyártásban, az alumíniumiparban és az olajiparban) egyre jellemzőbbé vált a német tőke jelenléte. A német tulajdonban lévő ipari és kereskedelmi vállalati részvények állománya 1938 és 1942 között 50%-kal, a hitelintézeteké pedig 100%-kal emelkedett. A magyar kiszállításokat és bér munkákat Németország egyre kisebb arányban egyenlítettte ki.

Többször feltették Kissel számára azt a kérdést, hogy mi a magyarázata annak, hogy a nemzetiszocialista mintagyár együttműködési megállapodást köt a budapesti Weiss Manfréd céggel? A tapasztalat az ezzel kapcsolatban, hogy az üzlet mindenképp föltötti szerepet játszott a korabeli viszonyokban, hiszen a gazdasági érdek sokszor felülírta a politikai szabályokat.

A repülőgép üzlet azonban nem csak a Weiss Manfréd üzem tevékenységét jelentette Magyarországon. 1941 májusában magyar–német keretmegállapodást készítettek elő ennek a területnek a fejlesztésére. Ennek egyik fontos eredménye volt a Magyar Repülőgép Szerelvénygyár RT. megalakulása 1941 április 21/24-én. Kováts Lajos adatai szerint ebben az időszakban nem volt ritka jelenség, hogy egy repülőipari üzem jelentős anyagi hasznot hozott tulajdonosainak sokoldalúan szerteágazó és egyben töretlenül felfelé ívelő gyártási tevékenységével. 1942 decemberétől 1944. november végéig a legnagyobb magyarországi repülőgépgyár, a Szigetszentmiklós határában épült Dunai Repülőgépgyár Rt. 270 db Messerschmitt Me 210 Ca-1 típusú harci repülőgépet adott át.

Kováts Alajos szerint a Kőbányai út és Orczy tér sarkán lévő Magyar Királyi Állami Vas-, Acél és Gépgyárak repülőgépgyára kb. 176–180 db MÁVAG Héja típusú gyakorló vadászgépet és 10 db Nebuló típusú gépet szállított le. Az Újmátyásföldre települt Repülőgépgyár Rt. kb. 80–90 db Levente típusú iskolagépet, a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. repülőgéposztálya kb. 460 db Me 109 Ga-6 típusú vadászrepülőgépet. A Pestszentlőrincen felépült pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. kb. 35–36 Junkers Ju 52g típusjelzésű szállítógépet, a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár Rt. pedig 1098 DB 605 A és B repülőgépmotort.

Végeredményben a magyar repülőgépgyártó üzemek jelentős gyártási eredményeket mutattak fel az 1944. április 3-át követő angol–amerikai bombázások ellenére is 1944. november közepéig.⁵⁴

JEGYZETEK

1. Csikós Nagy Béla (1996): A XX. század magyar gazdaságpolitikája. Tanulságok az ezredfordulón. Akadémiai Kiadó. Budapest., Szávai Ferenc (2010): A Horthy-korszak gazdaságpolitikája. Nagy Magyarország II. évf. 2. szám. 2010. február 38–43. old.
2. A GDP alakulásának történeti áttekintése során az értékek „Geary–Khamis dollárban” (G–K dollár vagy nemzetközi dollár) szerepelnek. Ezt a mutatót 1990-ben dolgozták ki az országok közötti összehasonlítás érdekében. A módszer a pénznemek közötti vásárlóerő-különbségen és az áruk nemzetközi átlagárán alapul.
3. Maddison Angus (2003): The World Economy: Historical Statistics. OECD.
4. Erről lásd bővebben Gulyás László (2005): A versaillesi békerendszer hatása a Kárpát-medence régióira. In: Glück Róbert, Gyimesi Gergely (szerk.): Pécsi Tudományegyetem Regionális politika és gazdaságtan Doktori Iskolájának Évkönyve. 17–25. old.
5. Erről lásd bővebben Gulyás László (2012): A Horthy-korszak külpolitikája I. Az első évek 1919–1924. Attraktor Kiadó. Máriabesnyő.
6. A magyar–szovjet viszonyról lásd Gulyás László (2013): A Horthy-korszak külpolitikája 2. A húszas évek második fele 1924–1931. Attraktor Kiadó. Máriabesnyő. 3–17. old.
7. Seres Attila (2010): Magyar–szovjet gazdasági kapcsolatok 1920–1941. Társadalom- és művelődéstörténeti tanulmányok. 42. Budapest. MTA Történettudományi Intézet. Budapest, 32–33. old.
8. Uő 34–36. old.
9. Uő 37–40. old.
10. Uő 63–67. old.
11. Uo.
12. Uő 71. old.
13. Lásd erre bővebben: Kolontári Attila (2009): Magyar-szovjet diplomáciai, politikai kapcsolatok 1920–1941. XXXI. Politikatörténeti Füzetek. Napvilág Kiadó Budapest.
14. Seres i. m. 75–91. old.
15. Uő 101–103. old.
16. Uő 115–119. old.
17. Uő 139–141. old.

