

DOKTORI ÉRTEKEZÉS

Pelles Márton

Pécs, 2021

**Pécsi Tudományegyetem
Közgazdaságtudományi Kar
Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola**

**A fiumei kikötő és a magyar kereskedelmi tengerészet
fejlődése (1868–1914)**

DOKTORI ÉRTEKEZÉS

Készítette: Pelles Márton

Témavezető: Prof. Dr. Kaposi Zoltán DSc.

Pécs, 2021

A doktori kutatásaim finanszírozásában ezúton köszönöm az anyagi támogatást:

- a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán működött Cultura Oeconomica Alapítványnak (2016),
- a Pécsi Tudományegyetem 2015–2016-os Kriszbacher Ildikó Ösztöndíjának,
- az Emberi Erőforrások Minisztériuma
 - ÚNKP–16–2–I,
 - ÚNKP–17–3–II,
 - ÚNKP–18–3–I,
 - ÚNKP–19–3–I kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjainak,
- az Innovációs és Technológiai Minisztérium ÚNKP–20–3–II–PTE–463 kódszámú Új Nemzeti Kiválósági Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs alapból finanszírozott szakmai támogatásának,
- az Innovációs és Technológiai Minisztérium Felsőoktatási Intézményi Kiválósági Programja finanszírozta, a Pécsi Tudományegyetem 4. – A hazai vállalatok szerepének növelése a nemzet újraiparosításában – tématerületi programjának.



1. Bevezetés	1.
2. Fogalmak, módszerek, források és kutatási kérdések.....	4.
3. A kereskedelmi tengerészet és a kikötői infrastruktúra fejlődése a 19. században	9.
3.1. A technológiai fejlődés	9.
3.2. A gőzhajózás térnyerése.....	11.
3.3. A modern kikötők elterjedése	23.
4. A Habsburg Birodalom kereskedelmi tengerészete	29.
4.1. A trieszti kikötő és a kereskedelmi tengerészet	31.
4.2. A fiumei kikötő és a kereskedelmi tengerészet 1848-ig	34.
5. Magyarország gazdasági fejlődése a dualizmus idején	42.
6. Fiume és a magyar tengeri kikötő.....	49.
6.1. Fiume története politikai és közjogi szempontból (1848–1914).....	49.
6.2. A szárazföldi és tengeri infrastruktúra fejlesztése	53.
6.2.1. A vasút	54.
6.2.2. A tengeri kijárat	55.
6.3. Fiume népesedési viszonyai	60.
6.4. A fiumei pénzügyi intézmények	64.
6.4.1. A fiumei Községi Takarékpénztár (1872–1916).....	66.
6.4.2. A Fiumei Néptakarékpénztár (1873–1910)	69.
6.4.3. A Fiumei Bank Rt. (1870–1916)	72.
6.4.4. A Fiumei Hitelbank Rt. (1887–1907)	74.
6.4.5. A Fiumei Kereskedelmibank Rt. (1898–1916).....	77.
6.4.6. A Forgalmi Bank Rt. (1899–1918)	79.
6.4.7. A Fiumei Népbank Rt. (1906–1916).....	81.
6.4.8. A Banca Cooperativa di Fiume S. A. (1913–1916).....	82.
6.4.9. További fiumei pénzintézetek.....	84.
6.5. A helyi ipar sajátosságai	84.
6.5.1. A Fiumei Magyar Királyi Állami Dohánygyár.....	86.
6.5.2. A modern hajógyártás Fiumében	88.
6.5.3. A fiumei Whitehead-féle torpedógyártás.....	91.
6.5.4. A Fiumei Első Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt.	99.
6.5.5. A Kőolajfinomítógyár Rt.	101.
6.5.6. További fiumei nagyvállalatok	104.
7. Fiume tengeri külkereskedelme	108.

8. A magyar kereskedelmi tengerészet (1871–1914)	113.
8.1. Az állami hajózás kiépítése	115.
8.1.1. Az Osztrák-Magyar Lloyd (1871–1891)	115.
8.1.2. Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. (1874–1914).....	121.
8.1.3. A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. (1884–1914).....	132.
8.1.4. A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. (1898–1914)	139.
8.2. A szabadhajózási vállalatok térnyerése	144.
8.2.1. Az Ossoinack-érdekeltségű társaságok	146.
8.2.1.1. Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. (1891–1914)	147.
8.2.1.2. A Photogen Forgalmi Rt. (1896–1909)	155.
8.2.2. A Copaitich-érdekeltségű vállalatok	157.
8.2.2.1. A Copaitich Zsigmond és Társai Rt. (1895–1912).....	159.
8.2.2.2. A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. (1900–1914).....	160.
8.2.3. A Polnay-érdekeltségű Atlantica tengerhajózási Rt. (1907–1914)	166.
8.2.4. A kisebb hajózási vállalatok	172.
8.2.4.1. Az SS Indeficienter (1901–1914)	173.
8.2.4.2. Az SS Kostrena (1903–1914)	175.
8.2.4.3. A Mariska benzinmotoros vitorlás (1911–1914)	176.
8.2.4.4. A Grünhut és Társa Rt. (1911–1914).....	178.
8.3. A magyar kereskedelmi tengerészet nemzetközi hajó- és áruforgalma, hálózata, fontosabb áruai	179.
8.4. A magyar kereskedelmi tengerészet multiplikátor hatásai	195.
8.4.1. Fiume turizmusa, és a vendéglátás mindennapjai	195.
8.4.2. A kivándorlás fiumei oldala	200.
9. Eredmények és összegzés.....	206.
 Epilógus – Fiume és a magyar tengeri kereskedelmi flotta sorsa az első világháború után, további kutatási irányok	209.

Források

Levéltári források.....	217.
Online források	218.
Sajtó anyagok.....	219.
Statisztikai források	219.
Szakirodalmak.....	220.
Mellékletek	235.

Táblázatjegyzék

1. táblázat: A gőzhajók és vitorlások szállítóképességének alakulása világviszonylatban 1830–1910 között regisztertonnában	15.
2. táblázat: A gőzhajózás és a gőzhajózást érintő működési modellek terjedése	18.
3. táblázat: A világ gőzhajóinak eloszlása a világ országai között 1898-ban és 1913-ban tiszta szállítóképességben	20.
4. táblázat: Fiume importja 1784-ben	38.
5. táblázat: A fiumei iparban dolgozók foglalkozási csoportok szerinti eloszlása 1900-ban és 1910-ben	62.
6. táblázat: A fiumei Whitehead gyár által értékesített torpedók 1880 végéig	94.
7. táblázat: A fiumei Whitehead gyár által értékesített torpedók 1882–1911 között.....	97.
8. táblázat: A Fiumei tengeri- és Magyarország külkereskedelmének összefüggései import oldalon 1896–1913 között.....	110.
9. táblázat: A Fiumei tengeri- és Magyarország külkereskedelmének összefüggései export oldalon 1896–1913 között.....	111.
10. táblázat: Az Adria Tengerhajózási Rt. részvényesei az 1882-es alapításkor.....	124.
11. táblázat: Az Adria Rt. üzleti eredményei 1882–1913 között.....	130.
12. táblázat: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. üzleti eredményei 1901–1913	144.
13. táblázat: Az Oriente Rt. tőkéje és osztalékai 1894–1913 között	154.
14. táblázat: A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. tőkéje és osztalékai 1900–1913 között.....	166.
15. táblázat: Az Atlantica Rt. tőkéje és osztaléka 1907–1914 között.....	172.
16. táblázat: A fiumei kikötő 12–12 legfontosabb import és export terméke.....	192.

17. táblázat: A magyar kereskedelmi flotta részesedése a fiumei kikötő 12–12 legfontosabb import és export termékének szállításából	193.
---	------

Ábrajegyzék

1. ábra: Magyarország importja métermázsában 1882–1913 között.....	47.
2. ábra: Magyarország exportja métermázsában 1882–1913 között	48.
3. ábra: Az eredeti – meg nem valósult – tervei a fiumei kikötő kiépítésének.....	56.
4. ábra: A fiumei kikötő 1913-ban	60.
5. ábra: Magyarország egyes tengermelléki és belső területeken fekvő városainak összehasonlítása az ott élő keresők és eltartottak foglalkozási csoportok szerinti bontásában	62.
6. ábra: Az egyes fiumei iparágakban monopol helyzetben működő nagyvállalatok által foglalkoztatott munkások száma 1910-ben	63.
7. ábra: A fiumei pénzüzetek összegzett mérlegfőösszegei 1872–1918 között	66.
8. ábra: A Fiumei községi takarékpénztár mérlegének jobb (teher) oldala	68.
9. ábra: A Fiumei községi takarékpénztár mérlegének bal (vagyon) oldala	68.
10. ábra: A Fiumei Néptakarékpénztár mérlegének jobb (teher) oldala	71.
11. ábra: A Fiumei Néptakarékpénztár mérlegének bal (vagyon) oldala	71.
12. ábra: A Fiumei Bank Rt. mérlegének jobb (teher) oldala	73.
13. ábra: A Fiumei Bank Rt. mérlegének bal (vagyon) oldala	73.
14. ábra: A Fiumei Hitelbank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala	75.
15. ábra: A Fiumei Hitelbank Rt. mérlegének bal (teher) oldala	76.
16. ábra: A Fiumei Forgalmibank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala.....	78.
17. ábra: A Fiumei Forgalmibank Rt. mérlegének bal (teher) oldala.....	78.
18. ábra: A Forgalmi Bank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala	80.
19. ábra: A Forgalmi Bank Rt. mérlegének bal (teher) oldala	80.
20. ábra: A Fiumei Népbank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala.....	81.
21. ábra: A Fiumei Népbank Rt. mérlegének bal (teher) oldala.....	82.
22. ábra: A Banca cooperativa di Fiume S. A. mérlegének jobb (vagyon) oldala	83.
23. ábra: A Banca cooperativa di Fiume S. A. mérlegének bal (teher) oldala	83.
24. ábra: A fiumei dohánygyár éves szivar és cigaretta termelése (db) 1889–1912 között	87.
25. ábra: A fiumei rizshántoló termelése métermázsában 1889–1912 között.....	100.

26. ábra: A fiumei kőolajfinomító termelése egyes árunemek szerint métermázsában és koronaértékben 1889–1911 között.....	103.
27. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma métermázsában 1867–1913 között.....	108.
28. ábra: A fiumei kikötőbe érkezett gőzösök és vitorlások tiszta szállítókapacitásának mértéke 1867–1913 között.....	114.
29. ábra: Az Osztrák-Magyar Lloyd 1871–1891 közötti járatai által érintett kikötők.....	119.
30. ábra: Az Osztrák-Magyar Lloyd és az Osztrák Lloyd fiumei áruforgalma 1889–1913 között.....	119.
31. ábra: Az Adria Rt. és jogelődei szerződéses járatai által érintett kikötők 1877–1914	126.
32. ábra: Az Adria Rt. áruforgalma 1883–1913 között	130.
33. ábra: Az Adria Rt. részvényeinek tőzsdei értéke 1882–1913 között	131.
34. ábra: A Magyar-Horvát Rt. és jogelőde járatai által érintett kikötők 1893–1914	136.
35. ábra: A később Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. hajóforgalma 1896–1913 között.....	137.
36. ábra: A későbbi Magyar-Horvát Rt. áruforgalma 1893–1913 között	138.
37. ábra: A Magyar Keleti Rt. szerződéses járatai által érintett kikötők 1898–1914	140.
38. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1899–1912 között	143.
39. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1901–1913 között	143.
40–43. ábrák: Az Oriente Rt. által érintett kikötők 1893–1914 között.....	151–153.
44. ábra: Az Oriente Rt. áruforgalma 1893–1914 között.....	154.
45. ábra: Az SS Etelka áruforgalma 1896–1908 között.....	157.
46. ábra: A Copaitich & Társai gőzöseinek áruforgalma 1895–1912 között	160.
47–51. ábra: A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. által érintett kikötők 1900–1914 között.....	162–164.
52. ábra: A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. áruforgalma 1900–1914 között.....	165.
53. ábra: Az Atlantica Rt. áruforgalma 1907–1914 között.....	169.
54–57. ábra: Az Atlantica által érintett kikötők 1907–1914 között.....	170–171.
58. ábra: Az SS Indeficienter áruforgalma 1901–1914 között	174.
59. ábra: A SS Kostrena áruforgalma 1907–1914 között	176.
60. ábra: A Mariska áruforgalma 1911–1916 között	177.
61. ábra: A magyar kereskedelmi vállalatok összegzett áruforgalma 1883–1913 között.....	179.
62–63. ábra: A fiumei kikötő importja és a magyar kereskedelmi vállalatok import- és exportrészesedése 1893–1913 között.....	181.
64. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1871–1878 közötti járatainak hálózata	183.

65. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1878–1888 közötti járatainak hálózata	184.
66. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1888–1891 közötti járatainak hálózata	185.
67. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1891–1901 közötti járatainak hálózata	186.
68. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1901–1914 közötti járatainak hálózata	187.
69. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1914. áprilisában kijelölt új menetrendjeinek hálózata.....	188.
70. ábra: A 15 ezer tonnánál nagyobb fuvarú magyar szabadhajózási járatok hálózata 1893–1914 között	190.
71. ábra: A fiumei szállodákban eltöltött vendégéjszakák száma 1891–1899 között	197.
72. ábra: A Magyar-Horvát Rt. személyforgalma Fiuméből az alábbi kikötőkbe és vissza, valamint a közbeeső kikötők között 1892–1911 között	199.
73. ábra: A Cunard hajók személyforgalma 1903–1914 között	205.

Képjegyzék

1. kép: Ossoinack Lajos (1849–1904)	146.
2. kép: bakari Copaitich Zsigmond (1853–1925).....	158.
3. kép: tizzasülyi Polnay Jenő (1873–1963)	167.

Mellékletek jegyzéke:

1. melléklet: Fiume és a Magyar Tenger mellék területe az 1848. augusztus 31-i horvát megszállás előestéjén
2. melléklet: Az osztrák-magyar kereskedelmi hajók közös lobogója
3. melléklet: Az Osztrák Lloyd lobogója
4. melléklet: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. lobogója 1914-ben
5. melléklet: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. lobogója
6. melléklet: A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. lobogója
7. melléklet: Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. lobogója
8. melléklet: A Photogen Forgalmi Rt. lobogója
9. melléklet: A Copaitich&Co Rt. lobogója
10. melléklet: A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. lobogója
11. melléklet: Az Indeficienter gőzös lobogója
12. melléklet: A Grünhut és Társa Rt. lobogója

13. melléklet: Az Atlantica Tengerhajózási Rt. lobogója
14. melléklet: tiszasülyi Polnay Jenő nemesi címere
15. melléklet: bakari Copaitich Zsigmond nemesi címere
16. melléklet: Az Adria Rt. flottája
17. melléklet: Az MHRT flottája
18. melléklet: Az MKRT flottája
19. melléklet: Az Oriente Rt. flottája
20. melléklet: Az MHSZRt. flottája
21. melléklet: Az Atlantica Rt. flottája
22. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kávéimportban
23. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei déli gyümölcs importjában
24. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei rizsbehozatalban
25. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei trópusi növényolaj behozatalban
26. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei borimportban
27. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kőszénimportban
28. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei nyerscukor exportban
29. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kristálycukor kivitelben
30. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei finomított cukorkivitelben
31. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei nyers dohánykivitelben
32. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei árpakivitelben
33. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kukoricaexportban
34. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei babkivitelben
35. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei rizskivitelben
36. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei liszt kivitelben
37. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei dongakivitelben
38. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei fűrészelt faárú kivitelben
39. melléklet: Az MHRt. hajóinak sorsa az első világháborút követően
40. melléklet: A többi egykori magyar vállalat hajóinak sorsa 1914 után

1. BEVEZETÉS

Fiume és a magyar kereskedelmi tengerészet történetének kutatását 2011-ben első éves BSc hallgatóként kezdtem. Egyetemi hallgatói tanulmányaim alatt megírt két OTDK dolgozat és első publikációim megmutatták, hogy Fiume és az egykori magyar hajózás gazdasági története feldolgozatlan.

Nagy lehetőség mutatkozott ugyanakkor az e témával való foglalkozásra, hiszen 2011-ben adta ki a Somogy Megyei Levéltár és a Rijekai Állami Levéltár Bösze Sándor és Goran Crnković vezetésével az egykori Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság (1868–1918) rendszerezett iratanyagának jegyzékét.¹ Jelen disszertációmban így egyrészt összegezni kívánom az eddig már feltárt kutatási eredményeimet, melyeket most leíró módon, a levéltári, sajtó, szakirodalmi és statisztikai források segítségével alkotok meg. Ebbe ágyazom bele a jelen dolgozat újszerűségét biztosító kutatási kérdéseimet, melyek különféle elemzési módszerek segítségével túlmutatnak az eddigi publikációimon és monográfiámon.²

A kereskedelmi tengerészet és annak logisztikai kiszolgálására létrehozott kikötő minden korban elősegítette egy-egy térség, régió, ország gazdasági fejlődését. Különösen igaz volt ez a 19. századtól kezdve, amikor a rohamos léptékű technológiai fejlődés forradalmasította a közlekedést és ezáltal nem csak a nagyobb volumenű, gyorsabb és olykor a méretgazdaságosság miatt olcsóbb áruszállítás vált elérhetővé, de áttételesen ez gyorsította fel a globalizációt is. Doktori dolgozatom fő kutatási kérdése annak vizsgálata, hogy Magyarország – mely történelmi okoknál fogva a nyugati iparosodás mintáit tömegesen csak későn tudta átvenni – hogyan tudta a technológiai fejlődést a saját prosperitására fordítani. Elemzésem szűkebb és tágabb regionális szinten kívánja bemutatni a magyar kereskedelmi tengerészet fejlesztésének folyamatát, ebbe beleértve az egyetlen magyar kikötő – Fiume – működését is.

Disszertációmban először bemutatom a kortárs szakirodalom alapján, mit tudunk a hajózást ért technológiai fejlődésről, hogy indult el a világban a modern kikötőfejlesztés, miként jöttek létre az első modern gőzhajózási vállalatok. Ezt követően Magyarország gazdasági fejlődését veszem górcső alá, részletezem a Fiumével való történelmi kapcsolatot, és bemutatom saját korábbi, és jelenleg is tartó kutatásaimra alapozva a kikötőváros és a magyar kereskedelmi

¹ Természetesen a levéltári rendezést megelőzően is voltak olyan magyar kutatók, akik belenéztek az iratanyagba, és azóta is vannak, akik most kezdték fiumei levéltári kutatásukat. Közülük ki kell emelni Simonné Dr. Pallós Piroskát, Józsa Juditot, Dr. Andrási Dorottyt, Horváth Józsefet, Dr. Pelles Tamást, Dr. Zsigmond Gábort, Ordasi Ágnes, Balogh Ádám Tibort és Halmai Tamást.

² A Dr. Zsigmond Gáborral közösen írt 2018-as monográfiánkban én írtam a bevezetést, a fiumei ipar és a kereskedelmi tengerészet történetét feldolgozó fejezeteket: 1., 5., 6., 7., 8.1.

tengerészet fejlődésének ívét. Dolgozatom zárásaként megvilágítom, hogy milyen új eredményekkel járultam hozzá a magyar tengerészetről és külkereskedelemről alkotott eddigi tudásunkhoz és kitekintést adok arról, milyen új kutatási irányokra követhetnek az utánam jövő kutatók.

Szeretnék köszönetet mondani mindazoknak, akik BSc tanulmányaim első félévétől kezdve mellettem voltak és segítettek a doktori pálya felé vezető utamat. Elsősorban ki kell emelnem szüleimet: Szörényi Ildikót és Dr. Pelles Tamást, akik tanárokként, a mindennapok egyszerűségében adták át nekem a tudományos kíváncsiságot és a Fiume iránti érdeklődést [vö. Pelles 2006]. Köszönet illeti testvéreimet: Dr. Pelles Zsófiát, Pelles Kingát, Pelles Balázst és Pelles Dorottyát. Köszönetemet fejezem ki menyasszonyomnak Keresztes Laurának, aki megteremtette a békés háterszágot, hogy ez a mű elkészüljön. Köszönet illeti a kollégákat, a barátokat, a kutatótársakat. Közülük is kiemelendő Dr. Zsigmond Gábor, akivel hasonló szenvedélyünk a magyar kereskedelmi tengerészet története, és akivel első monográfiámat is közösen jegyzem. Továbbá Simonné Dr. Pallós Piroska, aki néhány éve a teljes Fiume témáját érintő könyvtárát és levéltári gyűjtéseit nekem ajándékozta. Papp Ákos, Nagy Balázs, Herr Dávid és Dr. Barkóczi Csaba nélkül a fiumei utazásaim nem valósulhattak volna meg.

Sokat köszönhetek a 2019-ben elhunyt Viola Évának, aki a fiumei magyarok vezetőjeként 2016-tól kezdve mindig szállást adott a helyi levéltári kutatásaim idejére. Köszönet illeti a fiumei magyarokat, közöttük is Ágoston Gergelyt, aki túl a 84. életévén is, fáradhatatlanul tanítja az anyaországi utazókat – köztük engem is – a térség történelmére és küzd a helyi magyarok képviseléséért; Šibalin Zdenkát, aki Viola Éva utódjaként összefogja a helyi magyarságot és Tamaskó Esztert, aki a fiumei egyetem magyar oktatójaként segített a horvát nyelvű források feldolgozásában. Szintén hálával tartozom a fiumei levéltár és a fiumei múzeumok munkatársainak, így köszönetemet fejezem ki Boris Zakošek, Mladen Urem, Tea Perinčić és Ervin Dubrović részére.

A kutatásom gyakorlati hasznosíthatóságát illetően pedig köszönetet mondok a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum és a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum vezetőinek és szakembereinek, akik lehetővé tették, hogy egy időszak kiállítás keretében is a nagyközönség elé tárjam az eddigi eredményeimet. Közülük is kiemelem Dr. Kiss Imrét, Dr. Török Róbertet, Balogh Ádám Tibort, Vitézy Dávidot, Dr. Zsigmond Gábort és Tinku-Szathmáry Balázst.

Hálával tartozom Dr. Varga Attilának, aki a Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskolában egy kutatásorientált, a szaktudományon belül interdiszciplináris műhelyt hozott létre; és a doktori iskola valamennyi oktatójának. Köszönetemet fejezem ki Dr. Barancsik Jánosnak,

aki szakmai és emberi módon mellettem állt az egyetemi éveim alatt, úgyis mint szakkollégiumi elnök és később úgy is, mint kolléga és barát. Legnagyobb hálámat ugyanakkor Prof. Dr. Kaposi Zoltán részére fejezem ki, aki témavezetőként már 2011 óta segíti és koordinálja munkámat. További köszönetemet fejezem ki a dolgozat előopponenciájáért Dr. Rab Virágnak és Lőrinczné Dr. Bencze Editnek, valamint köszönet illeti Eszik Veronikát, aki történészként szintén számos megjegyzéssel élt a dolgozat korábbi változata kapcsán. Az ő észrevételeik nagyban hozzájárultak a dolgozat végleges formájához.

2. FOGALMAK, MÓDSZEREK, FORRÁSOK ÉS KUTATÁSI KÉRDÉSEK

David M. Williams [2020] egy frissen megjelent cikkében saját tudományos pályája kapcsán arra jutott, hogy a történettudományon belüli szub-diszciplínák kialakulása 1945-től vette kezdetét, amikor az analitikus számítási módszerek megjelentek a társadalomtudományokban. A maritime history 1971-ben vált önállóvá, amikor Robert Craig elindította az azonos nevű folyóiratot, melynek fókuszja a kereskedelmi tengerészet volt, kifejezetten kizárva a haditengerészetet és a tengeri régészetet. Mint látni fogjuk, noha ez a folyóirat a kiadó csődje miatt nem volt hosszú életű, a nemzetközi és főleg angol nyelvű szakirodalomban mégis beindította az alapkutatásokat, melyek széleskörű publikációs tevékenységben öltöttek testet. A második lépcsőfok így a tudományág számára az újabb, 1989-es, immár nemzetközi folyóiratalapítás volt az International Journal of Maritime History és a Research in Maritime History lapok révén.³ Az ezen folyóiratok hasábjain azóta megjelent írások pedig már gazdaságtörténeti alaposággal bizonyították többek között azt is, hogy a globalizáció, mely egyre szorosabbá fűzi ismert világunk távol eső pontjait egymással, éppen hogy a kereskedelmi tengerészet révén tudott létrejönni.

Más megközelítéssel azt is mondhatjuk, hogy a nemzetközi szakirodalomban a nagy hajózási társaságokról szóló alpművek már az 1970-es évekig megszülettek [Davies–Marriner 1988] ugyanakkor, a szintetizáló jellegű, kereskedelmi tengerészetet összehasonlító módon vizsgáló munkák megírására csak ezt követően tettek kísérletet egyes szerzők [Davis 1978]. Azt is látnunk kell, hogy – nyilván a források hozzáférhetősége mentén – előbb az 1860–1940 közötti vonalhajózást űző nagyobb cégek történetei készültek el, miközben az 1760–1860-as évek szabadhajózását űző vállalatainak történetét negligálták a korai szerzők [Craig 2003]. Hasonló ellentmondást mutattak a kutatások a tengerészeti technológiai fejlődésének megítélésében is, melyben hiányzott például a kőolaj-tanker (bulk) gőzösök története csakúgy, mint számos más korabeli kiemelt fontosságú hajótípus leírása [Davis 1978].

A kereskedelmi tengerészettörténet tehát az 1970-es évektől kezdett egy körülhatárolható tudományággá formálódni, mely számos területet foglal magába. Ezek közé tartoznak:

- a szintézisre törekvő munkák [Davies 1978; Davis 1975; Sturmeý 1975; Corlett 1981; Craig 1980; Greenhill 1980; Maber 1980; McGowan 1980; Unger 1980],

³ Hangsúlyoznom kell ugyanakkor, Magyarország a kereskedelmi tengerészet kutatásában úttörő volt a maga korában. A Trianon előtti Magyarországon ugyanis a világon egyedülálló módon már létezett egy kifejezetten a tengerészettel foglalkozó folyóirat a Magyar Adria Egyesület gondozásában megjelenő A Tenger című lap.

- a nagyobb és kisebb hajózási vállalatokat leíró művek [Bowman 1979a; Bowman 1979b; Finch 1980; Gibb 1982; Harcourt 1982; Kirk 1982; Stammers 1978; MacGregor 1985; Williams 1982; Craig 1980; Gripiaios 1959; Metaxas 1971; Corley 1983; Ferrier 1982; Artmonsky 2012; Fowler 2017],
- a különböző régiók (kikötők) fejlődését és a helyi vállalkozások történetének leírását a kereskedelmi tengerészetten keresztül megközelítő tanulmányok [Temze: Dix 1985; Mersey: Cottrell 1981; Nyugat-Anglia: Fisher 1984; Wales: Heaton 1983; Írország: Smyth 1984; Skócia: Jackson 1981; Afrika: Davies 1976; Ausztrália: Bach 1976; Kanada: Fisher 1982; Dánia: Bramsen 1983; Japán: Wray 1984, 1985; Dél-Amerika: Howat 1984; USA: Safford 1985; Vale 1984; Görögország: Harlaftis 1996],
- a technológiai fejlődést taglaló írások [Palmer 1978; Panting–Sager 1982; Ville 1986],
- a kikötői társadalmi folyamatokat bemutató publikációk [Andrews 1982; Eames 1981; Jenkins 1982; Press 1981; Underwood 1978]
- és az egyéb, a kereskedelmi tengerészethez érintőlegesen kapcsolódó forrásfeldolgozások [Burton 1985; Fisher–Sager 1980; Knight 1977; Wardle 1948].

Napjaink fiatal gazdaságtörténésze Tenold [2020] a Cobb-Douglas termelési függvény kapcsán értelmezi újra a maritime history fogalomrendszerét. A minden közgazdász számára ismert függvényben ($Y = AL^{\beta} \cdot K^{\alpha}$) „L” adja a munka mennyiségét, „K” a tőke mennyiségét (miközben $\alpha + \beta = 1$) és „A” a technológia mennyiségét, míg „Y” a kibocsátás. Mint, ahogy Tenold írja, a maritime history-nak is ez a négy alapvető kérdése van, melyek mentén újabb tudományos ágakra bomlik a diszciplína: a gazdaság- és vállalkozástörténet, mely a hajózási cégeket, hajótulajdonosokat vizsgálja megfeleltethető a fenti termelési függvény tőke (K) komponensének; a társadalomtörténet, mely a tengerészeket vizsgálja, a munka (L) összetevő; a technológiai és tudományfejlődés történetírása, mely magát a hajót, hajózási technológiát veszi górcső alá a technológiai (A) komponens; és a politikai és világgazdasági történetírás, mely a piacot vizsgálja maga a kibocsátás (Y) összetevő. Egyetértve Tenold cezúrájával én is úgy gondolom, hogy közgazdászként, kereskedelmi tengerészetet kutatva a legnagyobb feladatom a hajótulajdonosok, vállalatok vizsgálata, de természetesen a másik három komponens eredményeit is fel kell vonultatni. Tenold nézeteit részben árnyalja ugyanakkor Palmer [2020], aki visszairányítja a figyelmet a maritime history egy másik fontos területére, a kikötők történetére. Ez a kérdés számomra is fontos, ugyanakkor én úgy tekintek a kikötők fejlődésére, mint szükséges feltételre, mely megalapozhatja egy tengeri kereskedelmet űző hajózási vállalkozás sikerét.

A szűkebb környezetünk hasonló tematikájú szakirodalmát vizsgálva azt láthatjuk, hogy Közép-Európában egyelőre még az alapk munkák megírásán van a hangsúly (ami például Nagy-Britanniában az 1970-es évekig zajlott le):

- Igor Karaman [1974] horvát történész az egykori Fiumei és Kereskedelmi Iparkamara iratai alapján próbálta rekonstruálni a dualizmuskori város gazdasági fejlődését,
- Horváth József [1999] a fiumei kereskedelmi tengerészképzésről írt monográfiát
- Milošević és Kesić [2001] a fiumei kikötőről adtak közre egy elnagyolt ismeretterjesztő munkát,
- Fried Ilona [2001] egy vaskos kötetben írt Fiume kultúrájáról és társadalmáról,
- Frisnyák Zsuzsa [2003] Magyarország közlekedésének fejlődésén belül érintette Fiume kérdését,
- Irvin Lukežić [2004] a fiumei konzulátusok történelmét írta meg,
- Pallós Piroska [2004] a fiumei iskolák magyarosításáról írt,
- Pelles Tamás [2006] a magyar-olasz kéttanítási nyelvű iskolák története kapcsán értekezett Fiuméről,
- Igor Žic [2007] a horvát források alapján írta meg Fiume rövid (sic!) történetét,
- Ákos György és Horváth József [2007] a magyar tengeri vitorlásokról és azok magyar tengerészeiről írtak,
- Zsigmond Gábor munkássága [Zsigmond 2009a; Zsigmond 2009b; Zsigmond 2011; Tóth–Zsigmond 2011; Zsigmond 2014; Zsigmond 2015] az Osztrák Lloydról és a magyar kereskedelmi hajók háborús szerepvállalásairól szól,
- Eperjesi Károly és Krámlí Mihály [2013] a haditengerészet jeles kutatói,
- Hajdú Zoltán [2013] Fiume közjogi helyzetéről írt kiváló cikket,
- Majdán János [2013] a fiumei vasút kutatója,
- Makkai Béla [2013] a Fiuméhez kötődő 1870-es évekbeli politikai átrendeződéséről írt,
- Igor Stipanović [2016] az osztrák-magyar éra gőzhajóiról adott ki albumot,
- Irvin Lukežić második jelentős munkája [2017] a Copaitich családdal foglalkozik,
- Sučević-Međerál [2017] az Ossoinack családról írt,
- Gregor Gatscher-Riedl [2017] kiadta az Osztrák Lloyd flottaalbumát,
- Balogh Ádám [2018] a fiumei-brazíliai kapcsolatokról értekezett,
- Callaway James [2018] az állami két nagy hajózási vállalat a Lloyd és az Adria szembenállását írta meg,
- Ordasi Ágnes munkássága [2018; szerk. 2019] Fiume politikai és közjogi történetének, átalakulásainak történetére fókuszál,

- Balázs Péter [2019] a magyar tengerészeti egészségügy kapcsán írt Fiuméről,
- Gregor Gatscher-Riedl második jelentős monográfiája [2019] az Austro-Americana társaság történetét dolgozta fel,
- Dubrović, Ervin munkássága a kivándorlás és a jeles fiumei személyiségek (pl. Adamich Lajos) életének megírásáról szól [2012; 2019],
- Juhász Imre [2020] könyve jogtörténeti alpmű, mely Fiume történetét számos módon ütközteti a horvát forrásokkal,
- Erdősi Ferenc [2020] frissen megjelent munkája pedig a mai napig tartó történelmi távlatban ítéli meg Fiume közlekedési jelentőségét.

Ezek azok a magyar, osztrák és horvát alpmunkák, melyek kapcsán a doktori értekezésem célja ezek felhasználásával összegezni a fiumei kikötő és a magyar kereskedelmi tengerészet történetét. Az így lehatárolt maritime history keretrendszerben négy mű született eddig magyar nyelven:

- a Borovszky és Sziklay szerkesztőpáros által felügyelt monográfia 1896-ban,
- Gonda Béla és Kemény Ödön egymástól függetlenül 1906-ban adtak ki monográfiákat,
- a Bartos Dezső és Bornemissza Félix szerzőpáros pedig 1942-ben adta ki a Fiume szempontjából erősen elnagyolt munkáját.

Ami ezen munkák kapcsán hiányként felmerül az az 1868–1914(–1921) közötti időszak szintetizálása, bevonva a kutatásba maguknak a kereskedelmi tengerészetet meghatározó vállalatoknak és hivataloknak az iratanyagát is. Doktori értekezésem ezt az űrt kívánja betölteni. Ehhez 2016-ban kezdtem a Rijekai Állami Levéltárban (Državni Arhiv u Rijeci) kutatni, azóta 2016 február–március, június; 2017 október–november; 2019 október–november között összesen 7 hónapot éltem a városban. Ezen időszak számomra a levéltár mellett a helyi könyvtári anyagok (Sveučilišna Knjižnica Rijeka) kutatását és személyes beszélgetéseket jelentett a város még meglévő magyarjaival és a helyi horvát kutatókkal, múzeumigazgatókkal. Természetesen Magyarországon is kutattam levéltárban [MNL, BFL, MMKM] ugyanakkor a magyarországi iratok nem elégségesek a magyar kereskedelmi tengerészet kutatásához, ugyanis egyrészt – sokkal rosszabb állapotban – a fiumei iratok duplumai, másrészt a magyarországi második világháborús és 1956-os események a kereskedelemmel és Fiumével foglalkozó iratok jelentős részét megsemmisítették, így a fiumei levéltár az igazi forrása az ilyen irányú kutatásoknak.

Dolgozatom módszerei alapvetően a maritime history által használt eszközökön alapul, azaz levéltári források feldolgozása, a fellelt adatok elemzése és összehasonlítása egyszerű leíró statisztikai eszközökkel. Az értekezésre jellemző módszertani alapelv a folyamat-centrikusság, mely révén nem az egyes eseményekre, hanem a folyamatokra és azok mélyebb összefüggéseire

helyezem a hangsúlyt. Dolgozatom végén felhasználom a modern hálózatelmélet alkotta alapvető eszköztárt is annak érdekében, hogy a magyar kereskedelmi flotta hajó- és áruforgalmi hálózatát értékelhessem.

Hivatkozások tekintetében a közgazdászoknál bevett Harvard rendszerű hivatkozást használom, mely azt is jelenti, hogy egyes tanulmányok esetén oldalszámot szöveg közben akkor jelölök, ha konkrét adatot, gondolatot veszek át az adott szövegtartományból. E mellett a lábjegyzetelést is használom különösen akkor, ha a dolgozat témájához szorosan nem kapcsolódó, de megítélésem szerint említésre méltó gondolat merül fel.

Mivel kutatásom részben alapkutatás, így, hipotézisek helyett kutatási kérdéseket fogalmazok meg, melyek a következők:

- Hogyan fejlődött Fiume a dualizmus idején, tekintettel a város iparára, kikötői-logisztikai infrastruktúrájára, pénzintézeteire 1868–1914 között?
- Milyen módon és milyen formában jött létre a modern magyar kereskedelmi tengerhajózás 1868–1914 között?
- Mekkora szerepet játszott Fiume Magyarország külkereskedelmében a vámtarifa főcsoportjai bontásában?
- Fiume legfontosabb behozatali és kiviteli áruinak szállításában mekkora szerepük volt a magyar kereskedelmi hajóknak?
- Voltak-e a magyar kereskedelmi tengerészetnek olyan multiplikátorhatásai, melyek nem következtek a vállalatok céljaiból, de jelentősen hozzájárultak az anyakikötőjük működéséhez?

3. A KERESKEDELMI TENGERÉSZET ÉS A KIKÖTŐI INFRASTRUKTÚRA FEJLŐDÉSE A 19. SZÁZADBAN

3.1. A technológiai fejlődés

A 19. század, a korábbi évszázadokhoz viszonyítva a gyors fejlődés időszaka volt. A 18. századi agrárreformok, majd a 19. századi iparosodás első és második hulláma alapjaiban határozta meg a társadalmi és gazdasági folyamatokat. A szén, az acél, a gőzgépek, majd később a kőolaj és a villamosság olyan lehetőségeket adtak az emberiség kezébe, mellyel az életük minden területe gyökeresen megváltozott. A technológiai fejlődés eredője a tengeri kereskedelemben rejlett, mely a 15–19. században, a nyugat-európai államoknak, különösen Nagy-Britanniának tökefelhalmozódást, magas béreket, és olcsó energiát jelentett [Allen 2009:5]. A társadalom számára is új környezetet teremtett a fejlődés. Az agráriumban a 18. század második felétől kezdve egyre alacsonyabb munkaerő igény mellett zajlott a növekvő határfokú termelés, míg az iparban a gőzgépek elterjedése jelentette a tömegtermelés alapjait. A gyarmati rendszernek köszönhető tökekoncentráció és az olcsó energia a nagyarányú vállalatalapításban öltött testet, amely viszont képes volt felszívni az agráriumból kiszorult munkaerőt. A dolgozók vándorlásából fakadó koncentrálódás pedig hozzájárult a modern városok kialakulásához [Enyedi 2011:8].

Az ipari forradalmat megelőző kereskedelmi forradalom a flandriai hajóépítők által indult el a 17. században. Ők voltak azok, akik először különválasztották a hadi- és a kereskedelmi hajógyártást. Utóbbi esetében könnyebb szerkezetet és precízebb vitorlázatot fejlesztettek, mellyel az addigi 30 helyett már 10 matróz is képes volt közlekedni. Ez teremtette meg azt a szállítási költség-csökkenést, mely aztán profitot termelt a kereskedőknek, és lehetőséget teremtett arra, hogy azt az iparban fialtassák [Kindleberger 1975]. Ugyanakkor felvetődik a kérdés, miért nem Hollandiában ment végbe az ipari forradalom? A flandriai és a brit területeken is sok kereskedő a felhalmozott profittal a bankszektorba mozgatta a tőkét és a kereskedelem finanszírozásával bővítette üzletét. Tehát szemben Adam Smith [1776:395] nézetével, aki amellet érvelt, hogy a kereskedő nincs helyhez kötve, nem szükséges számára a konkrét régiójában gondolkodni, mert számára maga a kereskedelem a lényeg, valójában a kereskedők a La Manche csatorna mindkét oldalán a helyi régió további üzletei felé fordultak. Igaz, Flandriában nem helyi hanem nemzetközi hitelezés jött létre, és ahogy Kindleberger [1975]

rámutatott a hollandok nem kezdték el finanszírozni saját honi iparuk, így az 1763-as és 1772-es válságok hosszútávú lassulást hoztak létre a gazdaságukban.

A korszakot vizsgáló történészek megállapították, hogy az Egyesült Királyság számára éppen a holland siker tette vonzóvá a gazdasági gyarapodást, és látva azok hibáit is, képesek voltak azokat elkerülni és a hazai ipar finanszírozásába is befektetni [Williams 1970:484; Wilson 1965:40; Mantoux 1961:92]. Ugyanakkor más történészek vitatják, hogy a kereskedők direkt tőkebefektetések révén indították volna-e be az iparosodást; abban viszont egyetértenek, hogy a kereskedők teremtették meg a piacot, amelyen az iparosok értékesíteni tudták áruikat, miközben egyre olcsóbban jutottak hozzá a gyarmati alapanyagokhoz [Hughes 1965:7–69; Fox Bourne 1866:189; Davies 1969:106; Berend–Ránki 1982:21].

A nyugat-európai térség harmadik állama, Franciaország is gyors fejlődést tudott magáénak a 18. században. Legfőbb kikötője Bordeaux ezekben az években évi 4,1%-os növekedést produkált [Kindleberger 1975:22]. Ugyanakkor a francia külkereskedelem főleg a kikötőkben élő protestáns kereskedők kezében volt, akik vagyonuk egy részét a francia nemesi cím és földterületek vásárlására fordították, míg nem a protestánsok elleni törvények ellehetetlenítették és elűzték őket szülőföldjükről, így üresen hagyva a nemzetközi kereskedelemben betöltött helyüket [Possou 1968:345; Carrière 1973:280]. Az élénk belső kereskedelemről származó tőke nagy része ugyanakkor a bankszektorba folyt és csak igen jelentéktelen mértékben az iparba, így a francia iparosodás, csak a brit tovagyrúzéseként tudott elkezdődni a 19. század második harmadában [Kindleberger 1975:30].

A fejlődés katalizátora tehát a tengeri kereskedelem volt, mely új erőre kapott a közlekedési innovációk révén, és tovább gyorsította a technológiai haladást, illetve tulajdonképpen megteremtette globalizálódott világunkat, hiszen a tengeri közlekedésben az áruk és utasok mellett az információk is áramlottak, és ahogy ezen kapcsolatok egyre intenzívebbé váltak, a földrajzi távolság ellenére a nyomtatott sajtó valamint a telegráf révén a társadalom egyre közelebb érezte magát a föld bármely pontján megtörtént eseményekhez [Landes 1986; Weber 1979; Bayly 2004; Österhammel 2014].⁴

⁴ Fejlődés alatt itt és a dolgozat többi részében alapvetően gazdasági növekedést, illetve technológiai fejlődést értek, melynek nyilván voltak árnyoldalai, úgy mint nyomor, környezetszennyezés, hagyományos értékek és életmódok eltűnése, átalakulása.

3.2. A gőzhajózás térnyerése

A tengeri közlekedésben az újkorban a vitorláshajózás vált egyeduralkodóvá. A különféle méretű fatestű hajók más-más vitorlázattal képesek voltak kedvező széljárás mellett a Föld bármely pontjára eljuttatni tőkét, árut, személyeket, postát. A 19. század technológiai vívmányai, az acél és a gőzgép azonban ezt az ágazatot sem kerülte el, sőt egyes történészek szerint éppen a gőzhajók váltak a modernizáció előfutáraivá [Armstrong–Williams 2007]. A tengeri szállítás kapcsán North [1968] kimutatta, Harley [1988] pedig bizonyította, hogy az acéltestű, gőzgéppel hajtott modern hajók térnyerésének volt köszönhető a nagyarányú költségcsökkenés az ágazatban, amely gyors megtérülést jelentett a befektetőknek, melynek köszönhetően a hajózás aranykorává vált a 19. század. Hangsúlyoznom kell tehát, hogy a gőzhajók története egyben vállalat-történet is; nem a technológiáért önmagáért alkották meg a feltalálók ezt a modern közlekedési eszközt, hanem kifejezetten a nagyobb profit reményében.

Az első működőképes gőzhajót Robert Fulton 1807. augusztus 17-én bocsátotta vízre a Hudson folyón (USA), miután a napóleoni francia és ellenlábas brit haditengerészet számára éveken át próbált gőzhajót, illetve torpedót fejleszteni [Roland–Bolster–Keyssar 2008:116]. Ezt követően pedig hamarosan az USA többi nagy folyóján is a Fulton-féle gőzhajók szállították az utasokat.

Látva az amerikai sikereket, az Egyesült Királyságban is voltak befektetők, akik lehetőséget láttak a gőzhajózásban. Közülük is kiemelkedett a Burns és a MacIver családok története, akik a tengerészetben később Magyarország számára is meghatározók lettek. George Burns és testvére James Burns az 1810-es években kezdtek Glasgowban a Clyde folyón kibontakozó gőzhajózási láz részeként tevékenykedni és hamarosan az egyik kisebb vállalkozás résztulajdonosai lettek. A család résztulajdonában az első gőzös a folyón – és az Egyesült Királyságban – a Comet volt, mely egyben az első turisztikai célú járatot is megvalósította [Armstrong–Williams 2011:76]. Az 1820-as évektől a Burns család gőzhajói már tengeren, a Glasgow–Liverpool vonalon szállítottak utasokat, postát és árut, majd felvásárolták helyi versenytársaikat, így a Glasgow–Belfast vonalon is biztosították monopóliumukat [Hyde 1975:14]. Sikerüket látva kihívójuk lett a liverpooli illetőségű David és testvére (majd halála után utódja) Charles MacIver, akik 1831-ben megalapították a City of Glasgow Steam Packet Company-t. Az új vállalat a Clyde folyón alkotó Robert Napier gőzgépeinek köszönhetően a Glasgow–Liverpool távot 6 órával gyorsabban tudta teljesíteni, de ez nem volt elég, hogy megtörje a Burns cég uralmát. Végül George Burns 1835-ben meggyőzte David MacIvert, hogy egyesüljenek vállalataik, így jött létre a Burns & MacIver

cég, amelyben egyesült a két család valamennyi tagja, valamint a gőzhajók főbb glasgowi és liverpooli építői [Smith 2018:23–30]. Láthatjuk a Burns és MacIver példáján, hogy nem csak a technológiai, de az üzleti fejlődésnek is gyökere volt a gőzhajózás, ugyanis a rivális hajózási vállalatok együttműködésére egyes történészek szerint a világon ekkor került sor először [Armstrong–Williams 2007].

A kereskedelmi gőzhajózás fejlődése kapcsán azt kell már most látnunk, hogy az a vonalhajózással szervesen együtt létezett a kezdeti évtizedekben. Ez volt az az üzleti modell, amelyben a gőzhajó előnyt élvezett a vitorlásokkal szemben, hogy kiszámítható, pontos menetrend mellett tudott közlekedni A kikötőből B kikötőbe.

A Clyde folyó mellett a másik nagy gőzhajózási központ a Temze folyó lett, London központtal [Henderson–Palmer 1994]. A Marjory, mint első a folyón működő gőzhajó 1815-ben kezdte meg szolgáltatát és az itteni hajózási vállalatok is elsősorban a turista forgalom kiszolgálására alakultak [Walton 2004]. Ezeket követte az 1820-as években számos új gőzhajózási vállalat – például a General Steam Navigation Company – melyek a La Manche-csatorna két partja között szállították az utasokat [Armstrong–Williams 2011:99–121]. 1828-ban már a rövidebb tengeri utakra is jártak a brit gőzösök, így például a GSN fenntartotta a London–Oporto, a Dublin Steam Packet Company pedig a Dublin–Bordeaux járatot [Armstrong–Williams 2007].

Az 1820-as évektől a szigetország kikötőiben szinte egyszerre jelentek meg a kereskedelmi gőzhajók:

- 1814-ben 11 gőzös 542 tonnával,
- 1824-ben 168 gőzös 14 708 tonnával,
- 1835-ben 397 gőzös 36 849 tonnával,
- és 1844-ben már 900 gőzös, mintegy 114 000 tonnával szerepelt a brit hajóregiszterekben [Armstrong–Williams 2007].

A Burns & MacIver cég példáján is láthatjuk, hogy ez az ágazat mennyire tőkeintenzív befektetést igényelt: ennek volt oka, hogy sokszor egész családok osztoztak a hajókon és azok menedzselésén. Ugyanakkor ebben különbségek mutatkoztak regionális szinten, illetve az idő előrehaladtával egyre inkább egy kézben összpontosult a tulajdonlás, azaz a korábbi hatvannegyedekre osztott tulajdoni hányad helyét átvette egy-egy részvénytársaság, vagy egyedülálló tulajdonos [Craig 2004; Starkey 1996].⁵ Londonban 1820–1840 között átlagosan a

⁵ Érdekeség lehet, hogy míg Nagy-Britanniában hatvannegyedekre, addig a Mediterráneumban, különösen Fiumében huszonnegyedekre osztották a hajók tulajdonlását, utóbbit hívták karátoknak.

hajók 72%-ának egy tulajdonosa volt; Newcastleban 1780-ban még a hajók 40%-nak több, mint 6 tulajdonosa volt, az 1850-es években azonban 85%-ának egy tulajdonosa lett. Az is kivüláglik az adatokból, hogy egy-egy kikötőben többnyire a helyi kereskedők alapítottak gőzhajózási társaságot, vagy a közvetlen hinterlandon érdekeltek. Így az angliai Bostonban 1830-ban a hajók fele volt helyi tulajdonban, 1840-ben azonban már 85%-a. Londonban a befektetések 80%-a Londonból és a közvetlen környezetéből származott. Liverpoolban az 1840-es években a befektetések 76%-a volt lokális. Newcastleban ugyanezen érték 1850-ben 98%-ot tett ki [Milne 2009].

Az első gőzhajó, amely átszelte az Atlanti-óceánt a Savannah Steamship Company (USA) SS Savannah hajója volt 1819-ben, azonban a kezdetleges technológia miatt szemben a folyami hajózással, a tengeri közlekedésben ekkor még nem látták meg a befektetők, hogy miért lehet hatékonyabb a gőzös a vitorlásnál, így az első rendszeres transzatlanti gőzhajózási járatokat fenntartó vállalkozásra még várni kellett. A vállalat, mely végül betöltötte ezt az űrt, a Samuel Cunard által – a Burns és MacIver cég partnerségével – életre hívott British and North American Royal Mail Steam Packet Company volt 1838-ban Halifaxben [Smith 2011]. Első volt ez a vállalat az állami szubvencionált státusz megalkotásában is, ugyanis a brit kormány 1838–1845 között évi 70 000 £ támogatást nyújtott a havi kétszeri rendszeres Halifax–Liverpool és Halifax–Boston járatok fenntartására, ugyanakkor a szerződés keretében a vállalat kötelezte magát arra, hogy mind a négy hajója 200 láb hosszú, 1120 tonnás és 400 lóerős lesz. A társaság alaptőkéje 270 000 £ volt, mely 33 részvényes között oszlott el. A vállalat sikerességét már az első út előrevetítette, amelyen az SS Britannia 14 és fél nap alatt szelte át az Atlanti-óceánt, egy héttel rövidebb idő alatt, mint az akkor leggyorsabb vitorlás. A vállalat névleg ugyan a postaszolgálat biztosítására jött lére, azonban már felkészültek az emigránsok tömeges Amerikába szállítására is, így minden hajón 100 főnyi utastér volt [Hyde 1975:7]. A Cunard vezette cég hamar a biztonság, kiszámíthatóság és gyorsaság szinonimája lett, mely annak is köszönhető, hogy az egész 19. században a hajóbalesetekben egyetlen utasa sem halt meg. A Cunard-féle vállalat abban a tekintetben is szerencsés volt, hogy a kiszorítására alakult rivális amerikai vállalatok – például a Collins Line vagy a Cope Line – vagy csődbe mentek, vagy hajóik elsüllyedtek, így az 1870-es évekig a Cunard-féle vállalat egyeduralkodónak számított a transzatlanti személyszállításban [Roland–Bolster–Keyssar 2008:161–171; Killick 2000].

A transzocéáni vállalatok sorában a Royal Mail Steam Packet Company James McQueen vezetésével 1839-ben jött létre, hogy a Birodalom központja még szorosabbra fűzhesse kapcsolatait a gyarmatokkal. Ez a társaság is kapcsolatban állt a Burns&MacIver céggel, ahogy azok fő hajóépítőjével Robert Napierrel is. Később az RMSP az atlanti, dél-amerikai kikötőket

is becsatornázták a közép-amerikai járatai mellé [Smith 2018:129–203]. William Wheelwright vezetésével, az USA, az Egyesült Királyság és a csendes-óceáni dél-amerikai államok támogatásával jött létre 1839-ben a Pacific Steam Navigation Company, mely Dél-Amerika és Panama között tartott fenn rendszeres járatokat [Collard 2014]. A Peninsular & Oriental Steam Navigation Company 1840-ben jött létre azzal a céllal, hogy járatokat létesítsen az Egyesült Királyság, India, Kína és később Ausztrália főbb kikötőivel [Smith 2018:227–282].

Ezen úttörő hajózási vállalatok legnagyobb nehézsége az üzemanyaggal való ellátottság kérdése volt, ugyanis ezek a korai gőzgépek, melyek a Clyde folyó körüli telepeken születtek 20–60 psi nyomású bojlerrel működtek, melyhez nagyon rossz hatásfok mellett kellett a szén elégetni, azaz például a P&O társaságnak egy-egy indiai úthoz temérdek sok szén kellett magával szállítania, mivel ráadásul csak a brit kőszén volt eléggé jó minőségű az igénybevételhez.⁶ Ezért már az 1840-es évektől folyamatosan igyekeztek a kor meghatározó szakemberei jobbnál jobb hatásfokú gőzgépeket megalkotni, hogy optimalizálni lehessen a szénfelhasználás mértékét. Közben pedig kialakultak az olyan létfontosságú szénállomások, mint Spanyolország déli szigetei vagy épp a csendes-óceáni Karácsony-szigetek.