18. Tóth Ágnes (2009): Magyar lendkerekek az új Törökország gépezetében, avagy gazdasági és kulturális együttműködés Törökország és Magyarország között az Atatürk aranykor időszakában. GROTIUS E – KÖNYVTÁR. 33–39. old., www.grotius.hu/doc/pub/VFFOEJ/2009_120_toth_agnes.pdf
19. Ránki György (2003): Hitel vagy piac. In. Magyar gazdaságtörténeti szöveggyűjtemény XVIII–XX. század. Budapest, Aula Kiadó. Szerk.: Czoch Gábor, Faragó Tamás, Kövér György, Pogány Ágnes, Szávai Ferenc, Varga Zsuzsanna. 399–409. old.
20. Gulyás László–Szávai Ferenc (2012): A győri program. Nagy Magyarország. II. évf. 2. szám. 2012. szeptember. 40–43. old.
21. Kondász Mónika–Engert Claudia (2002): A modernkori magyar–német külgazdasági kapcsolatok, különös tekintettel a magyarországi működőtőke-befektetésekre. EU WORKING PAPERS 4/2002. 6. old.
22. Uők 10. old.
23. Uők 12. old.
24. Uők 14–15. old.
25. Uők 16. old.
26. Uők 17. old.
27. Kondász Mónika–Engert Claudia (2002): A modernkori magyar–német külgazdasági kapcsolatok, különös tekintettel a magyarországi működőtőke-befektetésekre. EU WORKING PAPERS 4/2002. 17–18. old.
28. Szávai Ferenc (2001): Geschäftsbeziehungen zwischen den Firmen Daimler-Benz AG und Manfred Weiss während des Zweiten Weltkrieges. In. A Kárpát-medence vonzásában. Tanulmányok Polányi Imre emlékére. (Szerk.: Fischer Ferenc–Hegedűs Katalin–Majoros István–Vonyó József). JPTE Modernkori Történeti Tanszék. University Press, Pécs. 2001. S 497–516.
29. Uők 18. old.
30. Berend T Iván–Ránki György (1965): Csepel története. Budapest. Egy gyár alapítása és fejlődése az első világháborúig. 35–48. old.
31. Uők 56–65. o.
32. M. Szabó Miklós (1987): A magyar királyi honvéd légiőr a második világháborúban. Budapest, 18. o.
33. Dombrády Lóránd (2006): A magyar katonai vezetés külpolitikai gondolkodása a két háború között. In.: A Magyar külpolitikai gondolkodás a 20. században. Magyar Történelmi Társulat, Budapest (Szerk.: Pritz Pál, Sipos Balázs, Zeidler Miklós), 86. o.
34. Uők 88. o.
35. Daimler Benz Levéltár és Múzeum (a továbbiakban: DB Archiv – Kissel Akten), Levél és feljegyzés 1941. március 27.; 29.
36. DB Archiv – Kissel Akten – 8.36 – 1941. 04. 15-i irat.
37. DB Archiv – Kissel Akten – 8.36 – 1941. 10. 15-i irat.
38. DB Archiv – Kissel Akten – 8.37 – 1941. 07. 10-i irat. licencszerződés – titkos.
39. DB Archiv – Kissel Akten – 1941. 03. 25/26. Az elnökségi ülés protokollja. 2. o.
40. DB Archiv – Kissel Akten – 4.52. – 1942. 02. 23-i feljegyzés.
41. DB Archiv Kissel Akten – 4.52. – Jelentés az 1942. 06. 12-én kezdődő budapesti látogatásról. 1942. 06. 26-i irat.
42. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5. – 1942. 11. 04-i irat.
43. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1943. 05. 26-i irat.
44. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1943. 06. 10-i irat.
45. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1943. 07. 01-i irat.
46. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1943. 07. 17-i irat.
47. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1943. 10. 25-i; 1943. 11. 10-i irat.
48. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1944. 01. 28-i irat.
49. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1944. 05. 31-i irat.
50. DB Archiv – Haspel Akten – 8.5 – 1944. 08. 13-i irat.
51. Berend T. Iván–Ránki György: i. m. 60–92. o.