A gőzhajózás elterjedésének második szakaszára az 1860-as évektől került sor, amikor az addig szimultán működő gőzösök és vitorlások közül az egyre fejlettebb gőzösök elkezdtek kiszorítani a vitorlásokat a piacról. A fejlődés alapja a compound gőzgépet leváltó triple-expansion gőzgép és akár 300–500 psi nyomást is kibíró bojler volt. Ugyanakkor ne felejtsük el, hogy ekkoriban a gőzhajók még vitorlázattal is fel voltak szerelve és ezek a hibridüzemű hajók jelentették fogalmilag a gőzhajót. A vitorlázat nélküli gőzösök az 1900-as évektől jelentek meg nagy számban a világ tengerein, mely időpont egybeesik a vitorlások kereskedeleméből való kiszorításával is [Allington 2004]. Kaukiainen [2004:114] számításai alapján tudjuk, hogy 1865-ben az észak-európai gőzösök még csak a Mediterráneumot jelentő 3 000 tengeri mérföldes úton voltak versenyképesek a vitorlásokkal szemben, mivel az üzemanyagot a fedélzeten kellett szállítaniuk, míg a vitorlások egy közjószágot, a szelet fogták be. A technikai haladást jelzi ugyanakkor, hogy 1870-ben már a Nyugat-Európa–Bombay 6 500 tengeri mérföldes távján győzött a gőzhajó (a Szezi-csatornán keresztül), 1890-ben pedig az USA nyugati parti kikötőibe (a Horn-fokon keresztül Nyugat-Európából 13 500 tengeri mérföld) is a gőzösöknél volt az előny.⁷ Ugyanakkor a vitorlásokkal szemben a gőzösöknek nagyobb

⁶ A psi azaz pound per square inch, a britek által használt nyomásmértékegység. Egy psi 0,06 bar nyomásnak felel meg.

⁷ Definíció szerint 1 tengeri mérföld 1852 méter.

létszámú matrózra volt szükségük, hisz külön gépész személyzetet is magukkal kellett vinniük. A vitorlásokról gőzösökre való átmenetet az alábbi 1. számú táblázat foglalja össze a legjobban:

1. táblázat: A gőzhajók és vitorlások szállítókapacitásának alakulása világviszonylatban 1830–1910 között regisztertonnában⁸

év	Gőzhajók (RT)	Vitorlások (RT)
1830	30 200	4 016 000
1840	97 000	4 656 000
1850	216 000	6 983 000
1860	764 000	10 712 000
1870	1 700 000	12 356 000
1880	3 700 000	14 000 000
1890	12 307 322	10 487 891
1900	20 914 643	6 975 782
1910	36 483 102	4 976 665

Forrás: Az 1870. és 1890. évi vitorlás adat az idősor polinomiális trendje alapján becsülve ($y = -51\,274x^2 + 5\,000\,000x - 3\,000\,000$). Az 1890. évi gőzös adat az idősor exponenciális trendjéből becsülve ($y = 16\,255e^{0,8894x}$). Az 1900 és 1910. évi adatok forrása: MTÉ [1900; 1910], a többi adat forrása: Kemény [1906:23–44].

A vitorlások felfutásának csúcspontja az 1880-as évekig tartott, ahonnan erőteljes ütemben szorultak ki a piacról, míg a gőzösök a vizsgált időszakon belül folyamatos emelkedést mutattak. A vitorlások 1880-as évekbeli felfutásának oka az volt, hogy az USA-ban ekkoriban zajló kőolajipari ár-háború nagyarányú kőolajexportot indított Európa felé, melyet az akkori gőzösök nem tudtak kiszolgálni, így az akkor már lényegesen lassabb vitorlásforgalom előtt is nyílt egy évtizednyi hosszúságú konjunktúra [Szurovy 1993:49].

A gőzhajók tökéletesedése az 1850-es évekre egyre kedvezőbb befektetéssé vált, ennek megfelelően ekkortól tudta a korábbi, főként vonalhajózást felváltani a tramp hajózás [Davies–Marriner 1988] – melyet magyarul a korban szabadhajózásnak neveztek. Nem véletlen, hogy az Egyesült Királyság harmadik tengerészeti régiója is ezekben az években alakult ki az észak-keleti kikötők (Newcastle, North és South Shields, Sunderland, West Hartlepool, Stockton on Tees, Middlesbrough) között [Milne 2009].

Tramp hajózási profilra állt át az 1850-es években Glasgowban a Burrell and Son cég is, mely kezdetben a parthajózásra fókuszált. A vállalat alapítója William Burrell bevonta fiait (George, William, Henry) is az üzletbe, akik atyjuk halála után (1885) együtt vitték tovább a céget

⁸ A regisztertonna a hajók térfogatának mértékegysége. Egy regisztertonna 100 köbláb, 2,83 köbméter. A bruttó regisztertonna a hajó teljes térfogata, a nettó regisztertonna pedig a szállításra alkalmas térfogat.

[Bellamy 2019]. Még atyjuk életében, de már a fiai vezetésével az Adria gőzössel kezdett bele a cég – elsőként a brit vállalatok között – a Földközi-tengeri szabadhajózási kereskedelembé, melyet a Szuezi-csatorna megnyitása tett még nyereségesebbé. A cég 1881-ben hajógyárat is vásárolt, majd ezen keresztül növelte az általa 1879-ben alapított Adria Steamship Company flottáját, melyet 1882-ben a magyar kormány megvásárolt a cégtől és megalapította az Adria Tengerhajózási Rt-t. A Burrell & Son ugyanakkor 1895-ben újabb földközi-tengeri érdekeltségű céget alapított, az Austro-Hungarian Steamship Companyt, mely – charterelve az Achor Line hajóit – együttműködve az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt-vel közösen látta el a Fiume–New York közötti vonalat és egészen 1901-ig működött [Marks 1983:44–51].

A tramp hajózás kibontakozása mellett az addigi vonalhajózásban érdekelt Cunard, Burns és MacIver cégek is bekapcsolódtak a Mediterráneumban nyíló lehetőségekbe. Első gőzösük a British Queen 1851-ben közlekedett Konstantinápolyig, majd annak sikeres útját követően a partnerek létrehozták 1855-ben a British and Foreign Steam Navigation Company-t, mely 9 gőzössel kezdte meg a szolgálatot [Hyde 1975:17].⁹ A társaság 1000 részvénye az alábbiak szerint oszlott meg: George Burns 167 db, John Burns 167 db, Charles MacIver 312 db és Samuel Cunard 187 db. Ezt követően George Burns 1857-es visszavonulását követően rendeződött át a tulajdonlás: MacIver 407, George fia John Burns 203 db, másik fia James Cleland Burns 203 db és Cunard 187 db. Ezzel megkezdődött az alapítóktól a fiaik felé történő vagyon- és menedzsmentfeladatok átadása, mely felgyorsult 1866-ban Sir Samuel Cunard halálával, amikor átszervezték a British and Foreign céget, azonos névvel, ám 1200 részvénnel, melyből MacIver 400 db, John Burns 200 db, James Cleland Burns 200 db, Edward Cunard 200 db és William Cunard 200 db részvényt birtokolt, míg a cég értéke 450 000 fontra emelkedett. Ezt követően 1867. július 22-én a British and North American Companyt is átszervezték úgy, hogy az eredeti 2700 részvényt 3000-re növelték, melyből Charles MacIver 1000 darab, John és James Cleland Burns, valamint Edward és William Cunard pedig 500–500 darabot birtokolt. A cég összértéke 595 000 fontot tett ki [Hyde 1975:19–23]. Végül a két vállalatot (az észak-atlanti és a mediterrán vonalat) 1878-ban egyesítették a tulajdonosok Cunard Steamship Company Ltd. néven 1 200 000 font alaptőkével. Ezután a társaságnak előbb a német észak-atlanti hajózási vállalatokkal kellett versenyeznie a németországi emigránsok szállításáért, majd sikerült a vállalatnak betörnie egy új mediterrán járással a földközi-tengeri piacra is: ez volt 1904-től a Fiume–New York vonal. Az első világháború ezt követően megviselte a társaságot – RMS.

⁹ Mivel ez a három család nem csak a brit, de később a magyar hajózásnak is meghatározó szereplőivé váltak, fontosnak tartom részletesen ismertetni a vállalataikon belüli tulajdonosi megoszlásukat.

Lousitania hajóját éppen egy német tengeralattjáró süllyesztette el 1915-ben – ám a háború után tovább folytatódott működése [Hyde 1975].

Kihasználva a Clyde folyó pozitív agglomerációs externáliáit, még számos hajózási vállalat alakult a térségben az 1880-as évektől kezdve. A térség fő vonzereje az új befektetőknek leginkább a képzett tengerész- és gépész munkaerő volt, illetve, hogy egyre kiforrottabb gőzhajókat lehetett építtetni az évtizedek alatt nagy szakértelemre szert tevő helyi gyárakban. Az egyik ilyen később érkező, de ügyesen lavírozó társaság az Anchor Line volt. Ez a társaság is az amerikai emigránshullámot lovagolta meg az 1860–70-es évektől, ám mivel nem versenyezhetett direktben a Cunard, P&O, stb. vállalatokkal, ezért a marketingre helyezte a hangsúlyt. Szóróanyagaik és kidolgozott szlogenjeik – például „Skót hajók, skót legénység a skót utazókért!” – biztosították a nagyarányú személyforgalmat. Ezt követően a Dél-Olaszország–New York vonalon szállítottak jelentős mennyiségű emigránst, illetve amerikai turistákat Európába és vissza; valamint a társaság egy Glasgow–Calcutta vonalat is fenntartott [Bellamy–Spalding 2011]. Magyar vonatkozással fontos megjegyezni, hogy a magyar Adria Rt. kezdetben az Anchor Line hajóit charterelve látta el a Fiume–New York közötti vonalat is, már az 1880–90-es években [MNL. OL. K–228]. Illetve nem közömbös hazánk nagyvállalata az Adria Rt. szempontjából az sem, hogy annak a kezdetektől partnere a Cunard vállalat 1912-ben megvásárolta az Anchor Line részvényeinek többségét, így egyfajta centralizációt láthatunk az Adria üzleti körében is [A tenger 1912:426].

A gőzhajózás fejlődésének a kommunikáción keresztül pozitív hatása volt a globalizációra is. Ahogy láttuk, a Cunard-féle vállalatától kezdve a nagyobb gőzhajózási társaságok figyelmet szenteltek a posta szállítására is, ezzel pedig megteremtették annak lehetőségét, hogy a telegráf feltalálása előtti időszakban is egyre kiszámíthatóbb és a technológiai fejlődésnek hála, egyre gyorsabb legyen a kikötők és földrészek közötti információcsere. Kaukiainen [2004:235] számításaiból hozok erre néhány példát: Londonból New Yorkba 1820-ban 53 napra volt szükség egy üzenet eljuttatására. 1860-ban 13 napra, a telegráfnak az 1870-es évektől pedig 2 napra, ugyanez a London Calcutta vonalon 1820-ban 154 nap, 1860-ban 39 nap és 1870-ben 2 nap volt. Azaz láthatjuk, hogy még a távíró használata előtt az 1820–1860-as években is erőteljesen gyorsult az információáramlás – a kiemelt példákban 19, illetve 37 nappal, míg ugyanezen vonalakon az 1860–1870-es években a telegráfra átállás következtében csak 11, illetve 23 napot tudott gyorsítani a modern telekommunikációs eszköz.¹⁰

¹⁰ A távközlés fejlődésében a vízalatti táviratozást először Salva spanyol tudós próbálta 1795-ben kikísérletezni. Őt több tudós is követte, akik víz alatti kábeleken próbáltak üzeneteket küldeni, az áttörést ugyanakkor Morse 1843-ban New Yorkban végzett kísérletei hozták meg. Ezt követően épült ki 1857-ben az Atlanti-óceán alatt a

Dolgozatomban ugyan az Egyesült Királyság példáján keresztül mutatom be a tengerészet fejlődését – hiszen annak területén ment végbe a leghamarabb ez a folyamat és ott jöttek létre az új finanszírozási és működési modellek – azonban, ahogy a 2. táblázat is mutatja a világ számos más pontján is akadtak követői a fejlődésnek.

2. táblázat: A gőzhajózás és a gőzhajózást érintő működési modellek terjedése

Államalakulat, terület	első gőzhajó	első vonal	első szubvenció
Ausztria	1818	1836	1844
Belgium	1817	1823	1825
Dánia	1819	1819	1838
Finnország	1821	1821	1836
Franciaország	1816	1818	1818
Görögország	1826	1835	1835
Írország	1815	1816	1819
Itália	1818	1818	1831
Hollandia	1817	1824	1830
Magyarország	1826	1874	1880
Norvégia	1819	1827	1840
Portugália	1820	1826	1837
Poroszország	1816	1819	1825
Oroszország	1815	1815	1838
Spanyolország	1817	–	1837
Svédország	1819	1821	1840
Törökország	1828	1842	1842
Nagy-Britannia	1812	1812	1818
Egyesült Államok	1807	1807	1838

Forrás: Armstrong–Williams 2010:200–201; Maylender 1911; Gatscher-Riedl 2017.

Maga a gőzhajó, mint láthatjuk több kikötőben már az az 1810–20-as években megjelent, mely itt nem a hazai, nemzeti gőzhajózásra utal, hanem például Franciaország esetében arra, hogy oda már 1816-ban közlekedett brit gőzhajó. Az első rendszeres hajózási útvonal kezdő éve már beszédesebb információ, hiszen ez arra utal, hogy egy adott ország vállalkozói úgy döntöttek, hogy gőzhajók által, menetrendszerűen mozgatnak hajókat kikötők között. Már ezen évek különbözőségében érezhetünk egy térbeli innovációs áramlást, ugyanis a gőzhajózásnak ez a modellje előbb az Északi és Földközi-tengeren terjedt el (1810–20-as évek), majd csak ezt

távíróvezetékek hálózata, mely felgyorsította az Ó- és Új Világ kommunikációját [Ujj 1912:115–130]. A vezetéknélküli rádiótelegráf vagy korabeli magyaros megnevezéssel szikratávíró az 1910-es években terjedt el rohamosan a szárazföldi és a hajókra szerelt állomások révén [A tenger 1912:426].

követően a Kelet-Mediterráneumban (Görögország – 1835; Törökország – 1842). Az első szubvencionált hazai vonal esetében ugyanakkor nem látunk szisztematikus földrajzi terjedést, azaz míg a gőzhajózás technológiája egy fontos és minden nemzet által felhasználandónak ítélt technológia volt, annak működtetése csak az 1830–40-es években vált prioritássá az egyes országok tengerészet-politikájában.

A gőzhajózásban ezt követően a világ számos pontján emelkedtek vállalatóriások, csak úgy, mint az Egyesült Királyságban, főleg a korábbi szubvencionált állami cégek soraiból. Vessünk egy pillantást arra, hogy hova jutott a gőzhajózás az első világháború előestéjére (3. táblázat). Nagy-Britannia a 19. században uralta a gőzhajózást, ugyanakkor a tengeri hegemoniájának megőrzéséért jelentős küzdelmet kellett vívnia a navalizmus korának többi kihívójával, például Németországgal, az USA-val, Franciaországgal és a feltörekvő többi országgal.

A világon 1898-ban 18 623 682 BRT kapacitású gőzhajó volt forgalomban, mely 14 209 darabot tett ki. Ezeknek 54,84%-át az Egyesült Királyság birtokolta, mely jól szemlélteti Nagy-Britannia tengeri flottájának leküzdhetetlen előnyét, főleg, ha ehhez hozzávesszük a brit gyarmatok további hajóit. A Föld országainak flottái csak utánuk következtek. A második legnagyobb szállítókapaacitása ekkor Németországnak volt 1 549 961 BRT értékben (8,32%), őket követte az USA 1 105 423 BRT értékkel (5,94%), a következő 5% feletti pedig Franciaország volt a maga 954 916 BRT értékével. Magyarország a lista második felében szerepelt ekkor 0,33%-os 62 160 BRT értékkel.

Lássuk, hogyan változtak ezen értékek 1913-ra. A világ gőzhajóinak szállítókapaacitása több, mint megduplázódott (40 518 177 BRT), melyből továbbra is az Egyesült Királyság volt az első helyen, de már kisebb arányban, mint 15 évvel korábban (43,76%, 17 730 940 BRT). Németország és az USA továbbra is fej-fej mellett haladtak (10,55% és 10,14%). A világ többi része pedig utánuk kullogott. Magyarországnak ekkor 217 611 BRT értéke volt (0,54%), mely önmagához képest majdnem négyszeres bővülést jelentett. Láthatjuk tehát, hogy a világ kereskedelmi tengerészeinek aránya egy olyan determinált rangsor volt, melyben csak nagyon kis változásokra volt lehetőség, hisz az Egyesült Királyságnak behozhatatlan előnye volt nem csak a gőzhajók mennyiségi, de a technológiai versenyében is. Ugyanakkor szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy Magyarország és a többi, a listában szereplő állam számára nem az volt a cél, hogy Nagy-Britanniát utolérjük technológiában és a kereskedelmi flottánk méretében.

3. táblázat: A világ gőzhajóinak eloszlása a világ országai között 1898-ban és 1913-ban
tisztá szállítási kapacitásban

	1898		1913	
Nagy-Britannia	10 213 569 RT	54,84%	17 730 940 RT	43,76%
Németország	1 549 961 RT	8,32%	4 276 191 RT	10,55%
USA	1 105 423 RT	5,94%	4 107 849 RT	10,14%
Norvégia	564 533 RT	3,03%	1 695 321 RT	4,18%
Franciaország	954 916 RT	5,13%	1 638 501 RT	4,04%
Brit gyarmatok	585 877 RT	3,15%	1 471 830 RT	3,63%
Japán	404 475 RT	2,17%	1 344 991 RT	3,32%
Olaszország	402 205 RT	2,16%	1 119 121 RT	2,76%
Hollandia	340 780 RT	1,83%	1 104 220 RT	2,73%
Svédország	292 660 RT	1,57%	866 853 RT	2,14%
Spanyolország	506 580 RT	2,72%	756 136 RT	1,87%
Oroszország	311 622 RT	1,67%	754 627 RT	1,86%
Dánia	283 214 RT	1,52%	703 520 RT	1,74%
Ausztria	209 612 RT	1,13%	685 093 RT	1,69%
Görögország	163 571 RT	0,88%	648 667 RT	1,60%
Brazília	129 513 RT	0,70%	290 887 RT	0,72%
Belgium	137 521 RT	0,74%	267 131 RT	0,66%
Magyarország	62 160 RT	0,33%	217 611 RT	0,54%
Argentína	49 311 RT	0,26%	171 631 RT	0,42%
Törökország	81 204 RT	0,44%	120 412 RT	0,30%
Chile	48 729 RT	0,26%	108 834 RT	0,27%
Kína	54 192 RT	0,29%	87 242 RT	0,22%
Portugália	55 393 RT	0,30%	85 481 RT	0,21%
Kuba	17 040 RT	0,09%	62 236 RT	0,15%
Uruguay	16 876 RT	0,09%	58 915 RT	0,15%
Mexikó	7 781 RT	0,04%	36 813 RT	0,09%
Egyéb	51 047 RT	0,27%	29 311 RT	0,07%
Románia	7 401 RT	0,04%	28 539 RT	0,07%
Peru	5 774 RT	0,03%	25 346 RT	0,06%
Siam	2 786 RT	0,01%	12 936 RT	0,03%
Venezuela	4 368 RT	0,02%	4 232 RT	0,01%
Haiti	2 504 RT	0,01%	3 387 RT	0,01%
Sarawak ¹¹	1 084 RT	0,01%	3 373 RT	0,01%
Összesen	18 623 682 RT	100%	40 518 177 RT	100%

Forrás: MTÉ [1898–1913].

¹¹ Sarawakon játszódt az 1970-es évek nagysikerű televíziós sorozata a Sandokan, mely az Adrián játszódtó Sándor Mátyással együtt a szerző figyelmét – gyermekkorában – először irányította a tenger és a hajózás témájára.

A cél az volt, hogy Magyarországnak legyen saját kereskedelmi flottája, ugyanis ebben a korban, ha a világpiacra a saját hajóin tudott egy ország – ott versenyképes – termékeket kivinni és onnan a nemzetközi kereskedelem által kialakított legolcsóbb termékeket szinte vámmentesen behozni, az a nemzetgazdasága részére nagy előnyt jelentett azon államokkal szemben, akik kénytelenek voltak más nemzetek érdekeit szolgáló hajókon, vagy szárazföldi szállítással, több országon és azok vámhatárain keresztül elérni a világpiacot.

Ugyanakkor, ha nem abszolút értékekben, hanem növekedési ütemben számolunk, sokkal előnyösebb képet kaphatunk Magyarország helyzetéről. Ha nem számítjuk azon államokat, melyeknek 100 000 BRT alatti értékei voltak 1913-ban, akkor 1899-től kezdve a legnagyobb növekedést a kereskedelmi flotta térfogatában Görögország vitte véghez 4-szeres növekedést mutatva [vö. Harlaftis 1996]. Ezt követte az USA 3,71-szeres szorzóval, majd harmadik helyen Magyarország állt 3,5-szörös növekedést produkálva. Ezzel Magyarország olyan tradicionálisan tengerésznemzeteket előzött meg, mint Japán (3,32), Ausztria (3,26), Németalföld (3,24), Egyesült Királyság (1,73), Spanyolország (1,49) vagy Törökország (1,48).

Az iménti országok közül most nézzük meg Nagy-Britannia két európai vetélytársának, Németországnak és Franciaországnak tengerészeti fejlődését. Kettejük közül Németország az északi-tengeri kereskedelmi és hadihajózásban [Krámlí 2018:19–28] az Egyesült Királyság megkerülhetetlen ellenfele lett a 19. század végére.

Hamburgban 1847-ben alakult meg a Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (azaz a HAPAG), mely kezdetben vitorláshajókkal biztosított postajáratot Hamburg és New York között. A társaság később több kisebb vállalatot magába olvasztva és tevékenységét gőzhajózásra váltva, a németországi kivándorlók szállításával előbb a legnagyobb német, majd a 20. század elejére a világ legnagyobb hajózási vállalatává nőtte ki magát [Dubrović 2008]. Külön meg kell említeni, hogy a HAPAG 1901-től már nem csak az Atlanti-térségben, de a távolkeleti, főleg kínai hajózási kapcsolatokban is meghatározóvá vált [Becker 2009].

Egy másik impozáns német hajózási vállalat volt a Norddeutscher Lloyd, melyet négy brémai kisebb hajózási társaság összeolvadása hívott életre 1857-ben. Ez a társaság is a német kivándorlás révén tudott növekedni és rendszeres járatokat fenntartani Bréma és New York, majd 1868-tól Baltimore és New Orleans kikötőivel is. Az NDL később kiépítette rendszeres összeköttetését Közép- és Dél-Amerikával, majd az olasz kivándorlásba bekapcsolódva (a brit versenytársakkal együtt) a Nápoly és Genova–New York vonalat üzemeltette [Dubrović 2008]. Szemben a HAPAG-gal, az NDL az 1884-es német postajáratokról szóló törvény értelmében a német kikötők és Ausztrália között hozott létre profitábilis járatokat. Végül a HAPAG és az

NDSL rivalizálása oda vezetett, hogy a távol-keleti és ausztrál járatok kapcsán kartellre léptek és közösen látták el ezeket a szolgálatokat 1899-től [Becker 2008].

Míg Németország felismerte az Egyesült Királyságban a 19. század folyamán kialakult új hajózási társaságokban és azok menedzselésében, finanszírozásában rejlő lehetőségeket és komoly vetélytársává vált Angliának a transzatlanti térségben, addig Franciaország egészen más fejlődési pályát járt be. A nagy forradalmat követően az 1791. április 29-i törvények a kereskedelmi tengerészet ügyét oly roppant módon bürokratizálták, hogy még az 1900-as évek elején is hat miniszternek legyen azokba beleszólása. Így egyetlen a hajózást érintő kérdésben sem volt könnyű konszenzust kialakítani a döntéshozóknak, és még az egyes kapitányi kinevezésekre is éveket kellett várni. A honi kereskedelem védelme okán ugyanakkor a franciák az 1850-es években előbb kitiltottak minden nem francia felségjelű hajót a kikötőikből, majd olyan magasra emelték a kikötői illetékeket, hogy egy külhonos hajónak se érje meg azt megfizetni. Míg később az 1873. július 23-i törvényben eltörölték az illetékeket és megnyitották kikötőiket az áthajózó forgalom, vagy a célzottan Franciaországba érkező külföldi hajók előtt, addig „nemzeti kikötőből, nemzeti kikötőbe” csak francia honosságú hajó közvetíthetett árukat. Ez utóbbi eljárást a cabotage-t, az 1889. április 2-i törvény Algéria kikötőire is kiterjesztette, illetve ezen eljárás a francia gyarmatok esetében is érvényben volt [Sugár 1913:341–353].

A honi kereskedelmi tengerészet szubvencionálásának modellje ugyanakkor annyira túlnőtt az Egyesült Királyságon, hogy Franciaország is belátta annak szükségességét. 1851-ben állított szolgáltatába a francia kormány törvényben rögzített szerződésekkel postaforgalmi vonalakat, hogy ellássa az anyaország és a gyarmatok közötti kommunikációt. Később illeszkedve a nemzetközi trendekhez, a kereskedelmi célú nem francia gyarmatokra tartó vonalakra is adtak állami szubvenciókat. Így járatok jöttek létre a Földközi-tenger keleti felére és a Szezi-csatornán át a Távol-Keletre, az Egyesült Államokba és Dél-Amerikába, Nyugat-Afrikába és Madagaszkárra. Az ezen vonalakat ellátó legfontosabb hajózási vállalatok az alábbiak voltak: Compagnie du Chemin de Fer du Nord, Compagnie Générale Transatlantique, Compagnie Marseillaise du Navigation à Vapeur (Fraissinet & Comp.), Compagnie de Navigation Mixte, Compagnie Générale de Transports maritimes à Vapeur.

A 19. században tehát a gőzhajózás megjelenésével új hajózási modellek jöttek létre az Egyesült Királyságban, melyek mintául szolgáltak a kereskedelmi tengerészetben érdekeltté váló többi ország számára, mivel ebben a században ez az ágazat hatott legjobban a világ fejlődésére és a globalizáció felgyorsulására. A vitorláshajózásról a gőzösökre való áttérés Angliában olyan út volt, melyet a többi ország is befutott, kik hamarabb, kik jelentős késéssel. Az elv nagyjából hasonló volt: az első gőzhajók magánvállalatok flottájában jelentek meg, melyek kiszámítható,

rendszeres posta, áru és utasforgalmat láttak el partmenti vagy hosszújártú viszonylatban. Ezek finanszírozását egy idő után mindig az állam vállalta magára részben vagy egészben. Az így kialakult vonalhajózás hozzájárult a kikötői infrastruktúra növekedéséhez, mely lehetőséget adott a tramp azaz szabadhajózási vállalatok megjelenésére, mely tovább gyorsította a fejlődést, és az országok közötti kommunikációt. Ez volt tehát az a folyamat, melybe az 1868-ban részben függetlenedő Magyarország is be kívánt csatlakozni.

3.3. A modern kikötők elterjedése

A kikötők az ókortól kezdve fontos kereskedelmi csomópontok voltak. A 18. században a vitorláshajózás aranykorában a kikötők még nagyban építettek a helyi, lokális természeti adottságokra. A szakirodalom ezért megkülönböztet „unimproved” azaz szabatos magyar fordítással kiépítetlen, avagy természetes kikötőket, folyótorkolati kikötőket, hullámgáttal védett kikötőket, és természetes módon védett kikötőket. Az Egyesült Királyságban, mely élen járt a hajózási és kikötői technológiák fejlesztésében, a 18–19. században több oka is volt egy-egy kikötő kialakulásának. Jackson szavaival élve, a növekvő volumenű kereskedelem révén bizonyos sűrűbben látogatott kikötők a befolyt kikötői illetekekből fejleszteni tudták saját infrastruktúrájukat, hogy aztán még több hajót fogadhassanak [1983:33]. Ebben a versenyben előbb a jobb természeti adottságokkal – zárt, a viharoktól és hullámmástól természetes úton védett öblökkel – rendelkező kikötők törtek az élre, ám a 18. század végére a fokozódó forgalom szűkössé tette ezeket a helyeket és a kikötői fejlesztések átkerültek a kiépített kikötőkhöz.

A kikötő tulajdonosa lehetett az adott város, egy földesúr, vagy akár egy-egy vállalat – később például vasútállomás – is. Általában a fenntartó tartotta karban az infrastruktúrát, amiért cserébe kikötői használati díjat számított fel, illetve bérbe adta a kikötői raktárházakat, ellátta azok tűzvédelmét, és igyekezett megőrizni a tisztaságot, az egészséget. Ezen feladatokat általában a tulajdonos nem közvetlenül, hanem egy kikötői hatóságon keresztül gyakorolta. A körütekintő kikötőigazgatásra nagy szükség is volt, hisz még a 19. században is problémát okozott a kikötőknek a tüzesetek és a járványok megjelenése. Utóbbiak kivédésére vesztig intézeteket és karantént fogantatosítottak, illetve több kikötőben is külön egészségügyi eljárásrendet kellett követniük a tengerészeknek [Jarvis–Lee 2008; Balázs 2019].

A kikötői infrastruktúra elsődleges használói a kereskedők voltak, akik itt halmozták fel az elszállítandó áruikat. Beszélhetünk kereskedő családokról, vállalatokról is, az elv ugyanaz volt: a kereskedő tartotta a kapcsolatot a hajózási vállalatokkal – később nem véletlenül ügynökeik is

lettek egy-egy hajózási cégnek – illetve a fogyasztók felé is volt közvetlen piacuk, avagy kiskereskedőjük.¹²

A kor hajózási gondolkodása jelentősen lassabb volt, mint az azt követő 19. századé. A korabeli kereskedelemben megszokott volt, hogy egy-egy hajó például a kikötőben teleljen és a rakodásban sem volt szempont a gyorsaság, így a kikötő egyben a hajók tartós elhelyezését is szolgálta [Jackson 1983:45]. Ez a megoldás azonban a modern gőzhajózás és vasút okozta volumennövekedés korában már elavult és használhatatlan volt. A mennyiségnövekedést hamar a hatékonyságnövelés igénye követte, amely abban mutatkozott meg, hogy míg a lassú rakodás miatt a dokkokban a vitorlásokat sűrűn parkolták egymáshoz, a gőzösök a megtérülés és profit reményében a gyors rakodásban és minél gyorsabb tovább indulásban váltak érdekeltté. Ezen okok miatt a régi dokkokat nem használták a gőzösök, mert egyrészt ott tömegesen álltak a vitorlások, másrészt a gőzösöknek kicsik voltak, nem tudtak benn manőverezni [Jackson 1983:73–74].

A kikötők fejlesztésének, modernizálásának alapját tehát a gőzhajózás terjedéséből és sikerességéből származó növekvő kikötői igények és bevételek teremtették meg. A nagybritanniai kikötők bővüléséről informál minket a rajtuk keresztül áthaladt árufogalom mértéke, mely 1851–1913 között nyolcszorosára bővült. Az Egyesült Királyság ebben az időben vált élelmiszer importőrré, hiszen az ipar munkaerőkereslete magasabb bérekkel párosulva felszívta az agráriumban dolgozó munkaerő egy részét. A brit kikötőfejlesztésnek három periódusa volt ebben az időszakban: az első az 1850–66 között, a második 1870–1889 között a harmadik pedig 1892–1910 között zajlott. Az első periódus a protekcionista gazdaságpolitikát felváltó laissez-faire gondolkodásnak és az erősödő hajózási tevékenységnek volt köszönhető [Kenwood 1965].

A kereskedelmi kikötők mintapéldája Liverpool lett, ahol a Mersey folyó széles torkolata mentén kényelmesen tudott a város terjeszkedni és dokkok és mólók egész hálózatát létrehozni [Armstrong–Williams 2010:200]. Ezen fejlesztések fedezetét az Írországgal való növekvő kereskedelem és a transzatlanti hajózás teremtette meg. Az 1857-ig a városi tanács irányítása alatt álló kikötő összhangban a gazdaságpolitikai gondolkodás változásával ekkor került át a kikötőt használó vállalatok és kereskedőcsaládok által alkotott társulás felügyelete alá [Stammers 1991].

Hasonló folyamat zajlott le a Tyne folyón is, ahol 1850-től a folyót használó városok kereskedőiből álló bizottság irányítása alá került az összes helyi kikötői infrastruktúra. Itt az első

¹² Ügynöke volt például a már megismert Cunard vállalatnak Glasgowban a Burns család és Liverpoolban a MacIver család, de ugyanezek például a magyar Adria Rt-nek is ügynökei voltak az említett városokban.

dokk Northumberlandban épült 1857-ben, melyet hamarosan követett a folyó tengerbeömlésénél a north- és south shieldsi építkezés. Londonban 1855-től kezdve épült meg az Albion dokk, melyet követett több független dokktársulat beruházása. Az egyre több teret nyerő vasút is királycsinálóvá vált a kikötők szempontjából. A szárazföldi csomópontok miatt váltak egyre fontosabbá Grimsby, Barrow, Southampton, Newport, Cardiff, Penarth és Swansea kikötői. Ezek lettek a 19. század legfontosabb szénszállítási rakodóhelyei, azaz az Angliába érkező hajók szinte mindegyike megfordult ezeken a helyeken a készleteik feltöltése végett [Kenwood 1965, Milne 2009]. Természetesen a szabadpiaci átalakulások mentén maradtak kivételek: például Bristol, ahol a város annyira erős volt, hogy 1848-ban épphogy az ő irányításukba került a kikötő a kisebb helyi vállalkozásoktól [Morgan 2006].

A brit kikötőépítés második hullámát a folyamatosan bővülő piac és növekvő igények jellemezték. Ebben az időben Londonban két nagy dokktársulat duopóliuma versengett a másik kiszorításaért újabb és újabb mólók építésével. A Mersey folyón hét új móló épült ebben az időszakban Liverpoolnál, míg Bristolban két új kikötési lehetőséggel bővült a közlekedési infrastruktúra. Ezek mellett a nagy szénszállítási csomópontok is növekedtek Walesben és a Tyne valamint a Tees folyókon [Kenwood 1965].

A harmadik beruházási periódus volt a legnagyobb volumenű. Míg az első periódusban évente maximum 2,5 millió fontot, a második hullámban pedig 3 millió fontot ruháztak be a kikötőkbe, addig az 1907–1909-es években ezek az összegek elérték 4,5 millió fontot is. Így pedig egy olyan kikötői infrastruktúra-hálózat jött létre Nagy-Britanniában, mely kielégítette a rakodási és raktározási igényeket [Palmer 2003].

Most vegyük górcső alá, hogy Németországnak milyen lehetőségei voltak a kikötői infrastruktúra vonatkozásában a 19. században. A német tengeri kereskedelem fellendülése a kutatók szerint a német ipar fellendülésének és az 1870-es években tapasztalható német kivándorlásnak az eredménye [Hézsér 1915:258–266]. Ugyanakkor, míg a német kivándorlás csökkent később az ipar fellendülésével, addig a kiépült hajózási járatok megmaradtak, illetve közép-európai kivándorlókat szállítottak. Németország földrajzi fekvésénél fogva három irányban kapcsolódhatott be a nemzetközi kereskedelembe: az Északi-tengeren, a Balti-tengeren vagy a folyói révén Németalföldön keresztül. A partvidék sok helyen mostoha körülményeket tartogatott számára, leszámítva néhány folyótorkolatot, mely ideális volt a kikötésre. Tehát szemben a brit vagy francia partvidékkel, Németország sokkal kevesebb lehetőséggel rendelkezett. A három útirány közül a Rajna sűrűn lakott, iparilag fontos német területeken haladt át, így ez lett a német kereskedelem legfontosabb útvonala. A világháború előtt így a rajnai és holland kikötőkre a német összforgalom 53%-a, az északi tengeri kikötőkre 38%-a és a

Baltikumra 9% jutott [Hézsér 1915:258–266]. Előbbi kikötők magukba foglalták a német kereskedelem szempontjából fontos Antwerpen, Rotterdam, Amszterdam kikötőit. Az Északi-tengeren egyértelműen Hamburg kikötője testesítette meg a német külkereskedelem súlypontját. Hézsér [1915:258–266] szavaival élve Hamburg bírta az összes jó tulajdonságát egy kikötőnek: hullámveréstől védett folyótorkolatban fekszik, mely lehetőséget ad a világtengeri és belvízi hajózás összekapcsolásának, a szárazföld felől minden irányból jól megközelíthető és közel esett az anyaország legfontosabb ipari vidékeihez. Hamburg mellett második legnagyobb német kikötő Bréma volt, mint tradicionális Hansa város. Ide tartozott még Emden kikötője is, ám ezek az 1900-as évekre már messze a feltörekvő Hamburg árnyékába kerültek. A Balti-, vagy korabeli nevén Keleti-tenger kikötői Lübeck, Kiel és Stettin voltak, ám ezek jelentősége a transzatlanti kereskedelem fellendülésével fordított arányban csökkent. Ugyanakkor Stettin, mely „a keleti tengerek Hamburgja volt” meg tudott őrizni valamennyit jelentőségéből a német-skandináv kereskedelemben betöltött szerepe miatt [Hézsér 1915:258–266].

Természetesen a kereskedelemben az áruk mozgása mellett a pénz mozgása is kulcsfontosságú volt. A tranzakciók lebonyolításához pedig általánossá vált, hogy nagybankok fiókjai, vagy kifejezetten interkontinentális pénzügyi folyamatok lebonyolítására szakosodott kereskedelmi bankok települtek a kikötőkbe, akik az áruk mozgásával ellentétes irányban kiegyenlítették a számlákat. Ezen folyamatok pedig általában magával hozták az ipar kikötői megjelenését is, az alapvetően hajózáshoz kapcsolódó iparágakon felül. Különösen igaz volt ez az iparosodás időszakára nézve, amikor a tömegtermelés révén a gyárak saját szállítási és alapanyagköltségeiket tudták minimalizálni a tengeri közlekedési csomópontba településsel. Az adott kikötő ilyen formájú fejlődése pedig mindig visszahatott a kikötői társadalom életére. Nem véletlen, hogy a 19. században világviszonylatban is a kikötők fejlődtek a leggyorsabban a nemzeti fővárosok mellett [Beaven–Bell–James 2016].

Visszaulva Tenold [2020] kapcsán arra, hogy a maritime history diszciplínán belül a tengerészek és kikötői lakosság is releváns kutatási terület, vizsgáljuk meg, hogyan alakultak a brit kikötők társadalmi viszonyai. Lee [2005] véleménye szerint – ugyan minden kikötőnek megvan a maga története – az európai kikötők gazdasági növekedésének 19. századi bázisa a folyamatos munkaerőbeáramlás volt. A kikötők társadalmának bővülését mutatja az is, hogy már az 1850-es években a világ városainak 40%-a kikötő volt, melyben összesen több, mint 100 000 fő lakott [Lawton–Lee 1989]. A század második felében pedig ez a növekedés még jobban felgyorsult, például Malmö lakossága 1820 és 1914 között évente 12,4%-al nőtt, míg Kiel (1867–1914) és Cardiff (1825–1891) helyi népessége évente 16–20%-al. Odessza lakossága a növekvő gabonaexportnak köszönhetően 1800–1892 között 36-szorossá nőtt [Lawton–Lee 1989].

A kikötővárosok gyors növekedésének alapja tehát a migráció volt. A 19. századot alapvetően határozta meg a nagy arányú vándorlás az öreg kontinensről az Új Világba, ugyanakkor, látnunk kell, hogy a kivándorlók első hullámai sokszor a főbb kikötőkben maradtak, mert ott találták meg a jobb élet reményét. Bréma és Hamburg a német kivándorlás főbb csomópontjai is az elvándorlás hatására tudott világszinten is meghatározóvá kikötővé válni, hiszen lakosságuk 33–60%-a 1870–1910 között a bevándorlókból tevődött össze [Marschalck 1990; Wischermann 1989]. A munkaerőbeáramlás ugyanakkor alapjaiban változtatta meg a kikötővárosok nemzetiségi és társadalmi összetételét. Míg a német kikötőkben kevésbé volt érezhető a bevándorlás okozta kulturális különbség, addig az orosz kikötőkben (Odessza, Szentpétervár, Baku) az őshonos orosz lakosság a század végére 30% körüli kisebbségbe szorult [Lee 2005]. Ugyanakkor a természetes helyi nemzetiségi összetételt tovább színesítette az, hogy a kikötővárosokban a külföldi kereskedők gyakran tömegesen voltak jelen, így például Triesztben éltek örmény, görög, zsidó és szlovén kereskedők is [Lawton–Lee 1989]. A brit kikötők nemzetiségi összetételénél azonban látnunk kell a meglévő gyarmati rendszer hatásait is. Így például Liverpool esetében 1911-ben a helyi lakosság 30,4%-a az indiai-, 8,9%-a az ázsiai-, 4,6%-a az afrikai- és 6,6%-a a Karib-térség gyarmatairól származott [Lee 2005].

A nemi összetétele is változatos volt a kikötőknek. Alapvetően megfigyelhető volt, hogy a férfiak inkább a távolabbi helyekre emigráltak (pl.: USA), míg a nők rövidebb távon mozogtak jobb munkahely reményében. Például Bréma esetében, ahogy a város egyik fontos iparága a jutfeldolgozás erősödött egyre távolabbi területekről vonzotta a női dolgozókat: így az 1850-es években még csak Hannover és Oldenburg környékéről, a század végén pedig már a keleti porosz és az osztrák területekről is érkeztek munkások [Ellerkamp 1983]. Az így kialakult kikötővárosokban általában a gazdasági szektorok között elkülönültek foglalkozás szerint a korábbi helyben lakók és az újonnan érkezők. Bréma esetében megfigyelhető, hogy az újonnan érkezők főleg a kétkezi munkákat, míg a korábban helyben lakók a munka irányítást, hivatali feladatokat látták el [Lee 2005]. Tehát a nemzetiségi, nemi alapokon érkezők élesen elkülönültek, szinte kasztosodtak a kikötővárosokban, az így létrejött éles csoporthatárok pedig súrlódásokhoz, éles szembenállásokhoz is vezethettek.

A világkereskedelem bővülése Bairoch [1978] szerint a legerősebb húzóereje volt a 19. század végi gazdaság növekedésének. Európa exportja kapcsán rámutatott, hogy az 1830 és 1913 között 645 millió dollárról 10 550 millió dollárra növekedett, azaz tizenhatszorosára bővült. A kereskedelemnek alapvetően két stabil lába volt. Az első a fejlett országok közötti kereskedelem, mely együtt járt a tudásáramlással is főleg az Egyesült Királyságból a környező országok felé, míg a második a fejlett és fejletlen országok közötti árucserét jelentette, melyben főleg agrárárúk

és élelmiszerek érkeztek a fejlett országokba, ahonnan a szintén távolról érkező olcsó nyersanyagra épült késztermékek és fejlettebb ipari cikkek indultak a fejletlenebb térségekbe [Berend–Ránki 1982:113; Floud–Johnson 2004]. Regionális megoszlásban ez azt jelentette, hogy a világkereskedelemben belül 1913-ban Európa 62%-ot tett ki, míg Észak-Amerika 13,2%-ot, Ázsia 11,1%-ot, Dél-Amerika 7,6%-ot, Afrika 3,7%-ot és Óceánia 2,4%-ot bírt [Cameron 1998:339].

4. A HABSBURG BIRODALOM KERESKEDELMI TENGERÉSZETE

A Duna-menti osztrák Habsburg Birodalomban a kereskedelmi tengerészet jelentősége a törökök kiűzését követő karlócai béke (1699) a spanyol örökösödési háború (1701–1714) és a Rákóczi szabadságharc (1703–1711) után értékelődött fel. Ebben nagy szerepe volt III. Károly magyar királynak, aki fiatalkorát Barcelonában töltve, első kézből tapasztalhatta meg a tengeri kereskedelemben rejlő lehetőségeket. Ennek ellenére azonban, tudjuk, hogy a tengeri kereskedelem fellendítését célzó első hazai törekvések már I. Lipót alatt megkezdődtek. Takáts 1899-es tanulmányában említést tesz egy rejtélyes ferences szerzetesről, aki Buda 1686-os visszavételénél a találmányainak köszönhetően a Tüzes Gábor nevet nyerte és a háború után sokat foglalkozott Magyarország megismerésével és lehetséges gazdasági fejlődésének kutatásával. Eredeti nevén Angelus Gabriel Gautieri de Nizza – két nagyívű munkát adott be vizsgálódásairól az udvari kamarának. Ezekben az írásaiban a genovai születésű szerzetes arról adott felvilágosítást a kamarának, hogy Magyarországnak kapcsolatokat kellene kialakítania a genovai befektetőkkel, hogy azok adják a szakértelmet a modern hajóépítésben a dalmát kikötőknek és a tőkét a magyarországi gyáripár megalapításához. Egyúttal arról is írt Gábor barát, hogy kikötői és tengerészeti hatóságokat kell létesíteni, törvényeket kell hozni, egyszersmind megteremteni a tengeri kereskedelem alapjait a magyarországi kikötőkben (például Buccariban vagy épp Carlopagoban).¹³ Egyúttal sürgette a Duna kereskedelmének fellendítését is, és oda a nyugati vállalkozók csábítását. Mint írta, ha az angol, holland, vagy olasz kereskedők birtokában lennének annak a tudásnak, hogy Magyarország milyen kiváló termékeket tudna egy kis befektetéssel termelni, ömlene a tőke az országba és az nem elszegényedne a nemzetközi kereskedelemben, hanem meggazdagodna.

A spanyol örökösödési háborút követően a Habsburg Birodalom kezébe került Spanyol-Németalföld 1713-ban, melynek megszerzése lehetőséget biztosított a Habsburgoknak, hogy az Észak-Atlanti térségből kiindulva bekapcsolódjanak az India gyarmati kincseinek kiaknázására indított versenybe, melyben addig Hollandia és az Egyesült Királyság kelet-indiai társaságai vettek részt. Az 5–6000 lakosú Ostende kikötői központtal az első években (1715–1723), mintegy 40 nagy óceánjáró vitorlás indult útnak India, Kína, Bengál és Mocha irányába. Az osztrákok számára előnyös volt, hogy míg a Brit Kelet-Indiai Társaság egy-egy hajóját csak négy útra alkalmazta, így a már kellően amortizálódott, de még használható vitorlások piacáról

¹³ Dolgozatomban az adriai-tengeri kikötők neveit elsősorban a dualizmus kori forrásokhoz igazodva olasz/magyar neveiken hívom, de a szóismétlések elkerülése végett, illetve az aktuális hatalmi berendezkedés jelzésére Fiume esetében használom a város nevének Rieka és Rijeka alakjait is.

olcsóbban juthattak az ostendei kereskedők hajókhoz [Parmentier 1993]. Az osztrák kelet-indiai hajóáratok másik előnye a versenytársakkal szemben abban rejlett, hogy míg a brit és holland hajók Fokvárosnál a téli hónapokra félrehúzódtak, addig az osztrák hajók az év egészében kereskedtek [Parmentier 1993]. A kezdeti kiskereskedői csoportok által létrehozott hajóáratok intézményesülése Thomay Ray ír kereskedő nevéhez fűződik, aki a 18. század első felében az ostendei ír emigráció meghatározó alakja volt. Az általa 1723-ban létrehozott Generale Keyserlijcke Indische Compagnie vagy ismertebb nevén az Ostendei Kelet-Indiai Társaság monopóliumot nyert Bécsből a Habsburg Birodalom és az ázsiai kikötők közötti tengeri kereskedelemre [Parmentier 2008]. Végül az ostendei profitábilis üzletet III. Károly azon politikája lehetetlenítette el, amelynek révén igyekezett elismertetni a leányági örökösödést a nyugati nagyhatalmakkal. Ennek folyományaként 1731-ben fel kellett számolni az Osztrák Kelet-Indiai Társaságot, mely addigra komoly számla volt a brit és a holland kereskedők szemében [Balázs 2019:19].

III. Károly, ugyanakkor nem csak az atlanti, de az adriai térség tengeri kereskedelmét is élénkíteni akarta. Ennek tudható be, hogy egyik első intézkedésével, kihasználva Velence hanyatlását, 1717. június 2-án kiadott egy rendeletet (melyet később, 1725. december 19-én megerősített), mellyel Triesztet és Fiumét szabadkikötőkké nyilvánította, azaz vámmentessé tette az áruk forgalmát [Fest 1916:241]. A királyi rendelet hét pontban irányozta elő a helyi fejlesztéseket: „a kikötőhöz vezető út kiépítése, veszteglő intézet, és kórház felállítása, állami raktárak építése, vámmentes övezet létrehozása a kikötő területén, adókedvezmény a kikötőt és Belső-Ausztriát is érintő kereskedőknek, helyi ítélőszékek felállítása, kedvezményes letelepedési lehetőség a városban” [Császár 1842:42–51]. Ezzel együtt az osztrák területekhez közelebb eső és szárazföldi közlekedésben könnyebben elérhető Triesztben 1719-ben felélesztette az eredendően 1667-ben alapított Osztrák Keleti Társaságot. A hajózási vállalat célja a Mediterráneum keleti felével való rendszeres áruforgalmi vonalak létesítése volt, hiszen a karlócai béke lehetőséget teremtett az osztrák hajóknak az Oszmán Birodalom kikötőiben a kereskedelemre. A társaság azonban nem tudott kitörni Velence árnyékából így inkább csak az import terén tudott eredményeket elérni. Működése a század végén, 1785-ben ért véget [Balázs 2019:19]. Az ostendei hajózási gócpont elvesztése együtt járt azzal, hogy az uralkodó egyértelműen az Adriai-tenger felé forduljon. Az Osztrák Kelet-Indiai Társaság megszüntetését követően még abban az évben (1731), III. Károly Triesztben Kereskedelmi Főintézetet, Porto Rében pedig hajóépítő telepet hozott létre [Ákos–Horváth 2007].

Nem tudjuk, hogy mennyiben Tüzes Gábor, vagy a barcelonai ifjonti évek vezették III. Károly tengeri kereskedelemélénkítő politikáját, azonban ezt az irányt leánya, Mária Terézia is folytatta.

Uralkodása alatt előbb Triesztben centralizálta az összes kikötőinek irányítását (1745), majd azokat egy nagy közigazgatási egységbe szervezte 1754-ben Littorale Austriacum néven és egy azt felügyelendő hatóságot nevezett ki Bécsben „Consilium Commerciale Aulicum” néven. A hosszújratú hajók számára ez a hatóság írta elő 1750-ben a sárga-fekete lobogó használatát, a hajók okmányokkal ellátását, és kikötőiben a horgonyzási illetéket. Ezt követte 1755-ben egy tengeri egészségügyi szabályzat megalkotása [Balázs 2019]. Annak érdekében pedig, hogy elegendő képzett tengerésze legyen, 1753-ban Triesztben a jezsuitáknál beindította a tengerészképzést [Ákos–Horváth 2007]. Ezen rendelkezéseit 1774-ben Editto Politico di Navigazione nevű tengerészeti rendtartásával összegezte, és még ebben az évben Fiuméba helyezte át a Birodalom tengerészképzését [Pelles 2006].

4.1. A trieszti kikötő és a kereskedelmi tengerészet

Trieszt, mely a 18. századi osztrák tengeri kereskedelem központjává vált, igen kedvező földrajzi adottságokkal rendelkezik. A város a Liburni-karszt és a Pó völgyének találkozásánál, az Adriai-tenger egyik legészakibb pontján fekszik. A város kikötője felfogható egy a természet alkotta kikötőnek is, hiszen a nagy vízmélység mellett néhány természetes öböl is védelmet nyújtott az időjárás viszontagságainak. Utóbbi kapcsán ki kell emelnünk azt a korabeli mondást is, mely szerint a bóra, mely a térség egyik legveszedelmesebb vihara „A Segna la nasce, a Fiume, la fiorisce, a Trieste la crepa” azaz, a bóra Zenggben születik, Fiumében virágzik és Triesztben múlik el [Héjjas 1896].

A város történelme – hasonlóan a térség többi településéhez – egészen a római korig nyúlik vissza. A középkorban, Velence árnyékában csak kisebb partmenti kereskedelem zajlott a városban, ám 1382-ben a város, mely önálló államként létezett, annak érdekében, hogy fejlődhessen, Ausztria védelme alá helyezte magát. Ennek ellenére majd’ 400 évet kellett várnia arra, hogy III. Károly és Mária Terézia tengeri politikája folytán virágzásnak indulhasson [Borruso et al. 1996]. Amint arról szóltunk, a szabadkikötői státusz, az Osztrák Keleti Társaság megalapítása és a birodalom tengerészeti hatósága mind-mind elősegítette Trieszt felemelkedését a térség többi kikötőjével, így például az 1776-ig szintén osztrák Fiumével szemben. A politikai és kereskedelemügyi fejlesztéseknek köszönhetően a város lakossága és gazdagsága is növekedésnek indult. A part mentén mólók, és kisebb hullámgátak épültek, míg a városon belül új negyedek formálódtak, például a Teresiano, mely értelemszerűen Mária Terézia nevét őrizte. Trieszt nagy előnye a már ekkor versenytársnak számító Fiumével szemben földrajzi elhelyezkedése volt. Nem csak azért volt előnyösebb az osztrákoknak, mert könnyebben

elérhető volt a szárazföldi áruforgalom számára, hanem azért is, mert a tengerpart, a már említett természeti adottságok révén nagy fejlődésre adott teret. A város népessége a korabeli viszonyok között is robbanásszerűen növekedett. Míg a 18. század hajnalán 5 000 fő körül mozgott a lakosságszám, addig 1740-ben már 6 000-en, 1780-ban 17 000-en, és a 18–19. század fordulóján már 33 000-en laktak a kikötővárosban. Ezt mutatja az is, hogy újabb városnegyedek épültek, a Giuseppino és a Franceschino.

Az osztrák távolsági kereskedelemben betöltött helye II. József uralkodása alatt nőtt meg, amikor a császár vámokkal terhelte a Hamburgon keresztül zajló birodalmi szállításokat, ezzel adva versenyelőnyt Triesztnak. A Bécsi Kongresszus (1815) után Trieszt, mely a francia megszállást követően újra a Habsburgok kezébe került, nagy lehetőségek kapujában találta magát. A 19. század iparosodása hamar átformálta a várost, hiszen az lett az osztrák területek ipari termékeinek a Közel-Kelet felé történő szállításának kulcsa. Ez a rendszeres és kiszámítható kereskedelem nagy hajtóerőt gyakorolt a város gazdaságára és lakosságára – utóbbi 1830-ra már elérte a 43 000 főt [Borruso et al. 1996].

Trieszt kereskedelmi tengerészetében korán, már 1818-ban megjelent a gőzhajózás a Carolina elindulásával, mely napi szinten közlekedett Trieszt és Velence között. A távolsági hajózásban azonban 1836-ban jelent meg az első gőzhajózási vállalat, a helyi alapítású Osztrák Lloyd létrejöttével, mely Borruso és társai [1996] megállapítása szerint hosszú időre meghatározta a város fejlődését. A Lloyd alakulásának évében egyébként már körülbelül 1000 hajó látogatta a kikötőt évente, melynek fele volt osztrák felségjelzésű. A maradék külföldi honosságú vitorlás volt Európa és Észak-Amerika fontosabb kikötőiből. A Lloyd a kiszámítható járatainak köszönhetően hamar az Adriai-tenger és a Földközi-tenger keleti medencéjének fontos vállalatává nőtt ki magát. Hajói 1844-ben már évente 13 000 tonna árut szállítottak, amely 1855-re elérte a 25 000 tonnát [Gatscher-Riedl 2017].

Trieszt fejlődésének első kihívását az északnyugat-atlanti kikötők növekedése jelentette a 19. század derekán. A kereskedelem élénkítéséhez azonban elengedhetlenné vált a vasút megépítése, melyre 1857-ig várni kellett annak ellenére, hogy annak kiépítését már 1842-ben kilátásba helyezték. A késlekedés a kikötők forgalmának versenyében végzetesen hatott Triesztre.

Ezt jól példázzák az alábbi számok is:

- 1853-ban Hamburg 425 000 mázsá barna cukrot importált, míg Trieszt 788 000 mázsát,
- 1857-ben Hamburg 470 000 mázsát, míg Trieszt 270 000 mázsát;
- a gyapjúkereskedelemben 1853-ban Antwerpen Trieszt forgalmának felét tette ki,
- 1857-ben már Trieszt bírta Antwerpen forgalmának harmadát [Borruso et al. 1996].

A tengerészetben is érezte a hatását Trieszt szárazföldi közlekedésének elmaradottsága, mely együtt azzal, hogy a mediterrán térséget az észak-atlanti hajózási társaságok is kezdték „felfedezni” maguknak, hátrányosan érintette az Osztrák Lloydot, mely működését csak osztrák állami támogatás fejében (1855) tudta tovább folytatni [Zsigmond 2009a].

A trieszti kereskedelem gyengülését a Szezei-csatorna megnyitása állította meg, mely 1869-ben a közép-európai kereskedők számára előnyösebbé tette a Lloyd vonalait és Triesztet a távolkeleti kikötők irányába, mint az északi kikötőket és az észak-atlanti hajózási társaságokat. Az így nyert távolsági kereskedelem kiaknázására pedig még a szezei építkezések idején megkezdődött a trieszti kikötő modernizálása is Paul Talbot 1862-es tervei alapján, mely magába foglalt egy nagy hullámtörő gátat is, így nyújtva menedéket az újonnan létrejövő kikötői medencében horgonyzó hajóknak. A munkálatok azonban elhúzódtak, így csak 1893-ra készült el a teljesen felépített, raktárakkal is ellátott új trieszti kikötő – talán nem véletlen, hogy nagyjából ekkor szűnt meg Trieszt és Fiume szabadkikötői státusza is, hiszen ekkorra a feltörekvő Fiume egyre komolyodó szálkát jelentett a trieszti kereskedők szemében. Trieszt tehát a század végére minden tekintetben egy modern kikötővárossá nőtt, lakossága meghaladta 1914-ben már a 250 000-et is. Tengeri kereskedelmi forgalma 1896-ban 1,4 millió tonnát, 1900-ban 1,8 millió tonnát, 1913-ban pedig 5,48 millió tonnát tett ki [Borruso et al. 1996].

Trieszt másik fontos hajózási vállalata az Austro-Americana Társaság volt, mely elsősorban a 19–20. század fordulóján az osztrák kivándorlók New Yorkba szállítására szakosodott. A vállalatot a magyar tengeri hajózás megteremtésében is részt vevő Schenker és Burrell családok alapították 1894-ben Società di Navigazione Austro-Americana néven, melyet 1902-ben vásárolt meg a Quarneroi-öbölből származó Cosulich család [Gatscher-Riedl 2019]. Az osztrák kereskedelmi tengerészet fejlődéséről az alábbiakat mondhatjuk el: a hajók összes nettó regisztertonna tartalma 1867-ben 233 162 volt, ami 1877-ben 244 237-et, 1887-ben 215 738-at, 1894-ben 157 946-ot tett ki. Ekkor változtatott az addigi hajózástámogatási rendszeren az osztrák kormány, és a magyar kormány intézkedéseit lemásolva támogatást nyújtott hazai illetőségű nem szubvencionált vállalatoknak is, az osztrák gazdaság számára előnyös áruk szállítása esetén. Így például 1910-ben az osztrák kormány kifizetett 3 442 100 korona mérföld- és 1 473 108 korona üzemtámogatást, és rendes állami szubvencióként 10 880 344 koronát a Lloydnak, valamint 1 560 429 koronát az Austro-Americana társaságnak. A támogatási politika hatására az osztrák flotta 1897-ben 189 744 NRT, 1900-ban 258 557 NRT, 1904-ben 290 693 NRT, 1910-ben pedig már 387 392 NRT méretű volt [A tenger 1912:358–359].

4.2. A fiumei kikötő és a kereskedelmi tengerészet 1848-ig

Visszatérve az 1754-es *Littorale Austriacum*¹⁴ megszervezésére, ez a lépés a magyar rendi gyűlésen heves vitákat váltott ki, hiszen ezzel tulajdonképpen területi veszteségei keletkeztek a Magyar Királyságnak. A rendek így az 1764–65. évi rendi gyűlésen szót emeltek a döntés ellen. Ennek és József főherceg 1775-ös fiumei útjának következtében a királynő mind az ország, mind Fiume kérésére, mely addig Habsburg családi birtok volt, Magyarországhoz csatolta a várost és kerületét. Az 1776. augusztus 9-i adománylevelél, nyíltan kimondta, hogy belátva Magyarország kereskedelmének szükségét, egy önálló kikötővárost adományoz neki. A város Magyarországhoz csatolásának volt egy kevésbé ismert gazdasági oka is: a Károly út 1771-es átadása, mellyel lehetőség nyílt a Károlyváros és Fiume közötti szállításokra, egyértelműen a kikötő felé terelte Magyarország kivitelét. Fest [1916:242] számításai szerint Magyarország ugyanebben az évben 156 763 forinttal részesedett a Károly út exportjában, míg Ausztria csak 69 495 forinttal, azaz Fiume magyar közigazgatáshoz csatolása a már korábban beállott gazdasági átrendeződés szentesítése volt. A Mária Terézia-féle diploma a várost azonos jogokkal ruházta fel, mint a közben rohamosan növekvő Triesztet, így a kereskedelmi ügyek intézésére helyi kormányzóságot hozott létre, melynek első gubernátora Majláth József lett [Král–Szántó 1901:21].

Az 1777. évi rendeletben, a kormányzó javaslatára, a fellépő napi ügyek megoldásait rögzítették, valamint mivel a vármegyék a magyar közigazgatás jelentékeny alkotóelemei voltak, Szörény vármegye néven, közigazgatási egységet szerveztek Fiume körül, melynek főispánja a mindenkori fiumei kormányzó lett, aki így nem csak kereskedelmi, de polgári, és katonai ügyekben is irányította a területet. A közigazgatási átrendezés, míg Magyarországot tekintve kitörő örömmel üdvözlötte, a horvát rendek azonnali felháborodását eredményezte, mivel így csorbult Horvátország területi autonómiája. A fiumeiek és a megye horvát lakossága közti súrlódások értelemszerűen nőttek, hiszen így a fiumei magyar kormányzó irányította a Fiume körüli vármegyét, mely Horvát-Szlavónországon belül helyezkedett el. Ezt a kényes helyzetet megszüntetendő a királynő újabb rendeletet adott ki 1779. április 23-án, melyben egyszer és mindenkorra rendezte Fiume helyzetét: a várost szabad kereskedelmi várossá nyilvánította és Szeverin vármegyéből kiemelve, a Horvátországhoz való mindennemű viszonyát megszüntetve konkrétan a magyar koronához kapcsolta („corpus separatum”). Innen ered, a jól ismert és a történelemben számtalanszor hangoztatott mondat: „[...] Fiume e kereskedő város kerületével

¹⁴ Osztrák Tengermellék.

együtt ezután úgy tekintessék, mint a magyar szent koronához kapcsolt külön test és mindenben úgy igazgattassék; és sem Buccarival, sem más, már kezdettől fogva Horvátországhoz tartozó területtel, semmi módon össze ne zavartassék.” [Král–Szántó 1901:31].

A rendelet, azonban a kor politikusai szemében sem volt törvény, így egy harminc éves közjogi vita indult be a horvát és magyar fél között, Fiume kérdésében. A vitát I. Ferenc király (1792–1835) 1807-ben törvényileg rendezte: „Hogy az ország karainak és rendeinek lángoló vágya további halasztást ne szenvedjen: Ő szent felségének jóváhagyásával, Fiume városa és kikötője, melyet Mária Terézia felséges császárné és királynő külön oklevelével már az országba bekebelezett, a jelen törvénycikkely által az országhoz tartozónak nyilvánítatik. Egyszersmind pedig 1.§ A fiumei kormányzónak az országgyűlés főrendi tábláján, Fiume város követeinek a karok és rendek tábláján megillető ülés- és szavazatjog adatik” [1807. évi IV. tc.]. Úgy tűnhetett, hogy Fiumét illetően rendezve lett minden és virágzásának már semmi sem állhatott útjába, de a francia terjeszkedés következtében az 1809-i bécsi békében Fiumét és az osztrák-magyar-horvát tengerpartot a francia Illír királyságba tagolták be, mely francia megszállás alatt volt egészen Napóleon (1804–1815) bukásáig. A francia uralom után, újra az osztrák birodalomhoz csatolták a várost, de nem kapta vissza Magyarország Fiumét, hanem az, hasonlóképpen a Mária Terézia-féle kezdeti egységesítő politikához, Bécs irányítása alatt maradt. Az egyre sűrűsödő fiumei felszólalásoknak, hogy a Magyar Királysághoz kívánnak a törvényi előírással összhangban tartozni; és az egyre forrongóbbá váló magyar közhangulatnak engedve, az osztrák hatalom 1822. július 5-én visszaállította a törvényességet, és újra magyar kormányzót nevezett ki Fiume élére Ürményi Ferenc személyében. Ennek a második fiumei magyar korszaknak, mely egyben a város gazdasági fejlődésének nyitányaként is szolgált, meghatározó figurája volt többek között Adamich Lajos András, aki helyi származású patríciusként sokat tett Fiume gazdasága és kultúrája érdekében, valamint képviselte a várost a magyar rendi gyűléseken [Dubrović 2019].

Fiume földrajzi elhelyezkedése a Liburni-Karszt meredek lejtői alatt, melyek sokszor ezer méter magas csúcsokkal, valódi bástyaként védték a tengerpartot, nagyon megnehezítették a Magyarország és a város közötti áruszállításokat. Ennek kezelésére, noha végleges megoldást egyik sem jelentett, több műút is épült a 18–19. században. Elsőként Fiume és Károlyváros között készült el 1771-ben a Via Karolina mintegy ötvenévnnyi munka után. A megépült út nagy hiányossága volt, ugyanakkor, hogy szekerekkel szinte járhatatlan volt, így csak lovakkal és szamarakkal közlekedő karavánok tudtak az áruszállításban részt venni [Teleki 1796].¹⁵

¹⁵ Külön érdekesség, hogy gróf Benyovszky Móric, a nagy utazó is próbálkozott egy időben egy fiumei patríciussal, báró Marotti Giuseppével ezen az úton Károlyváros és Fiume között istállók és állomások létrehozásával, hogy mindig friss állatokkal lehessen a szállítmányokat vitetni [Fest 1933:58].

A második út, mely Fiume Magyarországhoz csatolásából, a növekvő magyar kivitel lehetőségének megteremtésére, és az Itáliában állomásozó seregek jobb ellátására épült, az 1809-ben átadott Lujza út volt. Ezzel közvetlenül is lehetőség nyílt a magyar agrártermékeket a lehető legrövidebb úton, az Alföldről Fiuméba és a környező kikötőkbe szállítani. A város és a magyar tengermellék ezzel bekapcsolódott a birodalom vérkeringésébe, és megindult a kikötőn át a magyar gabona külföldi exportja. Az út a maga korában Európa legjobb minőségét jelentette, ötvözte a természet adta lehetőségeket a kívánt forgalomból fakadó sajátosságokkal, így kellően széles volt ahhoz, hogy a negyven méter hosszú árbocfákkal is kényelmesen lehessen fordulni a szekereknek a kanyarokban, és az út emelkedése oly jelentéktelen volt, hogy a kocsiknak sehol sem kellett komolyabban fékezniük [Fest–Edvi–Kovács 1896].

A kor technikai újításainak következtében egyre többször került napirendre a vasút kérdése, mely a magyar árut mielőbb a tengerhez juttatja. Már Berzeviczy rámutatott 1819-ben, hogy Magyarország számára a nemzetközi kereskedelemben való részvétel létfontosságú kérdés [Horváth 2006]. Ezt továbbfejtve Széchenyi azt írta a Világban [1831], hogy a kivitelünk két iránya folyami szállítással a Fekete-tenger, illetve vasúttal az Adria lehet. Azonban az 1829-es drinápolyi béke következtében a román fejedelemségek és Oroszország gabonája együtt képezte az egész Fekete-tengeri kereskedelmet; illetve a galíciai területeken építendő vasút (Rothschild-ház) is egyre inkább sürgette az Adria mielőbbi vasúti elérését, hogy a magyar terményeket, közvetlenül a magyarok vihessék ki a világpiacra [Gergely 1982].

Noha már az 1832–36. országgyűlésen is a külkereskedelem létének alapjaként törvénybe foglalták a fiumei vasút tervezetét [1836. évi XXV. tc.], és az első vasútépítő társaság megalakult, de a Sziszecktől a magyar tengermellékig tervezett vonal építése nem kezdődött meg. Az 1840-es évek elején fiumei és trieszti nagykereskedők közös társasága igyekezett a fiumei vasutat kiépíteni, ám amikor a fiumeiek rájöttek, hogy csak a Triesztbe irányuló szakaszokat támogatja az osztrák kormányzat, kiváltak a társulásból [MMKM szerk. 2006:22–25].

Az 1776-ban Magyarországhoz kapcsolt Fiume iparának legfontosabbja a vitorlánhajóépítés volt, mely hosszú évszázadokon keresztül meghatározta a város és a térsége megélhetését. A hagyomány szerint már Velence is a Quarnero térségében építtette gályáit, így nem csoda, hogy ez az iparág a vitorlás korszak végéig, az 1870-es évekig számos családnak nyújtott megélhetést mind a konkrét hajóépítők, mind a beszállítók (kötelek, vásznak, faáru) részére. Teleky [1796] szerint évente egy-két hajót adtak csak el külföldre, kb. 20 000 forintért darabját, ugyanakkor például 1794–1847 között 134 hosszújratú hajó épült, melyek között volt még 712 tonnás is [Ákos–Horváth 2007:21].

Ugyancsak fontos ágazat volt a helyi cukorgyártás. Teleky [1796] beszámolója alapján tudjuk, hogy abban az időben öt cukorfőző üzem működött a Habsburg Birodalomban, melyek a nyugati államok kolóniáiról származó cukornád finomításával foglalkoztak. Ezek a soproni, neuburgi, neustadti, königs-saali és fiumei üzemek voltak, közülük azonban – vélhetően a tengerpart, és a szabadkikötői státusz miatt – a fiumei volt a legnagyobb, évenkénti 30 000 mázsás termelési kapacitásával.¹⁶ A cukorgyár helyileg a tengerparton épült és ez volt az egész littorale legnagyobb épülete, valóságos palota abban a korban. Kobler [1896b:88] levéltári iratokra hivatkozva azt is közli, hogy a cukorgyár részvénytársaságként alakult Anroldt Orbán és társai cégeként 2 000 000 forint alaptőkével, a főbb részvényesek pedig az Arnoldt és Kennedy családok, valamint a Wellen & Comp. cég voltak. A gyárban egy 1768-as kimutatás szerint 704-en dolgoztak, melyből 339 fő helyi, 316 osztrák és 49 külhonos volt. Ebben az évben a gyár 467 074 forint értékben termelt cukrot, 28 342 forint értékben szirupot, és 581 528 forint értékben állított elő egyéb gyártási melléktermékeket. A termelés mértéke pedig, összehangban Teleky [1796] értesüléseivel a cukor esetében 26–30 ezer mázsa között mozgott, míg 8–9 ezer mázsa szirupot termeltek. A cég működésére erős negatív hatással volt a napóleoni háborúk okozta francia megszállás, majd az azt követő osztrák megszállás (1815–1822), mely idején Fiumében még éhínségek is kitörték [Fest 1916; Kobler 1896b:89]. A cukorgyárat utolsó igazgatója Livino Mossort 1830-ban számolta fel.

Fest [1916:261] kutatásai alapján tudjuk, hogy Fiume Magyarországhoz történt első csatolása idején a fiumei gyáripar állt a cukor-, a kötél-, a likőr-, a szappan- és a börgyárból, melyet a várt gazdasági konjunktúrába vetett bizalma a helyi vállalkozóknak tovább bővített 1777-ben egy posztógyárral és egy fátýolgyárral, majd 1780-ban egy hamuzsírgyárral és Adamich Simon dohánygyárával, illetve Karletzky Lőrinc nyomdájával. Később, 1804-ben alakult meg a városban egy téstágyár, majd 1806-ban a csokoládégyár. Fiumében 1821-ben települt meg az eredendően Adamich Lajos nevéhez kötődő angol rendszerű papírgyár, mely a Fiumara folyó vizét használva a Tersatto alatti hegyoldalba települt meg. A gyárat 1827-ben vásárolta meg Walter Crafton Smith, akihez 1828-ban társult Karl Meynier bajor vállalkozó, a gyár alaptőkéje ekkor 500 000 forintot tett ki [Grgurić 2007:9–10].

Fiume lakossága a Magyarországhoz csatolás idején 5 132 lakossal rendelkezett, melynek nagyrésze elolaszosodott horvát, vagy olasz területekről betelepült jövevény volt. A városnak

¹⁶ Itt kell megjegyeznünk, hogy a korabeli mázsa nem azonos a maival, mivel ebben a korban a font számított az alapmértékegységnek és nem a kilogramm. Fiumében kétféle font volt használatban, a nagyfont (libbra grossa) és a vékonyfont (libbra sottile). Előbbi 0,477 kilogrammot, utóbbi 0,3012 kilogrammot nyomott. A fiumei mázsa, mely 100 nagyfont volt ráadásul 3 nagyfonttal nehezebb volt, mint a korabeli velencei mázsa [Kobler 1896b:102].

már ekkor volt egy saját kereskedő rétege, akik főként olajjal és gabonával kereskedtek, és Itália fontosabb keleti-parti kikötőiben saját konzulokat is fenntartottak [Fest 1916:244]. Ilyen kereskedőcsaládok voltak az Androcha, a Benzoni, a Marotti, a Minoli, a Monaldi és a de Orlando családok. A csatlós ténye a kereskedelmi adatokban is megmutatkozott. A Károly út kapcsán már említettük, hogy 1771-ben a kikötő forgalmából jelentős súllyal bírt Magyarország (156 763 forint) Ausztriával szemben (69 495 forint), azonban az is idekívánczozik, hogy Kobler [1896b:90] szerint ekkor a fiumei helyi ipari termékek tengeri kivitele 802 582 forintot tett ki. Míg 1775-ben a fiumei kikötő összforgalma 1 028 841 forintot tett ki, addig 1780-ban az már 2 580 096 forintra rúgott [Fest 1916:260], amelyből 793 967 forint érkezett Magyarországról, 289 742 forint Ausztriából és 1 496 386 forintot a helyi termékek kivitele tett ki [Kobler 1896b:90].

4. táblázat: Fiume importja 1784-ben

Árunem	Érték
gyapjú	35 000 Ft
kávé	67 000 Ft
nyers cukor	369 000 Ft
bőr	22 000 Ft
bútor	48 000 Ft
gabona	148 000 Ft
citrom	6 000 Ft
vászon	19 000 Ft
olívaolaj	38 000 Ft
papír	6 000 Ft
rizs	9 000 Ft
só	54 000 Ft
dalmát bor	28 000 Ft
külföldi bor	2 600 Ft
Összesen	851 600 Ft

Forrás: Teleky 1796:135.

Az importról tudósít minket a 4. táblázat. Az exportról álljanak itt az utazó Teleky [1796:135] szavai: „A Magyarországról ide hozatott gabona, dohány, a Horvátországról hozatott fa (mely részint hajóknak, részint hordóknak, és abroncsoknak való) és az ugyanonnan bőséggel jövő faszén főbb pontjai a kereskedésnek. A gabona és dohány egyrészt a Littoraléban kél el, és a dohányból a fiumai fabrikák tobákat készítenek; de nagyobbára mind Olaszországba, annak sok részeibe vitetik. A fa részint itt kél el, de inkább külföldre és Triestbe vitetik, aholott a hajócsinálóktól és a portékaikat küldöző kereskedőktől használtatik. A szenet Velencébe és Anconába viszik. Magyarországi s horvát marhával is vagyon itt kereskedés, de nem nagy. Ugyanis kevés kél el, és azt, amit kivált Horvátországból ide hajtának is, innen Triestbe hajtják,

s ott adják el” (sic!). Teleky ezen kívül még hozzátette, hogy Fiumében mindennel szabad kereskedni, oly dolgokkal is, amelyekkel Magyarországon nem, kivéve a puskaport és a tükröket. Az ekkori kereskedelem volumenéről szólva, 1790–1795 között az import átlagosan 1–1,5 millió forintot tett ki. A főbb behozatali áruk, a cukornád, a kukorica, a tengeri só voltak. Az export értéke ugyanekkor átlagosan 2,5 millió forintot tett ki, a fontosabb kiviteli cikkek pedig a gabona, a dohány, a faárúk, a faszén, az üvegportékák és a cukor voltak. A növekvő gazdasági élet révén, ahogy Trieszt esetében is láthattuk, Fiume is gyarapodásnak indult. Lakosságának száma 1794-ben már 6794, 1810-ben 8950, 1841-ben 11 ezer fő volt [Fest 1916; Császár 1842].

Az első fiumei vitorlášhajózási vállalat, melyről a magyar uralom idejéről tudomásunk van, Adamich Simon nevéhez fűződik, aki fiaival 1787-től kezdve több hajót is birtokolva bejárta a Földközi- és az Északi-tenger térségét [Ákos–Horváth 2007:19]. Egy 1803-as kimutatás [Kobler 1896b:94] alapján a Fiumében lajstromzott hajók között négy nave, kettő polacca, huszonnégy brigantino, hat goletta egy manzara és egy pinco volt.¹⁷ Ekkoriban a fiumei kikötő, még a hagyományoknak megfelelően a Fiumara folyó torkolatánál volt, hasonlóan számos nagy-britanniai természetes kikötőhöz. Azonban ez a modern kor hatalmas nave-i számára már nem tudott megfelelő kikötőül szolgálni, így a hajók inkább a város előtti tengeren horgonyoztak le, és áruikat kisebb dereglyékkel vitették be a folyón levő kikötőbe. Ennek okán, Ürményi kormányzó és Adamich Lajos tervei nyomán a folyótorkolat szélesítésre került és ott, valamint a város előterében egy-egy kisebb hullámtörő gát is épült, hogy megóvják a város előtt horgonyzó nagyobb hajókat. A munkálatok 1842-ben 20 000 forintért Glavan Jakab helyi építőmesternek hála készültek el [Császár 1842:35]. Ugyancsak a kormányzó élénk kereskedelempolitikájához tartozik egy 1826-os terv a gőzhajózás fiumei meghonosítására. A tervek szerint Fiume és Zára között heti kétszeri rendszerességgel közlekedett a két gőzös, melyet ugyanaz a William Morgan tartott fenn, aki Trieszt és Velence között járatta a Carolina gőzöst [Maylender 1911; Gatscher-Riedl 2019]. A gőzösök vállalták a Quarnero posta-, áru- és személyforgalmának szállítását járatonkénti 100 o. é. forint fejében, illetve tárgyalásokba kezdtek a kormányzóval újabb járatok indításáról, melyek megvalósulásáról nincsenek adataink. A tervezett újabb járatok bekapcsolták volna Fiumét az olasz partokkal és a Ragusával való gőzhajókkal történő kereskedelembe.

Ehhez kapcsolódik Császár [1842:42] megállapítása, mely szerint 1822-től az újbóli magyar Fiumében a hajókázás, noha főként magától és nem az állam fejlesztése révén tudott gyarapodni,

¹⁷ Ezen hajótípusok között a nave háromárbocos 350–500 tonna szállítására képes, a polacca szintén háromárbocos 300–400 t kapacitással, a brigantino 2 árboc, 150–400 t, a goletta 2 árboc 50–120 t szállítására volt alkalmas [Gonda 1906:31].

az állami támogatás gondolata már felmerült. Ez pedig szemben azzal, hogy az első tudvalevő állami szubvencióval működő gőzhajózási társaság, mely utána példát adott a világnak az 1838-as alapítású Samuel Cunard féle vállalat volt, azt mutatja, hogy az államilag támogatott tengerhajózás megteremtésének gondolata Magyarországon, Fiumében – Császár Ferenc szerint List [1841] munkássága nyomán – attól függetlenül is felbukkantak.

1822-ben Fiuméba 1147 hajó érkezett és onnan 1164 indult el. Az érkezők között áruval 12 hosszújratú (osztrák, görög, angol) és 825 kisparthajózási (osztrák, nápolyi, pápai) volt, míg üresen 9 hosszújratú (osztrák, francia, svéd, szardíniai) és 301 kisparthajózó (osztrák, nápolyi, pápai) érkezett. Fiuméből áruval kifutott 16 hosszújratú (osztrák, görög, angol, francia, svéd) és 781 kisparthajózási (osztrák, nápolyi, pápai) és üresen 4 hosszújratú (osztrák, szardíniai) és 363 kisparthajózó (osztrák, nápolyi, pápai). 1823-ban már 1218 hajó érkezett és 1225 indult el, utóbbiak között rakodva már orosz hajó is; ekkor az import értéke 780 911 forint, az export pedig 539 744 forint volt. 1830-ban 2 730 hajó érkezett és 2 871 indult el úgy, hogy az import 1 030 580 forintot az export pedig 984 085 forintot tett ki. Az 1841-ik évben 5264 hajó érkezett 1 471 303 forintnyi áruval és 5138 hajó indult el 2 965 523 forintnyi rakománnyal és már voltak a fiumei forgalomban amerikai, hannoveri és hollandiai hajók is. Utóbbi évhez kapcsolódóan érdemes Trieszt forgalmát is közölnünk. Az osztrák kikötőbe 1841-ben 8202 hajó közvetített 49 000 000 forintnyi árut és 9035 hajó vitt ki 37 500 000 forintnyi rakományt. Ehhez hozzávéve a kikötő szárazföldi forgalmát is Trieszt importja 69 millió forintot, exportja 57,6 millió forintot tett ki, azaz Trieszt városának összforgalma 126,6 millió forint volt. Ez pedig megegyezett Magyarország és Erdély egymáson kívüli külkereskedelmi forgalmának 1835. évi forgalmával (126 millió forint), miközben Fiume forgalma, mint láttuk volt 1841-ben közel 3 millió forintot tett ki; ezen összehasonlítás pedig jól érzékelteti, hogy Fiume mennyire lemaradt Trieszttel szemben a III. Károly-i rendelkezések óta eltelt bő száz évben, illetve azt is mutatja, hogy mekkora árutöbblet volt Magyarország és Erdély irányába, melyet Fiuméba lehetett volna terelni [Császár 1842:43–49].

Az 1848-ban a helyi olaszság egyértelműen a magyarokkal együtt örült az április törvényeknek, ám az egyre erőteljesebb horvát függetlenségi mozgalmak árnyékában, a leköszönő Kiss Pál kormányzó irányításával nemzetőrség szervezésébe is kezdtek, melyet az új kormányzó Erdődy János is támogatott. Itt kell kiemelnünk egy tényt, mely fölött a horvát közbeszéd és a történetírás olykor elcsúszik, hogy Fiume és kerülete 1848 tavaszán nem azt a területet jelölte, amelyet az 1868–1918 közötti időszakban jelentett. A reformkori fiumei kerület kiterjedt Gonda [1906:14] szavaival élve „a Fiumarán illetve annak forrásán túl a Porta Hungaricáig, s innen a Lujza-út baloldalán haladva [...] azon egész területre, melyen ma az idők

folyamán külön községgé fejlődött Sušak fekszik” (lásd bővebben 1. melléklet). Az 1848 késő tavaszi, törvénytelenül megtartott horvát báni gyűlésen Jelačić egyértelművé tette, hogy a magyar kormánnyal szembehelyezkedve önálló Horvátországot akar, melynek részeként igényt tart a magyar közigazgatás alatt álló Alsó-Szlavóniára, Fiuméra és kerületére, valamint a Magyar Tengeremellékre, mely a fiumei kormányzó felügyelete alatt ekkor Buccari és Vinodol területeit jelentette [Juhász 2020:80].

1848. augusztusában a magyar kormány, mely Fiumével csak Bécsen, Horvátországot megkerülve tudta tartani a kapcsolatot, igyekezett tengeri és szárazföldi haderőt is Fiuméba küldeni – sikertelenül. Augusztus második felében Jelačić küldöttséget is menesztett Erdődy János fiumei kormányzóhoz, mely a város átadását követelte, amit a kormányzó azonban nem hajtott végre, hiszen Fiume nem állt sem akkor, sem előtte a horvát közigazgatás hatálya alatt. Ezt követően 1848. augusztus 31-én 1 300 horvát katona vonult fel a Fiumara partjára, a helyi nemzetőrség elégtelen fegyveres kiképzése és felszereltsége okán a kormányzó a véráldozatokkal járó összecsapást elkerülve hagyta, hogy a horvát haderő ellenállás nélkül szállja meg és foglalja el a várost a horvát bán nevében [Juhász 2020]. Így Fiume második magyar uralom alatti virágzása véget ért. A benyomuló horvátok megígérték a zömében olaszajkú fiumei lakosságnak a szabad nyelvhasználatot és ősi kiváltságaik tiszteletben tartását, azonban 1849-től nyílt horvátosítás vette kezdetét a városban, a közélet és helyi politika minden szintjén [Fest 1920], „a magyar jelenlét pedig láthatatlanná vált” [Hajdú 2013:9]. Ezek után hivatalosan 1852-ben Fiume elszakított Magyarországtól, és Horvátország része lett. A kiegyezés előjeleként 1865-ben, 1866-ban is megindultak tárgyalások Fiume hovatartozását illetően, sikertelenül. Az 1867-ik és 1868-ik évi magyar-osztrák és magyar-horvát kiegyezések igyekeztek újra rendezni a kérdést.

5. MAGYARORSZÁG GAZDASÁGI FEJLŐDÉSE A DUALIZMUS IDEJÉN

Az 1867. évi kiegyezés előtt Ausztria és Magyarország egymásrautaltsága magában hordozta a komparatív előnyök kihasználásának lehetőségét. Annak ellenére, hogy tradicionálisan Ausztria és Magyarország is agrárország volt, a zárt vámhatárokon belül az iparosodottabb Ausztria az ipari termelésre, míg Magyarország a helyenként nem létező, vagy elégtelen iparosodottság folytán inkább agrártermékek előállítója volt [Scott 1977].

A 19. század modernizációja a közlekedésben, a vasutak, a gőzhajók megjelenése egyre közelebbivé tette egymás számára a távoli országok és birodalmak piacait. Az ezekkel való verseny előfeltételeként, és nem utolsó sorban az ipari termékek nagyobb hozzáadott értéke miatt, a magyarországi és a betelepült vállalkozók belátták a hazai ipar fejlesztésének szükségességét. Erre adott lehetőséget az 1850-ben létrehozott, és később tízéves időközönként újragondolt osztrák-magyar vámunió, mely a belső vámokat eltörölve egy kívülről védett piacon tette lehetővé az ipar számára az erősödést. Az a szándék húzódott meg ezen elképzelés mögött, hogy majd kellő időben a falakat lebontva léphessen a szabadkereskedelem útjára Ausztria-Magyarország [Scott 1982; Komlos 1983; Katus 1979].

A közös vámterület pozitív hozadéka volt, hogy kiszámíthatóvá tette a gazdaság működését. Ez egyfelől megnyilvánult abban, hogy a megtakarítások növekedésével beindult a hazai tőkeakkumuláció, melynek révén már nemcsak a külföldről beáramló tőke tudott ipari vállalatokat létrehozni Magyarországon, de a század végén a hazai üzletemberekből összeálló csoportok is, például részvénytársasági formában. Másfelől az, hogy a magyar iparnak részben az osztrákkal is versenyeznie kellett, ráutalta a gyárosokat a kooperációra és a racionalizált működésre. A versenyképességet segítette az 1892-ben bevezetett aranyalapú valuta, a korona is, mely kiszámíthatóbbá tette a gazdaság működését, hisz előtte a forint ezüsttartalmának ingadozó értéke is gondot okozott azon területeken, ahol az alapanyagok vagy a késztermékek a nemzetközi piacról kerültek beszerzésre vagy oda irányultak [Kövér 1986; Hanák 1989].

Mindehhez persze szükség volt hazai vállalkozókra is. A reformkorban (1825–1848) Lengyel György és Bácskai Vera felosztása szerint az „előfutárok” generációja alapított ipart Magyarországon [Bácskai 1989; Lengyel 1989]. Ők javarészt nagykereskedők, illetve a céhes mesteremberek voltak, akik stabil vevőkörrel a hátuk mögött tudták felépíteni vállalkozásaikat (pl. a kocsigyáros Kölberek, a kékfestőgyárat alapító Felmayer Antal, Maderspach Károly). Ganz Ábrahám is ebbe a kategóriába sorolható, aki Svájcban kiindulva, Budán kezdett dolgozni a Hengermalomnál, majd kemény munkával egy olyan vállalatóriás alapjait rakta le, amely

meghatározta a magyar gépipart [Klement 2004]. Jelen voltak közöttük az arisztokrata földbirtokosok és politikusok is. Gondolhatunk itt Széchenyi István mellett Batthyány Lajosra, akinek ikervári birtokán cukorgyár működött vagy Ürményi Ferencre (a fiumei kormányzó), aki a pénzügyi szférában szerepelt, vagy gr. Andrássy Manóra, aki a család gömöri vaskohóit és a környékbeli tulajdonosokat összegyűjtve 1868-ban megalapította a Salgótarjáni Vasfinomító Egyletet [Szinnyei 1891]. Később (1881) ebből fejlődött ki a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt., mely az egyik legnagyobb acélgyártó vállalattá lett Magyarországon [Vasgyártás 2016]. A második vállalkozói generáció tagja volt Burchard-Bélaváry Konrád, aki danzigi gabonakereskedelmi tapasztalatit felhasználva lett a Pesti Hengermalom alkalmazottja, majd vezérigazgatója; Pick Márk, aki itáliai útvjáról hozta haza a szalámigyártás ötletét; Hatvany-Deutsch Sándor, aki a berlini banki élete után cukorgyárat alapított [Halmos 2004b].

A hazai ipar fejlesztésében döntő szerepe volt a vállalkozóknak, a kereskedőknek és a bankároknak, azonban mellettük a magyar állam is igyekezett intézkedéseivel segíteni az iparfejlesztést. Az iparosítás útján fontos állomás volt a céhek eltörlése 1872-ben és a kereskedelmi törvény megalkotása is [1875. évi XXXVII. tc.]. Továbbá, hogy az állam adó- és illetékmentességet adott bizonyos iparágakban az új alapítású gyárak részére; adókedvezményt adott a hazai ipart támogató pénzügyintézeteknek; ösztönözte a vállalatokat, hogy hazai alapanyagokat használjanak fel; a vasúti díjszabásban pedig leszállította a hazai ipari termékek szállítási költségét [1881. évi XVI. tc. és XLIV. tc.; 1882. évi XVIII. tc.; 1890. évi XIII. tc.; 1890. évi XIV. tc.; Varga 1978:662–704]. Az 1867-es kiegyezés utáni Magyarországon több szempontból is akadályba ütközött az ország iparosításának kérdése. A fő hátrányt a Lajtán túli és a nyugat-európai országokhoz képest nem az jelentette, hogy Magyarország inkább agrárország volt. A problémák gyökere a társadalom aluliskolázottsága volt. Túl azon, hogy Magyarország tőkeimportra szorult 1868–1890 között, a munkaképes korú népesség kétharmada írástudatlan volt, és nehezen betanítható a fejlett ipari termelőeszközök melletti munkára [Katus 1979:921].

Az iparban foglalkoztatott élő munkaerő kérdése mellett figyelmet kell szentelnünk a gépesítés kérdéseinek is, hiszen míg a munkások száma 1869–1910 között megkétszereződött (656 ezer főről 1 427 ezer főre), addig az iparban alkalmazott gépek lóereje 1863 és 1913 között 76-szorosára nőtt (7 500 lóerőről 576 400 lóerőre). Ezen adatok tükrében nem meglepő, hogy két iparcsoport, az élelmiszeripar és a nehézipar (vas- és fémipar; gépgyártás és közlekedési eszközök gyártása) játszotta a legnagyobb szerepet a 19. század fejlődésében, és ezek mellé zárkózott fel a 20. század elejére a könnyűipar és a vegyipar. Ezen ágazatok között azonban a gépipar volt a leginkább nagyipari jellegű, hisz 1910-ben a gépipari keresők 74%-a 100 főnél

többet foglalkoztató nagyvállalatoknál dolgozott [Katus 1989b:834]. Az élelmiszeripar vezető szerepe az agrárhagyományokkal rendelkező Magyarország esetében nem meglepő jelenség. Ezzel szemben a gépipar, és így a vastermékek iránti kereslet felfutása jól mutatja milyen nagy volt a 19–20. század fordulóján az üzemek, a mezőgazdaság, a szárazföldi és tengeri szállítás, illetve a hadászat részére gyártott gépek mennyisége.

A gépiparon belül a legfejlettebb ágazat a járműgyártás volt, azonban a gépipar felfutását nem a kisüzemek gyors szaporodása adta, hanem az, hogy a már meglévő, vagy a 19. század közepén alakult gyárak óriási vállalatokká nőttek (gondoljunk Andrássyra és a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt-re vagy a Ganz és Társa – Danubius Gép-, Waggon és Hajógyár Rt-re), amelyek akár több nagyvárosban is jelen voltak egyszerre.

Az élelmiszeriparon belül a legnagyobb súlyt a Budapesten kiépült malomipar adta. A Duna, a kiépülő vasútvonalak, mind felértékelték a korabeli Pest-Buda térbeli helyét, mely eleinte a gabonakereskedelem központjává, majd az első gőzmalmok (pl. Hengermalom 1839) megalapításával a dualizmus idejére malomipari centrummá vált [Klement 2012]. Ezen időszakban többféle előnye is volt a budapesti malomiparnak. Egyfelől a magyar gabona (elsősorban a búza) előbb beért a nyugat-európai gabonánál, így a hazai termékek akár liszt formájában is hamarabb jelentek meg a külföldi piacokon az ottani termelésű áruknál. Másfelől a hazai gőzmalmok folyamatosan fejlesztették a technológiájukat. Ide kell sorolni a Ganz-féle gyár (Mechwart András) által létrehozott hengerszékeket és a Haggenmacher-féle síkszítát [Halmos 2004a]. A gyors felfutást azonban a századfordulótól lassuló növekedés jellemezte. Ennek főbb oka az volt, hogy az 1900-as években folyamatosan nőtt az agráriumban előállított, vagy a külföldről behozható gabona felvásárlási ára, így a malomipar, a méretgazdaságos termelés megszűnésével egyre veszteségesebben tudott működni. Ennek következtében pedig a vidéki kisebb malmok, amelyek nyereségesebben tudtak működni, elvitték Budapest elől a belső piac egy részét [Klement 2012].

Így Magyarországon az iparban hagyományosan két ellenpólus erősödött meg leginkább, az élelmiszergyártás és a gépgyártás, de a dolgozók juttatásaiban és életkörülményeiben mégis élesen elkülönült ez a két szektor. Szemben az agráriummal, ahol a termelési folyamat hozzáadott értéke a késztermék értékének csak 30%-át adta, és a dolgozók bére 4–6%-ot tett ki a végső értékből, a gépgyártásban a hozzáadott érték 50%-ot és a bérek 30–33%-ot tették ki. Azaz a gépgyártásban, és általában az iparban felértékelődött a szaktudás és ezzel együtt az ipartestületek, szakszervezetek érdekképviselési lehetőségei is [Katus 1989b]. Így áttételesen az ipari fejlődés hozzájárult az oktatási színvonal emeléséhez is, hisz a sokasodó iparvállalat művelt iparos utáni munkakereslete kitermelte a maga munkakínálatát.

Az itthon megtermelt mezőgazdasági és ipari termékek kétféleképpen tudtak hasznosulni: vagy Ausztria-Magyarországon belül kerültek felhasználásra, akár végső fogyasztási cikként, akár félkésztermékként, vagy a vámunió kívül kerültek eladásra. A magyar áruk, és azon belül főleg az agrártermékek hiánycikket képeztek az osztrák piacokon, hisz Ausztria sokkal erősebben iparosodott ezekben az években, mint Magyarország és a már emlegetett komparatív előnyök miatt rábízhatta magát Magyarország agrárelőállítására [Katus 1989a]. Ez meglátszott azon is, hogy a Monarchia belső kereskedelmében végig jelentős maradt a két ország specializációja, így az osztrák ipari termelés és a magyar agrárium kibocsátása; ugyanakkor az is tény, hogy a magyar fél részéről folyamatosan emelkedett az ipari termékek kivitele is. „Míg az 1840-es években Ausztriába irányuló kivitelünk 90 százaléka volt mezőgazdasági nyerstermék, addig az 1880-as évekre ez az arány 63 százalékra csökkent, az ipari termékek részesedése 35 százalékra emelkedett” [Katus 1979:959]. Az előnyök világosan látszanak John Komlos számításaiból is, aki tételesen kibontotta az imént leírt folyamatokat és elemezte többek között a magyar liszt kivitelt, mely jelentős piaccal bírt a Monarchián belül [Komlos 1983].

A monarchián kívüli külkereskedelmünkben fontos szerepet játszottak a világ számos államával (pl. Olaszország, Franciaország, Anglia, Japán, Kína stb.) kötött kölcsönös kereskedelmi egyezmények, melyek biztosították a magyar agrártermékek közel vámmentes, és egyes ipari termékek olcsóbb kivitelét ezen országokba. Így azzal együtt, hogy rohamosan tudott növekedni a magyar termékek világpiaci részesedése, külkereskedelmünk szerkezete nagyban hasonlított a vámunió belüli kereskedelmünkhöz, hiszen a nyerstermékek 64%-ot (köztük a gabona 29%-ot), az ipari termékek pedig 36%-ot (az élelmiszeripari termékek 15%-ot) tettek ki az 19. század végén [Katus 1979:994]. Ugyanakkor az is elmondható külföldi exportunkról, hogy a tengeri kivittel lehetőség nyílt arra, hogy az Ausztriával való belső kereskedelemből származó felesleget is el lehessen adni (így például lisztet vagy cukrot) [Scott 1977; Scott 1982]. Tehát el kell különítenünk a főleg Ausztriával való belső külkereskedelmünket (az 1904–1913-as években 74% körüli értékkel), és a világpiaccal való külső külkereskedelmünket. Fiume kikötőjének kereskedelemben betöltött fontosságát, pedig az 1890-es évektől érezhetjük, hiszen ekkortól „a behozatal növekvő része származott a Monarchia határain túlról, jelezve, hogy az iparosodó ország egyre nagyobb mértékben rászorult a világ gazdaság nyersanyagaira és beruházási javaira.” [Katus 1983:279].

Összességében tehát azt láthatjuk, hogy az 1867–1913 közötti esztendőben Magyarország tökeerőben, a hazai vállalkozók mentalitásában, vállalkozásai számában és teljesítményében, és az állam támogató magatartásának köszönhetően fel tudott zárkózni az akkori fejlett világ

mintáihoz. Ez hozta magával azt is, hogy a hazai piacgazdaságban a felnövekvő generációk iskolázottsága és szociális helyzete is javult, Magyarország pedig egyre iparosodottabb lett.

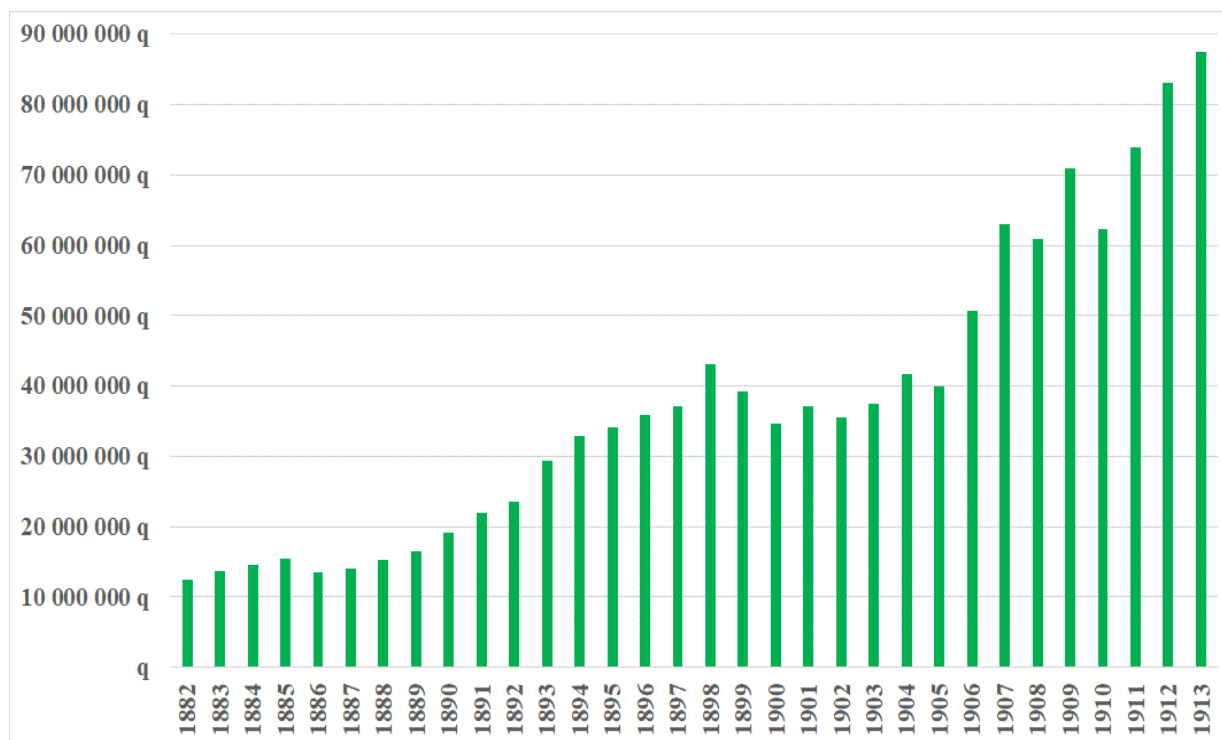
A Magyar Statisztikai Évkönyvek 1882–1913 között közölték a magyarországi külkereskedelem adatait a vámtarifa törvényileg rögzített és ezen időszak alatt kismértékben változott főcsoportjai szerint [MSK 1923:32–358; 1878. évi XXI. tc.]. Magyarország Ausztriával és az azon kívüli rendeltetési országokkal való forgalma ezen időszak alatt 2 847 306 999 mázsát tett ki, mely mellett a VIII. Vágóállatok forgalma 41 465 185 darabot a XLI. Járművek pedig 84 238 darabot tett ki.¹⁸ A vámtarifa 50 főcsoportja kategóriákat takart, amelyen belül voltak az egyes tételek. Például az I. Gyarmatárúk címke alatt volt a kávé, a kakaó, mégis az egyszerűség és hosszú idősoros elemezhetőség kedvéért egy címke alatt kezeli őket a statisztika. Ez alól majd csak a hajózási forgalomnál közölt későbbi adatok lesznek kivételek, ahol a tarifaosztályokon belüli árunemek szerinti elemzésre is lehetőségünk nyílik, most azonban vegyük végig, mely áruosztályok voltak meghatározóak Magyarország külkereskedelmében.

Az ország teljes importja 1882–1913 között 1 210 946 178 mázsát tett ki (az összforgalom 42,52%-át), melynek éves volumenét az alábbi 1. számú ábra mutatja. A forgalomról elmondhatjuk, hogy az a vizsgált időszakban növekvő tendenciát mutatott. Az összes, az országba behozott áru mértéke a statisztikai adatközlés kezdetekor 1882-ben 12 448 239 mázsát tett ki, mely 1892-ben 23 581 001 mázsát, 1902-ben 35 577 597 mázsát és 1913-ban 87 508 456 mázsát tett ki. Az ábrán jól látszik az, hogy miként a világkereskedelem 1900–1905 között gyengélkedett, úgy ez a magyar importban is érezte hatását, melyet aztán részben a háborús készülődés, részben az 1905-től beindult újabb konjunktúra nagyobb ütemben növelt, mint az addigi években. A legfontosabb importosztálya Magyarországnak a XV. Fa, szén és tőzeg főcsoport volt a maga 664 958 144 mázsájával (a teljes import 54,91%-a), ami érthető, hiszen a korszak közlekedésében mind tengeren mind szárazon a kőszén és annak származékai, mint a kokszt vagy az antracit, megkerülhetetlen import tételek voltak (főként az Egyesült Királyság irányából). Ennek súlyát mutatja, hogy a második legnagyobb mértékben importált áru a VI. Gabona és liszt tarifaosztály volt a maga 85 495 474 mázsájával (7,06%). A harmadik legfontosabb árucsoport a XXI. Ásványolaj kategóriája volt 61 277 028 mázsával (5,06%), mely a 19. század végén az iparosodás második hullámának egyik legfontosabb nyersanyagait tartalmazta. A negyedik importcsoportja az országnak a XXXVIII. Vas és acél volt 52 376 583 mázsával (4,33%), az ötödik a VII. Gyümölcs és zöldség csoport 32 780 747 mázsával (2,71%-

¹⁸ A továbbiakban a 41. Járművek főcsoportot kiveszem az elemzés alól, hiszen az csak darabban van megadva és így nem összehasonlítható a mázsá adatokkal.

al) – melyen belül a friss déligyümölcs beáramlás kiemelendő [Pelles 2018d]. A még 2% feletti import utolsó csoportját a XIII. Italok kategória 29 791 966 mázsája adta (2,46%) – mely a filoxéra 19. század végi pusztításának ismeretében azonnal érthetővé válik.

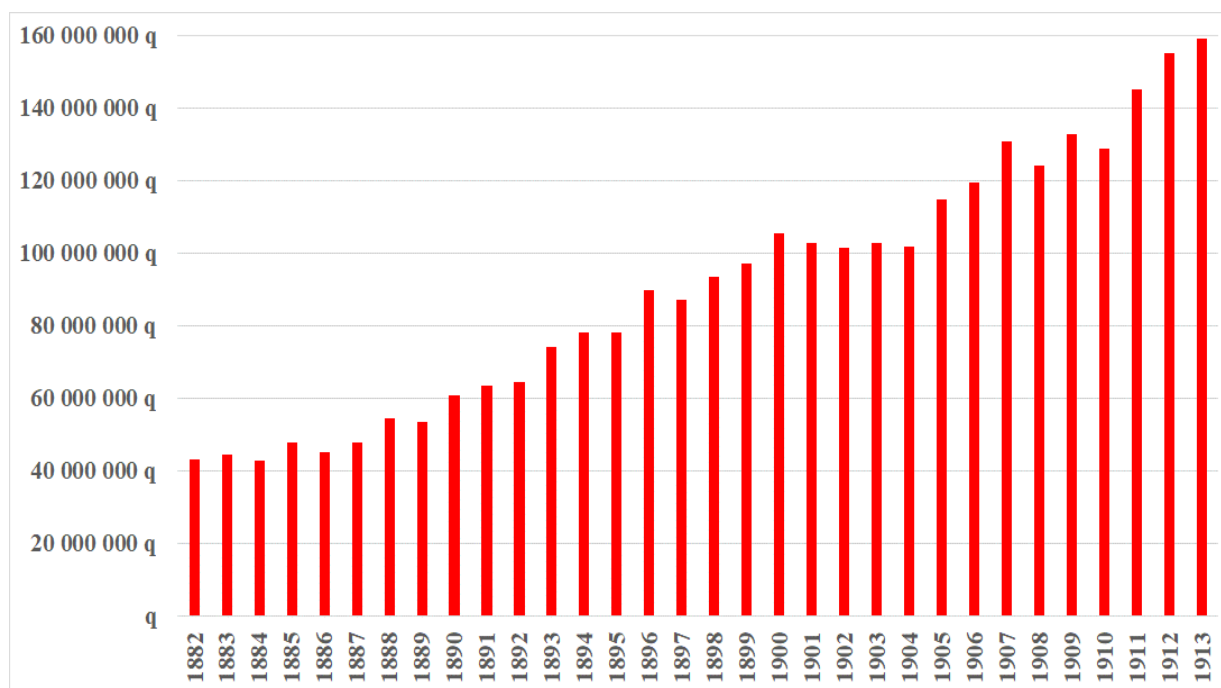
1. ábra: Magyarország importja métermázsában 1882–1913 között



Forrás: MSK 1923:32–358.