52. SS-ezredes, Himmler gazdasági különmegbízottja Budapesten. Ő intézte a Weiss Manfréd-konzern német kézbe adását és a magyar ipar kitelepítését a Birodalomba. Részt vett a Kasztner-féle tárgyalásokban és ehhez kapcsolódóan Himmler különbéke-tapogatózáiban. A felelősségre vonást – elsősorban Kasztner kedvező nyilatkozatának köszönhetően – elkerülte. A háború után, valószínűleg a magyar zsidóktól kiszarolt vagyomból, virágzó nagyvállalatot alapított.
53. Karsai Elek–Szinai Miklós (1961): A Weiss Manfréd-vagyon német kézbe kerülésének története. Századok, 1961. 4–5. 680–719. old.
54. Kováts Lajos (2003): A Magyar Repülőgép Szerelvénygyár Rt. története 1941–1950. In: Tanulmányok Budapest Múltjából 31. Budapest, 172. old.; epa.oszk.hu/02100/.../ORSZ_BPTM_TBM_26_153.p.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Berend T. Iván–Ránki György (1965): Csepel története. Budapest. 35–48. old.
- Csikós Nagy Béla (1996): A XX. század magyar gazdaságpolitikája. Tanulások az ezredfordulón. Akadémiai Kiadó. Budapest.
- Dombrády Lóránd (2006) : A magyar katonai vezetés külpolitikai gondolkodása a két háború között. In.: Pritz Pál, Sipos Balázs, Zeidler Miklós szerk. A Magyar külpolitikai gondolkodás a 20. században. Magyar Történelmi Társulat. Budapest.
- Gulyás László (2005): A versaillesi békerendszer hatása a Kárpát-medence régióira. In: Glück Róbert, Gyimesi Gergely (szerk.): Pécsi Tudományegyetem Regionális politika és gazdaságtan Doktori Iskolájának Évkönyve. 17–25. old.
- Gulyás László (2012): A Horthy-korszak külpolitikája 1. Az első évek 1919–1924. Attraktor Kiadó. Máriabesnyő.
- Gulyás László (2013): A Horthy-korszak külpolitikája 2. A húszas évek második fele 1924–1931. Attraktor Kiadó. Máriabesnyő. 3–17. old.
- Gulyás László–Szávai Ferenc (2012): A győri program. Nagy Magyarország. II. évf. 2. szám. 2012. szeptember. 40–43. old.
- Karsai Elek–Szinai Miklós (1961): A Weiss Manfréd-vagyon német kézbe kerülésének története. Századok, 1961/4–5. szám, 680–719. old.
- Kolontári Attila (2009): Magyar–szovjet diplomáciai, politikai kapcsolatok 1920–1941. XXXI. Politikatörténeti Füzetek. Napvilág Kiadó Budapest.
- Kondász Mónika–Engert Claudia (2002): A modernkori magyar–német külgazdasági kapcsolatok, különös tekintettel a magyarországi működőtőke-befektetésekre. EU WORKING PAPERS 4/2002.
- Kováts Lajos (2003): A magyar repülőgép szerelvénygyár RT története 1941–1950. In: Tanulmányok Budapest Múltjából 31. Budapest. 153–183. old.
- M. Szabó Miklós (1987): A magyar királyi honvéd légió a második világháborúban. Budapest. 18. o.
- Maddison Angus (2003): The World Economy: Historical Statistics. OECD.
- Ránki György (2003): Hitel vagy piac. In: Czoch Gábor, Faragó Tamás, Kövér György, Pogány Ágnes, Szávai Ferenc, Varga Suzsanna szerk. Magyar gazdaságtörténeti szöveggyűjtemény XVIII–XX. század. Budapest, Aula Kiadó. 399–409. old.
- Seres Attila (2010): Magyar–szovjet gazdasági kapcsolatok 1920–1941. Társadalom- és művelődéstörténeti tanulmányok. 42. Budapest. MTA Történettudományi Intézet. Budapest.
- Szávai Ferenc (2010): A Horthy-korszak gazdaságpolitikája. Nagy Magyarország II. évf. 2. szám. 2010. február 38–43. old.
- Szávai Ferenc (2001): Geschäftsbeziehungen zwischen den Firmen Daimler-Benz AG und Manfred Weiss während des Zweiten Weltkrieges. In: szerk.: Fischer Ferenc–Hegedűs Katalin–Majoros István–Vonyó József). A Kárpát-medence vonzásában. Tanulmányok Polányi Imre emlékére. JPTE Modernkori Történeti Tanszék. University Press, Pécs. 497–516.
- Tóth Ágnes (2009): Magyar lendkerekek az új Törökország gépezetében, avagy gazdasági és kulturális együttműködés Törökország és Magyarország között az Atatürk aranykor időszakában. GROTIUS E – KÖNYVTÁR 2009.