A vizsgált időszakban Magyarország összes exportja (2. ábra) 1 636 360 821 mázsát (57,47%-ot) tett ki. A kivitelünkről elmondható, hogy sokkal stabilabb növekedést mutat, mint az import. A kezdőévben 1882-ben a kivitelünk mértéke 43 219 034 mázsa volt, mely 1892-ben 64 583 689 mázsát, 1902-ben 101 296 172 mázsát és 1913-ban 159 136 126 mázsát tett ki. A legnagyobb volumenű kivitel áruosztályt a VI. Gabona és liszt jelentette 696 741 155 mázsával (42,58%), azon belül is a liszt-kivitelünk kiemelendő, mely a Budapest környéki malomipari központ által előállított első osztályú minőségének hála meghatározta a külkereskedelmünket. A második tarifaosztály a XV. Fa, szén és tőzeg volt 353 083 090 mázsával (21,58%), melyen belül a főleg erdélyi faanyag és feldolgozott faárúk kiáramlása volt a meghatározó. A harmadik legnagyobb kiviteli áruösszetételünk a XVII. Ásványok voltak 180 670 924 mázsával (11,04%), melyet követett a VII. Gyümölcs és zöldség kivitel (95 723 912 q, 5,85%), a XIII. Italok (43 990 287 q, 2,69%), a L. Hulladékok (43 248 119 q, 2,64%) és a két százalék fölötti árucsoportok felett még a IV. Cukrok (38 517 451 q, 2,35%).

2. ábra: Magyarország exportja métermázsában 1882–1913 között



Forrás: MSK 1923:32–358.

6. FIUME ÉS A MAGYAR TENGERI KIKÖTŐ

6.1. Fiume története politikai és közjogi szempontból (1848–1914)

Fiume 1848. augusztus 31-i horvát megszállását követően 20 évnek kellett eltelnie, míg a város és Magyarország ügye rendeződhetett. Ezen időszaknak a folyamatait Juhász [2020:73–120] mutatja be a legnagyobb alaposággal, benne olyan horvát közhiedelmekre is, mint a „fiumei folt” legendája. Az olasz nyelvű és kultúrájú várost a horvát vezetés minden létező módon igyekezett iskolái révén nyelvileg, hivatalnokai által közigazgatásilag is horváltá tenni. Ez azonban a zömében olasz többségű városban heves ellenállást váltott ki, mely megmutatkozott abban, hogy Ferencz József 1852-es látogatásakor egyetlen horvát zászlót sem tűztek ki a városban, melynek horvát kormányzója Rusnov emiatt lemondásra kényszerült, hogy helyét a német Kellesperg Ernő vegye át, kinek utódja Hohenwarth-Gerlachstein Károly gróf lett, ezt pedig 1860-ban Sterneck Hermann báró követte [Fest–Batthyány–Borovszky 1896]. A német városvezetés németesíteni próbálta Fiumét, melynek hatására a helyi olaszság méginkább a magyarokhoz érezte magát tartozónak, és ezt nem enyhítette az sem, hogy a bécsi kormányzat kezdeményezésére újra nyílt Fiumében az olasz nyelvű tengerészképzés és összhangban a dohányipar 1851-es állami monopolizálásával, a városban is berendezkedett egy állami dohánygyár. Az 1860-as évek elején a városban általánosan eluralkodott az a szokás, hogy a polgárok, magyaros ruhákat öltöttek, magyar kokárdában jártak, minek hatására a horvátok kijárási tilalmat rendeltek el, és megszervezték Fiume vármegyét, melynek főispánja Smaich Bertalan, egyben a város kormányzója is lett.

Az 1867-es év eseményivel összhangban áprilisban a király kinevezte Cseh Edét királyi biztosként a város vezetőjének, és hamarosan megkezdődtek Magyarország, Horvátország és Fiume küldöttei révén az alkudozások a város hovatartozása ügyében. A tárgyalásokon a horvátok egyértelműen maguknak akarták Fiumét, ahogyan a fiumeiek és a magyarok a korábbi törvényekre hivatkozva Fiume és Magyarország uniója mellett kardoskodtak, miközben fennállt az a vita is, hogy a horvátok által megalkotott Fiume vármegyének mi legyen a sorsa, hiszen arról a város Magyarországhoz tartozását elismerő 1807. és 1848. évi törvények nem tudtak [Hajdú 2012].

A bizottságok végül 1868. július 24-ig döntést hoztak majdnem minden vitás kérdésben. Fiume esetében pedig az egyezmény eredeti szövegének 66. paragrafusa így szólt: „[...] Horvát-, Szlavon- és Dalmátországek területéhez tartozóknak ismertetnek el: mindazon

terület, mely jelenleg Buccari városával és kerületével együtt Fiume vármegyéhez tartozik, Fiume város és kerülete kivételével, amelyre nézve az országos küldöttségek között egyezség nem jött létre [...]” [Juhász 2020:108]. Az ezzel megegyező szövegű törvényt a horvát Szábor 1868. szeptember 25-én fogadta el. A magyar Országgyűlés két háza szeptember 30-án és október 2-án fogadta el a tervezetet azzal a kikötéssel, hogy az csak Fiume visszatérte után léphet hatályba.

A törvénytervezet kapcsán Ferencz József király 1868. november 7-i leiratában örömeinek adott hangot és felhívta a magyar és horvát felek figyelmét, hogy szerinte Fiume kérdését le lehet választani a magyar-horvát kiegyezésről és így nincs akadálya a törvény kihirdetésének. Ezzel Juhász Imre szavaival élve Őfelsége megkavarta az állóvizet és elindította azt az eseménysort, melyet ma fiumei folt néven ismerünk [Juhász 2020:108]. Ugyanis erre válaszul a magyar Országgyűlés két háza 1868. november 11-én és 13-án elfogadta a királyi leiratot és megbízta a kormányt, hogy a törvény szövegének elfogadása után jelöljön tagokat a Fiume sorsáról dönteni hivatott bizottságba. Ekkor (1868. november 13.) történt az a később a horvátok által jogosan kifogásolt esemény, melynek révén Andrassy Gyula miniszterelnök egyoldalúan, a horvát fél megkérdezése nélkül az Uralkodó véleménye alapján módosította a korábban idézett 66. paragrafust, az alábbiak szerint: „[...] Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok területéhez tartozóknak ismertetnek el: mindazon terület, mely jelenleg Buccari városával és kerületével együtt Fiume vármegyéhez tartozik, Fiume város és kerülete kivételével, ~~amelyre nézve az országos küldöttségek között egyezség nem jött létre~~ amely város, kikötő és kerület a magyar koronához csatolt külön testet (*separatum sacrae regni coronae adnexum corpus*) képez, és amelynek, mint ilyennek, külön autonómiájára s erre vonatkozó törvényhozási és kormányzati viszonyaira nézve, Magyarország országgyűlése és Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok országgyűlése és Fiume városa közt, küldöttségi tárgyalások útján, közös egyetértéssel lesz megállapodás eszközendő [...]” [Juhász 2020:109].¹⁹

Eközben Ferenc József 1868. november 12-én aláírta az eredeti megállapodás szövegét tartalmazó horvát 1868. évi I. törvényt, majd 1868. november 17-én aláírta a módosított szövegű magyar 1868. évi XXX. törvényt is. Ezt követően mind a Szábor mind az Országgyűlés november 19-én külön-külön ünnepséget tartott. Andrassy, aki a módosítást végrehajtotta ezután felhívta az Uralkodó figyelmét a két törvény közötti eltérésre, mely kapcsán Őfelsége azt kérte, hogy a horvát törvény a magyar szövege szerint kerüljön módosításra, erről azonban a Szábor

¹⁹ Kihúzva az eredetiből kimaradt és dőlttel szedve a betoldott részt.

nem hozott döntést, hanem a horvát bán Rauch Levin a kérdéses szöveget felülragasztotta a magyar törvénynek megfelelő új sorokkal [Juhász 2020:110].

Ezen eseménysor kapcsán él a horvát köztudatban az a felfogás, miszerint ekkor lopták el a magyarok Fiumét. Ezzel szemben Juhász Imre úgy látja, hogy életszerűtlen azt gondolni, hogy a horvátok csak 13 évvel később 1881. júliusában szembesültek a szövegek felülragasztásával, hiszen a Fiume sorsáról dönteni hivatott később felállított bizottság munkájában aktívan részt vettek. Ez pedig nem valósulhatott volna meg a módosított magyar törvény ismerete nélkül, hisz az és az annak alapját képező királyi leirat rendelkezett az ilyen regnikoriális bizottságok felállításáról.

Ezek munkája végül azzal ért véget, hogy „1869. december 18-án a horvát küldöttek kiléptek a bizottságból, átadván ultimátumukat, kijelentvén egyébiránt azt a kívánságukat, hogy ha ultimátumukat nem fogadják el, akkor napoltassék el az országos bizottság alkalmas időre, Fiumét pedig igazgassa egyelőre a központi kormány, de Fiume vármegyét azonnal adják át az autonóm horvát-szlavon kormánynak. A magyar és a fiumei küldöttek ellenben megegyezésre jutván, jelentésüket beterjesztették a magyar országgyűlésnek. A képviselőház 1870. március 15-én tárgyalta a jelentést és meghatalmazta a minisztériumot, hogy a míg a függő kérdések véglegesen megoldatnak, állítson föl a kormány provizóriumot, a kir. bizottság megszüntetésével nevezzen ki Fiume és kerülete igazgatására kormányzót, Fiume vármegyét pedig adja át a horvát autonóm kormánynak s végül gondoskodjék a kereskedelmi és tengerészeti ügyek ellátásáról” (sic!) [Fest-Batthyány-Borovszky 1896]. Ezzel Fiume városa újra Magyarország része lett az 1868–1918 közötti fél évszázadra.

A város magyar kormányzót kapott, aki egyben a magyar-horvát tenger mellék kormányzója is lett, de csak a tengerészeti ügyekben járt el a tengerparton, melynek irányítását a Fiumében létesített Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság révén látta el [Bösze–Crnković 2011; Rokolya szerk. 2017]. Ezzel tehát tulajdonképpen helyet a kapott a város irányításában a király által kinevezett és a magyar kormányt képviselő felső vezető, a kormányzó; illetve Fiume autonóm jogaival összhangban a várost az alulról szerveződő képviselőtestület és az azt irányító polgármester vezette, így érvényesülhettek a városi döntésekben a magyarországi és a helyi érdekek is [lásd bővebben Juhász 2020:345–372-nál Fiume Város Statútumát, mely a Simonné Dr. Pallós Piroska által gyűjtött és e sorok írója gyűjteményében szereplő kéziratos egykorú változat digitális átirata].

A dualizmus elején nagyobb súrlódások nélkül élt és építkezett együtt Magyarország és Fiume. A magyarok vitték a tőkét és a modern technológiákat a városba, míg a helyiek vállaltak munkát, hoztak létre vállalkozásokat, és így egy igazi multikulturális együttműködés részeként

épült ki a fiumei kikötő. Az idillt a Bánffy-kormány törte meg 1896-ban, amikor egy törvénnyel Budapest alá rendelték a fiumei belső, addig önállóan működő bíraskodást; ez a döntés pedig alapjaiban rengette meg a helyi magyar-fiumei kapcsolatokat, olyan lavinát beindítva melynek hatására politikailag is megromlott a kapcsolat a város és az anyaország között [Pelles 2017d:48] (például a fiumei kormányzó, a polgármester és a városi közgyűlés lemondásával), illetve a város tengeri kereskedelmének forgalmában is lassuló tendencia, sőt visszaesés volt megfigyelhető az 1896–1900-as évek idején [Ordasi 2015].

A helyi politikai ellenállás egyesülve a nagyiparosok és vállalkozók tőkéjével 1901-ben létrehozta a Fiumei Autonóm Pártot, mely a politika aktuális lehetőségein keresztül igyekezett mérsékelt módon, de önállóságot szerezni a magyar uralommal szemben (akár területi autonómia révén is), illetve az Autonóm Párt tagjainak gyermekeiből, fiatalos lendülettel 1905-ben megalakult a Giovine Fiume mozgalom, mely radikálisabb, olykor erőszakosabb módon igyekezett a Magyarországtól való elszakadást, és sokszor az időközben megszületett Olaszországhoz való csatlakozást propagálni [Fried 2001]. Később a Giovine Fiumét a Fiumei Kormányzói Palota és városi villamosok ellen elkövetett bombamerényletek miatt a magyar kormány feloszlatta, amellyel még tovább mélyítette az árkot a helyi fiumeiek és a magyar államigazgatás között [DAR. JU-5. Eln. 42–1913–II–423].

A Giovine Fiume betiltását követően a háború előtti utolsó békeévben már érezhető volt a magyar és a fiumei olasz ellentétek eszkalálódása, ez vezetett oda, hogy gr. Wickenburg István kormányzó 1913-ban bevezette a határrendőrséget, mely fokozott mértékben igyekezett kiszűrni a helyi olasz és horvát nacionalistákat a lakosság soraiból, igaz ekkoriban még azt a jelentést adja a határrendőrség, hogy „az olasz és horvát elem [...] jobban gyűlölik egymást, mint a magyarokat” [DAR. JU-5. Eln. 49–1915–662]. 1914. nyarán a hadköteles férfiakat, egy-két befolyásos vállalatvezető fiának a kivételével elvitték a frontra, őket követte novemberben a 19. számú pécsi gyalogezred IV. fiumei zászlóaljaként sok fiumei illetőségű fiatal is, akik a fejük fölött közben nevet váltó zászlóalj kötelékében végigharcolták a nagy háborút [Légrády 1938].

6.2. A szárazföldi és tengeri infrastruktúra fejlesztése

A második magyar időszakban (1822–1848) a kikötő fejlesztését, valamint Magyarország és Fiume közlekedési kapcsolatának erősítését a városban tevékenykedő magyar kormányzók, valamint a magyar országgyűlés fiumei követei egyaránt sürgették. A reformkor gazdaság- és közlekedéspolitikai vitáiban is gyakran előkerült a tengerpart és Fiume kérdése, elsősorban a vasútépítések kapcsán [Gergely 1982:25–46]. A korszak vezető politikusai közül Széchenyi István és Kossuth Lajos is járt Fiumében. Adamić Lajos, Fiume országgyűlési követe a Pest-Fiume vasút megépítésétől várta, hogy Fiume lesz majd a Habsburg Birodalom keleti felének kikötővárosa [Ress 2004:60–61]. Az első magyar „vasúttörvény”, az 1836:XXV. tc. a Pestről, illetve Sziszecktől a „magyar tengeri rév partokig” épülő „víz-csatornák, vas-utak, és ezekhez szükséges hidaknak” megépítését vállaló „magányos személyek, vagy társasági egyesületek” különféle kedvezményeket ígért. Kossuth sokszor hivatkozott írása a Hetilap 1846. január 27-i vezércikkében a fiumei vasútépítés mellett állt ki, de a „Tengerhez magyar” felhívásából később torzítva megszületett a „Tengerre magyar” kifejezés is [Bekker 2002:179–181].

Lényeges, hogy ekkoriban a trieszti kikötőt már bekapcsolták a Habsburg Birodalom gazdasági vérkeringésébe, az 1841-ben megkezdett és az óriási erőfeszítésekkel az Alpokon átvezetett vonal 1857-ben már megvalósította a Trieszt és Bécs közötti nagy kapacitású vasúti kapcsolatot. Miközben a fiumei kikötő alkalmatlan volt még gőzhajók kiszolgálására is, addig az osztrák Trieszt már a század harmincas éveitől az Osztrák Lloyd gőzhajózási társaság révén bekapcsolódott a modern nemzetközi tengeri forgalomba [Zsigmond 2009:129]. A fiumei kikötő fejlesztése érdekében még 1833-ban elkészült a vesztegintézet, 1847-ben megkezdődött a nagykikötő és a hullámtörő-gát (Mária Terézia-móló) kiépítése, és a magyar országgyűlés tárgyalta a Vukovár-Fiume és Buda-Fiume vasút ügyét, sőt 1848-ig a nyomvonal egy részének kitűzése is megkezdődött [Makkai 2013:20]. A magyar forradalom és szabadságharc kitörése azonban megállította a folyamatokat. Lényeges figyelembe venni, hogy amikor a Fiume és Magyarország közötti kapcsolat megszakadt, az osztrák birodalmi közlekedéspolitika érvényesült, ami a tengerparti kapcsolatok tekintetében Trieszt szerepének egyértelmű erősítését jelentette. A dunántúli vonalak, ahogyan a zágrábi is, a reformkori magyar tervekkel ellentétben természetesen nem Fiumét, hanem Triesztet célozták. Emellett a tarfiákra is jellemző, hogy míg 1880-ban is 100 kilogramm gabona után a Budapest-Trieszt közötti, 619 kilométeres vasútvonalon közel 170 forintot kellett fizetni, addig a Budapestről Zákányon át Fiumébe tartó rövidebb, 583 kilométeres vasútvonalon 182 forintot [Fiumei adatok 1880:28–31]. Csak az

osztrák-magyar kiegyezést követően, az ismét önállóvá vált magyar közlekedéspolitika kezdhette el újra Fiumét favorizálni. Ez az alföldi termények gyors elszállítása miatt többek között Szeged, Eszék, valamint Zágráb és természetesen Pest, mint malomipari központ felértékelődését is jelentette [Pelles–Zsigmond 2018:32–33].

6.2.1. A vasút

A kiegyezés idején létező 2 160 km vasútvonalunk az Alföldet kapcsolta össze Trieszttel és a világgal. A vonalak 97%-a három társaság kezében volt, ezek közül a Bécs-Trieszt vonalat, magyarországi szakaszaival együtt a Déli Vasúttársaság birtokolta [Majdán 2013]. A Széchenyi örökébe lépő gr. Mikó Imre közlekedésügyi miniszter is szívügyének tekintette a fiumei vasút megépítését, így felkarolva mind az 1848. évi tervezetet, mind az abszolutizmus alatt kidolgozott, de a Déli Vasút által megghiúsított elképzeléseket, egy Pest-Buda centrumú vasúti hálózat tervezetéről döntött, melynek jelentős eleme volt Fiume elérése is.

A Déli Vasúttársaság – melynek tulajdonosai osztrák és francia tőkések voltak Rothschild báró vezetésével – birtokolta a Buda és Zákány, valamint a Zágráb és Károlyváros közötti vasútvonalakat. A Károlyváros és Fiume közötti szakaszt azonban már a magyar állam építtette meg. Erre három terv született. Az első nyílegyenes utat szeretett volna, mintegy 16 km-es egybefüggő alagúttal a Karszt-hegységen keresztül, de ez olyan nagy többletköltséggel járt volna, amelyet a kor döntéshozói nem vállaltak. A második terv, a Karsztot dél felől kerülve, vezette volna a hegység nyugati oldalán Fiuméba a vasutat, ezt a tervet, a bóra zabolátlan ereje döntötte romba, hisz így a nagy hófúvások, viharok ellehetetlenítették volna a közlekedést. A harmadik, megvalósult tervezet, melyet 1873. október 23-án adtak át, a korábbi műutak nyomvonalát keresztezte, így először Zengg irányába indult a Via Josephina mentén, majd vett egy derékszögű kanyart az észak-nyugati irányban, míg végül a Lujza és Károly utat követve, a Liburni-Karszt hármas lépcsőzetén erős eséssel érte el a végállomást, Fiumét [Fest–Edvi–Kovács 1896]. Azonban hozzá kell tenni, hogy csak egy vágányos volt a vasút, a pálya esése miatt Fiuméből három mozdony vontatta fel a Karszt-on a szerelvényeket Károlyváros felé, illetve a bóra miatt még így is védőfalakat kellett emelni a pálya jelentős szakaszára [Czére 1989].

Az 1880-as évekig nagy gondot okozott, hogy a Budapest és Zákány közötti vonalat a Déli Vasút tartotta birtokában, amely egyébként szintén 1873-ban kiépítette a Szentpéter és Fiume közötti szakaszt, mely lényegében Ausztria felől a Laibach–Trieszt vonalról [Stelli 1984:96] érte el a várost. A Déli Vasútban jelenlévő osztrák tőkések érdeke azt kívánta, hogy a vasúti

összeköttetésben álló Budapest-Fiume szakaszon, illetve a Fiumét az Alfölddel összekötő sziszeki és zágrábi szakaszokon ne érje meg szállítani. Ehhez a tarifákat úgy állította be a Déli Vasút, hogy a trieszti szállítás sokkal jobban megérje. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a Fiume-Budapest szakasz 36 km-el, a Fiume-Sziszek 55 km-el és a Fiume-Eszék szakasz 63 km-el rövidebb volt a Trieszt felé induló szakaszoknál. Rendes tarifákat tekintve Budapestről a gabona és liszt szállítmányoknál ez Trieszt javára 11,9 krajcár, Sziszekből fa szállítmánynál Trieszt javára 8,1 krajcár, Szabolcstól kőszén szállítmányoknál 22,1 krajcár előnyt jelentett; kőolaj Budapestre Triesztből 64,6 krajcár előnyt jelentett Fiumével szemben. Ez azt eredményezte, hogy az 1870-es években, a fiumei tengeri kereskedelem nem tudott a várt mértékben növekedni, hisz a trieszti kikötő elszívta a forgalmat [Fiumei adatok 1880].

Ezt a problémát a magyar kormánynak Baross Gábor államtitkársága és minisztersége idején sikerült megoldania. Ekkor ugyanis az állam megváltotta a Déli Vasúttól a Zágráb-Károlyváros szakaszt [1880. évi XLIV. tc.], kiépítette a Budapest-Zákány vonalat [1881. évi XLVI. tc.] és államosította a Zákány és Báticasék valamint az Alföld és Fiume közötti (Nagyvárad-Eszék) vonalakat. Így a Déli Vasút vonalaival versenyző szakaszokon olcsóbbá tudta tenni a tarifákat a fiumei szállítás részére [1884. évi XXX. tc. és XXXIX. tc.]. A magyar államnak dombóvári elosztó központtal így a kezébe került minden ahhoz, hogy Fiuméba terelhesse a magyar exportot és onnan Magyarországra az importot.

Könnyen belátható, milyen nagy jelentősége is lehetett a MÁV versenyvonalainak, mert erre a Déli Vasút azzal reagált, hogy kartellre lépett a MÁV-val és egységesítette a trieszti tarifákkal a fiumeieket. Ezzel Magyarország is elérte azt, amit az osztrák kormányzat már 1857-ben, azaz a saját tengeri kikötőnk vasúttal való közvetlen elérését, és így megindulhatott a közvetlen áru- és személyforgalom Magyarországról Fiuméba.

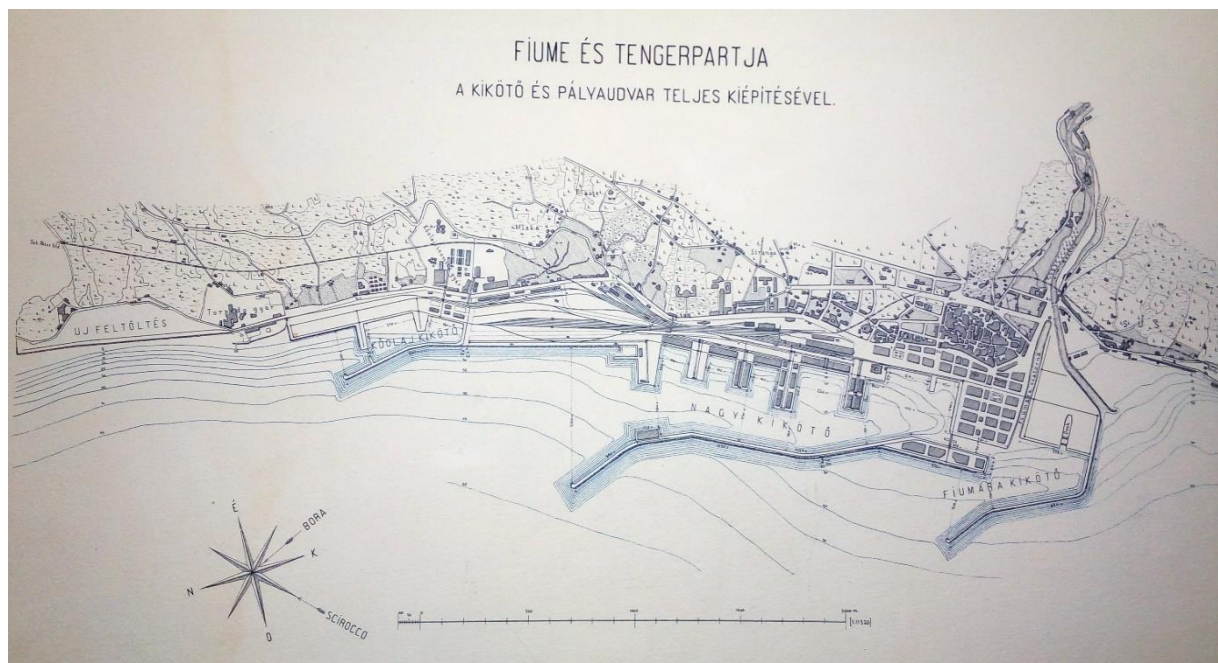
6.2.2. A tengeri kijárat

Fiume számára a gazdasági hátszínű feltáró vasúti infrastruktúra ugyan már létrejött, de ennek kiépítése önmagában még nem hozhatta el a kikötői forgalom fejlődését. Mint láttuk, a várost a nemzetközi forgalomban meghatározóvá vált nagy gőzhajók még az 1860-as években is elkerülték, igaz maga a kikötő sem volt még képes ezek kiszolgálására. Ezért a fentiekkel párhuzamosan történt a modern kikötő kiépítése, mely földrajzi értelemben kiváló fekvéssel bírt. Az uralkodó szelek közt a legjellemzőbb a bóra és a sirokkó volt, de a viharok kevésbé voltak szeszélyesek, mint Triesztben. A Quarneroi-öböl védelmében fekvő várost a nyílt tengertől Veglia és Cherso szigete zárja el, Fiume így három hajózható és világítótornyokkal ellátott

csatorna (Farasina, Bocca di mezzo, Maltempo) révén volt összeköttetésben az Adriával. A természeti feltételek adottak voltak, a kikötői infrastruktúra kiépítése azonban a történelem során, kisebb építkezésektől eltekintve sokáig a tervek szintjén maradt [Pelles–Zsigmond 2018:38].

A kormány megrendelésére a magyar hatóságok és minisztériumi szervezetek készítették elő a kikötő fejlesztésének terveit (3. ábra). Az elképzelések véleményezésére egy nemzetközileg elismert szaktekintélyt, a marseille-i kikötőépítés irányításával megbízott főmérnököt, Hilarion Pascalt kérték fel, aki 1870-ben Fiumébe utazott, hogy alaposan tanulmányozza a terveket, kisebb módosításokat is javasolt és támogatta a megvalósítást [KVKK 1875. I. 7:5]. A végleges tervek 1871. április 10-én kerültek a törvényhozás elé [Gonda 1906:72]. Az 1871:XIX. tc. döntött a kikötő fejlesztéséről és a célra több mint 13 millió forintot szavaztak meg [1871:XIX. tc.]. A fejlesztéseket már az 1873-as bécsi világkiállításon bemutatták [Dubrović ed. 2001:344]. Mivel a kikötőfejlesztés már az első években érezte hatását a kikötői forgalom emelkedésében, a kormány még 1876-ban tárgyalni kezdte a folytatást [Hajnal 1885:240]. 1877-ben a kikötőépítés közvetlen irányítását Hajnal Antalra bízta, aki már korábban is miniszteri főmérnökként a fejlesztés előadója volt, most pedig a fiumei kikötő építészeti hivatal főnökévé nevezték ki [Szinnyei 1896:270].

3. ábra: Az eredeti – meg nem valósult – tervei a fiumei kikötő kiépítésének



Forrás: MMKM. RA-10–Hajnal Antal.

Érdekes, hogy kezdetben nem terveztek külön kikötőt építeni a gyúlékony anyagoknak, azonban az évtized végén megemelkedett a Fiuméba érkező kőolajszállítmányok száma. 1879 augusztusában érkezett Fiuméba az első „kőolajos hajó”, az osztrák Margareta, ami Amerikából hozott 3 812 hordó olajat [Budapesti közlöny, 1879. IX. 19:7458]. 1881 májusában érkezett az első finomított kőolajszállítmány Amerikából és ezt a vitorlást hamarosan egyre több hajó követte. A Fiuméba érkezett kőolaj mennyisége az 1879. évi 6 571 métermázsáról 1882-re 208 345 métermázsára emelkedett. Az ebben az évben megalakult kőolajfinomító részvénytársaság irányításával pedig megkezdődött a városon kívül, a voloscai út mentén a kőolajkikötő felépítése, ami már két évvel később, 1884 tavaszán megfelelő biztonsági körülmények között fogadhatta a hajókat [Huszár 1884:327–328].

A kőolajkikötőtől nyugatra az isztriai határ mellett felépítésre került egy torpedó és egy vegyészeti gyár, továbbá elkezdődött ugyanezen a területen, állami támogatással a Howaldt-féle hajógyár építése, mely 1894-re elkészült. A kikötőkkel és mólókkal összhangban sínparókával is felszerelték a területet, melyek a part mentén elhelyezett pályaudvarokra futottak be, így a termékeket akár közvetlenül lehetett vonatról hajóra pakolni és fordítva [Gonda 1906].

A gyorsan növekvő fiumei áruforgalomnak köszönhetően hamarosan szűknek bizonyult a kiépített infrastruktúra, ezért egy bel-, és külföldi szakemberekből álló gárda tanácsai nyomán elkezdtek a kikötő bővítését, beleértve többszintes vasbeton tárházak építését és egy farakodó kikötő tervezését is. Így a megépült tárházak összesen 92 566 m² rakodóterülettel 94 020 tonna, azaz 940 200 métermázsa áru befogadására voltak képesek [Fest–Edvi–Kovács 1896:307]. Ez utóbbit a Fiumara torkolatánál képzett Deltában helyezték el 210 000 m² farakodásra alkalmas területtel, ám mivel a Delta kicsinek bizonyult, a tőle nyugatra fekvő területet is feltöltötték és hozzákapcsolták [Gonda 1896].

Fiume városa és a kikötő között nagy szintkülönbség volt, ez nehezítette azt, hogy egy meredek vaspályával kössék össze a rakpartot. Ezt oly módon küszöbölték ki az építők, hogy a vaspályának, egy csökkentett meredekségű alagutat vágtak a város alá, mely így kényelmesen érhetette el a pályaudvart, illetve a farakodó kikötőt is hasonló megoldással érték el [Majdán 2014]. Továbbá a kikötői tüzesetek megelőzésére a kikötőt önálló vízvezetékrendszerrel szerelték fel, illetve az éjszakai rakodást megkönnyítendő villamos energiával való világítást is kiépítettek.

A Fiumében megvalósult beruházások döntő többsége állami indíttatású volt, tehát nem az igazságos piaci verseny vezette el a vállalkozókat a gazdaság szervezéséhez, hanem a tervezett állami erő irányította a saját kapcsolati tőkéjén keresztül a város és a kikötő életét [Domonkos 2010:27]. Mutatja, azt, hogy mennyire igyekezett a magyar kormány ösztönözni a

fiumei építkezéseket, hogy az 1884. évi XXII. tc-el adómentességet iktattak törvénybe a házadó alól, az újonnan épített épületekért is.

1891. július 1-vel Triesztnek és Fiuménak az 1700-as évektől elejétől fennálló szabadkikötői státusza megszűnt. Erről részletesebben az 1887. XXIV. tc., 1889. XVI. tc. és az 1891. XVIII. tc. rendelkeztek. A szabadkikötő, nemzetközileg elfogadott nevén a „punto franco” fontos kereskedelmi helyszín volt. Tárgyi értékét növelte a területén levő rakpart, tárházak, emelődaruk és vasutak mennyisége és kialakítása, míg eszmei értékük abban állt, hogy a „[...] szabadkikötő területén igen gyakran létesültek ipari és kereskedelmi vállalatok, melyek az előnyös félgyártmány-szállítmányokat összeszerelték, és onnan hozták forgalomba” [Bartos–Bornemissza 1942:178]. A döntés értelmében, az osztrák-magyar vámterületen belültre vonták a két várost, és az átmenő vámkülföldi árukat ezek után vám terhelte. Ez az intézkedés egyértelműen Ausztria javát szolgálta, hiszen azzal, hogy sem Fiume, sem Trieszt nem rendelkezett ezzel az előnnyel, a jóval nagyobb Trieszt (mind népesség, mind gazdaságilag erősebb volt) megtarthatta előnyét, a feltörekvő vetélytárssal szemben. Az osztrák kormány ezzel egyszerre Triesztnek is megadta a magyar kormány által Fiuménak adott kedvezményeket, és Triesztben is beindult a helyi ipar bővítése [FBHKS 1896:240]. Ugyanakkor fontos itt megjegyeznünk, hogy Fiume esetében ekkor a város szabadkikötői státusza szűnt meg, a nagykikötőbeli, Mária Terézia hullámgáttal kerített medencéje, a benne levő raktárakkal és gyárakkal továbbra is vámmentes övezetként működött, azaz a helyi gyárak képesek voltak úgy árukat előállítani, hogy a termelésükből fakadó export Magyarország exportjától független tengeri kivitelként tudott megjelenni a statisztikákban.

A fiumei kikötőben a vizsgált időszakban nagyarányú fejlesztések zajlottak le: tárházak épültek, amelyekhez sínek vezettek, daruk segítették a rakodást. Annak érdekében, hogy legalább rövid távon megtérüljön ezen eszközök fenntartása, használati díjat róttak ki a kikötőbe érkező kereskedelmi hajókra, ezt nevezték kikötői illetéknek. A kikötői illetékek mindig is használatban voltak Fiumében, ám a „modern kornak” megfelelően ezeket az 1897. évi IX. tc. szabályozta. A törvény értelmében, minden belföldi és ezzel egy tekintet alá eső gőzös (olyan hajó melyet magyar vállalat bérelt) ha külföldről érkezett, tiszta tonnánként egy naptári éven belül első és második kikötésnél 40 krajcárt, harmadik negyedik útjuknál 30 krajcárt, ötödik és minden további érkezésnél 20 krajcárt, ha belföldről érkeztek 15 krajcárt voltak kötelesek fizetni. Vitorlásoknál szintén, ha belföldi, vagy belföldi tulajdonú cég birtokában voltak, belföldről érkezés esetén 100 NRT alatt 2 krajcárt, 100 NRT felett 5 krajcárt; külföldi érkezés esetén 100 NRT alatt 4 krajcárt, 100 NRT felett 10 krajcárt fizettek. Mindennemű külföldi hajó pedig 1 forint illetéket fizetett.

A fontosabb kikötőépítkezések 1906-ig, a kisebb javítások és fejlesztések egészen 1914-ig tartottak. Mindezek keretében csak a fiumei kikötő kiépítésére a magyar állam 1871–1914 között 57 166 546 korona beruházást fordított, míg a partmenti területek feltöltésére legalább ugyanennyit (utóbbira csak 1890-ig 24 151 752 koronát) [MSÉ 1885–1913; MTÉ 1898–1914; DAR. TH. 66–1891–XIX–2317]. Ezek alapján a fiumei kikötői infrastruktúrára az állam körülbelül 100 millió korona értékben ruházott be. Ennek eredményeképp 6 169 méter rakpart, 2 080 méter hullámgát, 53,8 hektár vízfelszín és 60 hektár feltöltött terület szolgált a modern tengerhajózás igényeit a fiumei kikötőben [Gonda 1906]. A kikötői infrastruktúra amortizációját ellensúlyozta a kikötői illetékekből befolyt összeg, mely egyúttal a kikötő magas kihasználtságára is rámutat. A kikötői illeték összege a kikötőbe érkezett hajók számának gyarapodásával növekedett, majd a századfordulón a bemutatott állami szabályozás miatt kezdett csökkenni, mivel akkor könnyítettek a kikötői illetéken, ugyanis annyira nagy tartalékok képződtek az amortizációval szemben fizetett összegekből. Értéke így például 1871-ben 30 ezer K, 1876-ban 40 ezer K, 1881-ben 184 ezer K, 1886-ban 347 ezer K, 1891-ben 435 ezer K, 1896-ban 500 ezer K, 1901-ben 359 ezer K, 1906-ban 397 ezer K és 1911-ben 370 ezer K volt [FS 1901:149; MSÉ 1901; 1906; 1911].

A kikötőre fordított kiadások és az onnan befolyt bevételek különbsége nagyon hamar, már 1886-ban pozitív értékeket adtak, a századfordulóra pedig a beruházás meg is térült. A fiumei kikötő 1900. évi statisztikái, de levéltári források alapján is bizonyítható, hogy a fiumei adók, melyek áttételesen a beruházások hatására növekedtek (egyenes adók, fogyasztási adó, határvám, bélyegilleték, kikötői illeték, posta és távirdai illeték) 1872–1890 között nem csak visszahozták, de meg is haladták a kikötőre fordított összegek mértékét. 1890-ig a kikötő és a feltöltés költsége összesen 51 042 834 K, míg a helyi adókból befolyt összeg 84 405 970 K értéket tett ki [Fiume statisztika 1900; DAR. TH. 66–1891–XIX–2317]. Ezt követően, a kikötőépítésre már fajlagosan kevesebbet kellett költeni, míg adókból az 1891–1899 közötti esztendőkből 121 938 153 K folyt be, amely messze meghaladja az 1872–1890 között befolyt összeget [Fiumei statisztika 1900]. Ezek alapján kijelenthetjük, hogy a fiumei kikötő (4. ábra), mely hatalmas horderejű beruházás volt az állam részére, többszörösen megtérült.

4. ábra: A fiumei kikötő 1913-ban



Forrás: MMKM. 2314.

6.3. Fiume népesedési viszonyai

Fiume lakossága a 19. század végén rohamosan növekedett. Népszámlálási adatok alapján a lakosság száma 1881-ben 20 981 fő, 1890-ben 28 879 fő, 1901-ben 38 057 fő, 1910-ben 50 302 fő és 1918-ban 55 992 fő volt [MSÉ 1885–1918]. Ezen időszak alatt nagyjából tízévente mintegy tízezer fővel bővült a lakosság lélekszáma, átlagosan évente 2,72% növekedési ütemet produkálva. Korösszetételt tekintve, mindhárom népszámlálásnál (1890; 1900; 1910) a 20–39 évesek korosztálya tette ki a lakosság legnagyobb hányadát, azaz 1890-ben 21,5%-t, 1900-ban 35,6%-t és 1910-ben 37%-t. Fontos kiemelni, hogy nem csak a város belső szaporodásának volt köszönhető a lakosság számának növekedése, hanem az irányított és spontán betelepítésnek – például hivatalnokok, ipari munkások – is [Jekelfalussy szerk. 1892; Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910].

Nemzetiségi összetételében – a magyart leszámítva – nincsenek kiugró eltérések Fiume és az osztrák–magyar–horvát tengeremlék többi kikötőjének arányai között. 1881-ben Fiume lakosságának 44%-a volt olasz, 38,2%-a szerb-horvát, 1,6%-a magyar, 10,4%-a szlovén, 4,3%-a német és 1,5%-a egyéb. Ezzel szemben 1910-ben a város lakosságának 48,6%-a volt olasz, 26,8%-a szerb-horvát, 13%-a magyar, 4,7%-a szlovén, 4,6%-a német és 2,2%-a egyéb. Számszerűsítve: a magyarság lélekszáma az 1881-es 338 főről 1910-re 6493 főre tudott növekedni, miközben az oda betelepült, főleg horvát hivatalnokréteg a magyar uralom alatt távozott a városból [Domonkos 2010:26]. Fiume lakosainak több mint 90%-a katolikus, 3%-a izraelita, 2%-a ortodox, és kevesebb mint 1%-a protestáns volt [Népszámlálás 1910]. A város lakosságának egy része alapvetően nem Ausztria–Magyarország területéről származott, ami persze egy kikötővárosban természetes jelenség. Ez az adatokat tekintve azt jelentette, hogy

1881-ben a lakosság 25,12%-a, 1890-ben 38,11%-a, 1900-ban 43,47%-a, 1910-ben 39,4%-a külföldi állampolgár volt [Domonkos 2010:27].²⁰

A lakosság foglalkozások szerinti megoszlása nagyon jól kirajzolja Fiume erősségeit és ezáltal magát a várost is elhelyezhetjük a tengermelléki és a belső területek meghatározó települései között. Az alábbi 5. ábrán az 1900-as népszámlálás alapján azt mutatom be első körben, hogy Fiumében, hogy oszlott meg a társadalom az egyes foglalkoztatási kategóriák tükrében. Azért a keresők és eltartottak összegzésével operálok, mert egyrészt így kapjuk vissza a település teljes lakosságát, másrészt Fiumében a város sajátos jogi autonómiája révén a gyermekmunka nem volt tiltott, így más városokhoz képest csak így a teljes lakossággal válik összehasonlíthatóvá az elemzés (azaz Fiumében akár egy 6–10 éves gyermek is keresőként jelenhet meg a statisztikákban) [DAR. JU-5. Ált. 135–1882–1142; 140–1883–560]. A vizsgált városok összlakossága 1900-ban az alábbiak szerint alakult: Fiume 38 955 fő, Buccari 1 870 fő, Zengg 3 182 fő, Zágráb 61 002 fő, Budapest 732 322 fő, Kolozsvár 49 295 fő, Győr 28 989 fő.²¹ Az ábrán alapvetően szemmel látható, hogy az egyes foglalkozási csoportokban dolgozók arányai együtt mozogtak. Az eltérések csak földrajzi és gazdasági fejlődésbeli különbségekből fakadtak, azaz például Buccariban a közlekedés kiemelkedett (hiszen ez egy természetes kikötő volt; míg Zenggben a köztisztviselők létszáma volt magasabb az átlagnál – ez véleményem szerint annak a lenyomata, hogy Zengg mely egykor Fiume vetélytársa volt, a gazdasági fejlődésben ezt a versenyt elvesztve, a tisztviselők körét nem azonnal építette le [vö. Eszik 2019].

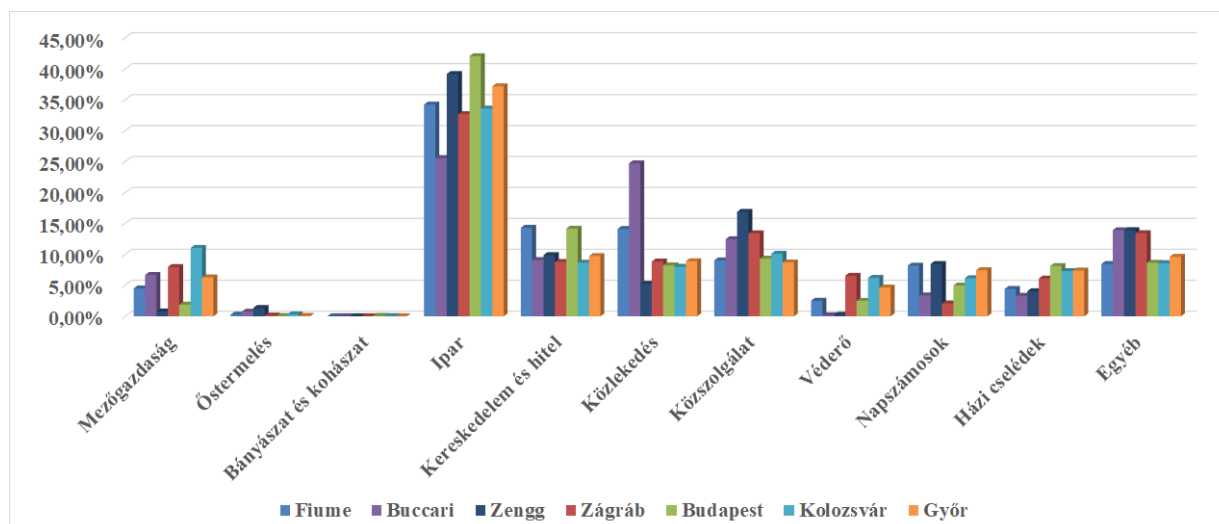
Jelen elemzésemben azt kell elsősorban látnunk, hogy a modern hazai városokban a legnagyobb az iparból élők aránya volt. Ennek értéke Budapesten 42%, Zenggben 39%, Győrött 37%, Fiumében 34%, Kolozsvárott 33%, Zágrábban 32% és Buccariban 25% volt. Ez természetszerűleg kihatott a helyben lakó társadalmak belső életére is, ennek tárgyalása azonban dolgozatomnak nem témája. A kereskedelem és hitel kapcsán azt láthatjuk, hogy a mintában szereplő települések között kettő helyen volt ez arányaiban a legbőségebb: Fiumében és Budapesten is a lakosság 14%-a élt ebből, míg a többi településen átlagosan a 8–10%-a. A közlekedésben foglalkoztatottak aránya a szárazföldi városok esetében alacsonyabb volt (8%), Zenggben, mely ekkorra elveszítette jelentőségét Fiumével szemben, csak 5%. Fiumében mely

²⁰ Fiume polgára volt Wilfredo Pareto is, aki az 1894-es magyar törvények miatt költözött a városba, hogy elválhasson feleségétől (amit az olasz törvények akkor még tiltottak), és vélhetően második házasságát is Fiume városában kötötte [Fried 2001:31].

²¹ Az elemzésben Fiume mellett két tengerparti város szerepel Buccari és Zengg, az elemzésbe bevontam Zágrábot, mint a korabeli horvátság központját, Budapestet Magyarország fővárosát és két regionálisan meghatározó, iparilag fejlett várost Kolozsvárt és Győrt.

a vasúti és tengeri közlekedésben is fontos infrastruktúrával rendelkezett ez az érték 14%-ot tett ki, míg Buccariban, mely egy apró, ám annál fontosabb kikötőváros volt 24%-ot.

5. ábra: A magyar korona egyes tenger melléki és belső területeken fekvő városainak összehasonlítása az ott élő keresők és eltartottak foglalkozási csoportok szerinti bontásában



Forrás: Népszámlálás [1905].

Fiumében az 1900-as értékekhez képest 1910-re az alábbiak szerint változott a lakosság (49 746 fő) foglalkozási összetétele a számunkra most különösen fontos területeken: 38,93% dolgozott az iparban, 14,78% a kereskedelemben és 15,73% a közlekedésben (a maradék 30,56% a többi ágazatban) [Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910]. Az ipari népesség megoszlását tovább bontva kiderül a statisztikákból, hogy a háziipar és a vándoripar nem létezett Fiumében; 1900-ban 4 144 férfi és 2 138 nő dolgozott a tulajdonképpeni iparban, míg ezek a számok 1910-re, 6 962 férfire és 2 882 nőre emelkedtek. Ezen adatokat tovább bontva az 5. táblázatban bemutatom az önállók és az iparban dolgozó segédszemélyzet munkakör szerinti megoszlását.

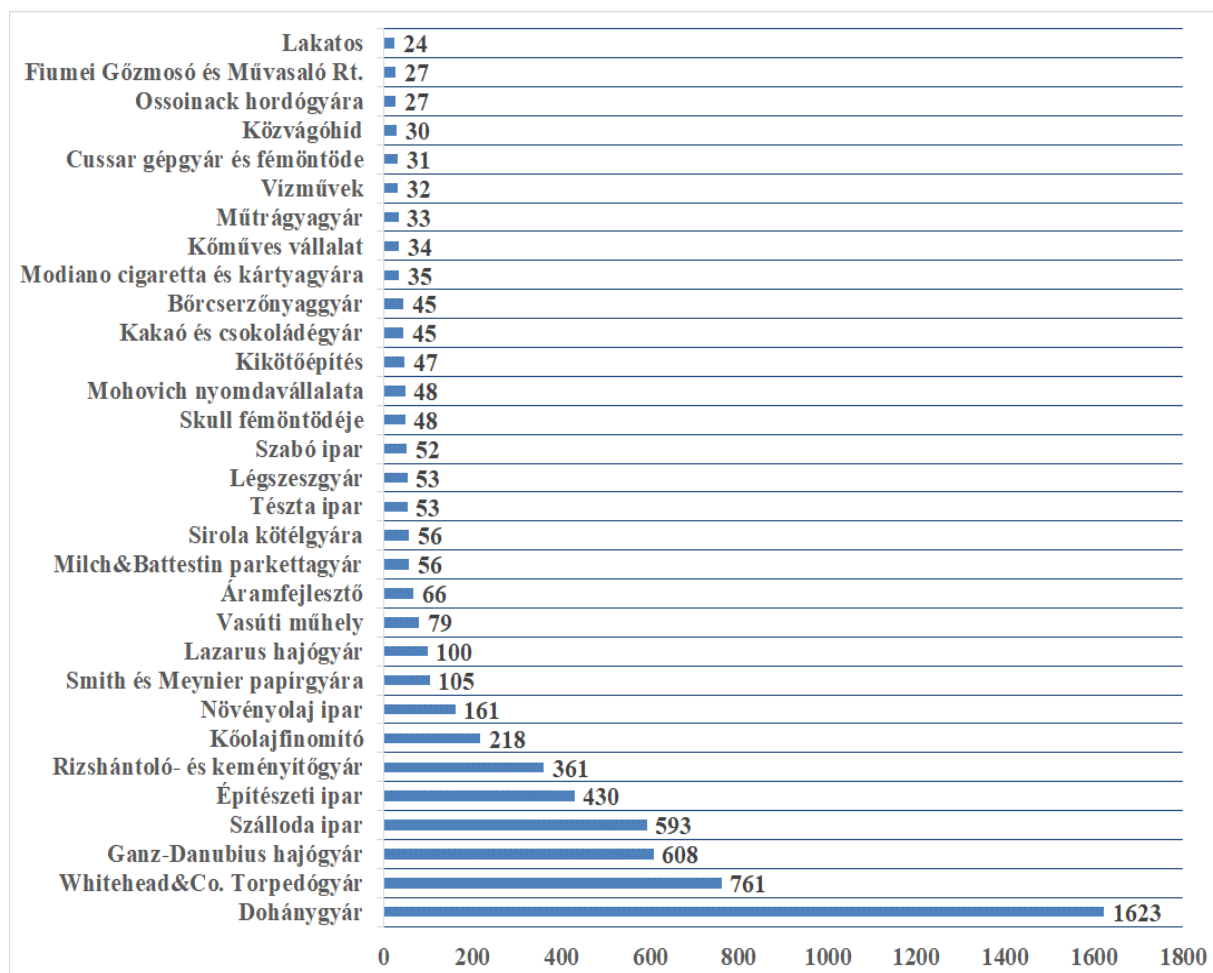
5. táblázat: A fiumei iparban dolgozók foglalkozási csoportok szerinti eloszlása 1900-ban és 1910-ben

év	Önálló		Segédszemélyzet					
	férfi	nő	tisztviselő	segítő családtag	művezető	segédmunkás	tanonc	szolga
1900	744	353	192	68	83	3 869	583	390
1910	940	557	517	28	180	5 830	1 046	746

Forrás: Népszámlálás [1910].

Az ábrán jól látható, hogy sok munkás élt a városban (1900-ban 3 869 fő, 1910-ben 5 830 fő). Ez azt jelenti, hogy a helyi vállalatokat – a hazai gazdaságtörténetírás módszereinek egyikeként – osztályozhatjuk az ott dolgozó munkások száma alapján [Kövér 2001:77]. Fiumében 1900-ban 590 db vállalat működött munkás nélkül, és 714 db volt, amely 1–20 főt foglalkoztatott. 1910-ben 877 db munkás nélküli volt, és 777 db foglalkoztatott 1–20 létszámú embert. A 6. számú ábrán megjelenítettem minden olyan iparágat 1910-ben Fiumében, amelyben csak egy darab 20 főnél többet foglalkoztató vállalat volt, így ezen cégek kapcsán könnyen összeegyeztethetők egymással a leíró statisztikák és a levéltári források. Ezen ábrából jól kirajzolódnak a Fiumét meghatározó azon nagyvállalatok, melyek működésének történetét dolgozatomban részletesebben is bemutatom.

6. ábra: Az egyes fiumei iparágakban monopol helyzetében működő nagyvállalatok által foglalkoztatott munkások száma 1910-ben



Forrás: Népszámlálás [1914].

6.4. A fiumei pénzügyi intézmények

A 19. században a hazai pénzintézetek között szinte egyszerre jelentek meg a takarékpénztárak (Brassói Takarékpénztár – 1835) és a bankok (Pesti Magyar Kereskedelmi Bank – 1841); melyek az első egy-két évtizedben ugyan még eltérő profillal rendelkeztek, a század második felére azonban többnyire mind részvénytársasági formában működtek és nagyjából azonos banki funkciókat láttak el, noha tőkeerőben a takarékpénztárak mindvégig megőrizték vezető szerepüket [Kövér 2002]. A bankok fő profilját tekintve is történtek természetes változások. Míg a 19. század közepén a bankok leginkább a kereskedelem és ipar támogatására a váltóleszámítolásra koncentráltak, addig az 1873-as válság után eltávolodtak a kockázatosabb rövidlejáratú váltóktól az iparfinanszírozás más formái felé fordultak (például részvények birtoklása), illetve megjelent a folyószámlaüzlet is [Halász 2019]. Találó Kövér [2002:311–312] megállapítása miszerint a hazai bankok a „mindenes bankok” mintáját követték, amely azt takarja, hogy ezen pénzintézetek a tőkéjüket szinte minden formában forgatták, egyaránt volt részvényportfóliójuk, folyószámla ügyleteik, illetve bizonyos esetekben az általuk felügyelt iparvállalatok termékeit is ők értékesítették.

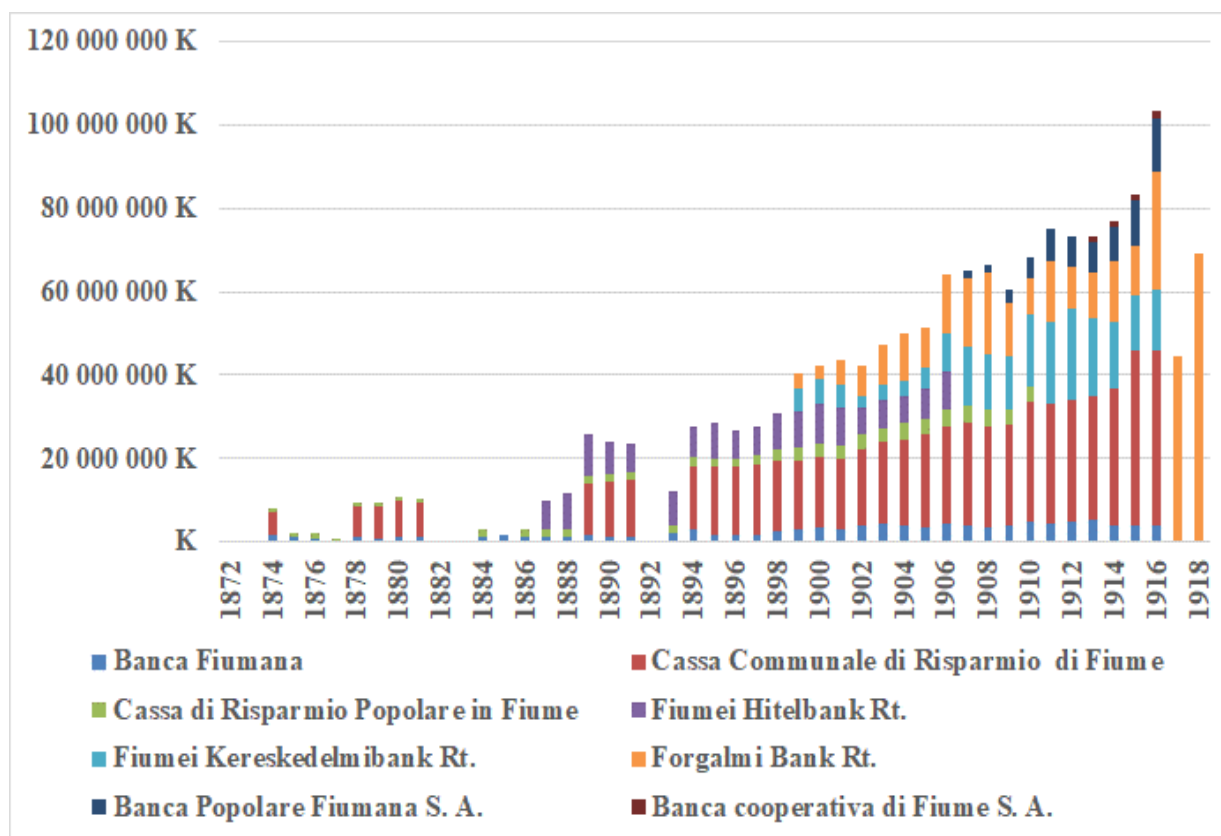
Az állami kikötőfejlesztés mellett látnunk kell, hogy az ipar főleg a vállalkozói beruházások révén tudott Fiumében fejlődni, mely utóbbiak között ki kell emelnünk a hazai nagybankok közreműködésével létrejött vállalatok fontosságát, melyek sokszor az adott kor technológiájának leginnovatívabb módjait transzformálta profitábilis üzletté (gondoljunk itt a Kőolajfinomítógyár Rt., a Fiumei Első Magyar Rizshántoló és Keményítőgyár Rt. vagy a későbbi nevén Ganz-Danubius Hajógyár Rt. működésére). A nagyarányú gazdasági fejlődésnek előfeltétele volt a kikötő pénzügyi lehetőségeinek növekedése, illetve a megtérülő befektetések vonzották is az újabb tőkét a városba. Ez pedig alapvetően a helyi takarékpénztárak és bankok tevékenysége révén valósult meg.

Császár Ferenc fiumei gazdasági író 1841-ben írta meg munkáját a fiumei kikötő fejlesztési lehetőségeiről, melyben kitért a helyi pénzügyi élet megalapításának lehetőségeire is. Mint írja, ahhoz, hogy a fiumei gazdaság fellendülhessen „még egyre van szükség – bankra! Bankra, (sic!) melly a gyümölcsözetlenül fekvő tőkéket forgásba hozza, a pénz keringését könnyítse, s ez által az ipart és a kereskedést emelje és gyámolítsa!” Ugyanakkor Császár figyelmeztet, hogy a kikötővárosnak nem szabad reményét a friss alapítású pesti bankba fektetnie, ugyanis ahogy a Banque de France bankjegyeit sem fogadják el Párizson kívül, úgy Fiume elszegényedését is hozhatja, hogy míg magát gazdagnak gondolhatja a bank által nyomott jegyek által, külföldön

azt nem fogják elismerni, így a városi tőkések ércpénzeinek kiáramlása által épphogy elszegényedni fog a település iparban és kereskedelemben érdekelt rétege [Császár 1841:58–61]. Ezen felismerés következménye lehetett, hogy az első fiumei pénzüintézet nem valamely pesti vagy helyi alapítású bankként jelent meg a településen, hanem maga Fiume városa hozta létre 1857-ben – a horvát megszállás idején a helyi főként olaszajkú patrícusok részvételével – a Cassa comunale di risparmio di Fiume intézményt, azaz a Fiumei községi takarékpénztárt [FBHKS 1896:259]. Ezt követően a második fiumei takarékpénztár összhangban a kiegyezés idején tapasztalható alapítási lázzal, 1873-ban kezdte meg működését Fiumei Néptakarékpénztár Rt. néven.

A tulajdonképpeni országosan működő bankok közül az első mely Fiumében megtelepedett az Osztrák-Magyar Bank Fiókinézetete volt 1859-ben. Noha ez volt a városban a legrégebbi, „jelentékenysége nézve az utolsó helyen áll a magyar fiókinézetetek között” [FBHKS 1896:259]. Az intézmény fő feladata a kikötői kereskedelem segítése volt, így főként váltóleszámlával, giro forgalommal és kölcsönök nyújtásával foglalkozott. A pénzügyi adatait tekintve ezen üzletágakban 1900-ban 82 millió Korona, 1913-ban pedig már 288 millió Korona forgalmat bonyolított [Compassok], tehát a helyi kereskedők jelentős része ezt az intézményt választotta tevékenységének üzéséhez. Vezetőségi összetételét tekintve minden fiumei náció képviseltette magát. Az intézményt a kezdetektől 1876-ig egy 4 főből álló igazgatóság vezette (pečinec Cosulich Alajos, Meynier Károly, Scarpa Pál lovag, Verzenassi József), majd az 1890-es évektől 1914-ig Rassmann Ede elnök. A szervezeten belül még a bírálók tettek ki fontos osztályt, ugyanis ők döntöttek arról, hogy az adott kérelmező kaphat-e kölcsönt, illetve felügyelték a többi pénzügyi tranzakciót is. Összetételük igen vegyes, de jól elkülöníthetőek benne az ősi fiumei olasz érzelműek (Cunradi, Cosulich, Luppis), az ősi fiumei horvát érzelműek (Verzenassi, Vranyczány, Mohovich), a később becsatlakozó magyarok (Neuberger, Steinacker) és a külföldről ideszármazott vállalkozók (Meynier, Klinz) csoportjai is. Összességében tehát az Osztrák-Magyar Bank fiumei fiókja egy helyi nemzeti bankként működött, hiszen bármikor képes volt hitelt nyújtani a helyi bankoknak és vállalkozásoknak is. A helyi pénzügyi szektoron belül az OMB-n kívüli bankok az 1870-es évektől alakultak meg a városban. Adatok nem minden intézmény esetén állnak hasonló módon és időben rendelkezésünkre, ezért nehezebb átfogó képet adni a pénzüintézetek működéséről. Mégis az alábbi 7. ábrán bemutatom a fiumei pénzüintézetek összegzett mérlegfőösszegeit.

7. ábra: A fiumei pénzintézetek összegzett mérlegfőösszegei 1872–1918 között



Forrás: A Compassok alapján saját szerkesztés.

A mérlegfőösszegek alakulására jellemző a háborúig tartó folyamatos emelkedés, ami azt jelentette, hogy a fiumei pénzintézetek, minden évben több pénzt forgattak működésük folyamán. Az ábrán három intézmény emelkedik ki szabad szemmel a többiek közül ezek a Községi Takarékpénztár (Cassa Communale di Risparmio di Fiume), a Forgalmi Bank Rt. és a Fiumei Kereskedelmibank Rt. voltak.

6.4.1. A Fiumei Községi Takarékpénztár (1872–1916)

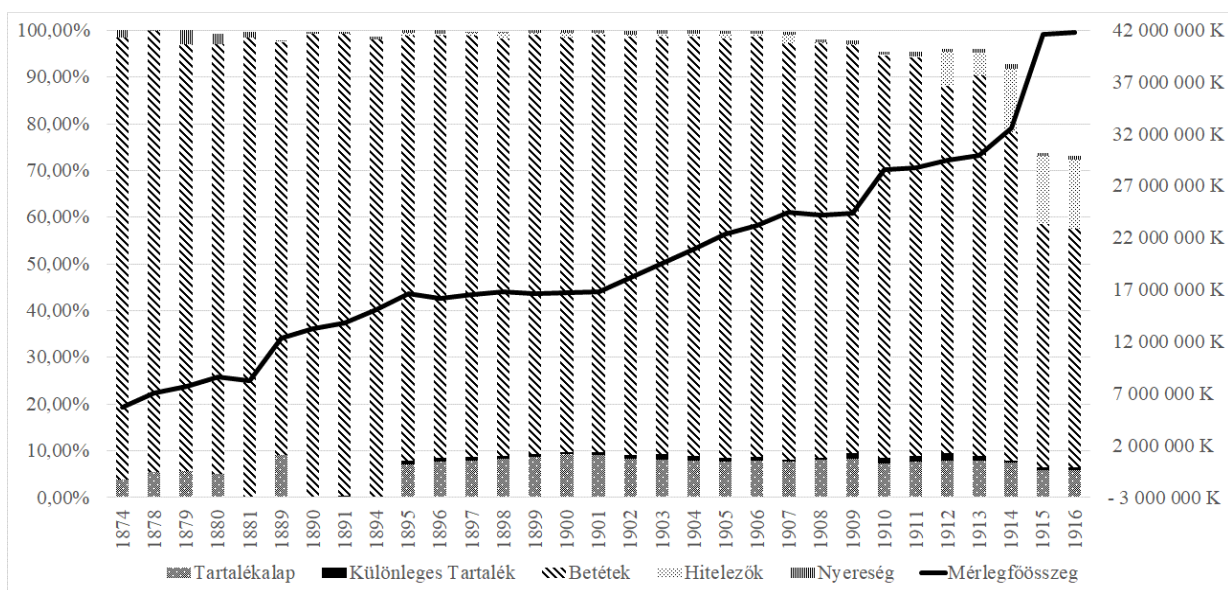
A Községi Takarékpénztár (Cassa Communale di Risparmio di Fiume) történetének első pénzügyi adatait a Compassok szolgáltatják 1872-ben, ekkor a takarékpénztár 2 272 forint betéttel és 105 forint tartalékkal rendelkezett, előbbi 1873-ban már 100 000 forintot tett ki. A teljes mérlegre vonatkozó adatok az 1874; 1878–1881; 1889–1891; 1894–1916 közötti évekre állnak rendelkezésünkre. Az intézmény Fiumén belül a Via delle Pilén helyezkedett el (napjainkban Uljarska ulica) a Modello Palotában, mely Fiume egyik legimpozánsabb építménye [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II]; később 1913-ban azonban sikerült egy épületet a Corson is szerezniük, mely Fiume főutcája [Pustišek 2014:69]. A szervezeti hierarchiát tekintve kezdetben

az igazgatóság felügyelte az intézmény működését élén a vezérigazgatóval; később 1894-től állami intézményről lévén szó egy kormánybiztos is bekerült a vállalat tisztségviselői közé, majd vélhetően a külső reprezentáció érdekében egy elnöke is lett a takarékpénztárnak.

Ezen tisztviselők között kormánybiztos volt 1894–1896 között lilienbergi báró Abele Rezső; 1900–1907 között Dr. hatvani Gaál Tibor; 1908–1911 és 1914-ben Dunay László; 1912–1913 és 1915–1916 között pedig Dr. Rosenkart György. Mind a négyen tulajdonképpen a Fiumei Magyar Királyi Kormányzóság alkalmazottjai voltak különböző beosztásokban. A Takarékpénztár elnökei a következők voltak: Poschich András hajótulajdonos (1897–1899); tihováczi Luppis Ferenc Antal egy ősi fiumei nemesi család és így a helyi kereskedelem és tengerészet meghatározó alakja (1900–1909); Branchetta Antal (1910); Minach János szintén egy ősi fiumei kereskedődinasztia tagja (1911–1913); Dr. Grossich Antal fiumei orvos és feltaláló (1914); Celligoi Vince fiumei mérnök (1915) és Eidlitz Hugó, aki eredendően az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. egyik vezetője is volt (1916). Már most láthatjuk, hogy a takarékpénztár felső vezetése vagy fontos helyi szakemberekből, vagy tehetős polgárokból állt, azonban minden esetben erősen olasz érzelműekből, közülük nem egy 1918-ban Fiume Olaszországhoz való csatolása mellett állt ki [Ordasi szerk. 2019]. Ezzel szemben a takarékpénztár vezérigazgatói posztját betöltő személyek mind fiumei illetőségű ősi családok leszármazottjai voltak, a helyi kereskedelem és ipar irányítói: például a Randich, a Mohovich, az Adamich, a Thierry, a Vranyczány, a Pajkurich vagy a Minach családok sarjai [Compassok]. Összességében tehát a Községi takarékpénztár egész fennállása alatt megőrizte az alapítás körüli tulajdonosi és vezetői körét, a városi előkelőségek és tőkések személyében.

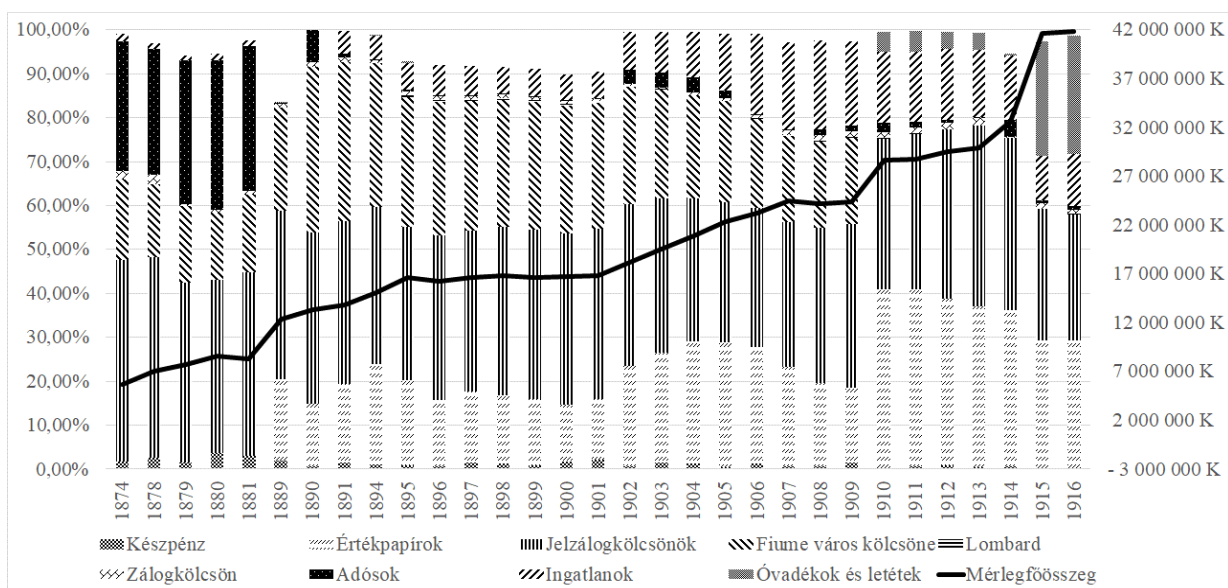
Most vegyük szemügyre az intézmény mérlegeiből élénk táruló folyamatokat. Ezt két ábrán mutatom be (8. és 9. ábra), amelyeken a jobboldali tengely és a görbe az adott évben az intézmény mérlegfőösszegét mutatja, míg a baloldali tengelyen a százalékos értékű oszlopdiagramok a mérleg jobb- és baloldalának összetételét mutatják be csak azokra a tételekre koncentrálva melyek jól nyomon követhetők voltak (ezért nem 100%-osak ezen értékek). Az időközben lezajlott valutareform miatt pedig koronára számoltam át az eredendően 1900 előtti forint értékeket.

8. ábra: A Fiumei községi takarékpénztár mérlegének jobb (teher) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok adatai alapján

9. ábra: A Fiumei községi takarékpénztár mérlegének bal (vagyon) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok adatai alapján

A takarékpénztár pénzügyi adatai lényegében az egész dualizmus időszakát lefedik 1872–1916 között. A mérlegfőösszeget tekintve szembetűnő lehet, hogy folyamatosan emelkedni tudott az értéke a kezdeti 5,6 millió koronás értékről a második háborús évre már 42 millió koronára. Láthatjuk, hogy az intézmény forrásai között ezen növekmény elsősorban a betétek növekedésének volt köszönhető. A mérleg jobb oldalának átlagos összetétele ezen évtizedek alatt a következő volt: tartalékalap (6,48%), különleges tartalék (0,59%), betétek (87,17%), hitelezők (2,14%) és nyereség (0,78%). A hitelezők megjelenése tulajdonképpen visszautal a bevezetőben

mondottakra, miszerint a 19. század végére eltűnt a lényegi különbség a bankok és a takarékpénztárak között a tevékenységük szempontjából. A fiumei intézménynél ez konkrétan 1891-ben kezdődött.

Lássuk most a mérleg bal oldalát, azaz azt, hogy milyen irányban forgatta vagyonát a takarékpénztár, ugyancsak egész tevékenységi idejének átlagaiban: készpénz (1,22%), értékpapírok (19,99%), jelzálogkölcsönök (37,04%), Fiume város kölcsöne (19,27%), lombard hitelek (0,17%), zálogkölcsön (0,9%), adósok (6,25%), ingatlanok (9,06%), óvadékok és letétek (2,28%). Ami elsőre szembevető lehet, az Fiume város kölcsöne; az intézmény alapításánál fogva, alapszabályban rögzített feladata volt Fiume városának finanszírozása, ez volt az az alaptevékenység mely kiegészült a betétek gyűjtésével. Egy 1888-ból Abele Rezső kormánybiztostól származó irat bepillantást enged az intézmény pénzügyi tevékenységének lehetőségeibe és kötelezettségeibe: „[...] az alapszabály 23. § 9. pontja szól arról, hogy mi módon helyezendők el a kamatozás végett átvett betéti összegek és a takarékpénztárnak saját vagyona azaz a tartalékalap: 1. Kölcsönök ingatlan zálogra; 2. Ingatlanok megszerzése; 3. Lombard hitelek; Előlegek a fiumei városi kölcsön kötvényeire; 5. Fiume városának adandó előlegek oly közhasznú munkálatokra, melyek a magas kormány által (sic!) jóváhagyattak; 6. A tőzsdén jegyzett kamatozó kötvények és értékpapírok bevásárlására; 7. Fiume városa és egyéb a Monarchiában lévő községek által kibocsátott különféle kötvények megszerzése; 8. A zálogháznak adandó előlegek; 9. Váltóleszámitolás” [DAR. JU–5. Eln. 12–1888–98]. Ezen alapszabályba foglalt üzletkörök jól tükröződnek az intézmény mérlegadataiban, ugyanis mint láthattuk a takarékpénztár vagyonát leginkább jelzálogkölcsönök, értékpapírok, ingatlanok és Fiume városának finanszírozása terén kamatoztatta. A Fiumei községi takarékpénztár az első világháborús összeomlásig és Fiume elvesztéséig bizonyíthatóan működött [Pelles 2019d]. Az újjáalakulás az 1920-as években történt olasz színekben, amely intézmény 1945 után Riječka Štedionica néven egészen 1959-ig működött, amikor a Jugoszláv Nemzeti Bank zágrábi központja felvásárolta [DAR 667].

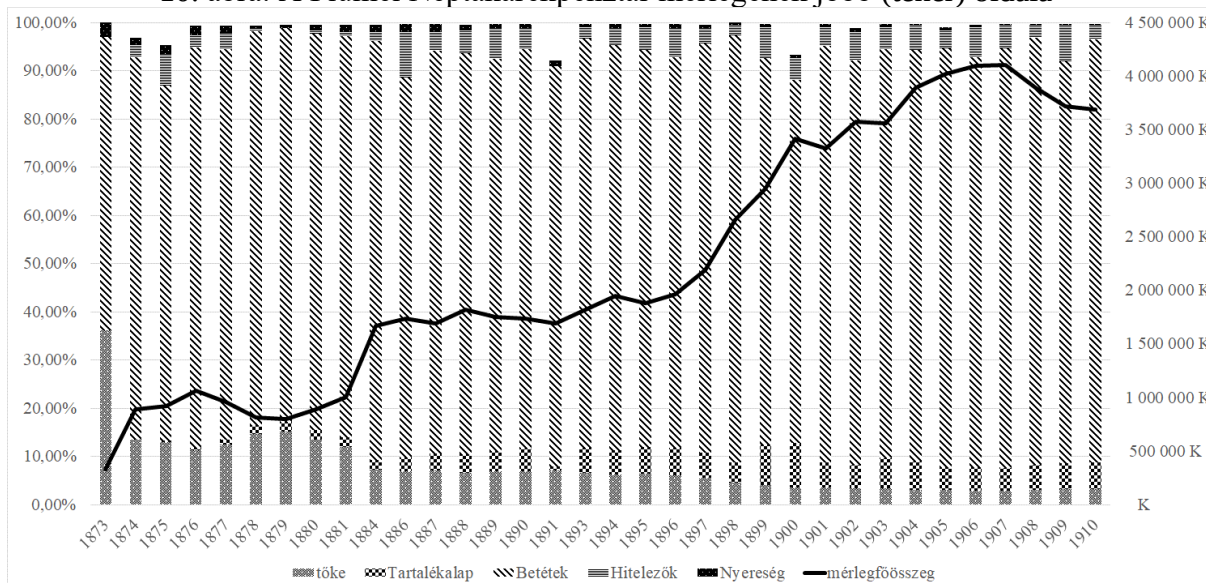
6.4.2. A Fiumei Néptakarékpénztár Rt. (1873–1910)

A Fiumei Néptakarékpénztár Rt. (Cassa di Risparmio Popolare in Fiume) 1873-ban alakult meg Fiumében, székhelye a Via Clotilde inferiore utcában volt [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II] (napjainkban ulica Dolac 9.) de később egy másik épületet is berendeztek a Baross farakodó kikötőben [Pustišek 2011:26]. A társaság az alapszabály szerint azzal a céllal jött létre, hogy az alapításkor letett tőkét minél gyümölcsözőbb módon kezelje [DAR. JU–5. Eln. 90–1874–262].

Az alaptőke 200 000 forint volt, melyet 2 000 darab 100 forintos részvény testesített meg. Szervezeti struktúrája tekintettel arra, hogy magánintézményként jött létre hasonlított az 1857-es alapítású másik fiumei takarékpénztáréhoz az állami biztos nélkül így állt egy elnökből, egy alelnökből és egy igazgatóságból. Ha áttekintjük az adatok tükrében ezen tisztviselőket, akkor érthetővé válik az alapszabálynak azon kitétele, mely szerint e Néptakarékpénztár a fiumei és zágrábi pénzügyi életben kíván működni, illetve annak okát is megérthetjük, miért volt kezdetben egy olasz-horvát keverékneve a vállalatnak: Cassa di risparmio popolare Pučka Štedionica.

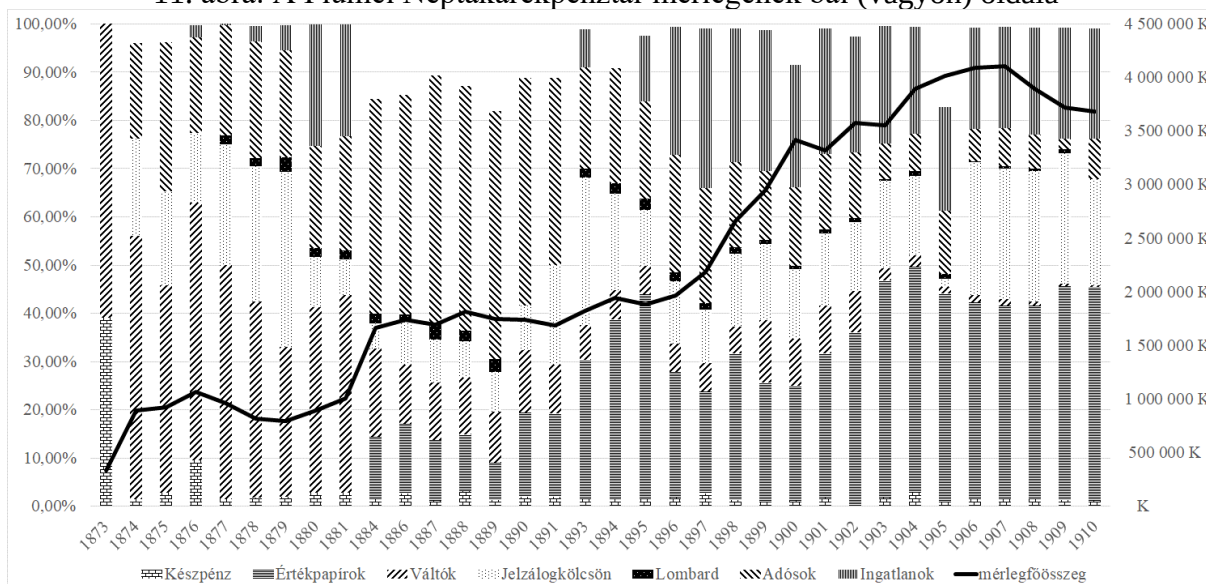
Az ok egyszerű: ennek a társaságnak a vezetőségét, és nyilván a részvényesi hátterét is a fiumei horvátok adták. A társaság elnökei a következők voltak: báró Vranyczány György 1873–1893; Rack Péter 1894–1897; Dankl Zsigmond 1898–1910. Az alelnökök a következők voltak: Burgstaller Pál 1873–1876; Verzenassi József 1880–1884; báró Vranyczány Simon 1887–1893; Dankl Zsigmond 1894–1897; Copaitich Zsigmond 1898–1910 [Compassok]. Közülük biztosan tudható, hogy a Vranyczányiak, Dankl és Copaitich célja a horvátság nemzetiségi reprezentációjának elérése volt a fiumei ipari, kereskedelmi és pénzügyi életben [Pelles–Zsigmond 2018:161]. A horvát származású személyek száma talán az igazgatóságban volt a legszembetűnőbb. A társaság fennállása alatt a következő személyek töltötték be itt pozíciót: Blühweiss A., Lukichich J., Wassich Albert, Chierago J., Dall'Asta Stanislaus, Pollich A., Mohovich Emőd, Jellouscheg Ferenc, Clescovich L., ifj. Minach János, Baccich Henrik, Meynier Károly, Thierry Henrik, Gariard Szaniszló, Bacic Josef, Crnadak Milivoj, Pucek Mirko, akiknek döntő többsége magát horvátnak vallotta. A takarékpénztár horvát identitását az is jól mutatja, hogy a Néptakarékpénztár 1911-ben megszüntette az önálló tevékenységet és beolvadt a zágrábi Első Horvát Takarékpénztárba [Compass 1912:585]. A továbbiakban vessünk egy pillantást a pénzintézet mérlegeinek összetételére (10–11. ábra).

10. ábra: A Fiumei Néptakarékpénztár mérlegének jobb (teher) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok adatai és a DAR. PO–1. 52–1878–280 alapján.

11. ábra: A Fiumei Néptakarékpénztár mérlegének bal (vagyon) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok adatai és a DAR. PO–1. 52–1878–280 alapján.

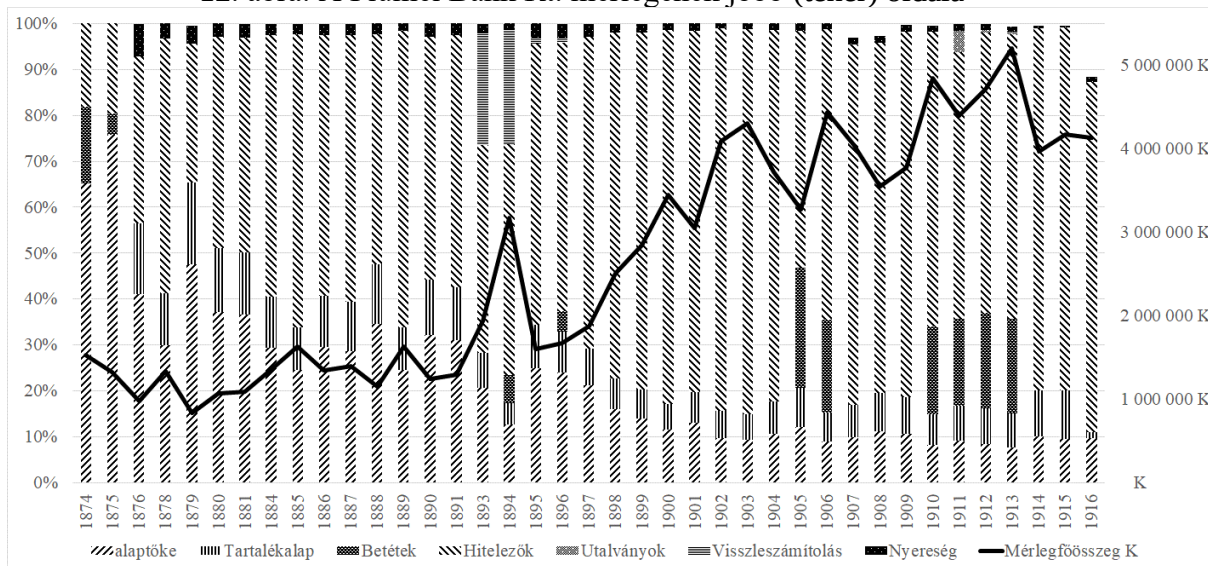
A Néptakarékpénztár a régebbi fiumei takarékhhoz képest szerényebb, de hasonlóan stabil üzletmenetet folytatott. A mérleg jobb és bal oldalán az egyes tételek az alábbi átlagokat tették ki: tőke 7,79%, tartalék alap 3,89%, betétek 82,55%, hitelezők 3,76%, nyereség 0,97%; készpénz 3,03%, értékpapírok 21,76%, váltók 17,29%, jelzálogkölcson 16,43%, lombard hitelek 1,18%, adósok 22,54%, ingatlanok 13,24%. Láthatjuk, hogy ez az intézmény is takarékpénztárhoz híven főleg a betéteseinek pénzét forgatta, méghozzá kiegyensúlyozottan az értékpapírok, váltók, jelzálogok és adósok révén. Arról nincs adatunk, hogy a néptakarékpénztár pontosan milyen értékpapírokat forgatott, de a vezetőségének és a Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. összetételének nagyfokú egyezősége arra enged következtetni, hogy a társaság vélhetően a

finanszírozás terén is a horvát jelleg erősítésén dolgozott [Pelles 2018a]. Ezt a tényt erősíti az is, hogy az említett hajózási vállalat, melyről tudott, hogy alapszabálya szerint is a horvát érdekeket kívánta képviselni a világ tengerein, részvényeit a Néptakarékpénztár és a Fiumei Bank révén bocsátotta ki [DAR. 700].

6.4.3. A Fiumei Bank Rt. (1870–1916)

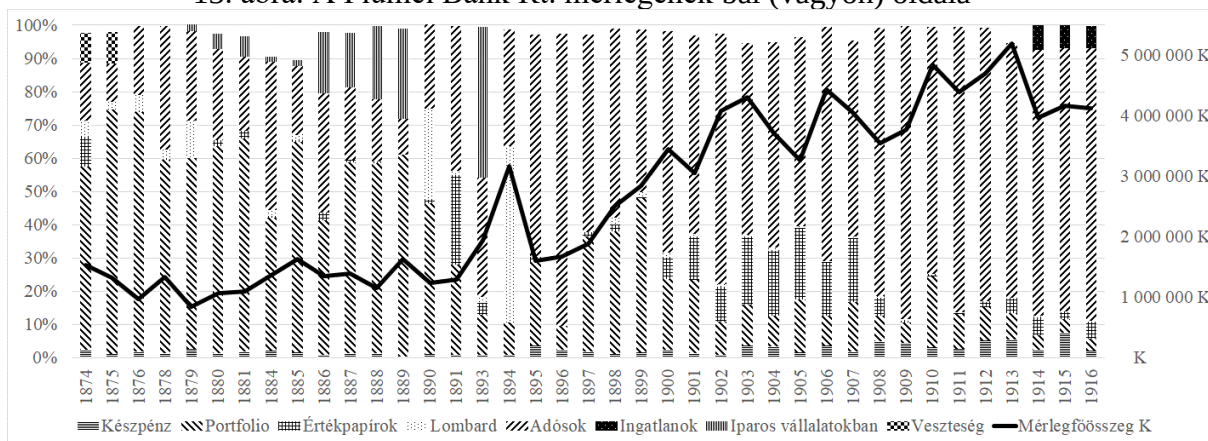
A Banca Fiumana az első, helyiek által alapított bank Fiumében, mely az egykori Municipio u. 1. (ma ulica Dolac) szám alatt állt [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II]. A bank főtevékenysége kettős volt, egyrészt „hagyományos” banküzem, illetve részvétel a cukorkivitelben [FBHKS 1896:260]. A társaság alaptőkéje kezdetben 500 000 forint volt, melyet 1876-ban 200 000 forintra szállítottak le, majd ezt váltották át (400 000) koronára 1900-ban. A társaság vezetőségének összetételét elemezve azt tapasztalhatjuk, hogy a kezdeti években még egy kiegyensúlyozott fiumei réteg vezette a bankot, melyet idővel a helyi horvát szakemberek vettek át, ahogy arra a Néptakarékpénztár történeténél már láthattunk utalást. A Bank elnökei a következők voltak: Francovich Giovanni (1870–1881), Meynier Henrik (1882–1909) és Cosulich Alajos (1910–1916). Az alelnökök listája az alábbi személyekből állt: Edgar Crafton Smith (1870–1873), Meynier Henrik (1874–1881), Cosulich Kázmér (1884–1885), De Carina Giovanni (1886–1895), Poschich A. (1896–1899), Cosulich Alajos (1900–1909), Dankl Zsigmond (1910–1916). Az igazgatóság tagjai között is azt tapasztalhatjuk, hogy az 1890-es évektől a fiumei születésű üzletembereket felváltották a helyi és környékbeli születésű horvát és szlovén személyek pl.: Josip Gorup, Copaitich Zsigmond, Bačić György, Stipanović T. G. Most lássunk a bank mérlegeinek összetételét:

12. ábra: A Fiumei Bank Rt. mérlegének jobb (teher) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok alapján.

13. ábra: A Fiumei Bank Rt. mérlegének bal (vagyon) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok alapján

Az ábrákon (12–13) jól láthatjuk, hogy szemben a takarékokkal a Fiumei Bank valóban bankként működött és tevékenységét az alaptőkéből (22,35%), tartalékalapból (8,52%), betétekből (4,04%), hitelezőkből (61,1%), utalványokból (0,15%) és visszleszámitolásból (1,32%). A Bank a tevékenységével évente átlagosan 1,97% nyereséget termelt a mérlegfőösszeghez viszonyítva, mely részvényenként átlagosan 11,6%-os osztalékfizetést tett lehetővé a számára. A bank pénzügyi forrásait az alábbiak szerint forgatta: készpénz (2,4%), váltók (portfolio) (30,62%), értékpapírok 5,31%, lombard hitelek (3,22%), adósok (51,59%), ingatlanok (0,54%), iparos vállalatok (3,79%). A Bank az alakulása utáni első években veszteséget is termelt, melyek mérlegfőösszeghez viszonyított értéke átlagosan 9%-ot tett ki. Az iparos vállalatokban levő tulajdonlásról nincs pontos adatunk, de mivel ez a tétel az 1879–1889 közötti évtizedben volt jelen, vélelmezhetjük, hogy olyan helyi vállalkozásoknak volt

tulajdonosa és/vagy résztulajdonosa a Fiumei Bank, mely nem a nagy Budapesti bankok támogatásával jött létre.

6.4.4. A Fiumei Hitelbank Rt. (1887–1907)

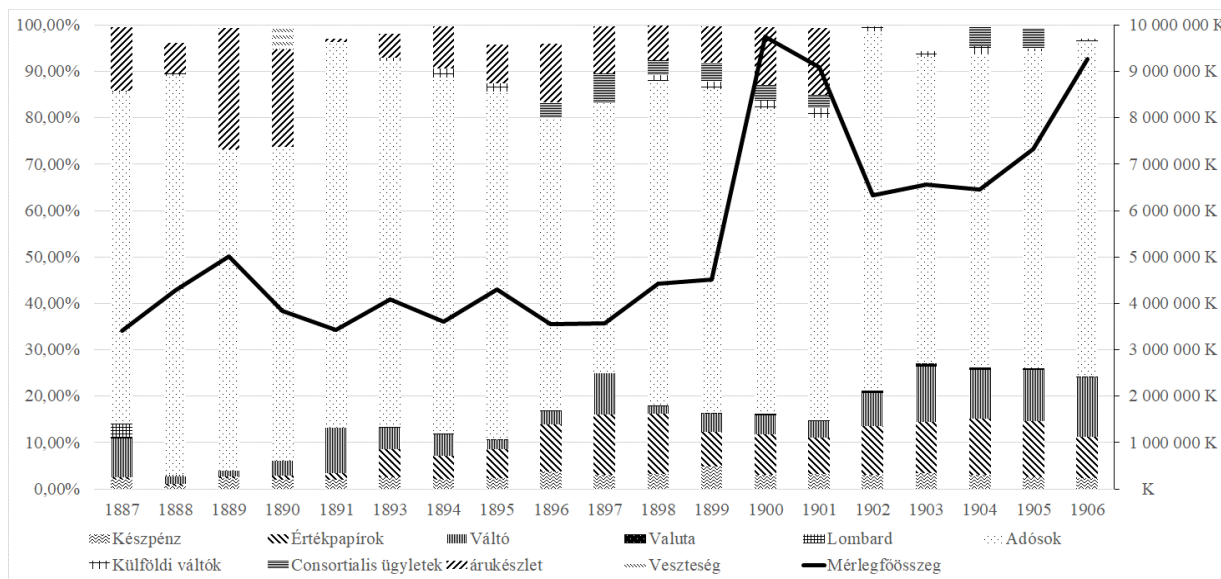
A Fiumei Hitelbank elődszervezete a Steinacker és Társa cég volt, mely Fiumében az 1880-as évek elején jött létre, hogy előmozdítsa a város pénzügyi és gazdasági életének fejlődését [FBHKS 1896:261]. Magának Steinacker Arthurnak az életéről keveset tudunk, ami bizonyos az az, hogy a család német és felvidéki cipszer gyökerekkel rendelkezett. Arthur apja Steinacker Gusztáv evangélikus lelkész volt többek között Gölnicbányán, ahol Arthur született (1845), majd 1846-tól Triesztben. A család a szabadságharc után Weimarban telepedett le, és a Steinacker fiúk (Edmund, Sándor, Arthur) így képessé váltak, hogy magyar gyökereik mellett a nyugati fejlett világot is otthonuknak érezzék. Közülük Arthur a pénzügyi pályát választotta és előbb Stuttgartban (1861), majd Londonban lett bankár [Gerhard 2008]. Innen került a kiegyezést követően előbb Pest-Budára majd Triesztbe, ahol 1872. július 23-án a helyi szabadkőműves páholy tagja lett [MNL. P–1083; P–1134]. Steinackert az 1880-as években már Fiumében találjuk, ahol „társával”, akiben Ossoinack Lajost sejthetjük közösen fáradoztak a város gazdasági fellendítésén [Pelles–Zsigmond 2018]. A Magyar Általános Hitelbank 1880. évi üzleti jelentéséből kiderül, hogy a Steinacker és Társa cég finanszírozásában már ekkor részt vett a budapesti pénzintézet kültagképpen [Compass 1881].

A Steinacker cég pénzügyi mutatóiról és konkrét tevékenységéről keveset tudunk. Nagy a valószínűsége, hogy rajtuk keresztül vagy az ő helyismeretükkel alapította a MÁH a fiumei rizshántoló és a kőolajfinomítógyárakat az 1881–1882-es években [Tallós 1995:49]. Ugyanakkor a MÁH nyereségrészesedését ismerjük a Steinacker cégben, ennek összege 1884-ben 35 250 Ft, 1885-ben 73 416 Ft és 1886-ban 80 175 Ft volt, tehát növekvő tendenciát mutatott [Compass 1885–1887]. Vélhetően ez volt az oka annak, hogy 1887-ben a társaságot a MÁH affiliálta és így ekkor alakult meg (1887. január 25-én) a Fiumei Hitelbank Rt. (Banca di Credito Fiumana S. A.) 1 200 000 Ft. alaptőkével; székhelye Fiumében a Via albergo vecchio és a Via Adamich sarkán volt [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II].

A társaság elnöke Ciotta János Fiume polgármestere, alelnöke Ribáry Sándor lett, de a tényleges vezetői tisztséget a vezérigazgató Steinacker Arthur látta el [Compass 1888; FBHKS 1896]. További igazgatók voltak: Rosenberg Félix, Engel Miksa, Ehrlich Emil, Cosulich Lajos, Frank Antal, Meynier Henrik, Mautner Zsigmond, Radvánszky Géza és Walthier Gyula tehát helyi fiumei vállalkozók és a MÁH vezetőségének tagjai [vesd össze Kövér

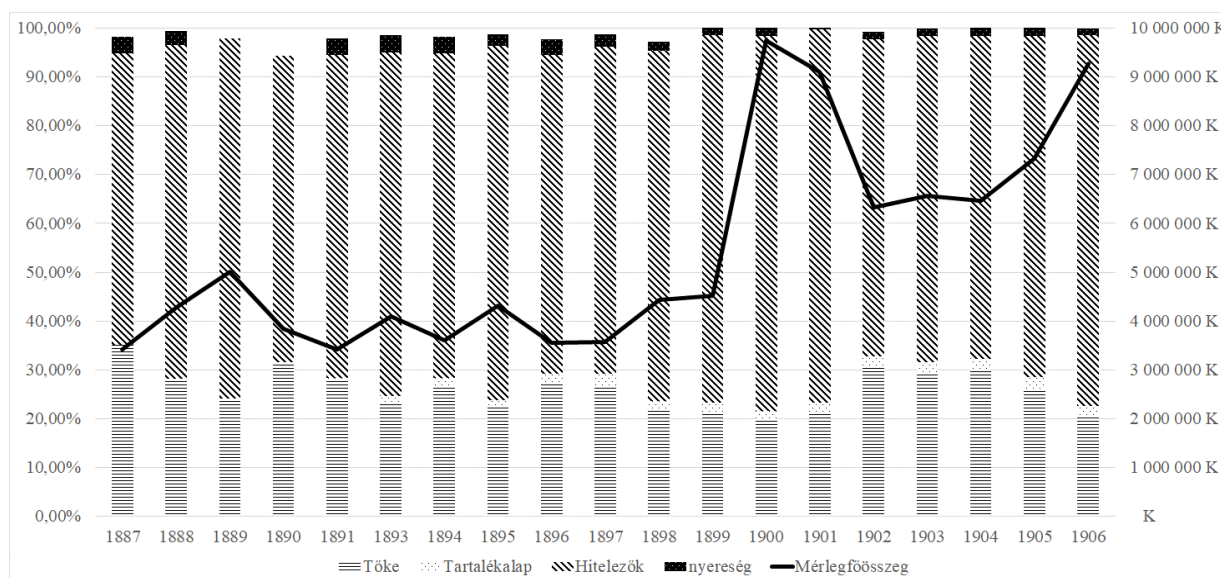
2005]. A társaság a banküzemtanra jellemző pénzügyi üzeletok mellett [Szász 1947] azonban a kor pénzintézeteire jellemző módon áruüzlettel is foglalkozott [Kövér 1986:320]. Egészen pontosan részt vett a fiumei rizshántoló és kőolajfinomítógyárak termékeinek eladásában és szerepet vállalat a fiumei liszt- és fakiviteli üzletágakban is [FBHKS 1896]. Mielőtt azonban elemezzük a bank tevékenységét érdemes áttekintenünk, hogy fennállása alatt 1887–1907 között miből volt pénze a társaságnak. Már Szász [1947] is leírja nagyívű munkájában, hogy a kor részvénytársasági formában működő bankjaiban is az lett volna az előnyös, ha részvénytőként keresztül kerül finanszírozásra a banki tevékenység, hisz ez egy hosszútávú tőkeközvetítést jelentett volna a tőkések és az iparosok között. Ezzel szemben, ahogy látni fogjuk a Fiumei Hitelbank leginkább a hitelezői révén finanszírozta tevékenységét, azaz valószínűleg más bankok, akár az anyacég MÁH pénzt közvetítette saját csatornáin keresztül rövidlejáratú kölcsönök formájában. Az alábbi 14–15. ábrákon koronára váltott értékben mutatom be a Fiumei Hitelbank adott éves mérlegfőösszegén és annak részletin keresztül a bank működését, melynek magyarázatához fel fogom használni az éves pénzügyi jelentéseket. is.

14. ábra: A Fiumei Hitelbank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok alapján

15. ábra: A Fiumei Hitelbank Rt. mérlegének bal (teher) oldala



Forrás: Saját szerkesztés a Compassok alapján

Elsőre szembetűnő kell, hogy legyen, hogy a bank mérlegfőösszege magasan meghaladta a részvénytőke értékét; átlagosan 1887–1907 között a mérlegfőösszeg 26%-át adta a részvénytőke, míg a hitelezők 70%-át. A bank kezdeti 3–4 évét a gyarapodás és az üzleti tevékenység felfutása jellemezte, mely 1891-ben kezdett mélyrepülésbe. Ennek oka az üzleti jelentések tanúsága szerint a bank faáru üzlete volt, mely ekkoriban a világgiazi kereslet ingadozása következtében veszteséges üzemmé vált a fiumeiek részére. Maga a jelentés úgy fogalmaz „A fiumei hitelbank, ha egyszer dongakiviteli üzletétől megszabadult, többi üzleteiben bírja azon alapokat, amelyek részére a megfelelő jövedelmezőséget jövőre biztosítják” [Compass 1891]. Annak érdekében, hogy a bank finanszírozni tudja a veszteséget, leértékelték a részvényeket és így a társaság alaptőkéjét 960 000 Koronára szállították le. A bank árukészletének alakulásáról elmondható, hogy az 1887-ben 468 572 koronát tett ki, mely 1889-ben már 1 312 768 koronát tett ki. Ekkor vált terhessé a faáru üzlet, melynek hatására 1891 végén már csak 25 949 korona volt az árukészlet, amely aztán a felívelő kőolaji és rizsgyári termékeknek köszönhetően újra emelkedni kezdett (1893-ban 214 535 korona), majd 1896-ban már 449 170 koronát, 1900-ban 1 222 068 koronát és 1901-ben 1 319 034 koronát tett ki. Ugyancsak ekkor, a gyarapodás időszakában alapította a társaság Copaitich Zsigmond vezetésével a Fiumei Dock-társulat Rt-t, 1896-ban a Fiumei Cacao- és Csokoládégyár Rt-t (melynek később Gerbaud Emil lett a vezetője), 1897-ben Anton Copaitich és Francesco Colazio vezetésével a Fiumei Kávépörkölt Rt-t, 1898-ban a Fiumei gőztégla- és agyagárugyárat és 1899-ben a Fatermelő Rt-t [Compass 1899].

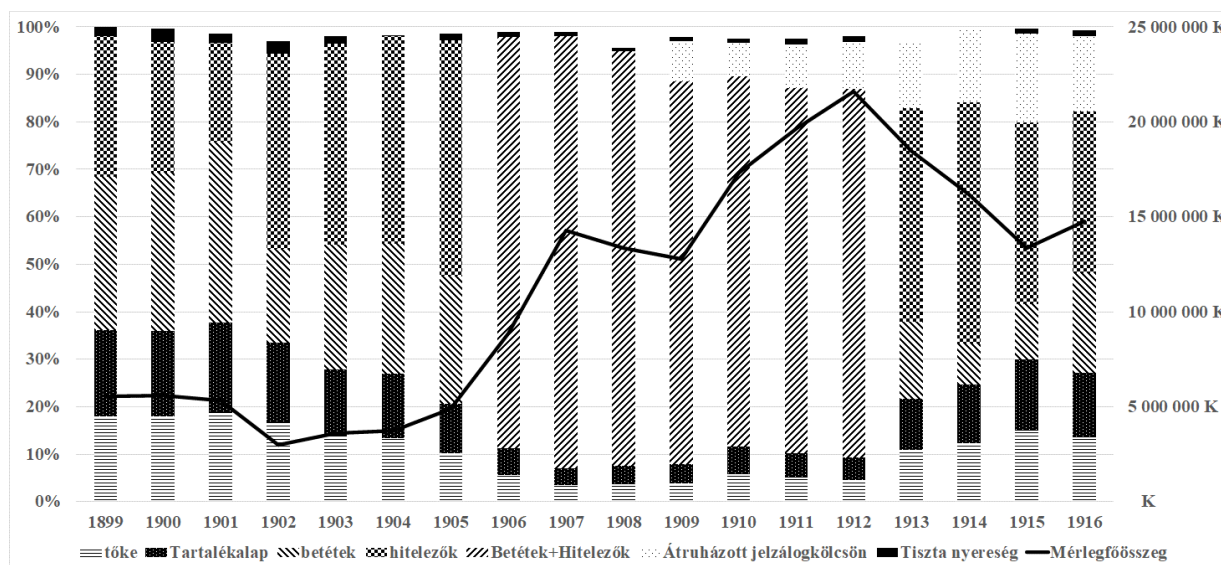
1901-ben a bank is áttért az új pénznemre, a koronára, de ez csak nominálisan növelte meg a pénzügyi mutatókat, hiszen reálértéken nem történt alaptőke emelés, csak konvertálás (1 920 000 K). Ugyanakkor nem ismert okokból ebben az évben szüntette be a bank az áruüzletét is. A pénzügyi jelentések ezután 1908-ig megszűnnek a Compassokban és akkor is csak szűkszavúan tudósítanak minket arról, hogy a Magyar Általános Hitelbank Rt. „1908-ban a Fiumei hitelbankot fiókjává alakította át.” Ennek okán ekkor 1907–1908-ban a Fiumei Hitelbank Rt megszűnt és helyét a MÁH fiumei fiókja vette át, melynek részletes működéséről helyi fiumei levéltári iratok hiányában semmit sem tudunk mondani. Az bizonyos, hogy annak is 1915. február 20-án Stuttgartban bekövetkezett haláláig Steinacker Arthur volt fiókvezetője, illetve, hogy ez a cég még a második világháború után is magyar nyelven vitte az üzletet Rijekában, és azt csak 1956-ban tagolták be a jugoszláv bankrendszerbe [DAR. 674. U 40–42].

6.4.5. A Fiumei Kereskedelmibank Rt. (1898–1916)

A Pesti Kereskedelmi Bank Rt. 1897-es jelentéséből [Compass 1898:95] megtudhatjuk, hogy az intézmény részt vett a fiumei villamos városi vasút engedélyeztetésében és a munkálatok finanszírozásában. Ezt követően 1898-ban megalapította a Fiumei Kereskedelmibank Rt-t (olasz nevén Banca Commerciale Fiumane per Azioni) [Compass 1899:112]. A fiumei intézet a Piazza Adamich 2. (ma Trg. 111. Brigade Hrvatske vojske) alatt állt [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II]. A társaság alaptőkéje az alakuláskor 2 000 000 K volt, 10 000 db 200 koronás részvénnel. Ezt azonban az évek során fokozatosan csökkentették előbb 1 000 000 K majd 500 000 K értékre. A társaság elnöke 1898–1901 között Lánczy Leó, 1902–1903 és 1906–1913 között malomszegi Elek Pál, 1904–1905 között Szinnyi Merse István végül 1914–1916 között Krausz Simon töltötte be. Az 1898–1906 között létező vezérigazgatói tisztelet Glaser B. töltötte be. A társaság alelnöke 1898–1901 között Meynier Henrik, 1902-ben Meynier Károly, 1903–1913 között Gorup Milán, 1911–1913 között Székely Ferenc és 1914–1916 között Dr. Vio Ferenc töltötte be. További igazgatósági tisztelet töltött be, általában csak egy-két éves időtartamra: Dankl Zsigmond, Elek Pál, Fellner Henrik, Meynier Károly, Pollich Matteo, Dr. Rudnyánszky Béla, Ruzic György, Vas Ferenc, Csőke Ferenc, Hendel Béla, Gaál Tibor, Vajda Izidor, Tóth Géza, Mariassevics A., Gorup Milán, Förster Nándor, Weinhardt Gusztáv, Baccarcich Giovanni, Tibor Róbert, Székely József, bajmoki Vajda Imre, eőrsi Balogh-Blum Brúnó, Cloetta József Szilárd, hlniki Neuberger Ármin, banijai Reiner Vilmos, Szalai Béla, Dr. Vio Ferencz, Falter Henrik, Fleissig Sándor, jekel és margitfalvai Jekelfalussy Zoltán, csetei

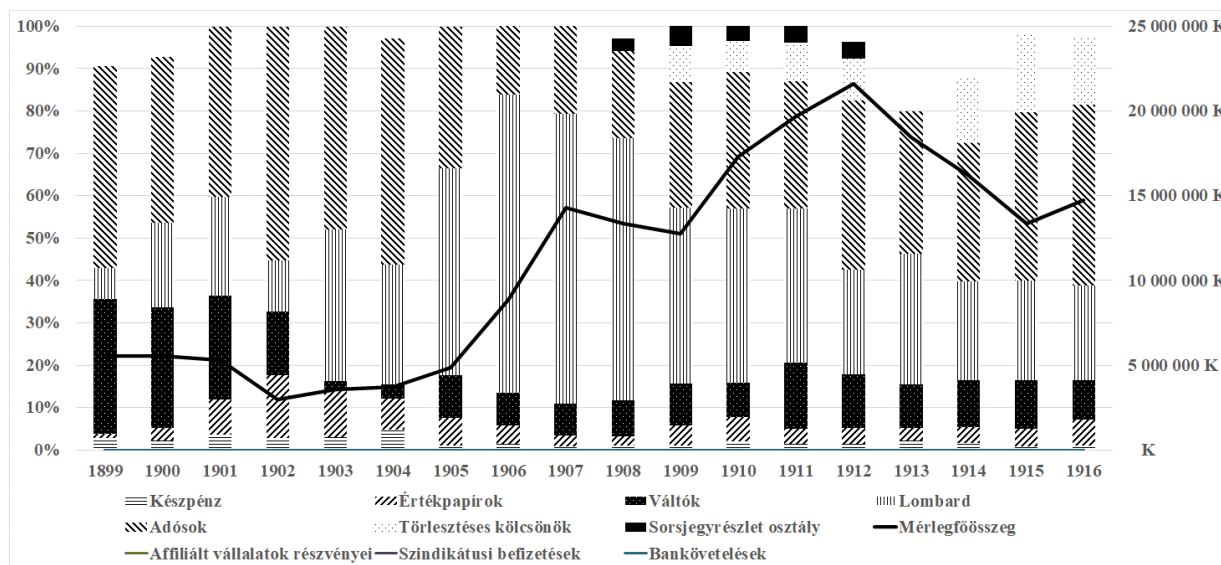
báró Herczog Mór, Dr. Stetina József, Bartos Fülöp, Dussich Antal, Kálmán Henrik, Ámon Ernő és Essen Ede.

16. ábra: A Fiumei Forgalmibank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala



Forrás: Compassok [1899–1916].

17. ábra: A Fiumei Forgalmibank Rt. mérlegének bal (teher) oldala



Forrás: Compassok [1899–1916].

A társaság mérlegadatai (16–17. ábrák) alapján elmondhatjuk, hogy az intézet vagyona átlagosan 11%-ban az alaptőkéből, 1%-ban a tartalékalapból, 15%-ban a betétekből, 25%-ban a hitelezőktől, 1906 után e kettőből 83%-ban és 5%-ban átruházott jelzálogkölsönökből származott. A társaság a vagyont átlagosan 2%-ban készpénzben, 5%-ban értékpapírokban,

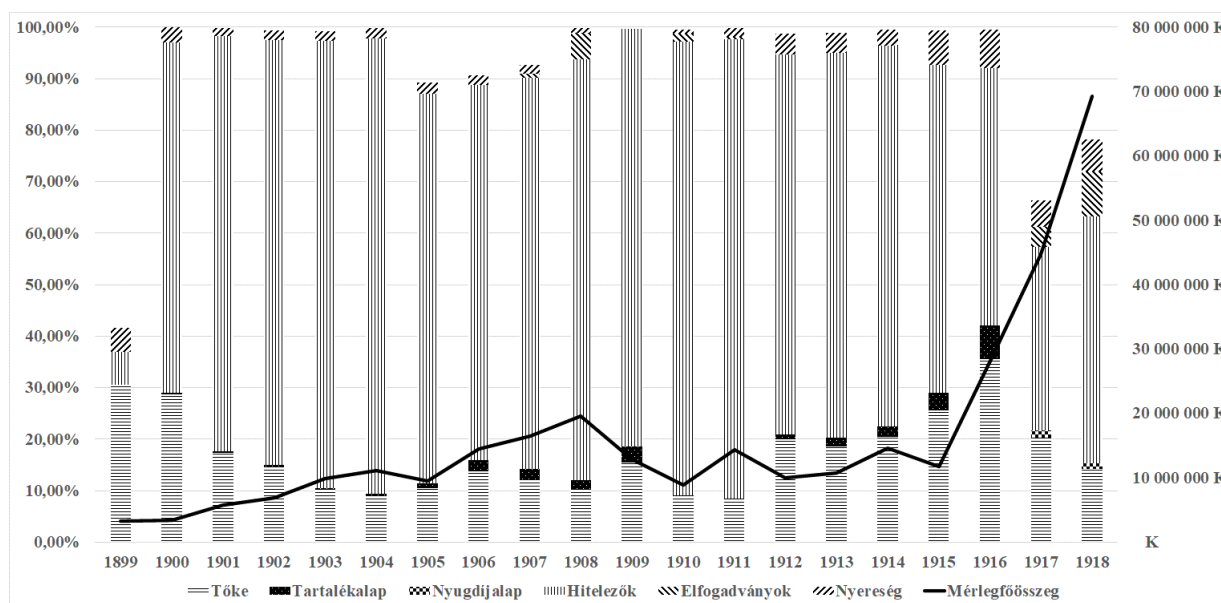
13%-ban váltókban, 34%-ban lombard hitelekben, 36%-ban adósainál tartotta. Nyeresége általában az adott évi mérlegfőösszeg 1–3%-át érte el, mely előbbinek alakulása a háború előtti években 5 000 000 K és 20 000 000 K között mozgott. Osztalékokat tekintve a Bank átlagosan 6%-ot fizetett a részvényeseinek.

6.4.6. A Forgalmi Bank Rt. (1899–1918)

A Forgalmi Bank Rt-t (olasz nevén Banca Mobiliare S. A.) 1899-ben alapította a Magyar Leszámloló és Pénzváltóbank azzal a céllal, hogy az felügyelje a Fiumei Nyilvánosraktár Rt. működését, mely utóbbi a kikötőben levő raktárházak, és az anyabankhoz tartozó kikötői gabonaelevátor működéséért felelt. Székhelye a Szabadkikötő 11. szám alatt állt [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II]. A társaság alaptőkéje 1 000 000 K lett 2 500 db 400 koronás részvényben. Az alaptőkét 1906-ban 2 000 000 koronára emelték, majd egy veszteséget – a Vinea magyar bortermelési és kereskedelmi Rt. [Compass 1910:178] – követően 1910-ben 800 000 koronára csökkentették, melyet követően 1911-ben 1 200 000 K, 1912-ben 2 000 000 K, 1914-ben 3 000 000 K és 1916-ban 10 000 000 K értéket ért el.

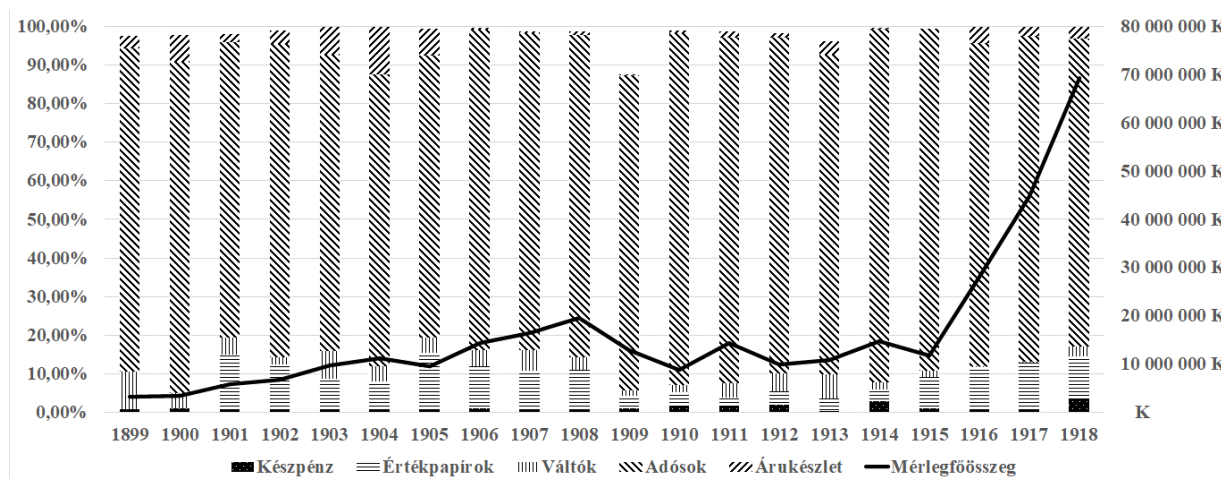
A bank elnöke 1899–1918 között rozsnyói Pekár Imre volt. Az igazgatóságban általában 5–6 éves ciklusokban az alábbiak vettek részt: Blasich József, Freudenberg Rafael, Lévai Adolf, királyhalmi Neumann Miksa, madarasi Beck Miksa, Blitz Gyula, Elbogen Hugó, madarasi Dr. Beck Marcell báró, Pillitz Ignác, Hajdú Zoltán, Pál Ignác, Davidson Horace, báró Hatvany Károly, báró Kohner Jenő, Blau Gyula, Sas Gyula, Virág Henrik, Langfelder Ármin, Hönich Henrik, Neumann Ödön, Bohus Gyula, Kun József, Devaille Raoul, Eugene Etienne, Storfer Berthold.

18. ábra: A Forgalmi Bank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala



Forrás: Compassok [1899–1918]

19. ábra: A Forgalmi Bank Rt. mérlegének bal (teher) oldala



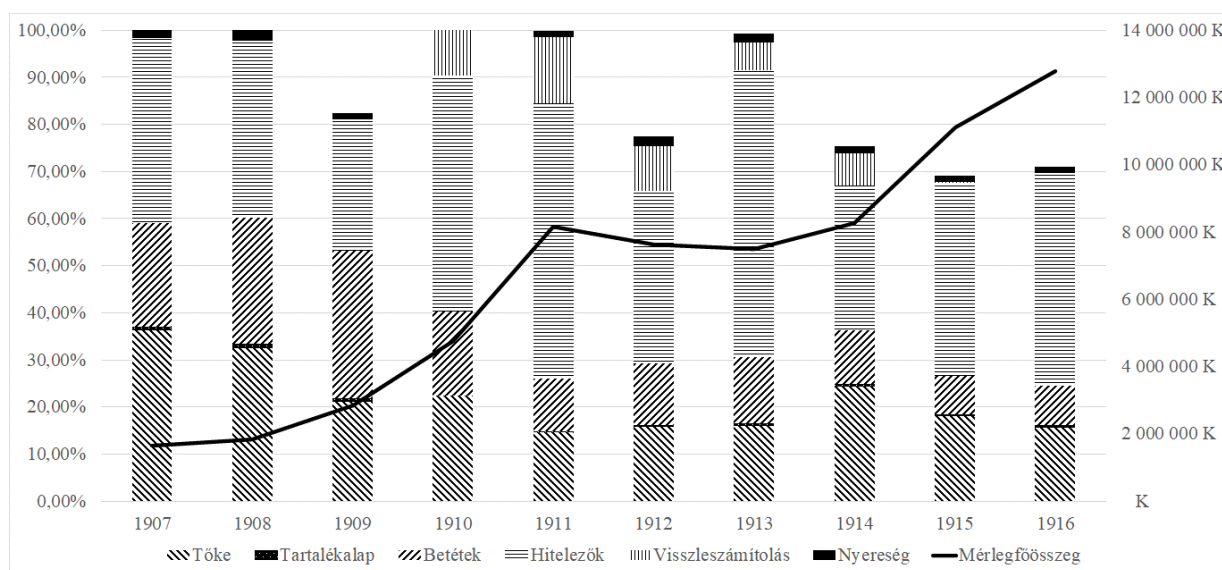
Forrás: Compassok [1899–1918]

A társaság mérlege kapcsán elmondható, hogy vagyonának átlagosan 17%-át a az alaptőke, 1,36%-ban a tartalékalap, 70%-ban a hitelezők tették ki. A mérleg bal oldalán átlagosan 7,5%-ban találunk értékpapírokat, 3,5%-ban váltókat, 83%-ban adósokat, 3%-ban árukészletet és 0,15%-ban hordókat. Utóbbi kettő magyarázata a gabonaelevátorban rejlik, mely azt a célt szolgálta, hogy a sokszor zsákokban vagy tehervagonokban a kikötőbe érkező gabonát és lisztet hordókba átöntötték és az elevátor segítségével emelték a hajó rakterébe. A társaság nyeresége átlagosan a mérlegfőösszeg 3%-a volt, mely után átlagosan 10%-os részvényekre vetített osztalékot fizetett a társaság.

6.4.7. A Fiumei Népbank Rt. (1906–1916)

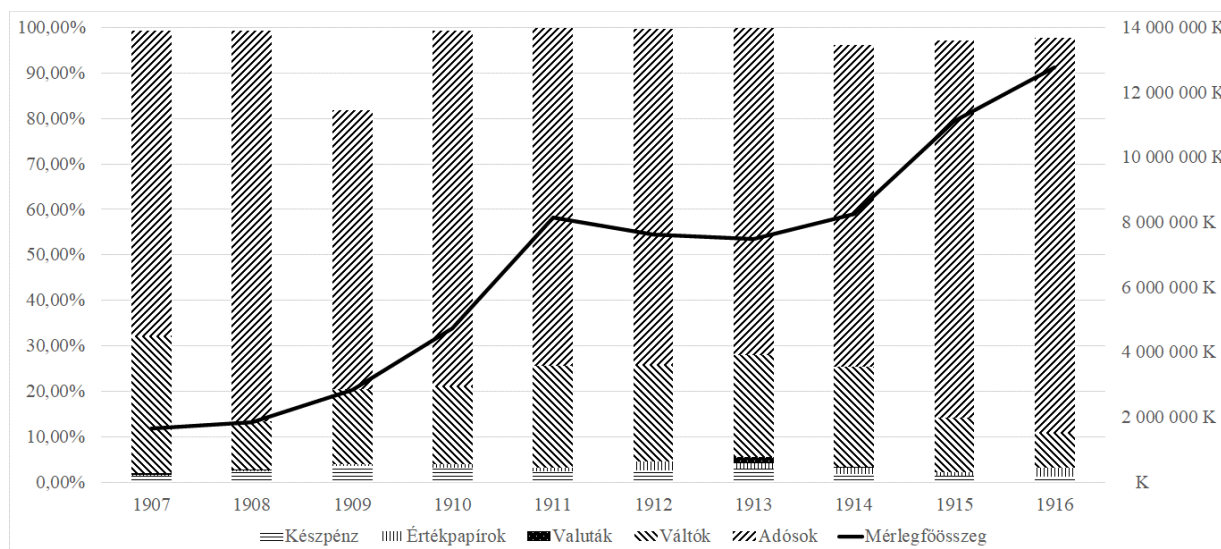
A Fiumei Népbank Rt. (Banca Popolare Fiumana S. A.) egy helyi, 1906-os alapítású pénzüintézet volt, székhelye a Piazza Adamich 1. alatt volt (ma Trg. 111. Brigade Hrvatske vojske) [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II]. Az alaptőkéje ekkor 600 000 K volt 6 000 db 100 koronás részvénnel. Ezt 1911-ben 1 200 000 koronára emelték, majd 1914-ben 2 000 000 koronára. A cég, meglátásom szerint inkább a magukat horvátnak vallók alapításának tekinthető. Az intézmény elnöke 1906–1909 között Venutti György, 1909–1916 között Mohovich Donát volt. Az igazgatóság tagjai általában 3 éves ciklusokban az alábbiak voltak: Baccarich Pál, Blau Henrik, Mariassevich Bertalan, Mayer Vilmos, Mohovich Donát, Morini Pompeus, Richtmann Adolf, Rudan Celso, id. Dr. Vio Antal, Dubravcic Iván, Mattiassi Franjo, Dr. Sverljuga Stanko, Dr. Turkovich Milan báró, Rosbacher Flóris, Righini Giuseppe, Venutti Hugó, Guis Righini, Bakarcic Pave.

20. ábra: A Fiumei Népbank Rt. mérlegének jobb (vagyon) oldala



Forrás: Compassok [1907–1916].

21. ábra: A Fiumei Népbank Rt. mérlegének bal (teher) oldala



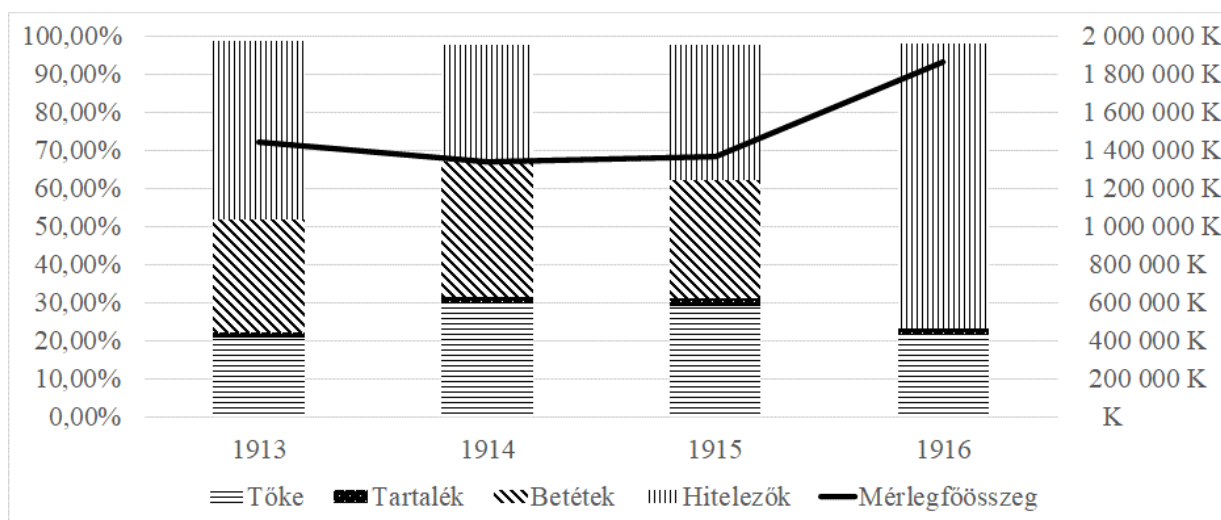
Forrás: Compassok [1907–1916]

A társaság mérlegének jobb oldala (vagyon) állt átlagosan 21% tőkéből, 0,5% tartalékból, 16% betétből, 42% hitelezőből és 4,5% visszleszámitolásból. Ezzel szemben a mérleg bal oldala 2,3% készpénzből, 18% váltóból, 75% adósból, 0,05% árukészletből és 0,84% ingatlanból. A cég nyeresége a mérlegfőösszeghez viszonyítva átlagosan 1,47%-ot tett ki, melyből részvényenként 3,71%-os átlagos osztalékot fizetett a vállalat.

6.4.8. A Banca Cooperativa di Fiume S. A. (1913–1916)

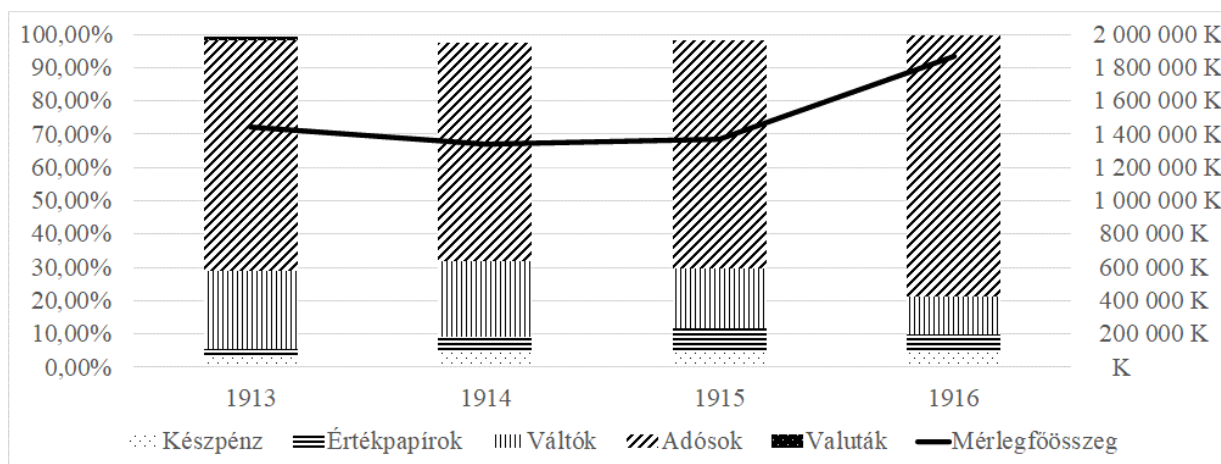
A Banca Cooperativa di Fiume Società Anonima egy olyan fiumei bank volt, mely magyar név híján egyértelműen sugallja, hogy ez egy a helyi olaszság által alapított intézmény volt. A társaság székhelye a Kossuth u. 13. szám alatt volt [DAR. JU–5. Eln. 55–1916–II], mely napjainkban az Adamiceva ulica névre hallgat. A bank alaptőkéje az 1913-as alapításkor 300 000 K volt 3 000 db 100 koronár részvénnyel. Ezt 1914-ben emelték 400 000 koronára. A társaság elnöke Maróth Luigi volt, alelnöke Minach Giovanni. Az igazgatóság tagjai: Chiopris Carlo, Descovich Vittorio, Dr. Bellen Andrea, Pasquali Giuseppe, Rocca Antonio, De Terzi Vincenzo, Vezzil Benvenuto Antonio, Dumicich Matteo, Minach Hugó, Dr. Grossich Ruggero, Holtzabeck Marco és Ossoinack Andrea.

22. ábra: A Banca cooperativa di Fiume S. A. mérlegének jobb (vagyon) oldala



Forrás: Compassok [1914–1916]

23. ábra: A Banca cooperativa di Fiume S. A. mérlegének bal (teher) oldala



Forrás: Compassok [1914–1916]

A társaság mérlegének jobb oldala megmutatja, hogy a vagyonának átlagosan 25%-át a tőke, 2%-át a tartalékalap, 24%-át a betétek, és 47%-át a hitelezők tették ki. Ezzel szemben a mérleg másik oldalán átlagosan 4,5%-ot tett ki a készpénz, 4,5%-ot az értékpapírok, 20%-ot a váltók, 70%-ot az adósok és 0,3%-ot a valuták. A mérlegfőösszegnek átlagosan 1,5%-a volt a nyereség mértéke, melyből részvényenként 4% osztalékot fizetett a bank.

6.4.9. További fiumei pénzüintézetek

Fiumében az eddig bemutatottakon felül más pénzüintézetek is működtek. Fiókja volt 1899–1914 között a Magyar Leszámlító és Pénzváltó Banknak Loewe Adolf vezetésével – igaz a bank, már 1891-ben is szerzett fiumei érdekeltségeket a kikötő tárházak kapcsán [DAR. TH. 49–1891–V–1348; 101–1893–XXXVI–1138]; 1903–1914 között a Banka i štediona primorje d. d. Susaknak; 1906–1914 között a Riečka podružnica hrvatske poljodjelske banke-nak; 1907–1914 között a Podružnica prve hrvatske štedionice na Rieci-nek; 1910–1914 között a Magyar Bank és Kereskedelmi Rt-nak és a háború alatt, 1916-ban alakult meg a fiumei Szövetkezeti Bank Rt. 1 000 000 K alaptőkével, melynek igazgatói Marusic Milan, Anticovic Ivo és Dr. Kisovac Alajos voltak [Compassok 1899–1918].

A Fiumei kereskedelmi tőzsdét azzal a céllal hozta létre a fiumei kormányzó és a kereskedelemüggyel foglalkozó állami irányítás, hogy fórumot adjon a fiumei áruk és a tengerészet kapcsán előforduló pénzáramoknak. A tőzsde működési költségeit is a fiumei kormányzóság vállalta magára [DAR TH. 11–1911–IV–211]. Az alapszabály értelmében [DAR. JU–5. Ált. 179–1892–13] a tőzsde minden nap nyitva volt és ott minden fiumei szusáki vagy magyarországi cég képviseltethette magát az előzetes tőzsdei díjak megfizetésével, képviselőiken keresztül [DAR. TH. 13–1913–II–322].

6.5. A helyi ipar sajátosságai

A ránk maradt források egyhangúan kiemelik, hogy Fiumének és térségének a legfontosabb iparága a középkortól kezdve jelen levő fatestű vitorlánhajóépítés volt, ennek minden alágazatával (kötélgyártás, vitorlakészítés, fűrészüzemek, fafaragók stb.) együtt [Karaman 1974]. Az 1840-es évek 11 ezer fős Fiume lakosságának a jövedelme pedig egyértelműen a hajóépítéshez volt kötve, melynek egy nagy világpiaci keresletélénkülés teremtett fellendülést ezekben az években [Császár 1842:52; FHKS 1896:262]. Különböző számítások alapján a következőket mondhatjuk el erről az iparágról: 1840–1862 között az első konjunkturális időszakban évente 12–35 nagy többárbcos vitorlánhajó épült évi egymillió forint értékben. Ennek hatására 1862-pedig már 8 hajógyárban 50 000 négyzetméteren 150 munkás dolgozott. A világgazdaságban azonban ezidőtájt gyorsult a technológiai fejlődés, mely révén az acéltestű gőzhajók kezdték kiszorítani a fatestű vitorlásokat. Ezzel szemben az USA-ban kibontakozó Rockefeller-féle olajár-háború hatalmas exportot indított el az olcsó kőolajjal a

fedélzetén Európa felé, mely egy második konjunktúrát is hozott a fiumei hajóépítésnek 1867-től kezdődően [Szurovy 1993]. Ezek alapján az első fellendülés idején 1840–1862 között 403 hajó épült Fiumében 131 000 tonnával 8,8 millió forint értékben, míg a második időszakban 1867–1882 között 238 hajó 89 000 tonnával 11,2 millió forint értékben [MMKM TTOKMGY 89.11.2].

A technológiai átalakulásra természetesen próbáltak reagálni a fiumeiek, így 1856-ban megalakult a Fondiera Metalli (1863-tól Stabilimento Tecnico Fiumano) nevű telep, mely modern gőzhajók gyártásába kezdett, ám a legyártott 6 darab egyenként többnyire 250 tonnás gőzösön [DAR. TH. Segédkönyvek 240:171] kívül megfelelő tőkebefektetések nélkül nem tudtak többet gyártani, így 1873-ban csődbe mentek [MMKM TTOKMGY 89.11.2]. A tőkeszegénység többnyire általános problémaként volt megfigyelhető ezekben az években Fiumében, noha, amint láttuk egy-két takarékpénztár és a városi tőkések pénzén alapított helyi bank már működött, a Crédit Mobilier mintájára szerveződött bankok csak az 1880-as években jelentek meg a városban.

Hiába a két konjunkturális időszak, a hanyatlás egyértelműen érezhető volt az 1860-as években. Ezt mutatja az is, hogy amint a városiak kezd tek elveszíteni legfőbb megélhetési forrásukat a hajóépítést, mely jövedelmei révén a város belső fogyasztását is életben tartotta, a helyiek igyekeztek új ip r gak felé nyitni. Ennek eredményeképpen csak az 1860-as években, mintegy 34 új gyár jött létre Fiume t r let n, melyek között volt 10 malom, illetve 4 f r szgy r is, ám ezek alig egy évtized leforgása alatt mind csődbe mentek [FHKS 1896:263–264]. Természetesen volt kivétel: például az 1827-ben alapított fiumei papírgyár – mely ezidőtájt Walter Crafton Smith  s Meynier Henrik tulajdonosok kezében volt – Rio de Janeirot l Európán  t Szingap rig keresett termékekkel látta el a világpiacot [FHKS 1896:272].

Az  d t  kivételek ellenére azonban minden Fiume ezen időszakát tagl lo munka [Karaman 1974; Dubrovi  ed. 2001] sarokpontk nt állítja, hogy a válság, mely a gőzhajók rohamos terjedésre révén érte a fiumei ipart, áttételesen a város egészének veszélyeztette az életét [MMKM TTOKMGY 89.11.2], hisz a fatestű hajógyártás megszűnésével az ebben dolgozó családok és munkások nem jutottak jövedelemhez,  gy az ezt kiszolg lo  l gazatok, például a fűrészüzemek, a vitorla- és a k t lgy rak sem jutottak bevételekhez, melyet végérvényesen Fium ban nem k l t ttek el,  gy pedig a városi piacokon a helyi élelmiszerek  r nt is csökkent a fizetőképes kereslet. Fiume kereskedelmi csomópontja szempontjából elvi lehetősége ugyan lett volna, hogy kereskedelemmel kompenzálják a városiak a helyi ipar tönkremenetelét, azonban ebben az időben az ország belső t r leteivel való vasúti  sszek tt t s nélkül csekély volt az átmenő forgalom mértéke, a helyi termékek kivétele pedig kevéssé tudott versenyezni a

világpiaci termékekkel. Ezen megállapítást támasztja alá az, hogy míg például 1840-ben a fiumei kikötőnek 1 494 220 forintnyi kiviteli többlete volt [Császár 1842:46], úgy 1867-ben már 720 500 forint vesztesége, mely a következő években 1873-ra, amikor a vasúti összeköttetése elérte a várost, már 7 millió forintnyi veszteséget jelentett [MSÉ 1913].

6.5.1. A Fiumei Magyar Királyi Állami Dohánygyár

A Habsburg birodalomban 1851. március 1-ig teljesen szabad volt a dohány termesztése, árusítása és eladása. Ezért Magyarországon is több helyen, működtek kisebb dohányfeldolgozó üzemek. Fiumében már az 1700-as évek közepén volt dohánygyár, azonban ennek működéséről keveset tudunk [FHKS 1896]. Az osztrák kincstár az 1850-es években 100 000 forintért vásárolta meg a horvát megszállás alatt levő fiumei tengerparton a korábbi cukorgyárat, és itt koncentrált a helyi dohányfeldolgozást [FBHKS 1896]. A gyárépület jól szemlélteti, milyen nagyarányú építkezések zajlottak le a kikötőben, hiszen 1865-ben az épület még a tengerparton állt, ám a feltöltéseknek köszönhetően 1913-ra attól jó 200–250 méterre került, vele szemben pedig a korábbi tenger helyén felépült a Fiumei Vasútállomás.

Magyarországon a fiumei gyár az elsők között kezdte meg a nagyüzemi cigaretta (korabeli nevén a szivarka) gyártását.²² A vállalat vezetője valószínűleg már az 1870-es években is, de 1889-től biztosan Termatsits Kálmán volt.²³ A vállalat dolgozóinak átlagos létszáma 1889–1910 között 2 123 fő volt, melynek 89%-a nőkből, 6%-a férfiakból, 4,9%-a leányokból és 0,1% fiúkból állt [DAR. PO–1. 198–201]. Foglalkozási osztályokat tekintve az üzemben átlagosan 30 fő volt tisztviselő, 18 fő művezető, 1 590 fő nagykorú segéd, 29 fő kiskorú segéd és 10 fő egyéb foglalkozású dolgozó volt [Népszámlálás 1905; Népszámlálás 1910]. Tehát a gyárban javarészt azon asszonyok találtak munkát, akiknek a férje szintén vagy helyi munkás, vagy tengerész volt, de nem csak a fiumeiek dolgoztak a gyárban, hanem a környező horvát településekről (Buccari, Draga, Orehovicza, Szentanna, Portoré) is bejártak a nők a dohánygyárba [Denk–Lóczy–Sziklay 1896].

A vállalat 1896-ban bővítette a gyárépületet egy virginia dohányt gyártó részleggel, és komoly gépesítésbe kezdett [DAR. TH. 923].²⁴ Míg 1893-ban 1 gőzmotor dolgozott 28 lóerővel,

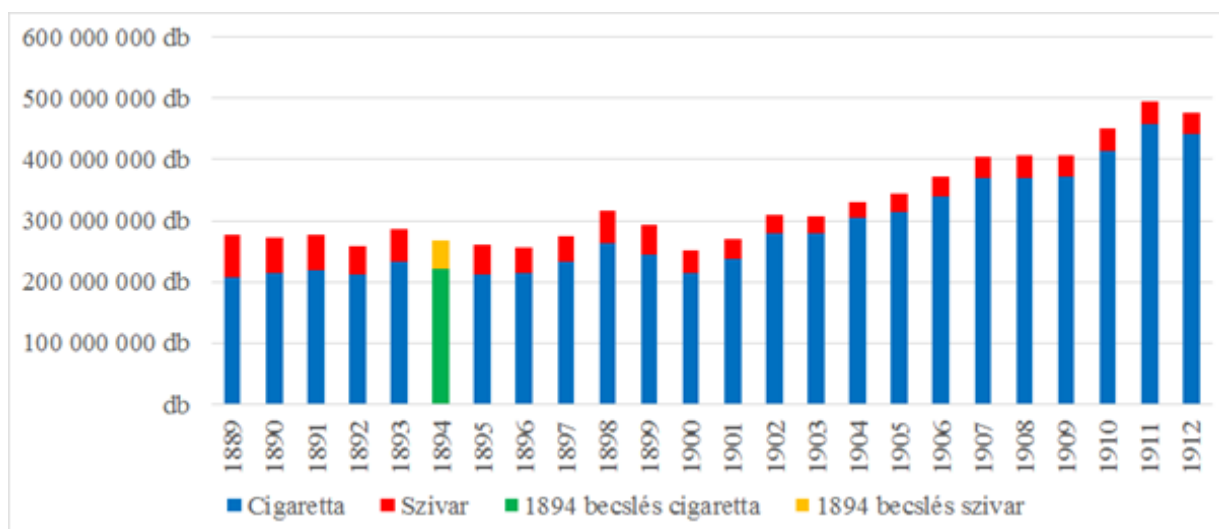
²² Magyarországon már az 1840-es években is voltak cigarettakereskedők, és vélhetően házi készítésű cigaretták is [Kaposi 2009:187–188] de a nagyüzemi, komoly papíryanag igényű cigarettagyártás Fiuméhez kötődik.

²³ Termatsits Kálmánt 1903. október 30-án, a „dohányjövődék terén szerzett érdemeiért” Ferencz József a királyi tanácsosi címmel tüntette ki [Libri Regii 71:204].

²⁴ A sors iróniája, hogy a Rijekai Európai Kulturális Főváros projekt keretében ezt az üzemi örökséget 2020 nyarán lebontották.

addig 1897-ben már körülbelül 25 db gőzmotor egyenként 38 lóerővel, majd 1906 után már 2 db 60 lóerős dízel és 31 db egyenként 76 lóerős elektromos motor. A motorizáció együtt haladt a vállalat méretének és kapacitásainak kibővítésével, ugyanakkor a gépesítés következtében nem tapasztalhatunk erős csökkenést a vállalati dolgozók létszámában. A termelésben a vállalat évenként átlagosan 10–15 000 q mértékű dohányt használt fel, melynek 6,9%-át Magyarországon, 30,5%-át Törökországban és 51,1%-át Amerikában állították elő [DAR. PO–1. 198–201]. Ezekből háromféle terméke volt a gyárnak: feldolgozott dohány (pl. pipadohány), szivar és cigaretta. Az aggregált adatok kibontva egyenként körülbelül 20–30 féle márkát és kiszerelést jelentettek. A feldolgozott dohányról csak métermázsa adatunk van, így e nélkül 1889–1912 között mutatja be az évenkénti termelést a 24. számú ábra.

24. ábra: A fiumei dohánygyár éves szivar és cigaretta termelése (db) 1889–1912 között



Forrás: DAR. PO–1. 198–201.

A vállalat 1889-ben 9 389 q feldolgozott dohányt, 69 243 000 darab szivart és 207 000 000 darab cigarettát állított elő; 1912-ben 11 012 q feldolgozott dohányt, 34 745 850 db szivart és 441 514 000 db cigarettát. Tehát miközben a fogyasztási szokásokhoz alkalmazkodva a cigarettagyártásra helyezte át a vállalat a fókuszát, átlagosan évenként 5 326 q készdohányt, 41 583 773 db szivart és 285 956 702 db cigarettát gyártott. A termelés értékéről elszórta vannak adataink, de azok a volument illetően illeszkednek a termelt szivar és cigaretta összegzett értékéhez. Így a termelt áruk értéke 1895-ben 2 091 421 Ft, 1898-ban 5 842 734,76 Ft, 1905-ben 14 044 266 K és 1910-ben 21 689 948 K volt [DAR. PO–1. 198–201].

Összességében elmondható, hogy a fiumei dohánygyár sikeres, jól működő vállalat volt, amely fennállása alatt biztos munkát tudott adni a helyi és környékbeli nőknek, és növelni tudta mind a termelési kapacitásait, mind a termelt áruinak mennyiségét. Ezek mellett Magyarországi

viszonylatban is meghatározó intézmény volt, ugyanis 1910-ben foglalkoztatást tekintve a hazai 22 dohánygyár között a fiumeiben dolgozott a legtöbb munkás (2012 fő), az egész szektor dolgozóinak mintegy tizede. Késztermék előállítás kapcsán a statisztikák azt mutatják, hogy Fiume nem a tömegtermelésre, hanem a különlegesebb és nyilván drágább fogyasztási árral rendelkező termékek gyártását részesítette előnyben, mely kapcsán alapozni tudta termelését a külföldi nyersanyagokra, melyek behozatalában viszont élen járt [MSÉ 1910:178–179].

6.5.2. A modern hajógyártás Fiumében

Az első komolyabb próbálkozás a gőzhajók építésére Copaitich Zsigmond nevéhez fűződik, aki a Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bankkal, a Fiumei Általános Hitelbankkal, Georg Howaldtal, és Pollich Mátéval és másokkal közösen 1892-ben megalapította a Fiumei Dokktársulat Rt. nevű hajójavító műhelyt Fiume Bergudi városrészében [DAR. TH. 898–XXX–90].²⁵ A társaság tíz évre, évenkénti 80 000 K állami támogatást is kapott egy úszódokk felállítására és üzemben tartására. A Dokktársulat és a Magyar Leszámítoló- és Pénzváltó Bank 1893-ban elérte, hogy a kielit Georg Howaldt hajóépítő üzemet hozzon létre a Dokktársulat területén.

A vállalatot az akkori legmodernebb német technikával szerelték fel, ám az üzem nem kapott megrendeléseket nagy óceánjáró hajók építésére, mindössze négy kisebb gőzöst épített, abból az SS Légy (1894) a hajógyár saját használatú vontatója volt, az SS Előre (1895) a Tengerészeti Hatóság saját gőzöse, az SS Volosca (1895) és az SS Cirkvenica (1895) pedig a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. kisparthajózásban használt utasszállító [FHKS 1896; Hajóregiszter.hu]. Így a kezdeti lendület hamarosan folyamatos veszteséges működésre változott, amelyet csak az állami támogatás tudott szinten tartani. A Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara egy 1902-es jelentésében még próbálta megmenteni a gyárat, de jelzése válasz nélkül maradt [DAR. TH. 251–1903–III–3837]. A Howaldt-féle gyár így 1902-ben kivonult Magyarországról. A felállított úszódokk pedig 1903-ban a felszámolás alatt álló Dokktársulattól 350 000 koronáért átkerült a Tengerészeti Hatósághoz, hogy a kikötőbe érkező, egyre nagyobb számú hajó ne maradjon javítóüzem nélkül [DAR. 1169. 2–62; DAR. TH. 900].

A fiumei hajógyártás fellendülése az 1905-ös évvel vette kezdetét. Ekkor ugyanis (szeptember 12-én) a Tolnay Lajos vezette budapesti Danubius–Schoenichen–Hartmann Egyesült Hajó-,

²⁵ A társaság részvényesei az alábbiak voltak: Fiumei Hitelbank Rt. (33%); a kielit Howaldt György Hajógyár (33%); Copaitich Zsigmond (4%); Corrosacz Gilbert (5,3%); Gorup József (9%); Polich Máté (3%); Poschich Antal (7,5%); Dr. Randich János (4,3%) Sverljuga Máté (1%) [Pelles 2019i].

Gép- és Kazángyár Rt. a Magyar Államkincstártól évenkénti 200 K fejében bérbe vette, a Fiume-Bergudiban levő hajóépítő üzemterületet és úszódokkot [DAR. TH. 899; Karaman 1974].²⁶ Itt kell megjegyeznünk, hogy Fiumében a galíciai származású Lazarus József is hajójavító üzemeltetést hozott létre 1900-ban a Mária Terézia hullámgát tövében, mely fennállása alatt leginkább a Cunard Line kivándorlóhajói javításával foglalkozott. Ezzel egyidőben Portoréban (ma Kraljevica) hajóépítő vállalkozásba is kezdett és kérvényt is adott be a Haditengerészetnek, hogy az, nála építse meg az új torpedónaszádokat. Azonban tíz nappal a magyar állam és a Danubius Rt. közötti erre vonatkozó szerződés aláírása után (1905. szeptember 22–23-án) Lazarus fiumei telepe porig égett, a portoréi üzemét pedig az anyagi csőd elkerülése érdekében kénytelen volt a Danubiusnak eladni. A hajójavító üzemeltetést ezek után újjáépítette és 1910-ben 100 főnyi alkalmazottjával az addig jóformán ismeretlen motorcsónakok gyártására rendezkedett be [Hajócsavar 2013; DAR. TH. Ált. 606–1911–1234]. A Danubius Rt. hierarchiáját tekintve Portoré Fiume alá tartozott [DAR. TH. 1169. 2–84–107]. További érdekesség, hogy 1916-ban Lazarus telepén 1 üzemvezető, 4 előmunkás és 75 munkás dolgozott, melyekből 68 fő orosz hadifogoly volt [DAR. JU–5. Eln. 58–1916–V–1544].

Visszatérve a Danubius Rt-re, elmondhatjuk, hogy az Fiumében leginkább hadihajók építésére rendezkedett be, és erre számos állami megrendelést is kapott. Megépítette 1907-ben az SMS Tritont, az első magyar gyártású tengeri hadihajót. Ezt követte még ebben az évben az SMS Silen és az SMS Satyr, 1908-ban az üzem megépítette az SS Mentő nevű mentőhajót és az SS Vontató nevű vontatóhajót, a Tengerészeti Hatóság részére és további hadihajókat a Cs. és Kir. Haditengerészet számára [Hajoregiszter.hu].

A vállalat már 1909-től igyekezett elnyerni a Kereskedelmi- és a Hadügyminisztérium támogatását arra, hogy ne csak a közepes, de a nagyméretű kereskedelmi- és hadihajógyártásra is kapjon állami megrendeléseket, ám ez csak azután valósult meg, hogy 1911. március 16-án a Danubius Rt. egyesült a Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt-vel. A fúzió a Ganz megkeresése nyomán indult meg, és a tárgyalások végeztével a Danubius teljes mértékben beolvadt a Ganz vállalatba annak érdekében, hogy a budapesti és fiumei hajóépítő-telepeik elnyerhessék a legnagyobb állami megrendeléseket is. A fúzió során a Danubius a teljes 4 500 000 K alaptőkéjével, minden követelésével és kötelezettségével együtt beolvadt az új vállalatba,

²⁶ Ez a vállalat két korábbi üzem fúziójából jött létre 1896-ban. Egyfelől a Tolnay Lajos és a Magyar Ipari- és Kereskedelmi Bank által 1890. szeptember 14-én 1 000 000 Ft alaptőkével létrehozott (Danubius) Magyar Hajó- és Gépgyár Rt-ből [DAR. 1169. 2–84–107]. Másfelől a Magyar Általános Hitelbank és a Magyar Leszámloló- és Pénzváltó Bank által 1895-ben 2 000 000 Ft alaptőkével közösen alapított Schoenichen–Hartmann-féle Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyár Rt-ből [Szilágyi 1965].

melynek neve így Ganz és Társa – Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt., alaptőkéje pedig 8 640 000 K lett [DAR. 1169. 2–84–107].

Az egyesülés pillanatában, a Danubius Rt-nek két fő képviselőjében három nagy részvényese volt. A Magyar Leszámlító- és Pénzváltó Bank 45,42%-os részesedését Freudenberg Rafael megbízott; a Magyar Általános Hitelbank 27,59%-os, valamint a Wiener Bankverein 19,1%-os részesedését Ullmann Adolf megbízott képviselte. A régi Ganz vállalatban a két fő részvényes a Magyar Általános Hitelbank (24,73%), és a Magyar Leszámlító- és Pénzváltó Bank (25,64%) volt; előbbi Pallavicini Ede örgróf, utóbbit pedig Augenfeld Leo képviselte [DAR. 1169. 2–84–107]. Az újonnan létrejött Ganz és Társa – Danubius Rt-ben így egy, a fúziót követő tőkeemelés után a Hitelbank szerezte meg a részvények 70%-át és a Leszámlító Bank a 30%-át [Szilágyi 1965].

Az egyesülés sikeresnek bizonyult, hiszen ezután a vállalat kapta meg az összes hadihajó-építési megbízást, azaz Magyarország a Ganz–Danubius fiúmei és portoréi üzemeiben gyárttatta le az összes közös hadügyi kötelezettségéből ráeső torpedónaszádját, torpedórombolóját, rombolóját, csatahajóját és tengeralattjáróját [Krámlí 2018] – ez együtt járt az üzem bővítésével és további partfeltöltési munkálatokkal melyek költségét a vállalat magára vállalta [DAR. TH. 590–1911–XXV–166]. Ez azt jelenti, hogy 1912-ben megépült Fiumében az SMS Helgoland gyorscirkáló és Portoréban három Tátra osztályú romboló: az SMS Tátra, az SMS Balaton és az SMS Csepel. 1913-ban Fiumében az SMS Novara gyorscirkáló (február 15.) és Portoréban újabb három Tátra osztályú romboló: az SMS Lika, az SMS Orjen és az SMS Triglav [Hajoregiszter.hu]. Fiumében 1914. január 17-én bocsátották vízre az akkori magyar hadihajó-építés csúcsát jelentő SMS Szent István csatahajót is [DAR. TH. 715–1913–XIII–952].

A mindenkori fiúmei hajógyár évenkénti termelésének értékéről is tudunk egy keveset. A vállalat a javításokból és hajépitésekből 1895-ben 826 190 K, 1896-ban 240 000 K, 1897-ben 357 142 K, 1900-ban 1 810 036 K, 1908-ban 7 500 000 K és 1909-ben 10 561 000 K bevételt realizált. Gépesítettséget tekintve, 1895-től 100 LE, 1910-től 470 LE és 1911-től 500 LE állt a vállalat rendelkezésére [DAR. PO–1. 198–201]. A hajógyárnak 1895–1897 között átlagosan 160 főnyi, 1900-ban 190 főnyi és 1910-ben 608 főnyi dolgozója volt [DAR. PO–1. 198–199; Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910]. Összességében elmondható, hogy az 1880–90-es években megszűnt ősi fiúmei hajógyártás az 1890–1900-as évektől megújult formában újra életre kelt. Az egykori magyar hajógyár területén, a monarchiabeli épületekben pedig mind a mai napig működik hajójavító műhely.

6.5.3. A fiumei Whitehead-féle torpedógyártás

Robert Whitehead (1823–1905) neve mára már összeforrott a torpedó, mint fegyver forradalmasításával és világhírűvé tételével. Az általa kifejlesztett, robbanófejjel felszerelt harci eszköz az évezredek óta használt ún. döfő orrot az 1870-es évekre elavulttá tette, és Edwyn Gray szavaival élve a „tengeri hadviselésben a pusztítás mértékében egészen az atombomba első bevetéséig domináns fegyvertípus tudott maradni” [Gray 1991:xiii].

Robert Whitehead 1823. január 3-án született Boltonban egy mérnök és kereskedő család második gyermekeként. Fiatalkorában a rokoni szálak miatt ő is mérnöknek tanult, miközben körülötte ekkoriban bontakozott ki az iparosodás első időszaka. 1846. március 30-án vette feleségül Frances Maria Johnsont, és még ebben az évben nagybátyja William Swift hívására Franciaországba költözött, hogy a La Seyne hajógyárban gőzösöket építsen a franciák részére. Ezt követően 1848-ban már a Piemont Királyságban Milanoban találjuk őt, ahol a kibontakozó textilipar részére gyártott gépeket. Itt érte az 1848-as tavaszi forradalom, mely idején elveszítette gépeit és találmányait és a folyamatos erőszak elől menekülve végül Triesztben telepedett le, ahol előbb az Osztrák Lloyd, majd a Stabilimento Strudhoff hajógyárban dolgozott [Grey 1991:20].

Trieszti működése idején kereste meg őt a fiumei Fondiera Metalli tulajdonosi köre, majd az ajánlatot elfogadva Whitehead beköltözött a tengerparton levő gőzhajó- és gépgyár üzemi területén levő Casa Rossaba. Ekkori munkájához kapcsolódott az SMS Erzherzog Ferdinand Max, az osztrák flotta új zászlóshajója gőzgépének megépítése, mely az 1866-os lissai csatában győzedelmeskedni tudott [Krámlí 2018:35]. Ezzel Whitehead elnyerte az Udvar megbecsülését és a párizsi világkiállításon a hajó gőzgépének másolatával a nagydíjat is [Gray 1991: 51]. Pár évvel korábban mutatták be Whiteheadnek Giovanni de Luppis sorhajókapitányt, akinek volt egy kezdetleges találmánya a partvédelemre. A Salavacoste alapötlete az volt, hogy egy csónakba robbanóanyagot tesz, ha jön az ellenséges hajó, és a partról elindítja azt, amelyet egy propeller hajt és az ütközéskor az ütőszeg robbantja be a töltetet. Whitehead megkezdte Luppisszal a közös munkát, ám hamar belátták, hogy az elképzelés jó, de ebben a formában megvalósíthatatlan, ezért Whitehead saját megvalósítási módokkal kezdett kísérletezni, melybe bevonta John nevű fiát, és Plösch Hannibál helyi mérnököt is.

Az első Whitehead-féle prototípus épp 1866-ra, a lissai csata idejére készült el, amikor a Haditengerészet még a döfőorr bűvöletében élt, amelynek a csata megnyerésében is nagy szerep jutott. Whitehead a gőzgépei által kivívott hírnévre alapozva, noha a prototípus még nem volt tökéletes és nem is védette azt le, elérkezettnek látta az időt, hogy találmányát bemutassa az

Osztrák Haditengerészetnek [Pelles 2020e]. A prototípus egyáltalán nem nyugtázta le a rigorózus haditengerészeti bizottságot, mert a fegyver hol feljött a víz felszínére, hol lesüllyedt a fenékre, ezért a Haditengerészet elzárkózott a vásárlástól. Whitehead azonban folytatta a munkát és igyekezett megoldást találni a vízmélység stabilizálására. A munkában csatlakozott hozzá Hoyos György, magyar gróf és földbirtokos (később üzlettársa), aki 1867-ben ismerkedett meg igazi romantikus történetbe illő módon Alice Whiteheaddel,²⁷ Robert Whitehead lányával, akit feleségül is vett. Az akkoriban ifjú tengerésztiszt szintén érdeklődött a mérnöki tudományok iránt, ráadásul gyakorlati haditengerészeti ismeretekkel is bírt (a lissai csata egyik hőse volt), így hamarosan Whitehead jobbkezévé vált.

Whitehead 1868-ban megalkotott egy általa csak „The secret”-nek nevezett szerkezetet, mellyel elérte, hogy a torpedó kilövése után szabályozni tudja annak merülését, és így hatékony eszközzé váljon. Ezt a találmányát sem védette le. A Haditengerészet előtti újabb tesztekre 1868 márciusában került sor Fiumében. A Haditengerészet jelentése jól összefoglalta, mennyire lenyűgözte őket a fegyver: „A 40 fontos lögyapot bármely hajót elsüllyeszti. A pontosság megkérdőjelezhetetlen.” [Branfill-Cook 2014:45]. Ugyanakkor a poroszokkal és az olaszokkal vívott korábbi háborús kiadások miatt a Haditengerészet nem tudta megvásárolni a torpedó kizárólagos gyártási jogait (ami a szakirodalom szerint 300 000 font sterling volt), így csak a használati jogokat vette meg 20 000 font ellenében, de ez is lehetővé tette a fiumei torpedók beszerzését, átlagosan 300 fontos beszerzési áron [Gray 1991:82–85]. A sikeres bemutató újabb elismerést hozott Whiteheadnek, aki 1868. május 4-én megkapta a Ferenc József rendet és az osztrák nemességet [Fox-Davies 1929].

Az osztrák vásárlásnak híre ment, és hamarosan megjelent a fiumei üzemből a brit és a francia követ is, tájékozódni. A brit haditengerészet volt a gyorsabb és 1870. augusztus 31. és október 7. között Sheernessben bemutatót rendezett Whitehead részére [Sleeman 1880:177]. A sikeres tesztek után a britek 17 500 fontot fizettek a torpedó nem exkluzív, azaz nem kizárólagos gyártási jogaiért, és Woolwichben, a haditengerészet műhelyében a Whitehead által kiképzett tisztek

²⁷ A romantikus történet szerint a fiumei illetőségű Hoyos György 1867-ben egy kisebb osztagot vezetett Fiuméből Abbáziába, amikor a Stabilimento Tecnico Fiumano előtt lova megbokrosodott és bevágatott az üzem területére. A hangzavarra a Casa Rossa ablakához sietett Alice Whitehead. Mikor Hoyos megfékezte lovát, észrevette a leányt és kalapját megemelve tisztelgett, majd elvágtatott. Később anyja, gróf Erdődy Kamilla közbenjárásával kezdett udvarolni Alice-nak, majd 1869. március 30-án megkötött házasságuk révén ő is a Whitehead család tagjává vált [Gray 1991:52; Mellace 2015:84]. A Hoyos család eredendően spanyol gyökerű, de a 17. század folyamán Ausztriába, majd a 18. században Magyarországra költöztek. Hivatalosan az 1827. évi XLI. törvénycikk fogadta magyarrá gróf Hoyos János Ernőt, Hoyos György nagypapját. Hoyos György Hoyos Ludwig Anton (1804–1858) és Erdődy Kamilla (1811–1896) házasságából született 1842. január 21-én Zomborban (Hoyos családfa). A család oldalágából mások is Magyarországon telepedtek le, így például Hoyos György harmadunokatestvére, Hoyos Miksa, aki 1910-ben felépítette a mai napig is látható ladi kastélyt [Kaposi 2019:69–70].

vezetésével el is indult a gyártás [Gray 1991:86]. A fiumei feltaláló korát megelőző mérnöki zsenialitását jól tükrözi, hogy a bemutató során egy torpedó az iszapba fúródott, melyet a britek később kiemeltek és szétszereltek, de így sem tudták megfejteni a működését [Gray 1991:11]. Az eset később az Osztrák Haditengerészettel is megismétlődött, ők is találtak a Quarneroi-öbölben egy partra vetődött torpedót, szétszerelték, három hétig vizsgálták, de nem jöttek rá a működési elvére, míg végül Whitehead tudomást szerezve róla, személyesen vitte vissza az eszközt a fiumei gyárába [Gray 1991:100]. A brit vásárlás után egy évvel, 1871-ben már a franciák is megállapodtak Whiteheaddal, és ők is alapítottak egy gyárat Toulonban a gyártásra [Gray 1991:93].

Időközben 1872-re a Stabilimento Tecnico Fiumano pénzügyi okok miatt csődbe ment [MMKM TTOKMGY 89.11.2]. Az üzemterületet és a felszerelést Robert Whitehead Hoyos Györggyel együtt megvásárolta és megalapították a Whitehead és Társa Torpedó és Gépgyárat. Ezzel párhuzamosan új államok licenszvásárlásai révén a kereslet is növekedett: az osztrák, brit és francia kormányok mellé 1873-ban csatlakozott Olaszország és Németország is, akik a fegyver használati jogát vették meg. A sikeres eladások miatt Whitehead társadalmi presztízse is nőtt, rendre nagy estélyeket adott fiumei házában. Így látogatta meg őt a német mérnök, Louis Schwartzkopff is 1873-ban. Ezen az éjszakán ismeretlenek betörték Whitehead műhelyébe és ellopták a torpedó terveit. Whitehead és Hoyos az USA és Oroszország kormányaira gyanakodtak, de bizonyítékuk nem volt. Ugyanakkor egy évvel később a Schwartzkopff vállalat Berlinben piacra dobta saját torpedóit, amely a Whitehead torpedó mása volt, azzal a különbséggel, hogy anyaga foszfor-bronz volt, mely a környezeti hatásoknak sokkal jobban ellenállt, mint az acél. A német torpedó ára 450 font volt szemben a fiumei, akkor már 320 fontos árral. A megrendeléseknek hála a Whitehead gyár elérte a termelési lehetőségei határát, alig tudta kielégíteni a megrendelőket, melyek közé ekkor már Kína és Spanyolország is beletartozott. Mivel a kereslet sokkal nagyobb volt a kínálatnál, a német torpedó előtt is megnyílt a piac [Gray 1991:94].

A megjelenő versenytársak a hatékonyság növelésére sarkallták Whiteheadet, aki 1875-re egy teljesen új modellt dolgozott ki, nagyobb hatótávolsággal és dupla propellerrel, immáron vezetősárnyak nélkül. Az ennek értékesítéséből származó bevételből Whitehead morális kötelességének érezte, hogy kifizesse a csődbe ment Stabilimento Tecnico Fiumano hitelezőit, noha mint egykori alkalmazottnak, ez nem volt kötelessége. Smith és Meynier fiumei vállalkozók Whitehead ajánlatát elutasítva inkább megtartották érdekeltségüket a Torpedógyár területében [Gray 1991:96–98; Dubrović ed. 2010:18]. Az új Fiume MK-1 torpedó is vonzotta az érdeklődőket, így 1875-ben Norvégia, Svédország és Dánia, majd 1876-ban Oroszország,

Törökország, 1877-ben Portugália, Argentína, Belgium, Chile és Görögország is megvásárolta a torpedó használati jogait [Gray 1991:98–101].

Felesége 1883-as halálát követően Whitehead félig-meddig visszavonult a napi munkától és 1885-ben angliai birtokára költözött, a vállalat napi ügyeit innentől kezdve fia, John Whitehead és Hoyos György közösen felügyelték, Robert azonban továbbra is részt vett a fejlesztések és az új ötletek kidolgozásában [Gray 1991:125]. 1880 végéig Whitehead 1456 darab torpedót értékesített (6. táblázat). Az árak ekkoriban a különböző modellek függvényében 280–380 font között mozogtak, tehát Whiteheadnek átlagos 330 fontos árral számolva 1868–1880 között 480 480 font sterling bevétele származott a torpedók eladásából [Gray 1991:122].

6. táblázat: A fiumei Whitehead gyár által értékesített torpedók 1880 végéig

Ország	darab
Egyesült Királyság	254
Oroszország	218
Franciaország	203
Németország	100
Ausztria	83
Belgium	70
Olaszország	70
Görögország	50
Portugália	40
Hollandia	40
Argentína	40
Chile, Norvégia és Svédország	78

Forrás: Gray [1991:122].

A Whitehead és Társa Torpedó és Gépgyár 1890-ben leányvállalatot alapított Nagy-Britanniában, Weymouthban, melyet a legmodernebb gépekkel szereltek fel összesen 50 000 font értékben. A cég vezető menedzsere Edwin Gallwey kapitány lett. Azonban visszaütött a szabadalmaztatás hiánya: a Brit Haditengerészet 1894-ben felbontotta a Whiteheaddel még 1868-ban kötött szerződést és a felhalmozott tudásbázisra alapozva saját torpedógyártásba kezdett. Megtehették, hiszen Whitehead nem védette le egyik találmányát sem. A britek példáját hamarosan követte Németország: szintén felbontották a szerződést a fiumei anyavállalattal. Bár a weymouth-i gyár pont azokat a vásárlóit veszítette el, akik miatt ide tette Hoyos és Whitehead a telephelyet, szerencsájukra a kereslet még mindig magasan a kínálat fölött volt a világpiacon, így a brit leányvállalat sem volt veszteséges [Gray 1991:138–139]. Ekkoriban a fiumei gyár évente 900 torpedót tudott gyártani, melyek ára átlagosan már 450 font volt. A megrendelő országok köre pedig tovább bővült 1885-ben Hollandiával, 1891-ben az USA-val és

1895-ben Japánnal [Tóth 2018:135–136]. Az 1892-es év különleges volt a Whitehead–Hoyos család történetében. Június 22-én kötött házasságot Hoyos György és Alice Whitehead leánya, Margit Hoyos és Herbert von Bismarck, Otto von Bismarck fia. Az esküvő helyszíne is mutatta frigy társadalmi súlyát: Bécsben a Stephansdomban tartották, melyet a Pálffy-kastélyban követett a lakodalom [Mellace 2015:83–94].

A technológiai fejlesztések 1895-ben kaptak újabb lendületet, amikor Ludwig Obry megalkotta az első giroszkópot. A találmányban egyedül Whitehead látta meg azt az eszközt, amellyel a hosszú hatótávolságon belül stabilizálni tudja a torpedót, hogy sokkal pontosabb legyen, ezért a találmány összes jogát megvásárolta, és beépítette azt az új torpedóiba. Whitehead szerencséjére a brit haditengerészet woolwichi gyára előbb elzárkózott a giroszkóptól, mivel számukra elég volt az addig használt torpedó 1 000 yardos hatótávolsága, így amikor 1898-ban mégis szert akartak rá tenni, már eszközönként 25 fontos jogdíjat kellett fizetniük a fiumei cég számára a felhasználásért (a briteknek összesen 4 000 Whitehead-féle torpedójuk volt, és mindegyikbe külön-külön kellett beszerezniük a giroszkópot). A versenytárs Schwartzkopff-cég úgy oldotta meg ugyanezt a problémát, hogy nem Obry, hanem a közben kifejlesztett Kaselowski giroszkópot építette be torpedóiba. Whitehead a módosításokkal már az MK-10-es modellnél járt és mindenkit megelőzve 1891-től már a turbinával, mint újfajta meghajtóval kísérletezett [Gray 1991:154–155].²⁸

A 20. század eleje tragédiákat hozott a Whitehead család életében. Robert egészsége egyre jobban romlott, többek között a szivarozás iránti szenvedélye miatt.²⁹ 1900-ban meghalt legidősebb lánya, Frances Elanor, akit 1902. április 9-én követett John Whitehead is. Ezzel a vállalat irányítása egyedül Hoyos György kezébe került, aki a hatalmas teher alatt szintén megrokkant, és 1904. augusztus 15-én Beckettben (Nagy-Britannia) meghalt. Így Robert névleg egyedül irányította a céget 81 évesen, túl egy 1901-es stroke-on, és olyan betegen, hogy a családja orvosi tanácsra el sem merte mondani neki, hogy időközben kitört a háború Japán és Oroszország között [Gray 1991:169]. A vállalaton belül Hoyos eddigi menedzseri helyét az addig a weymouth-i leányvállalatot irányító Edwin Gallwey vette át, akit munkájában az 1886 óta a fiumei gyárban dolgozó skót mérnök, Albert Edward Jones segített [Dubrović ed. 2010:56]. Hoyos halálát követően a céget még 1905-ben részvénytársasággá alakították, amit

²⁸ A Whitehead-féle torpedók kísérleteiről fennmaradt filmfelvételeket lásd: Whitehead film 1900a; 1900b.

²⁹ Leánya, Alice leveleiből kiderül, hogy Whiteheadnek 1890-ben már műtötték a száját, majd 1901-ben fiumei orvosa megeskette, hogy maximum napi egy szivart fog elszívni. Whitehead gyermeki mosollyal egyezett ebbe bele és még aznap rendelt Kubából egy adag extrahosszú szivart, majd boldogan újságolta a rokonainak, hogy „ő betartja az orvosi utasításokat” igaz, közben ugyanazt a mennyiséget pöfékelte el, mint előtte [Alice Whitehead leveleit idézi Gray 1991:157].

Magyarországon jegyezték be 7 350 000 korona alaptőkével, egy részvény névértéke 10 000 korona volt [Thirring 1912:338]. Alig pár hónappal később, 1905. november 14-én Beckettben Robert Whitehead is meghalt.³⁰ A tragédiák sora ezzel azonban nem ért véget, a céget irányító Gallwey 1906-ban szintén távozott az élők sorából. Ezzel a cég négy év leforgása alatt a négy legfontosabb vezetőjét veszítette el.

A négy főmérnök halála után a Whitehead vállalatban nem maradt olyan szakember, aki kellő technikai ismerettel képes lett volna vezetni a vállalatot, ezért a család a vállalat többségi tulajdoni hányadát eladásra kínálta, melyet leginkább a brit kormány szeretett volna megvenni, ezért arra ösztönözte hazai fegyvergyártó vállalatait, hogy kezdjenek tárgyalásokba a Whitehead családot ekkor irányító James Beethommal, aki a brit diplomácia elismert alakjaként akkor éppen Berlinben tevékenykedett. Végül még 1906-ban a Vickers és az Armstrong-Withworth brit hadiipari cégek egyenként 184-184 részvényt vásároltak, így összesen 368 részvényt tulajdonoltak a brit cégek és 367 részvényt a Whitehead család, vagyis a brit cégek kezében volt a részvények többsége. Az akvizíció mintegy 400 000 fontba került az új tulajdonosoknak. Ismerve a font és a korona közötti korabeli váltószámot (24,2), a britek komoly pénzt fizettek ki, hiszen a megvásárolt részesedés névértéken csak 152 066 fontot tett ki. Első lépésben különválasztották jogilag a Weymouthban levő gyárat Whitehead & Company Ltd. néven, és ott újra csak a Brit Haditengerészetnek termeltek [Gray 1991:177].

A Vickers vállalat 1906-ban megszerezte a tengeralattjáró építésre a monopóliumot az Egyesült Királyságban, és együtt dolgozva a New York-i Electric Boat Company-val meg is kezdték a termelést. A fiumei cég, ahogy korábban a torpedók kapcsán, úgy most az új gyártmány, a tengeralattjáró építésben is a fejlesztések irányadójává vált. Így például Dánia és Hollandia 1911-től már nem a New York-i és brit, hanem a fiumei licenz alapján gyártotta saját tengeralattjáróit. Az első két osztrák tengeralattjáró is Fiumében épült meg U-5 és U-6 néven, egyenként három darab 17,7 hüvelykes torpedóvető csővel.³¹

³⁰ Robert Whitehead Fiumében a Kozalai Temetőben monumentális, belülről aranyfüsttel bevont mauzóleumot építtetett magának, mely az egész temetőnek nagyjából a negyedét elfoglalja. A történelem úgy hozta, hogy ennek ellenére végül senkit sem temettek oda. Sírfeliratán, a nagy-britanniai Worth-ben nem véletlenül olvasható az idézet: „His fame was in all nations round about.” Ebben a formában ez a Jakab király-féle Bibliafordítás Királyok 4. könyvének 31-ik vers második tagmondata. Magyarul az 1626-os Káldi-féle Biblia így adja vissza: „és nevezetes vala minden nemzeteknél körös-körül.” [Káldi 1626:297].

³¹ Érdekesség, hogy az Alice Whitehead és Hoyos György között lezajlott szerelem szinte ugyanúgy újra lejátszódott Fiumében: az U-5-ös tengeralattjáró vízrebocsátásakor ismerkedett meg John Whitehead leánya, Agatha a hajó leendő parancsnokával, Georg von Trappal. Házasságukból öt gyermek született. Agatha 1922-ben meghalt a spanyolnáthában, ezt követően von Trapp újra nősült és további gyermekei születtek. Az egész család nagyon jó zenei tehetséggel volt megáldva, The Trapp Family Singers néven világhírré tettek szert, melyet fokozott, hogy a Maria von Trapp által írt könyv „The Sound of Music” később a leghíresebb hollywood-i musicalek egyike lett [Georg and Agatha 2020].

A fiumei torpedógyár termelési adatairól a mindenkori vállalat nem közölt adatokat. Ez megmutatkozik abban, hogy a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara által évente kért adatgyűjtéshez egyedül 1911-ben küldtek beszámolót [DAR. PO–1. 201]. A külkereskedelmi statisztikák azonban rögzítették Magyarország és Fiume torpedókivitelének főbb adatait. Ez alapján mondhatjuk, hogy 1882–1911 között 103 621 000 korona értékben exportált a fiumei gyár (7. táblázat).

7. táblázat: A fiumei Whitehead gyár által értékesített torpedók 1882–1911 között

Ország	Érték (ezer K)
Ausztria	3 727
Németország	3 886
Olaszország	16 806
Franciaország	30 898
Portugália	354
Belgium	740
Hollandia	5 130
Egyesült Királyság	7 749
Norvégia	4 000
Svédország	5 016
Oroszország	5 037
Bulgária	326
Japán	9 684
Egyiptom	4 580
Brazília	2 304
Chile	780
Argentína	2 604

Forrás: [MSK 1923:352].

A torpedógyárban 1892–1911 között átlagosan 627 fő dolgozott, ebből a legkevesebb (350 fő) 1895-ben, a legtöbb (1 020 fő) pedig 1911-ben [DAR PO–1. 198–201]. A népszámlálások alapján az alkalmazottak közül átlagosan 23 fő dolgozott igazgatási tisztviselőként, 31 fő volt műszaki tisztviselő, 11 fő művezető, 502 fő segéd és 66 fő egyéb dolgozó [Népszámlálás 1900:332–333; Népszámlálás 1910:6–7]. Az üzem jelentős gépi erőt használt, 1895-ig átlagosan 140 LE, 1896–97-ben 240 LE, majd 1898-tól 680 LE állt a vállalat rendelkezésére [DAR PO–1. 198–201]. A levéltári források szerint a gyárban 1910-ben 87 hadihajó dokkolt a torpedókilövő beszerelése végett [DAR PO–1. 198–201]. 1911-ig a Fiumei Torpedógyárban összesen 10 500 db torpedót, 650 db torpedóágyút, 800 db kompresszort és 5 darab tengeralattjárót gyártottak [MMÉEK 1911:580].

A fiumei cég 1913-ban két új leányvállalatot alapított. Franciaországban, St. Tropez-ban megnyílt a La Société Française de Torpilles Whitehead, Olaszországban, Nápolyban pedig a De Lucca gépgyár átalakításával a La Società Anonima Italiana Whitehead & Company [Magyarország 1913. június 6:13]. A világháború alatt a fiumei céget a brit tulajdonosok áttelepítették egy Hollandiában bejegyzett, de St. Pöltenben (Ausztria) működő cégbe, miközben a fiumei üzemet ténylegesen az Osztrák Haditengerészet vette át [Gray 1991:184–185]. A háború alatt a cég Fiumén belül is terjeszkedett. 1918-ban kölcsönkapták a martinschizzai-öbölben a korábbi „veszteg intézet” telkét, hogy ott újabb lanszírozó állomást létesítsenek [DAR TH. 876–1918–II–801]. Olaszország hadba lépését követően így a fiumei gyár folyamatos célpontja lett a bombázásoknak. 1916. augusztus 8-án egyetlen nap alatt 4 tonna bombát dobtak le rá az olaszok, de a termelés mégis alig szünetelt [DAR JU–5. 57–1916–I–1008].

A háború után 1922-ben a Vickers és Armstrong cégek sikeresen szerezték meg háborús jóvátétel révén a Whitehead család Ausztriában maradt tagjainak tulajdoni hányadát, így a család kezében levő részvények száma 367-ről 251-re csökkent. A Sankt Pölten-i cég kezelésében levő torpedógyári gépsorok 1923-ban egy tűzvészben elpusztultak, a fiumei, leszerelt telephelyet megvásárolta a Wiener Bankverein [Magyarország 1922. október 18:6]. A brit cégek ezt követően új néven folytatták a termelést (Whitehead Torpedo Company Ltd.), az alaptőke pedig 50 000 font lett 50 000 db 1 fontos részvénnyel. A Whiteheadok 2 510 részvényt birtokoltak az új vállalatból, így a Vickers és Armstrong cégek a korábbi 65,85%-os részesedésüket 94,98%-os részesedésre növelték. Időközben a francia és olaszországi cég is függetlenedett az anyavállalattól, a francia La Société des Torpilles de St Tropez, az olasz Silurificio Italiano Società Anonima néven. A fiumei gyár sorsa 1923-ra végleg megpecsételődött: Mussolini annektálta Fiumét, és a gyárat államosították, majd az Orlando cégcsoport tagjaként lényegében az olasz kormányzat kezébe került, később a FIAT cégcsoport tagja lett. A Vickers és Armstrong cégek 1928-ban fuzionáltak és teljesen kivásárolták a Whitehead családtagokat, így a Whitehead-féle torpedókat gyártó cégnek már semmilyen köze nem lett az alapító Robert Whitehead leszármazottaihoz [Gray 1991:186]. A fiumei gyártelep még a jugoszláv időszakban is 1966-ig gyártott torpedókat, utána már csak dízelmotorokat készített traktorokhoz. Napjainkban egyre rosszabb állapotban, üresen tátongó épületekkel áll Fiumében [Dubrović ed. 2010:64].

6.5.4. A Fiumei Első Rizshántoló- és keményítőgyár Rt.

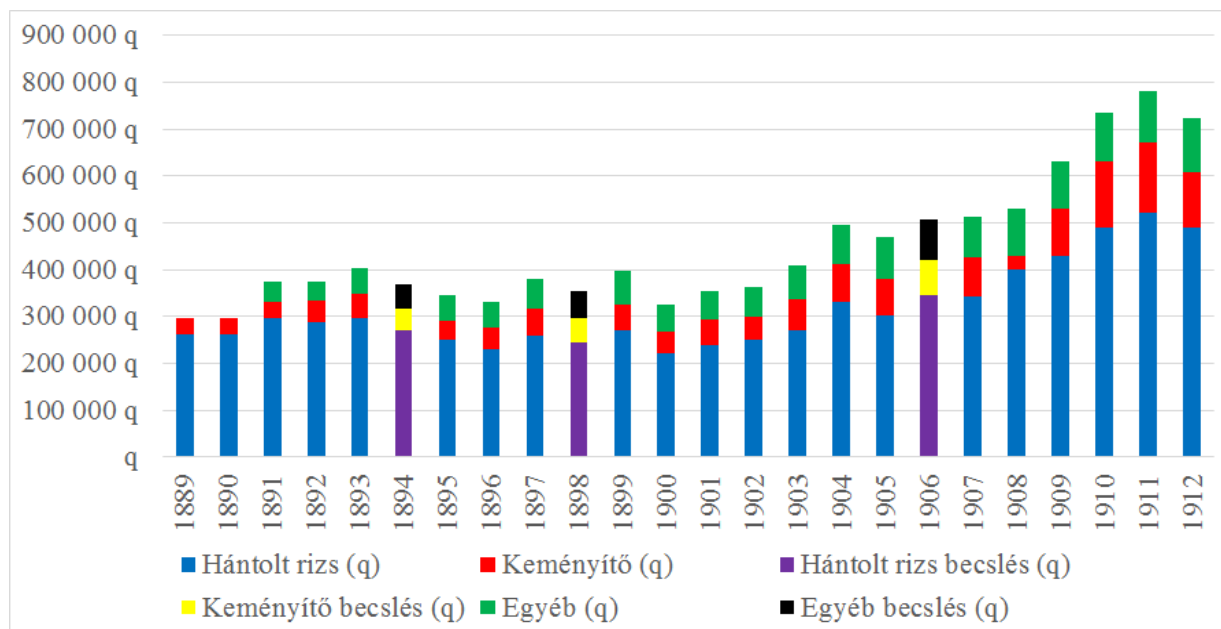
A Steinacker és társa (Ossoinack) vállalkozás, mint a Magyar Általános Hitelbank partnere 1881-ben kezdte meg működését Fiumében, ahol azonnal két iparvállalat létrehozásában is segédkezett: az egyik a rizshántoló volt (1881. július 11-én), a másik a kőolajfinomító 1882-ben [FHKS 1896]. A rizshántoló- és keményítőgyárat budapesti székhellyel és 800 000 Ft tőkével alapították, mely 1 600 db 500 Ft-os részvényben nyilvánult meg. A vállalat elnöke gr. Zichy Nándor; alelnökei: örgróf Pallavicini Ede (Magyar Általános Hitelbank) és Steinacker Arthur volt, míg a fiumei gyártelep vezetője Ossoinack Lajos lett.³² Maga az üzem Fiume külvárosában Ponsalban épült fel (a későbbi kőolajfinomítótól közvetlenül keletre eső telken), és két gyárépületből állt: a rizshántolóból és a keményítőgyárból.

Az üzem már a kialakítás során modernnek számított, mert amellet, hogy 520 LE gépi hajtással bírt, még a villanyvilágítást is bevezették. Évi gyártási kapacitása 500 000 q (400 000 q hántolt rizs, 30 000 q keményítő és 70 000 q melléktermék) volt, mellyel egész Ausztria-Magyarország legnagyobb hántolója lett. Látva a fiumei vállalat sikerét, a szabadkikötői státusz 1891-es megszűnése után a magyar 1881. évi VI. és XLIV. ipartámogató törvénycikkekhöz hasonlóan az osztrák kormányzat is kedvezményekben részesítette a saját iparát, így 1893-ban megalakult a trieszti rizshántoló, így már nem csak az olasz, de az osztrák rizshántolókkal is lépést kellett tartania a fiumei üzemnek [FHKS 1896]. Részben az Ausztria-Magyarországon belüli versenytárs megjelenése indította Ossoinackot arra, hogy követelje a Fiumei Kereskedelem- és Iparkamarában és a Kereskedelmi Minisztériumban az Osztrák-Magyar Lloydal való szerződésbontást, mert a vállalat egyértelműen Triesztet, és így a trieszti hántolót részesítette előnyben Fiumével szemben [Karaman 1974, Zsigmond 2009]. E mellett, előbb az Orient gőzös megvételével, majd az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. létrehozásával Ossoinack saját hajózási vállalatot tudott a rizshántoló szolgálatába állítani [DAR. TH. Eln. 5–1904–IV–8]. Vezetése alatt folyamatosan modernizálták az üzemet. Ez a gépesítettségben érhető leginkább tetten. Míg az alapítástól 1881–1892-ig 520 LE, addig 1893–94-ben 1 200 LE, 1895–1904 között 1 500 LE, 1905-től pedig 2 000 LE állt a vállalat rendelkezésére [DAR. PO–1. 198–201]. Ezzel együtt amikor már fia Ossoinack Endre irányította a fiumei telepet, 1910-ben

³² A vállalat igazgatósági tagjai: Cunradi Jenő, Frank Antal, Kornfeld Zsigmond, Ossoinack Lajos, Singer Vilmos, Walthier Gyula; a felügyelő bizottsági tagjai: Brüll Lipót, Böhm Oszkár, A. F. Smoquina és Dall'Asta Szaniszló voltak (Compass 1882). Az évek során a vezetőség kis mértékben cserélődött, például 1901-ben Herz Ármin és Barcza Károly igazgatósági, Ehrlich Emil és Rudán Celso pedig felügyelő bizottsági tagok lettek [Compass 1900/1]; valamint 1905-ben Kilényi Hugó és Rosenberg Félix is igazgatósági tagok [Compass 1904/5].

bővítették a termelési kapacitásokat és így egy évben az üzem már akár 700 000 métermázsra termék előállítására is képessé vált [Karaman 1974].

25. ábra: A fiumei rizshántoló termelése métermázsában 1889–1912 között



Forrás: DAR. PO–1. 198–201 alapján saját szerkesztés.

A dolgozók létszámát tekintve 1891–1910 között átlagosan 450 fő dolgozott a vállalatnál, melynek 67%-a férfi, 27%-a nő, 2,5%-a fiú és 3,5%-a leány volt [DAR. PO–1. 198–201]. Ebből átlagosan 30 tisztviselője, 11 művezetője, 221 felnőtt és 22 kiskorú segédje, valamint 20 egyéb dolgozója volt a vállalatnak [Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910]. A rizshántoló által termelt évi mennyiségeket mutatja a 25. számú ábra. Az ábrán jól látszik, hogy a hántoló 1889–1912 között folyamatosan növelni tudta a termelésének mértékét. Ezen időszak alatt az üzem átlagosan évi 318 905 q hántolt rizst, 66 829 q keményítőt és 67 924 q mellékterméket (leginkább állati takarmánynak használták fel) állított elő. Abszolútértékben mérve a vállalat a termelésének mértékét 1889–1911 között 2,6-szorosára növelte. A vállalat termelésének értéke (koronára átszámítva) 1883-ban 596 093 K, 1885-ben 1 868 743 K, 1895-ben 8 333 333 K, 1904-ben 12 000 000 K és 1910-ben 16 675 000 K volt [Compass 1883; Compass 1885; Compass 1888; DAR. PO–1. 198–201].

6.5.5. A Kőolajfinomítógyár Rt.

Cseh Valentin [2020] szavaival élve Ausztria-Magyarország 1909-ben évi 2 005 315 tonnás kőolajtermeléssel az akkori világ harmadik legnagyobb előállítója volt. A kőolaj hasznosításának története 1854-ben indult, amikor a lemergi Łukasiewicz Ignác sikeresen állított elő kőolajból lámpaolajat, megalapozva ezzel az igényt a kőolaj kitermelésére. Ezt követően a világ több pontján kezdték bányászni és finomítani a fekete aranyat. Az első finomítók is Galíciában jöttek létre, majd a technológiai innen terjedt el a világ más részeire. Magyarországon az első finomító már 1854-ben létrejött Brassóban, melyet 1878-ban követett az orsovai. Ez a két gyár mind a galíciai és a romániai olajmezők közelségét kívánta kihasználni.

A tengereken az 1875–1885 közötti években, az akkor már elavultnak számító vitorlások nagy mennyiségű kőolajat szállítottak az USA-ból Európa irányába, hiszen az Amerikában zajló Rockefeller-féle ár-háború lenyomta a kőolaj világpiaci árát, és az olcsó áru elárasztotta az európai piacot. Erre a kínálatra reagált – az orosz olajmezőket a Nobel családdal együtt birtokló – Rothschild család azzal, hogy saját bankházaival és Steinacker Arthurral, valamint Ossoinack Lajossal közösen – az 1881. évi magyar ipartámogató törvények ösztönzőit is kihasználva – 1882–83-ban kőolajfinomítót alapított Fiumében [Szurovy 1993]. A vállalat a nagykikötőtől északnyugatra épült fel egy önálló, lezárható kőolajkikötővel, amelyhez a MÁV saját költségén 1 320 000 Ft értékben kiépítette a fiumei állomáshoz csatlakozó síneket, töltőállomásokat és rakodót [1883. évi XXVIII. tc.].

A finomítót üzemeltető Kőolajfinomítógyár Rt. 1882. október 13-án alakult meg Budapest székhellyel. A társaság igazgatója Pallavicini Ede örgróf volt, az igazgatósági tagok: Deutsch Henrik, Dub Mór, Kornfeld Zsigmond, Singer Vilmos, Ziffer Ede Ferenc; a felügyelőbizottságnak pedig Ghyczy Géza, Glatz Frigyes, Ossoinack Lajos és dr. Stapff Emil voltak a tagjai. A fiumei telephely műszaki igazgatója Milutin Barač lett. A társaság alaptőkéje 1 500 000 forint volt, melyet 1895-ben 4 400 000 koronára emeltek [Compass 1883]. A 40 000 m² alapterületű finomító évenként 500 000 métermázsánál is nagyobb mennyiségű végterméket volt képes előállítani, ami az akkori Ausztria-Magyarország éves igényének 30%-át jelentette [FHKS 1896]. Ezen felül a gyár képes volt naponta 5 000 q olajat hordókban, tartálykocsikban vagy saját kannáiban (a vállalat fenntartott egy kannagyárat 300 000 darabos évenkénti gyártási kapacitással) elszállítani. Az üzem a petróleumgyártáson felül kenőolaj, benzin, gázolaj és paraffin gyártására is be volt rendezve, a termelési melléktermékek hasznosítására pedig működtetett egy műtrágyagyárat is éves 500 tehervagonnyi termelési kapacitással [Pelles 2016f]. A finomító olyan világraszóló sikerré vált, hogy Ferencz József

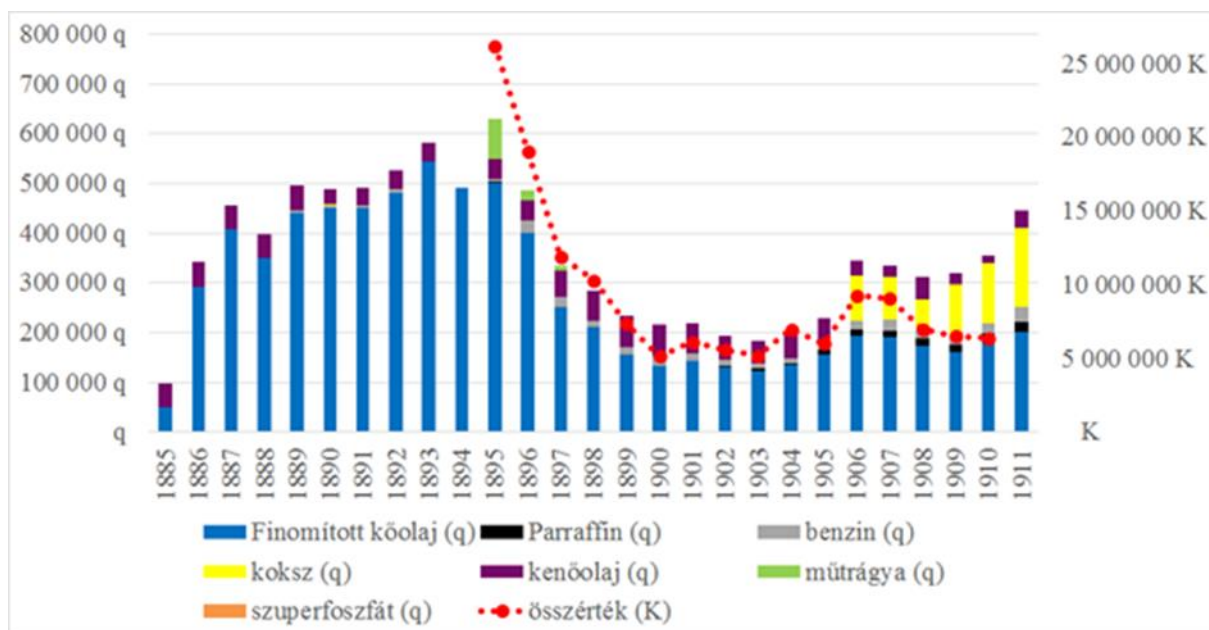
császár és király 1891. június 23-i látogatását követően 1913-ig megfordult itt több Habsburg főherceg (Ferenc Ferdinánd, Ferenc Salvator), de például a thaiföldi Sziám hercege, a későbbi V. Rama király is felkereste a gyárépületet [Oil Refinery 2005]. A részvénytársaság a termelés növelésének érdekében 1893-ban Oderbergben és Brassóban is kőolajfinomítót alapított.

A gyár dolgozóit és a munkakörülményeket tekintve meg kell jegyezni, hogy 1907-ben bevezették az elektromosságot, és így a villanyvilágítást is a gyárépületbe. A dolgozói létszámról 1891–1910 között vannak adataink. Így öt éves átlagokat nézve 1891–1895 között 323 fő, 1896–1900 között 236 fő, 1901–1905 között 289 fő és 1906–1910 között 378 fő dolgozott vállalatnál [DAR. PO–1. 198–201]. A vállalat emellett igyekezett hangsúlyt fektetni a dolgozói jólétére is, hiszen például 1906-ban fürdőhelyet biztosított részükre [DAR. TH. 336–1906–II–3311]. A gyár termelő gépeinek ereje 1891-től 16 LE volt, 1895-től 200 LE, 1900-tól 422 lőerő és 1904-től 470 LE [DAR. PO–1. 198–201].³³ A finomító a vasárnapokat, és az ünnepnapokat leszámítva folyamatosan üzemelt. Az 1900-as években rendszeresek voltak a munkásmozgalmi megmozdulások Fiumében, és így a finomítóban is.³⁴ A leghevesebb sztrájk az 1910-es volt. Szeptember 16-án 120 dolgozó tagadta meg a munkát, és követelte, hogy a napi 2,5 koronás bért 25%-al emeljék meg, csökkentsék a 12 órás napi munkaidőt és illesszenek bele két félórás szünetet, valamint, hogy május elseje legyen munkaszüneti nap. A sztrájkba csakhamar az összes (350 fő) dolgozó bekapcsolódott, sőt szolidaritásból a torpedógyári és hajógyári munkások is megtagadták a munkát. Végül miután a rendőrök nem voltak képesek kezelni a helyzetet, a hadsereg bevetésével „rendeződtek” (sic!) a viszonyok [DAR. JU–5 Eln. 38–1911–I–88; DAR. JU–5 Ált. 377–I–2–8].

³³ Érdekeség, hogy az 1910-es években már a teherautó forgalom is megjelent a kőolajfinomító területén. Az akkori vállalati vezetést érdekelte is a kérdés, hogy veszélyes-e a belső égésű autók jelenléte a gyárterületen belül, ám egy korabeli szakértő megnyugtatta a vállalatot, mondván hogy „[...] korunkban már oly tökéletesek a benzinmotoros gépjárművek, hogy tűzveszélytől esetükben nem kell tartanunk [...]” [DAR. TH. 692–1913–VIII–832].

³⁴ 1905–1908 között 32 sztrájk volt Fiumében, amelyeken összesen 6027 munkás vett részt (nyilván átfedésekkel, hisz egy munkás sztrájkolhatott két különböző évben is). Ezzel összesen 32 851 munkanap veszett el, amely összesen 144 141 K bérveszteséget jelentett. Az 1908-as sztrájkban 14 nagyvállalat (20 főnél többet foglalkoztató), és 39 kisvállalat volt érintett [Thirring 1912].

26. ábra: A fiumei kőolajfinomító termelése egyes árunemek szerint métermázsában és koronaértékben 1889–1911 között



Forrás: DAR. PO–1. 198–201 alapján saját szerkesztés.

A vállalat termeléséről a Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamarához beadott vállalati jelentések alapján 1885–1911 között rendelkezünk adatokkal. Ezt mutatja be az 26. számú ábra. Az ábrán, a halmozott oszlopdiaagramok szemléltetik métermázsában (baloldali tengely) az adott évben termelt finomított kőolaj, paraffin, benzin, koks, kenőolaj, szuperfoszfát és műtrágya mennyiségét, a jobboldali tengelyen pedig a vállalat adott évben realizált bevétele látható. A vállalat – nem számítva a kezdő 1885-ös évet – 1886–1895 között átlagosan 500 429 q, 1896–1905 között 257 848 q és 1906–1911 között 352 000 q árut állított elő, melynek értéke 1895–1910 között átlagosan 9 261 023 K volt. Az ábra az 1890-es évek végétől erős csökkenésről tanúskodik, mind a termelés mennyiségében, mind értékében. Ennek okai a trieszti finomító megépülésében és a galíciai és román olajmezők felfedezésében és a tengeri (oroszl) kőolajáramlás elapadásában rejlett [Szurovy 1993]. Ez azt jelentette, hogy miközben Trieszt a kőolajiparban is versenytársa lett Fiuménak, a kikötőváros helyileg kiesett a kőolaj feldolgozás irányából, hisz a lengyel és román fekete arany feldolgozása kapcsán csak plusz költséget jelentett volna az áru Fiuméba utaztatása, majd a feldolgozott termékek visszafuvarozása. Amint látható az ábrán, a vállalat a finomított olajok termeléséből való kiesést koks gyártásával próbálta pótolni az 1907-es évtől.

6.5.6. További fiumei nagyvállalatok

Külföldi tanulmányait követően 1874-ben az akkor 26 éves Ossoinack Lajos hazatért Fiuméba, és sógorával Baccich Jenővel (máshol Henrik) faipari vállalatot alapított, amelynek működéséhez később állami kedvezményeket is nyert [Budapesti Közlöny 1889:2]. A vállalat neve olaszul „Laboratorio meccanico di legnami” volt, melyet magyarul Mechanikai Faipari Rt-nek és Ossoinack-féle Láda- és hordógyárnak is neveznek a források. A vállalat működéséről keveset tudunk, annyi bizonyos, hogy komoly termelés folyt már az első években is. Amikor 1874–1877 között a magyar állam elkezdett kísérletezni – Ossoinack kezdeményezésére – egy állandó Fiume-Liverpool hajójárat beindításával, akkor a magyar lisztet Ossoinack hordóiban exportálták [Pelles 2018b].³⁵ Később Ossoinack Lajos 1905-ös halála után a cég részvénytársasággá alakult [DAR. TH. 692–1913–VIII–1418], majd pedig 1912-ben Ossoinack Endre igazgatósága alatt kibővült egy kefe- és ecsetgyártó részleggel is [DAR. JU–5. Eln. 56–1916–III–925].

Adataink szerint 1890–1909 között csak férfiak és fiúk dolgoztak az üzemben, átlagosan 55-en, amelynek 90%-a volt felnőtt és 10%-a fiatal [DAR. PO–1. 198–201]. 1914-ben már 160-an dolgoztak a gyárban, melyből 47 nő volt [DAR. JU–5. Eln. 56–1916–III–925]. Munkájukat segítette több gép, összesen 25–30 lóerős kapacitással. Az adatok tükrében a gyár termelése 1912-ig évente átlagosan 197 087 db volt, ennek 46,5%-a hordó és 53,5%-a láda. A termelés összértéke évente átlagosan 292 048 K volt [DAR. PO–1. 198–201].

A Smith- és Meynier-féle papírgyár régi vállalata volt Fiuménak. Elődje az Adamich-féle kisebb gyár 1827-ben alakult meg, ezt az 1850-es években Meynier Henrik (Párizs, 1822. okt. 10. – Fiume, 1912. márc. 8.), Meynier Károly György (1803–1876), Crafton Edgard Smith (elhunyt: Fiume 1860. jan. 22.) és Glennie Walter Smith megvásárolták, és berendezték benne Magyarország első modern, angol rendszerű papírgyárát [Thirring 1912:307]. A papírmalom a Rečina folyó mellett a Tersattoi vár alatt épült fel. A vállalat 1908-ban részvénytársasággá alakult 2 200 000 K alaptőkével. Működése alatt különböző papírosanyagokat állított elő, többek között a fiumei ipari és kereskedelmi vállalatok és a hivatalok részére, de szállított Rio de Janeiroba, Londonba, Barcelonába és Szingapúrba is [Grgurić 2007]. Dolgozóinak száma általában 500 fő volt. A részvénytársasággá alakulás után a gépesítettség is növekedett (1907-ben 800 LE, 1910-ben 2 030 LE). Az 1889-től megőrződött fiumei kereskedelmi- és iparkamarai

³⁵ Ferencz József 1891-es fiumei látogatása alkalmával Ossoinack hordógyárát külön is megtekintette [Pesti Hírlap 172:7].

beszámolók alapján a vállalat évenként átlagosan 10 000–30 000 tonna papírt állított elő, rendre 1 000 000 K–2 000 000 K közötti értékben [DAR. PO–1. 198–201].

A Fiumei Cacao- és Csokoládégyár Részvénytársaság 1896-ban alakult meg a Fiumei Hitelbank támogatásával és Gerbaud Emil vezetésével, 200 000 Ft alaptőkével. A vállalat átlagosan évi 155 tonna csokoládét, 1 750 tonna kakaóport, 120 tonna kakaómasszát, 150 tonna dzsemet és 300 tonna bonbont állított elő (15. kép). A vállalat termelésének növekedését mutatja, hogy 1913-ban kakaóraktárt is építtetett Fiumében [DAR. TH. 706–1913–IX–7140]. Bevétele 1897-ben 100 000 Ft, 1901-ben 595 303 K volt, 1906-tól pedig már 1 100 000 K fölé emelkedett [DAR. PO–1. 198–201].

A Fiumei Kávépörkölt Rt-t helyi iparosok (Anton Copaitich, Francesco Colazio) 1897-ben alapították 140 000 K alaptőkével. A gyár folyamatosan csökkenő mennyiségben tudott pörkölt kávé előállítani: 1900-ban 2 750 tonna, 1902-ben 2 045 tonna, 1906-ban 1 700 tonna, 1910-ben 350 tonna árut állított elő, melynek értéke átlagosan 600 000 K volt évente [DAR. PO–1. 198–201].

A városban működött két vegyészeti gyár is. Az egyik a Stabilmento prodotti chimici, azaz a „vegyészeti termékek gyára” volt, mely 1872-ben alakult meg a városban 200 000 forint alaptőkével mely 1908-ban már 570 000 K volt [Thirring 1912:338]. Dolgozóinak létszáma 1900-ban 21 fő volt. A vállalat 1889–1912 között évenként átlagosan 40 000 q árut állított elő (sósav, kénsav, salétromsav, alumínium szulfát). A másik az Union vegyészeti gyár volt, amely 1894-ben alakult meg 1 250 000 K alaptőkével. A vállalat bevétele folyamatosan növekedett: 1901-ben 554 600 K, 1906-ban 1 264 659 K és 1912-ben 2 138 000 K volt [DAR. PO–1. 199–201]. A Stabilmento prodotti chimici 1908-ban 8%-os osztalékot (45 600 K) fizetett, míg az Union 5,2%-ot (75 000 K) [Thirring 1912:338].

A fiumei kikötőben mind a mai napig megtalálhatóak a Skull Mátyás üzemében (a vállalat olasz neve: Matteo Skull – Fondiera in ferro ed altri metalli e costruzioni meccaniche in Fiume volt) öntött acélcölöpök. Az üzem az 1883-ban alakult, és az első világháborús felmentési kérelmek alapján még 1916-ban is működött [FHKS 1896; DAR. JU–5. Eln. 56–1916–III–716]. Átlagosan 20 főt foglalkoztatott és két darab egyenként négy lóerős gépet használt. Az előállított terméke főleg nyersvas volt, valamint kovácsoltvas, öntöttvas, acél, bronz és ólom tárgyak. A termelésben 1891–1899 között évente átlagosan 1 135,33 mázsa, 20 770 koronányi árut állított elő, melyeknek általában a fele belföldi és a fele külföldi rendeltetésű volt [DAR. PO–1. 198–201].

Skullén kívül 1876-óta működött egy másik öntöde is Fiumében, amely az idősebb és a fiatalabb Luigi Cussar nevéhez fűződött [Thirring 1912:307]. A Cussar vállalat is különféle

fémek öntésével, és azokból tárgyak létrehozásával foglalkozott (főleg az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. és a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. voltak a megrendelői). Munkásainak létszáma átlagosan 40 fő volt. A gyárban 1895-ben még csak egy gép dolgozott 12 lóerővel, ám az 1909-es évtől a kamarai jelentésekben már kettő darab „Cussar” működési elvű motor szerepelt együttes 27 lóerővel. A termelés értéke 1895–1911 között átlagosan évi 87 264 K volt [DAR. PO–1. 198–201].

A kikötővárosban 1907-ben alakult meg a Magyar-Horvát Aszfaltgyár. Az üzem 1907–1911 között összesen 170 930 q aszfaltot és bitument gyártott évenkénti átlagosan 616 000 K értékben. Ez idő alatt 100 LE és évenkénti átlagosan 115 dolgozója volt a vállalatnak [DAR. PO–1. 201; DAR. TH. 645–1912–IX–230].

Rá egy évvel alakult meg Milch és Battestin Első Fiumei Parketta- és Gőzfűrészüzeme, amely 1908–1911 között átlagosan 60 fővel és 120 lóerővel évenkénti 266 000 K értékben állított elő termékeket. A parkettagyár a háború alatt a haditengerészet számára szállított lucfenyődeszkákat, illetve a fiumei és a zenggi dohánygyárak részére ládákat [DAR. JU–5. Eln. 56–1916–III–807].

A Hungária Növényolajgyár 1909-ben jött létre a városban 947 606 K alaptőkével [Thirring 1912:338]. A vállalat 1909–1912 között átlagosan 130 munkással és 640 lóerővel évenkénti 7 801 250 K értékben állított elő olívaolajat és olajpogácsát [DAR. PO–1. 200–201].

Említésre méltó még Giovanni Sirola (1890-es alapítású) kötélgyára, aki miután felpanaszolta a Fiumei Kormányzónál, hogy az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. és a Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt. nem tőle vásárolt „aki még a polai haditengerészetnek is szállított árut” (sic!), a legnagyobb magyar hajózási társaságoknak is szállíthatott [DAR. JU–5. Ált. 120–1893–467; Thirring 1912:307].

A Fiumei Bútorgyár Rt. 1887-től működött a városban. Elnöke Pollák Lajos, igazgatói Fery Nándor és Lord Adolf voltak. A vállalat alaptőkéje 800 000 K volt, és fenntartott telepeket Londonban és Lyonban is. 1905-ben 600 szakmunkást foglalkoztatott és 120 lóerős gépekkel rendelkezett. Kivitelének iránya Anglia, Franciaország, Olaszország, Afrika, Ázsia és Amerika volt [Compass 1904/5]. Az Első Fiume Gőzmosó és Művasaló Rt. 1900-ban alakult meg 100 000 K alaptőkével. Igazgatói Rossbacher Flóris, Baccich Biagio, Poldrugo Vince és Lederer József voltak [Compass 1904/5.].

Emidio (Emőd) Mohovich könyv- és könyomdája 1866-ban alakult meg a városban, miután megvásárolta Rezza Herkules üzemét, akit a horvát kormányzat vetett börtönbe politikai írásai miatt [Thirring 1912:308; Kőrösi–Szinnye 1896:133]. A vállalkozás leginkább a helyi újságokat állította elő, de foglalkozott mindennemű nyomdai termékek előállításával is

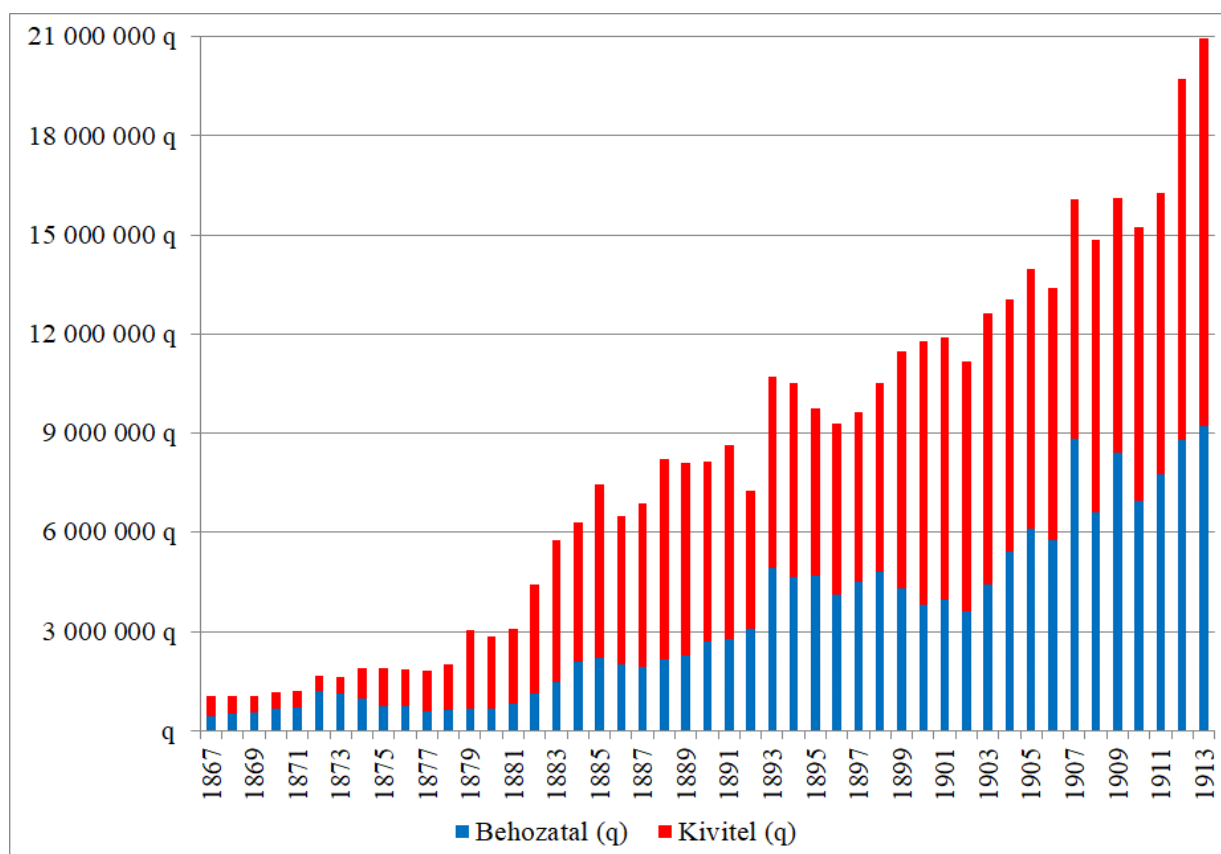
(szépirodalom, helyi hivatalok, vállalatok kimutatásai). Ezeken felül működött még Fiumében többek között bőrgyár, jéggyár, gázgyár, konyakgyár, téglagyár, tésztagyár is.

Ez a néhány vállalat is mutatja, hogy megérte annak idején beruházni a kikötővárosban, hiszen a befektetések megtérülhettek. Ezt a tényt mutatja Thirring [1912:332] statisztikai gyűjtése is, mely szerint 1908-ban a magyar városokban levő biztosítási, ipari és kereskedelmi részvénytársaságok összegzett helyi alaptőkéinek rangsorában Budapest (684 431 441 K) és Pozsony (22 094 288 K) után következett Fiume (20 118 406 K), és csak ezután a többi magyar város (átlagosan 4 millió korona összértékkel). Karaman [1974] szerint a korabeli horvát viszonyok között is magasan a magyar Fiume volt az egyik legnépesebb és a legiparosodottabb városa a magyar-horvát tenger melléknek és a szárazföldi horvát területeknek.

7. FIUME TENGERI KÜLKERESKEDELME

A 19. század második felében a város közvetlen kapcsolatba került a hinterlandjával a vasút révén, és a honi, valamint a helyi ipar szükségletei, és azok késztermékei révén, nem elfelejtve a tranzitforgalom szerepét, a kikötő folyamatosan növekedett. Ennek a gyarapodásnak fokmérője a kikötő tengeri külkereskedelmének alakulása. Fiume áruforgalma (27. ábra) 1867–1913 között növekvő tendenciát mutatott, azon belül is szinte végig az export dominált – egyedül az 1869–1874-ig tartó években és az 1907-es és 1909-es években volt importtöbblete a kikötőnek. 1867-ben a behozatal 423 721 q, illetve 12 331 000 K volt, 1913-ra ezek az értékek 9 229 592 métermázsára és 213 410 000 koronára emelkedtek, a kivitel pedig az 1867-es 604 734 q és 10 890 000 K értékekről 1913-ra 11 738 827 mázsára és 264 594 000 koronára nőtt [MSÉ 1913].

27. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma métermázsában 1867–1913 között



Forrás: Fiume forgalma [1913].

Ez az összfordalmat tekintve mind mennyiségben, mind értékben is több mint húszszoros, évenkénti 8,3%-os átlagos növekedést jelentett. A kikötőbe települt ipar hatott a kereskedelemre

is. Ez árunemek szerint azt jelentette, hogy Fiume tengeri importja főleg nyerstermékekből és gyarmatárukból állt, amelyeket a fiumei és a hazai magyar ipar feldolgozott, és ezen késztermékek egy része, és az ettől független hazai termelés többlete távozott végül tengeren export formájában.

A vámtarifa-osztályok szerinti elemzésnél Fiume esetében meg kell jegyeznünk, hogy ezek az adatok 1896-tól lettek a statisztikai kiadványokban rögzítve, így ekkortól tudjuk indítani elemzésünket. Fiume kapcsán is fennáll, ami Magyarország esetében, hogy a VIII. és a XLI. csoportok darabban, míg a többi mázsában került annak idején rögzítésre, így elemzésemkor ezen adatoktól eltekintek.

Fiume tengeri importja 1896–1913 között 106 227 971 mázsát tett ki (43,08%) az exportja pedig 140 355 702 mázsát (56,92%). Import oldalon a vizsgált időszakon belül összegzett forgalomban legfontosabb áruk az alábbiak voltak: a XV. Fa, szén és tőzeg (26 902 164 q, 25,32%), a VI. Gabona és liszt (23 681 655 q, 22,29%), a XVII. Ásványok (11 634 981 q, 10,95%), a XIII. Italok (10 615 767 q, 9,99%), a XLV. Vegyészeti áruk (3 817 317 q, 3,59%) és a XXXVII. Agyagáruk (3 551 921 q, 3,34%). Exportoldalon pedig a XV. Fa, szén és tőzeg (52 473 883 q, 37,39%), a VI. Gabona és liszt (37 311 909 q, 26,58%), a IV. Cukor (26 335 635 q, 18,76%) és a XVII. Ásványok (4 735 875 q, 3,37%). Ezek mellett importáltunk 165 718 darab (VIII.) Vágó- és igásállatot és 275 darab (XLI.) Járművet, valamint exportáltunk 92 193 darab állatot és 770 darab járművet [MSÉ 1896–1913].

Nézzük meg mit tudunk elmondani a fiumei forgalom Magyarország külkereskedelmén belüli helyzetéről, Fiume tengeri importja 1896–1913 között Magyarország külkereskedelmi behozatalának évenként átlagosan 14,35%-át, összesen 11,4%-át, exportja Magyarország kivitelének átlagosan évenként 17,05%-át, összesen 11,7%-át tette ki. Az eltérés az átlagos és teljes adatok között arra utal, hogy Fiume szerepe Magyarország külkereskedelmében ezen időszakban nem statikus, hanem változó volt. Az eddigieket mutatja be részletesebben import és export oldalon az alábbi 8–9. táblázat.

Ha megnézzük a táblázatokat, két dolog szembetűnő az eddig elmondottakhoz képest. Az egyik az, hogy voltak olyan árucsoportok, melyek import és export oldalon is azonos százalékos súllyal bírtak a külkereskedelemben. Ennek egyik oka például a gyarmatárúk esetében az volt, hogy Fiume lokális elosztóközpontként is funkcionált, azaz ha oda bejött például tengeren egy nagyobb kávé vagy kakaó szállítmány, de azt onnan a környékbeli dalmáciai szigetekre és városokba kisebb, partmenti hajók tovább szállították, akkor az árut regisztrálták, mint Fiuméba érkező import, és onnan induló export, illetve, mint Magyarországra érkező import és onnan Ausztriába (Dalmácia osztrák fennhatóság alatt volt a vizsgált időszakban) irányuló export.

8. táblázat: A Fiumei tengeri- és Magyarország külkereskedelmének összefüggései import
oldalon 1896–1913 között

	Fiumei átlag (import)	átlag (Fiumei import/Mo import)%	Fiumei szum (import)	szum (Fiumei import/Mo import)%
I. Gyarmatárúk	28 350 q	25,57%	510 304 q	16,76%
II. Fűszerek	7 989 q	36,16%	143 803 q	28,38%
III. Déli gyümölcs	154 216 q	41,97%	2 775 892 q	34,32%
IV. Cukor	929 q	0,24%	16 722 q	0,13%
V. Dohány	41 850 q	58,07%	753 292 q	45,63%
VI. Gabona és liszt	1 315 648 q	47,50%	23 681 655 q	27,70%
VII. Gyümölcs	167 879 q	10,66%	3 021 825 q	9,22%
VIII. Vágó- és igásállatok	9 207 db	17,13%	165 718 db	2,71%
IX. Más állatok	4 845 q	16,78%	87 212 q	14,19%
X. Állati termékek	15 092 q	8,43%	271 658 q	6,11%
XI. Zsiradékok	33 821 q	14,50%	608 786 q	11,23%
XII. Zsiros olajok	19 506 q	23,56%	351 105 q	13,90%
XIII. Italok	589 765 q	48,90%	10 615 767 q	35,63%
XIV. Eledelek	9 111 q	3,35%	163 998 q	2,45%
XV. Fa, Szén és tőzeg	1 494 565 q	4,92%	26 902 164 q	4,05%
XVI. Esztergályos és faragó anyagok	443 q	4,66%	7 966 q	3,96%
XVII. Ásványok	646 388 q	24,13%	11 634 981 q	22,15%
XVIII. Gyógyszer és illatszer	139 q	6,35%	2 498 q	3,54%
XIX. Festő és cserzőanyag	72 926 q	40,37%	1 312 674 q	27,35%
XX. Mész és gyanta	88 600 q	25,49%	1 594 796 q	20,52%
XXI. Ásványolaj	112 036 q	6,45%	2 016 647 q	3,29%
XXII. Pamut	72 425 q	9,24%	1 303 658 q	6,87%
XXIII. Kender, juta	160 083 q	42,97%	2 881 490 q	27,71%
XXIV. Gyapjú	1 285 q	0,69%	23 137 q	0,47%
XXV. Selyem	23 q	0,15%	414 q	0,13%
XXVI. Ruházat	137 q	0,22%	2 462 q	0,14%
XXVII. Kefe, szita	101 q	2,30%	1 810 q	1,44%
XVIII. Szalma, háncs áruk	842 q	6,13%	15 159 q	4,65%
XXIX. Papír	4 034 q	0,58%	72 603 q	0,52%
XXX. Kaucsuk	191 q	1,37%	3 440 q	1,07%
XXXI. Viaszos vászon	253 q	1,48%	4 554 q	1,44%
XXXII. Bőr	621 q	0,45%	11 171 q	0,31%
XXXIII. Szűcsárúk	1 q	0,02%	13 q	0,02%
XXXIV. Fa és csontárúk	5 150 q	2,33%	92 691 q	1,62%
XXXV. Üveg	1 113 q	0,51%	20 041 q	0,24%
XXXVI. Kőárúk	89 205 q	14,57%	1 605 682 q	11,97%
XXXVII. Agyagárúk	197 329 q	29,30%	3 551 921 q	15,57%
XXXVIII. Vas és acél	90 469 q	4,59%	1 628 445 q	3,11%
XXXIX. Nemtelen fémek	32 448 q	11,43%	584 061 q	10,18%
XL. Gépek és géprészek	33 617 q	4,38%	605 098 q	4,40%
XLI. Járművek darab	15 db	1,22%	275 db	0,74%
XLII. Nemesfém és ércpénz	5 q	0,00%	93 q	0,00%
XLIII. Mű és hangszer	103 q	0,21%	1 852 q	0,14%
XLIV. Konyhasó	90 121 q	73,62%	1 622 179 q	51,69%
XLV. Vegyészeti segédanyag	212 073 q	24,80%	3 817 317 q	19,92%
XLVI. Vegyészeti áru	1 719 q	2,15%	30 942 q	1,60%
XLVII. Gyertya és szappan	2 813 q	3,04%	50 636 q	1,91%
XLVIII. Gyújtószer	272 q	1,06%	4 893 q	0,74%
XLIX. Irodalmi és műtárgy	125 q	0,48%	2 256 q	0,33%
L. Hulladékok	100 900 q	12,83%	1 816 208 q	12,32%

Forrás: MSÉ [1896–1913]; MSK [1923] és Fiume forgalma [1906–1915] alapján saját szerkesztés.

9. táblázat: A Fiumei tengeri- és Magyarország külkereskedelmének összefüggései export
oldalon 1896–1913 között

	Fiumei átlag (export)	átlag (Fiumei export/Mo export)%	Fiumei szum (export)	szum (Fiumei export/Mo export)%
I. Gyarmatárúk	3 935 q	61,65%	70 825 q	20,36%
II. Fűszerek	820 q	11,62%	14 768 q	9,36%
III. Déli gyümölcs	3 873 q	37,02%	69 713 q	25,98%
IV. Cukor	1 463 091 q	75,65%	26 335 635 q	68,37%
V. Dohány	43 001 q	14,10%	774 012 q	8,77%
VI. Gabona és liszt	2 072 884 q	8,49%	37 311 909 q	5,36%
VII. Gyümölcs	113 804 q	2,80%	2 048 470 q	2,14%
VIII. Vágó- és igásállatok	5 122 db	0,44%	92 193 db	1,51%
IX. Más állatok	1 063 q	0,63%	19 134 q	0,48%
X. Állati termékek	4 881 q	0,49%	87 851 q	0,40%
XI. Zsiradékok	39 741 q	11,23%	715 334 q	10,58%
XII. Zsíros olajok	5 272 q	7,91%	94 898 q	5,99%
XIII. Italok	113 809 q	8,29%	2 048 569 q	4,66%
XIV. Eledelek	11 896 q	4,99%	214 131 q	4,22%
XV. Fa, Szén és tőzeg	2 915 216 q	20,89%	52 473 883 q	14,86%
XVI. Esztergályos és faragó anyagok	5 970 q	12,58%	107 451 q	9,96%
XVII. Ásványok	263 104 q	3,14%	4 735 875 q	2,62%
XVIII. Gyógyszer és illatszer	32 q	9,48%	582 q	4,68%
XIX. Festő és cserzőanyag	145 216 q	21,12%	2 613 896 q	12,82%
XX. Mézga és gyanta	15 867 q	37,41%	285 597 q	30,68%
XXI. Ásványolaj	106 375 q	23,57%	1 914 744 q	16,80%
XXII. Pamut	10 798 q	12,66%	194 360 q	8,43%
XXIII. Kender, juta	15 193 q	7,29%	273 470 q	5,72%
XXIV. Gyapjú	1 371 q	1,41%	24 678 q	0,70%
XXV. Selyem	247 q	5,07%	4 450 q	3,80%
XXVI. Ruházat	654 q	7,87%	11 771 q	3,27%
XXVII. Kefe, szita	968 q	4,02%	17 424 q	3,89%
XVIII. Szalma, háncs áruk	294 q	1,09%	5 293 q	0,86%
XXIX. Papír	86 927 q	21,77%	1 564 681 q	20,27%
XXX. Kaucsuk	349 q	4,98%	6 287 q	6,33%
XXXI. Viaszos vászon	219 q	1,72%	3 937 q	1,96%
XXXII. Bőr	5 076 q	8,95%	91 362 q	7,26%
XXXIII. Szűcsárúk	4 q	0,33%	63 q	0,19%
XXXIV. Fa és csontárúk	28 169 q	10,04%	507 047 q	7,12%
XXXV. Üveg	8 060 q	10,79%	145 082 q	8,64%
XXXVI. Kőárúk	39 167 q	8,04%	705 008 q	8,66%
XXXVII. Agyagárúk	30 955 q	7,81%	557 183 q	6,42%
XXXVIII. Vas és aczél	68 077 q	5,89%	1 225 392 q	4,35%
XXXIX. Nemtelen fémek	3 976 q	7,27%	71 568 q	4,27%
XL. Gépek és géprészek	10 236 q	6,54%	184 250 q	5,32%
XLI. Járművek darab	43 db	1,84%	770 db	2,06%
XLII. Nemesfém és ércpénz	12 q	0,01%	218 q	0,01%
XLIII. Mű és hangszer	832 q	6,96%	14 984 q	4,62%
XLIV. Konyhasó	6 158 q	8,91%	110 847 q	5,48%
XLV. Vegyészeti segédanyag	58 531 q	8,91%	1 053 553 q	7,76%
XLVI. Vegyészeti áru	22 332 q	242,21%	401 976 q	116,95%
XLVII. Gyertya és szappan	9 177 q	58,16%	165 194 q	43,61%
XLVIII. Gyújtószer	1 827 q	3,98%	32 883 q	3,28%
XLIX. Irodalmi és műtárgy	605 q	9,08%	10 886 q	6,58%
L. Hulladékok	57 477 q	5,60%	1 034 578 q	2,39%

Forrás: MSÉ [1896–1913]; MSK [1923] és Fiume forgalma [1906–1915] alapján saját szerkesztés.

Másik oka a fiumei ipar volt. Hiszen maradv a példánál, ha a fiumei csokoládégyár, vagy kávépörkölde feldolgozta a beérkező nyers kávé és kakaóbabot, akkor az ugyancsak a Gyarmatárúk főcsoport alatt, de már feldolgozott áruként jelent meg a statisztikákban, ha Fiuméből nem Magyarországra szállították tovább. A másik szembetűnő dologra exportoldalon a XLVI. Vegyészeti áruk között akadhatunk, ahol a Fiuméből kivitt mennyiség nagyobb, mint a Magyarországról kivitt mennyiség, miközben a statisztikai kiadványokban közölt adatok helyesen lettek elemzésbe vonva. Ezen, elsőre képtelenségnek tűnő adatra a logikus magyarázat a fiumei raktárakban keresendő. Ugyanis ha a vegyészeti áruknak bizonyos években nem volt kellő kereslete, de a helyi gyárak ettől függetlenül a megmaradt szabadkikötőben levő raktárnak gyártottak, mondván, az ő termékeik nem romlanak meg, akkor a raktárakban feldúsult egy olyan mennyiség, amelyet a következő évi termeléssel együtt az elszállításkor vettek csak számba, és mivel ez a szabadkikötőbeli termelés nem számított bele a Magyarországot elhagyó, csak a Fiumét elhagyó árukba, így érthető, hogy Fiume önmagában képes volt bizonyos gyárai révén nagyobb kivitelt elérni, mint Magyarország. Látni kell, az az, hogy Magyarország számára Fiumén keresztül érkezett meg az ország fogyasztásának például déli gyümölcs esetében harmada, dohány esetében közel a fele, gabona esetében a negyede, ásványok esetében az ötöde, konyhasó esetében a fele. Hasonló módon Fiumén keresztül került elszállításra Magyarország kivitelen belül a gyarmatárúk ötöde, a déli gyümölcs negyede, a cukor kétharmada, a mézga és gyanta harmada, a papír ötöde.

8. A MAGYAR KERESKEDELMI TENGERÉSZET (1871–1914)

A magyar kereskedelmi tengerészetet a fiumei provizórium részeként Fiumében létrehozott Tengerészeti Hatóság felügyelte, melyet az 1884. évi XI. tc. véglegesített. A hivatal foglalkozott, mindennemű tengerészetet és hajózást, vagy magukat a tengerészeket érintő ügyel, így feladata volt, a tengeri hajók építésének és a karbantartásának felügyelete, a szabályzatok betartatása; a kikötők és a világítótornyok karbantartása és a fejlesztése; a tárházak és a kikötői épületek karbantartása; felügyelte továbbá a Tengerészeti Akadémia működését és eljárta a tengerészek peres, illetve halálügyeiben; felügyelte a halászatot, a kereskedelmet és a tengerészeti egészségügyet. Valamint a Hatóság kezelte a Szent Miklós segélyalapot, mely a megsérült, illetve bajbajutott tengerészek, illetve családjaik segélyezésére jött létre. Az alap a Hatóság kezelésében, jelentős tőkével rendelkezett [Gonda 1896].

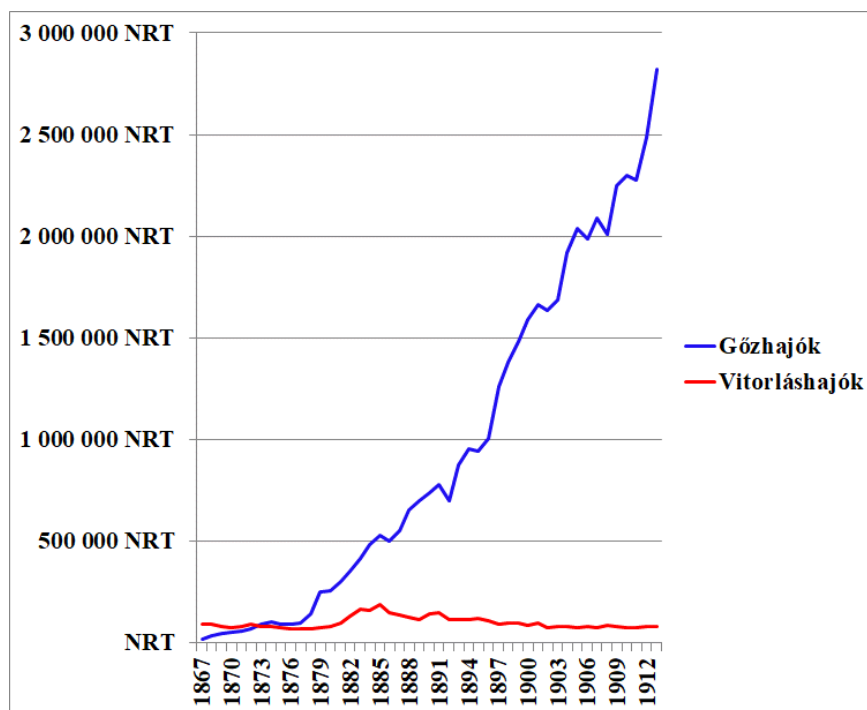
A Tengerészeti Hatóság munkáját segítette egy hattagú, hajótulajdonosokból és kereskedelmi kapitányokból álló bizottság, ezzel a hivatali munka támogatva volt egy naprakész szakértőgárdával. A magyar-horvát tengerparton hat rév hivatal és öt rév kirendeltség dolgozott a Hatóság alatt, helyi szinten segítve elő a döntéshozatalt. Az ő munkájukat segítette, a Mária Terézia által kiadott, „Editto Politico di navigazione” (1804-es magyar kiadásának címe: „Politicum Edictum, az az Közjóra tzeolózó rendelések az ausztriai kereskedő hajókázás iránt”) című szabályzat, mely kiegészítve a modern kor hozta törvényekkel [1871. XVI. tc., 1879. XVI. tc., 1883. XXXII. tc., 1893. XXII. tc., 1895. XXXII. tc.], az európai államok legjobban szervezett tengerészetét hozta létre. Ezekben az években Fiumében huszonhárom állam konzulja volt jelen, az ő feladatuk volt a helyi Hatósággal karöltve, hogy a hajókat útlevéllal és egészségügyi levéllel lássák el. Utóbbi nélkül egy hajó hónapokat „pihenhetett” karanténban, nehogy fertőző járványokat vigyen az országokba [Ákos – Horváth 2007].

Ausztria-Magyarország egységessége megkívánta, hogy a lobogókban is tükrözzék ezt az összetartozást. Ennek példája az egységesített kereskedelmi tengerészeti lobogó, melyet minden osztrák-magyar felségjelű hajónak viselnie kellett (2. melléklet).

A magyar tengeri szállítást tekintve háromféle hajózást kell megkülönböztetnünk. Egyfelől a hosszújratú hajózást, amely korlátlan távolságokra való szállításra kapott engedélyt a felettes hatóságtól, a nagyparti hajózást, mely az Adriai- és Földközi-tengert jelentette a Gibraltári-szorosig, illetve a Fekete-tenger és Vörös-tenger kikötőit; és a kisparti hajózást, mely csak az Adriai-tengert foglalta magába a Lepantói-öbölíg [1879. évi XVI. tc.]. A háromféle hajózáshoz nagyjából ugyanazokat a vitorlás típusokat használták.

A magyar kereskedelmi tengerészet anyakikötője Fiume volt. A kereskedelemben használt hajók kapcsán megfigyelhető volt a világpiacon kialakult trendek követése, azaz, ahogy a történelmi bevezető fejezetekben megfigyelhettük, a dualizmus ideje egyben a vitorláshajózásról a gőzösökre történő átállás periódusa volt. Ezt a folyamatot pedig a fiumei kikötő hajóforgalmáról szóló adatok is megerősítik (28. ábra).

28. ábra: A fiumei kikötőbe érkezett gőzösök és vitorlások tiszta szállítóképességének mértéke 1867–1913 között



Forrás: MSÉ [1913] alapján saját szerkesztés.

Az ábrán jól látszanak az eddig leírt folyamatok, a modern kikötővé épülő Fiumében a gőzösök magasan felül voltak reprezentálva a vitorlásokkal szemben. Ezen folyamat okai közé az is odatarozik, hogy a helyben létrejött és a következőkben tárgyalandó magyar kereskedelmi tengerészet teljes egészében gőzhajókkal (vagy 1910 után benzinmotoros vitorlásokkal) fuvarozott, illetve a külföldről érkezett hajók is zömében gőzhajók voltak.

A magyar hajózás finanszírozása kapcsán is kell néhány szót ejtenünk. Ahogy a mintaadó Nagy-Britannia kapcsán már megfigyelhettük a Cunard vállalat vezetésével az Egyesült Királyságban először államilag támogatott, vonalhajózást végző vállalatok jöttek létre, melyek piacteremtését később követték a piaci alapú tramp hajózást végző vállalatok. Előre bocsátom, hogy Fiumében pontosan így zajlottak le a folyamatok, és közben mégsem teljesen. A különbséget az adta, hogy míg az Egyesült Királyságban a 19. század elején valóban a semmiből

jöttek létre a gőzhajózási vállalatok, addig Magyarországon a kiegyezést követően már meglévő nemzetközi mintákra alapozva tudtak ezek megjelenni. Az elindulásban pedig saját kutatásaim alapján elévülhetetlen szerepe van Ossoinack Lajos fiumei vállalkozónak, aki összekötő kapocsként megteremtette annak lehetőségét, hogy az Adria Rt. esetében a nyugati, főleg brit, és a közép-európai kisebbrészt osztrák, nagyobbként magyar kereskedelmi érdekek találkozásában egy alulról szerveződő de felülről támogatott rendszerben önálló magyar hajózási vállalat alakulhasson.

Az 1870–1890 közötti húsz évet így az államilag szubvencionált vállalatok korszakának nevezhetjük, mely idő alatt négy nagyvállalat kezdte meg működését az osztrák-magyar lobogó alatt: az Osztrák-Magyar Lloyd, az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt., a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. és a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. Ezt követően, miközben Magyarországon beindult a tőkeakkumuláció, és a hazai vállalkozók és a nagybankok is képesek voltak további beruházásokat finanszírozni, jelentek meg a szabadhajózási vállalatok, amelyek működéséhez elengedhetetlen volt az állami szabályozó keretrendszer megalkotása [1893. évi XXII. és az 1895. évi XXXIV. törvényekkel].

8.1. Az állami hajózás kiépítése

8.1.1. Az Osztrák-Magyar Lloyd (1871–1891)

Amikor 1868-ban Magyarország visszakapta Fiumét, felmerült az igény arra, hogy a magyar kikötő is bekapcsolódjon a nemzetközi áruforgalomba. Mivel Magyarországon még nem voltak tőkeerős vállalkozók, akik tudtak volna hajózási vállalatokat alapítani, a magyar állam 1871. november 18-án szerződést kötött a nevében megújult Osztrák-Magyar Lloyd társasággal [1872. évi XXVI. tc.]. A szerződés kimondta, hogy a Lloyd a többlet osztrák és magyar állami támogatás fejében Fiumét is érinteni fogja a legfontosabb keleti-, valamint a Szuezi-csatorna 1869-es megnyitását követően kialakított új távol-keleti járataival. A törvényerőre emelt szerződés évenkénti 1 700 000 Ft állami támogatást írt elő, melyet az osztrák és magyar költségvetés teherbírása alapján osztottak szét (a magyar fél átlagosan 550 000 Ft-ot fizetett évente). A 8 és 10 csomó sebességű járatok között voltak adriai-tengeri kisparthajózási vonalak, pl. Fiume–Zengg–Zára, nagyparthajózási vonalak Fiume és a török kikötők között (a mai Görögország, Törökország, Közel-Kelet és Egyiptom fontosabb kikötőivel), illetve járatok

Fiume és Konstantinápoly, valamint az al-dunai kikötők és a Földközi-tenger között.³⁶ A szerződés hatálya 1877 volt, így ezen évek alatt egy évben a Lloyd 1 015 államilag finanszírozott járatot teljesített Trieszt és Fiume részére, összesen 827 838 tengeri mérföld távolságban.

A Szezei-csatorna mellett, hogy 30–40 nappal lerövidítette az európai gőzhajók útját a Távol-Keletre, komoly versenyhez is vezetett a hajózási társaságok között. Sorra alakultak brit, francia, német, görög és török gőzhajózási társaságok, melyek igyekeztek kihasználni a csatorna jelentette előnyöket. Mivel az Osztrák-Magyar Lloyd önerőből nem tudta fejleszteni flottáját és növelni járatai számát, Ausztria-Magyarország pedig nem tudta fedezni a verseny többletköltségeit, ezért a társaság a versenyben maradás érdekében több millió forint értékben vett fel hiteleket [Zsigmond 2009:133]. A kiélezett piaci viszonyok között a Lloydot kezükben tartó osztrák részvényesek elemi érdekévé vált, hogy az államilag finanszírozott járatokon minél nagyobb nyereséget tudjanak realizálni. Ezt úgy érték el, hogy hiába épült ki 1873-ban a Budapest és Fiume közötti vasútvonal, a Déli Vasúttársaságon keresztül e tőkések különböző tarifa-beállításokkal olcsóbbá tették a magyar áruk Triesztbe szállítását, hogy azokat a Lloyd szállíthassa tovább.

Ez az üzletpolitika azonban előrevetítette a magyar kormányzat előtt, hogy mielőbb szükséges magyar kereskedelmi gőzhajózási vállalatokat létrehozni, ugyanis a közös vállalatban mindig a fiumei magyar érdekek szenvedtek kárt. Mivel az 1870-es évek végén azonban még nem volt akkora tőkeakkumuláció Magyarországon, amely lehetővé tette volna ilyen hazai vállalatok létrehozását, ezért – noha a Lloyd állami járatainak csak 23,5%-a érintette Fiumét, szemben a trieszti 76,5%-al – az 1878. évi XXVII. tc. 1 300 000 forintos támogatás mellett újból finanszírozta az Osztrák-Magyar Lloyd járatait [Pelles 2016a]. Az új törvény, a korábbi járatok revideálása mellett hangsúlyt helyezett arra is, hogy az eladósodó vállalat pénzügyileg átláthatóbban működjön. Mivel 1874-től a magyar állam fiumei vállalkozók (pl. Ossoinack Lajos) és brit részvényesek közreműködésével elkezdte tervezni és ösztönözni a közvetlen gőzhajózási kapcsolatot Fiume és Liverpool között, ezért a Lloyd tartva attól, hogy idővel a magyar fél ki fog hátrálni a közös társaság mögül, az 1878-as szerződésben 37,7%-ra emelte a Fiumét érintő járatok részarányát. A szerződést a felek újabb tíz évre kötötték, amelyet 1888-ban felül is vizsgáltak.

Az 1888. évi XXI. tc. végül valóban érdemben beavatkozott a Lloyd eddigi helyzetébe. A Baross Gábor vezette magyar kereskedelem- és közlekedéspolitika állami támogatással, az Adria

³⁶ A csomó, a tengeri járművek sebességének mértékegysége, definíció szerint azt mutatja, hogy az adott jármű egy óra alatt mennyi tengeri mérföldet képes megtenni.

Rt. mellett hazai kisparthajózási vállalatokat is létrehozott az Adriai-tengeren, ezért az új Lloyd szerződésből ezeket a vonalakat már kihagyták. Így az 1888-as szerződés értelmében a Lloyd a forint gyengülése miatt névértéken a korábbival megegyező 1 300 000 ezüstforint támogatás mellett már csak járatainak 11,8%-val érintette a közben kiépült fiumei kikötőt. Noha a szerződést újabb 10 évre kötötték, 1891-ben Ossoinack Lajos tanácsára – aki a Lloyd fiumei felügyelőbizottságának is tagja volt – a magyar kormányzat felbontotta a Lloyddal való szerződést és a felszabaduló tőkeerővel egyesítette a hazai kisparthajózási vállalatokat Magyar-Horvát Tengeri Gözhajózási Rt néven, az Al-Duna és Földközi-tenger közötti járatok ellátását pedig az Adria Rt-re bízta [Pelles 2016b]. Maga Ossoinack Lajos igyekezett a saját, újonnan alapított Oriente vállalata részére a távol-keleti járatok átvételével állami támogatást nyerni, azonban ezt a magyar kormányzat már nem támogatta [DAR TH. 5–1904–IV–8]. E járatok ellátására ugyanis a magyar és osztrák kormány között 1891. február 18-án megállapodás született, melyben a kereskedelem iránya tekintetében felosztották a hosszújratú hajózási vállalatok – az Adria Rt. és az Osztrák Lloyd – között a piacot. Ezentúl a magyar Adria minden fiumei járatával érintette Triesztet és alapvetően az Adriai-tengertől Nyugatra hajózott egészen Észak- és Dél-Amerikáig; az osztrák Lloyd pedig ehhez hasonló módon minden trieszti járatával érintette Fiumét és ezen kikötőktől Keletre közlekedett, egész a távol-keleti japán és orosz kikötőkig [Gonda 1906:96].

Vessünk néhány pillantást a levéltári források tükrében a társaság 1890. évi pénzügyi és hajóforgalmi helyzetére. 1890-ben a társaságnak államilag támogatott hajózásból 7 642 363 Ft, míg szabadhajózásból 999 171 Ft bevétele származott, miközben kiadásait tekintve komoly adósságot görgetett maga előtt. A társaságnak az 1874–1887 között felvett 8 755 000 Ft adósság tőketartozása mellett további 401 255 Ft kamatot is kellett fizetnie a hitelezői részére. Tehát amíg az éves bevétele 10 821 198 Ft-ot tett ki, addig ezen összegnek a 85%-ával megegyező mértékű adóssága volt, amely arány akkor sem biztatóbb, ha az alaptőke (12 600 000 Ft) százalékában vizsgáljuk, mert így is egy magas, 72,7%-os eladósodottsági ráta jellemezte a vállalatot. A társaság 1890-ben 75 gőzössel teljesített járatokat, amelyeknek az összegzett beszerzési értéke 35 685 800 Ft, míg az amortizált értéke 15 881 800 Ft volt. A hajók összesen 21 455 LE és 123 539 bruttó regisztertonna térfogattal rendelkeztek, tehát az egyenkénti átlagos 1 647 BRT térfogattal „kisméretű” hajóknak voltak tekinthetők. 1890-ben Lloyd legkisebb gőzöse az Astrea (38 BRT) volt, a legnagyobbak pedig az Imperator és Imperatrix (4 071 BRT) [DAR. TH. 59–1891–XXIII–2211; Gatscher-Riedl 2017].

Az Osztrák-Magyar Lloyd államilag támogatott vonalain 1871–1890 között nem csak árut és postát, de utazókat is szállított. Ebben az időszakban összesen 6 210 203 személyt, 1 025 613

darab postacsomagot és 95 955 995 mázsa mértékű és 2 348 306 863 Ft értékű árut szállított. Éves átlagokat tekintve pedig ugyanezen időszak alatt a Lloyd átlagosan 310 510 főt, 51 281 darab postacsomagot és 4 797 800 mázsányi 117 415 343 Ft értékű árut szállított [DAR. TH. 59–1891–XXIII–2211]. Tehát amellett, hogy nagy adósságai voltak a vállalatnak – ahogy azt természetesen a korabeli magyar döntéshozók is elismerték – az Osztrák Lloyd egy óriási nagyvállalat volt, melynek akkor is jelentékeny forgalma lehet Fiumében, ha ezen fuvarjaira nem kap magyar állami támogatást. Ez a meglátás ihlette a már részletezett kereskedelmi megállapodást az osztrák és a magyar kormányzat, valamint az Adria Rt. és a Lloyd vezetése között.

Amikor 1898-ban lejárt az Adria és Lloyd közötti megállapodás, az új szerződéssel egyidőben a magyar állam Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. néven még egy szubvencionált tengeri gőzhajózási vállalatot alapított. Ez a vállalat – nevével összhangban – a magyar áruknak az al-dunai kikötőktől való keleti továbbításában játszott kulcsszerepet. Fennállása alatt végig együttműködött az 1894-ben alapított Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt-vel, amely szintén állami társaságként a dunai áru- és személyszállításban játszott szerepet. A Magyar Keleti Rt., vagy korabeli olasz nevén a Levante így átvette az Adria Rt-től az al-dunai kikötők és a Fekete-tenger közötti járatokat is [Pelles 2015b]. Ez azt jelentette, hogy 1898-ban két megállapodás is született, mely egészen az első világháború kitöréséig meghatározó maradt. Először a Lloyd és a Levante között jött létre megállapodás, mely kimondta, hogy a Lloyd évenkénti 60 000 K magyar támogatás fejében köteles saját vonalain tovább szállítani Konstantinápolyból a Levante által odáig szállított árukat [1898. évi IX. tc.]. Másodszor 1898. július elsején az Adria Rt. és a Lloyd megerősítette a kereskedelmük földrajzi felosztását, azaz az Osztrák Lloyd forgalmi területe Kelet-Afrika, India, Kína, Japán lett, míg az Adriai Olaszország, Málta, Spanyolország, Franciaország, Anglia, Északnyugat-Afrika (Egyiptom kivételnek számított) és Észak-Amerika lett. A Lloyd járatai kötelesek voltak Fiumét érinteni, az Adria nyugati járatai pedig Triesztet [Frisnyák 2001:123].

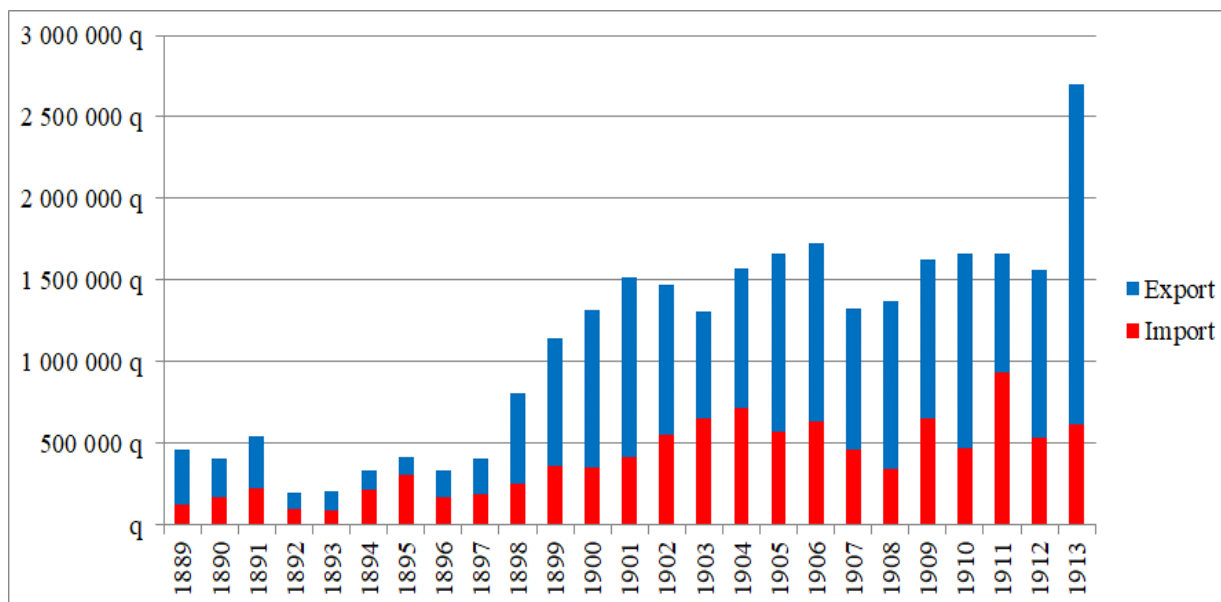
A Lloyd fiumei hajó- és áruforgalmáról 1889-től, illetve 1896-tól vannak adataink. Hajóforgalmat tekintve a Lloyd lobogója alatt 1896–1913 között évenként átlagosan 150 vonalon fordultak meg gőzösök Fiumében. A társaság által közvetített áruforgalom volumene, ahogy az alábbi ábrán is látszik meglehetősen hektikusnak tekinthető, bár a vállalat történetének fényében ez érthető (30. ábra).

29. ábra: Az Osztrák-Magyar Lloyd 1871–1891 közötti járatai által érintett kikötők



Forrás: 1872. évi XXVI. tc.; 1878. évi XXVII. tc.; 1888. évi XXI. tc.

30. ábra: Az Osztrák-Magyar Lloyd és az Osztrák Lloyd fiumei áruforgalma 1889–1913 között



Forrás: MSÉ [1889–1913].

Az 1889–1897 közötti Lloyd viszonylag kevés árut szállított Fiume részére, az import és export átlagos összértéke ezekben az években 367 649 métermázsa, míg az 1898–1913 közötti években ugyanezen érték 1 526 897 métermázsa volt. Csupán e két adat összevetése is jól mutatja, hogy mennyire fontosak voltak az 1898. évi megállapodások a Levante és az Adria kapcsán az Osztrák Lloydnak; illetve ezen adatok arra is rávilágítanak, hogy a fiumei kikötő kiépítésének befejeztével nem csak a kikötő összes áruforgalma tudott növekedni, hanem ennek a tengeri áruforgalomnak egyre nagyobb százalékát is a Lloyd tudta szállítani. A Lloyd 1889–1913 között a fiumei importnak átlagosan 7,64%-át, az exportnak 9%-át tette ki, azonban, ha az 1898-as válaszévi szempontjából vizsgálódunk, akkor összforgalmat tekintve 1889–1897 között a Lloyd átlagosan évi 4,1% 1898–1913 között 10,71% áruforgalommal bírt [MSÉ 1889–1913].

Szervezeti struktúráját tekintve 1891-ben a Lloydnak két főosztálya működött, a biztosítási és a gőzhajózási osztály. Az első osztályba 14 nagy európai biztosítótársaság tartozott, melyek az egész világon a legfontosabb kikötőkben több száz ügynököt foglalkoztattak. A második osztály székhelye Trieszt volt, igazgatója báró Morpurgo Márk, az igazgatótanács tagjai pedig báró Bruck Ottó, Ciotta János fiumei polgármester, Dimmer Ferenc lovag, Hohenlohe Egon herceg, dr. Perugia Frigyes és dr. Tonkli József lovag. Az igazgatótanács alatt volt a hierarchiában a kereskedelmi-, a tengerészeti- és a műszaki igazgatóság, a titkár és a felügyelőbizottság. A Lloyd gőzhajózási osztálya egy aligazgatóságot tartott fenn Fiumében, melynek vezetője Pitner Ettore volt, a felügyelőbizottság tagjai pedig gróf Festetics Béla, dr. Kraus Izidor, Ossoinack Lajos és dr. Szvetenay Miklós voltak. Ezen felül az osztály főügynökséget tartott fenn Bécsben, Budapesten, Prágában, Konstantinápolyban és Bombayben; első rendű ügynökséget Korfun, Alexandriában, Galaczbán, Pireusban, Port Saidban, Szmírnában, Bejrútban Szalonikiben és további több száz ügynökséget a világ fontosabb kikötőiben [MTÉ 1891:150–153].

A Lloyd alkalmazottainak életéről és fizetéséről csak közvetett és töredékes adataink vannak. Az 1890. évi Lloyd közgyűlési iratok szólnak róla, hogy a társaság fenntartott egy nyugdíjalapot, melynek értéke a folyó évben 4 407 397 Ft volt. Ebből a 445 nyugdíjas alkalmazott aggregáltan 253 712 Ft-ot kapott, tehát személyenként átlagosan évi 570 forintot. E mellett az adott évben a társaságnak egy árvasegélyezési alapja is olt „Principe Ereditario Rodolfo e Principessa Stefania” néven 35 221 Ft összértékkel [DAR. TH. 59–1891–XXIII–2211]. A társaság alkalmazottait és bérezésüket tekintve két évből vannak adataink, 1908-ból és 1914-ből. Annak függvényében, hogy mióta dolgozott a vállalatnál egy munkavállaló, munkakörönként 1908-ban és 1914-ben is az alábbiak szerint alakult az éves bérük koronában. Munkaköröket tekintve a társaság megkülönböztette a kapitányokat, a hajóhadnagyok két osztályát és a gépészek három

osztályát. Minden munkakörben ugyanannyit kerestek a vállalat szolgálatában 1–3, 4–6, 7–9 és a 10 vagy annál több éve dolgozók, azaz a kapitányok 400–440–480–520 koronát, az első tisztek 260–280–300–320 koronát, a másodtisztok 160–175–190–210 koronát, az első osztályú gépészek 290–320–360–400 koronát, a másod osztályú gépészek 190–200–210–220 koronát és a harmad osztályú gépészek 140–150–160–170 koronát [DAR. TH. 8–1908–IV–263; DAR. TH. 732–1914–I–4232].

Kérdés, hogy hasznos volt-e a magyar államnak egy olyan társaságot szubvencionálni, amely kétségtelenül a trieszti osztrák érdekeket helyezte előtérbe. A válasz igen: a magyar államnak valóban megérte egy számára kedvezőtlen finanszírozási konstrukcióban támogatnia a Lloydot, mert így közvetlenül pénzben nem mérhető haszonra tett szert. Az 1870–1890-es évek között ugyanis Magyarország, és különösen Fiume gyors és nagyarányú modernizáción ment keresztül. Ezekben az években a Lloyd megteremtette a magyar áruk útját Fiuméből és Triesztből a világpiacra, illetve lehetőséget adott arra, hogy a belső tőkeképződés és a fiumei iparosok, kereskedők gazdagodása révén megnyíljon az út a hazai magyar és magyar-horvát gőzhajózási vállalatok megalapítására.

8.1.2. Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. (1874–1914)

Az Adria Rt. jogelődjének, az Adria Steamship Company-nak története, ahogy arra már korábban utaltam, magában hordozta az Egyesült Királyságbeli hajózási vállalatok a Földközi-tenger térségében történő terjeszkedésének és Magyarország nagy-britanniai export-útkeresésének folyamatát. Ossoinack Lajos fiumei vállalkozó, aki fiatal korában nyugaton – főként Angliában és Észak-Amerikában – tanulta a kereskedelmi tengerészet legmodernebb módszereit, 1874-ben tért vissza az időközben a horvát megszállás alól felszabadult szülővárosába, Fiuméba. Ekkor megházasodott, majd sógorával megalapította a fiumei Láda- és hordógyárat.

Ossoinack érzékelte, hogy a tengeri kivitel irányában alapvető érdekellentét állt fenn Ausztria és Magyarország között. Míg az osztrákok a Lloyd révén saját ipari termékeiket igyekeztek a keleti és távol-keleti piacokra juttatni, addig a bismarcki Németország árnyékában a magyar agrártermékeket a nyugat-európai és dél-amerikai piacokon lehetett volna értékesíteni, azonban ezen irányokba nem léteztek állandó, modern és megbízható gőzhajózási járatok [Gonda 1906:88–89]. Ossoinack – aki ezekben az években már a trieszti gőzhajózási társaság fiumei felügyelőbizottságának egyik tagja is volt – látva e kereskedelmi érdekellentétet és a Lloydal való viszony hátrányait, előbb a Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamarában, majd gróf Szápáry

Géza kormányzónál kezdeményezte a Lloydal való szerződéses viszony felbontását, és az önálló magyar kereskedelmi tengerészet létrehozását [DKSBO 1896]. Ossoinacknak személyes indítékai is voltak egy ilyen hazai társaság létrehozására. Egyrészt mivel ő maga részvényese volt a budapesti Hungária Gőzmalom Rt-nek így a liszt előállításban érdekelt volt, másrészt mivel azt zsákokban nem lehetett a hosszú hajóúton elszállítani, ezért a Fiumében alapított gyárában kifejezetten lisztszállító hordókat gyártott, hogy azokban szállíthassa a lisztet a későbbi Adria társaság [Klement 2012; DKSBO 1896].

Azt láthatjuk tehát, hogy három olyan érdekcsoport formálódott az Adria alapítása körül, akiknek érdekük volt egy Fiume és Anglia közötti gőzhajózási kapcsolat felállítása:

- a magyar állam, melynek vezetői érdekeltek voltak a budapesti malomipar virágzásában;
- az Ossoinack vezette fiumei vállalkozók és érdekkörök;
- azok a brit hajózási vállalatok, akik a brit és észak-atlanti hajózási piac telítődése okán új útvonalakat kerestek a Földközi-tenger térségében, amelyre a Szuzei-csatorna megnyitását követő évtized kiváló alkalmat teremtett.

Véleményem szerint a három csoport között Ossoinack Lajos volt az összekötő kapocs, aki 1875-ben 26 éves fiatal, vállalkozóként összehangolt együttműködésre ösztönözte az érdekelteket. Azt is feltételezhetjük, hogy az Ossoinack életrajzából ismert angliai tanulmányai alatt már kapcsolatba került a meghatározó brit hajózási társaságokkal, esetleg azok gyakornoka volt, ahogy később majd Polnay Jenő és a Groedel bárók londoni hajózási társasága kapcsán látni fogjuk [Samani 1975].

A megállapodás végül 1876-ban jött létre a Magyar Kormány és a liverpooli Glynn & Son társaság között havi egy gőzös Fiuméből Angliába indítása ügyében évi 25 000 forintos segély fejében [Pelles 2016b]. Az első két év sikeresnek bizonyult: az angol gőzösök 1878-ban 6 millió forint értékben szállítottak árut Fiuméből (Lloyd ugyanekkor 3 millió Ft), ez 1879-ben már 15,5 millió Ft volt (Lloyd ugyanekkor 6 millió Ft). A Glynn-féle szerződés lejártakor, 1878-ban, vállalat alakult a Fiume – Egyesült Királyság közötti vonalak kibővítése érdekében. A Burrell and Son, a Schenker & Co., a Burns & Mac Iver, a Bailey és Leetham közösen hozták létre a Hungarian Sea Navigation Company-t, melyet 1880-ban átszerveztek a Burrell társaság vezetésével az Adria Steamship Companyvá [Cage 1997:10]. Ez a cég még charterelte hajóit a Burrell flottából, és ellátta a Fiume – Liverpool (ügynöke a Burns & MacIver), a Fiume – Glasgow (ügynöke a Burrell & Son), és a Fiume – London (ügynöke a Bailey & Leetham) vonalakat [Marks 1998:44]. Azért, hogy a hazai vasúti szállítás költségét csökkenthessék – így kerülve versenyelőnybe Trieszttel szemben – a Schenker & Comp. vállalatot is bevonták az Adria alapításába, mely a Déli Vasút részvényesként mérföldenként 30 Ft-ot meghaladó

kedvezményt élvezett a vasúttársaság tarifáiból. A Schenker és a Burrell társaságoknak régre visszanyúló együttműködése volt már ekkor [Gatscher-Riedl 2019:29]. 1880-ban a cég törvénybe foglalt támogatást is kapott [1880. évi XXV. tc.] és miután 1880-ban megalakult Magyar Országos Bank Rt. megvásárolta, ígéretet tett a magyar társasággá alakulásra, melyre 1882-ben került sor Adria Tengerhajózási Rt. néven [BFL. VII. 2. e. 828–831]. A magyar Adria Rt. első hét hajója a Burrell flottából érkezett a társasághoz, az alábbiak szerint: Fitzjames => Szapáry 2; Tisza => Tisza; Adria => Adria; Báró Kemény => Báró Kemény; Fiume => Szapáry 1 illetve három másik Burrell hajó esetében nem egyértelmű melyikből, melyik lett: Deák, Budapest, Deák => Jókai, Stefanie, Tibor [Cage 1997:39–42].

A vállalat székhelye Budapest, üzletközpontja Fiume lett. Az Adria a magyar állammal a szerződést öt évre kötötte. Az Adriának ebben az öt évben, évente 150 000 Ft támogatás ellenében fenn kellett tartania 150 járatot Fiume és Nyugat-Európa kikötői között. Ezen felül, ha fél fuvardíjat a vállalat biztosított, az állam támogatott évente további járatokat Fiume és Le Havre, Rouen vagy ír kikötők között, de az összes járat száma nem haladhatta meg a 170-et. A szerződésben az Adria vállalta, hogy csak I. osztályú gőzösöket állít forgalomba, és azok minimális térfogata 800 BRT lesz. A 7.§ kikötötte, hogy a fuvardíjak nem lehettek magasabbak a Fiuméből induló, és oda érkező körjáratokon, mint más észak-adriai kikötők fuvardíjai (Trieszt, Velence stb.), és hogy az Adria köteles volt a magyar vasutakkal egységesített tarifa mellett Észak- és Dél-Amerikába is szállítani. A 8.§ engedélyt adott az Adriának arra, hogy bármely járatán, az útba eső kikötőben saját forgalmat (tehát szabadhajózást) bonyolíthasson le, de mindig fenn kellett tartania a hajó rakterének kétharmadát fiumei áru számára. A törvényben – hasonlóan, mint a Lloyd esetében – benne foglaltatott, hogy külföldi kikötőben ragadt tengerészeket köteles volt a vállalat ingyen hazaszállítani; a flottáját pedig folyamatosan bővíteni [1880. évi XXV. tc.]. Az új társaságban a korábbi brit alapítók, a fontosabb brit kikötőkben a vezérügynökségi feladatokat látták el, illetve segítették a magyar társaságot flottája bővítésében és hajók bérlésében. A létrejött vállalat részvényeseit a 10. táblázat mutatja.

10. táblázat: Az Adria Tengerhajózási Rt. részvényesei az 1882-es (újra)alapításkor

Részvényes	Részvények (db)	Tulajdoni hányad (%)
Magyar Országos Bank Rt.	6 650 db	53,2%
Nationalbank für Deutschland	2000 db	16%
Marko Albert	250 db	2%
Leeb Péter	250 db	2%
Ullman M. G.	250 db	2%
Heller Gábor	300 db	2,4%
Catinelli Hektor	250 db	2%
Beinel Jakab	250 db	2%
Posch Gyula	100 db	0,8%
Dr. Suhajda István	100 db	0,8%
Dr. Rosenberg Gyula	100 db	0,8%
Lichtenstein Lajos	250 db	2%
Ullmann Emil	100 db	0,8%
Gulácsy Kálmán	100 db	0,8%
Immerdörfer Ag.	250 db	2%
Auer Róbert	100 db	0,8%
id. Rakofszky Aladár	10 db	0,08%
ifj. Rakofszky Aladár	15 db	0,12%
Beretvás Endre	1 272 db	10,176%

Forrás: [BFL. VII. 2. e. 828–831].³⁷

1882-ben a szerződő felek felülvizsgálták az 1880-as megállapodást, és az 1882. évi XIII. törvényben változásokat fogantatosítottak. Ennek értelmében az Adriának nem kellett Amszterdamba járatokat közlekedtetnie, helyette Bordeaux lett az új úti cél. A törvény megszabta, hogy egy hónapban legalább 11 járatnak el kellett indulnia, és az összes támogatott járatszám nem haladhatta meg egy évben a 200-at. Amennyiben a vállalat képes volt még járatokat indítani, úgy fuvaronként 600 Ft támogatást igényelhetett. A késések elkerülése végett 500 Ft bírságot állapíthattak meg. Fontos rendelkezés volt továbbá, hogy az igazgatótanácsba tagokat delegálhatott a minisztérium. Az 1882. évi alapszabály bevezette, hogy a társaság igazgatóságának – a kormány által kinevezett tagjain felül – kétharmad részben magyar állampolgárokból kellett állnia. Ezen túl üzletigazgatónak Fiumében megtelepedett magyar állampolgárt kellett választani, az évi rendes közgyűlés helyszínéül pedig Budapestet jelölték ki. Az állam a támogatásokért cserébe jogait – a földművelés-, ipar és kereskedelmügyi minisztériumon keresztül – kormánybiztoson, valamint a tengerészeti hatóság révén gyakorolta [DAR. TH. 70–1892–XVIII–101].

³⁷ A Compassok tanúsága szerint a Magyar Országos Bank 1887-ben csődeljárásba került. Ez lehet az oka annak, hogy a társaság 1919. évi közgyűlésén a legnagyobb részvényes már a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt. volt [BFL. VII. 2. e. 828–831].

Az ötéves periódus lejártával, 1886. május 15-én állapodtak meg a felek a szerződés meghosszabbításáról évi 250 000 Ft-os támogatással [1886. évi XXXI. tc.]. A vállalat indíthatott további évi 12 járatot Glasgowba, 12 járatot Amszterdamba vagy Antwerpenbe, a fél fuvardíjon felül 1 200 Ft plusz támogatásért 12 járatot bármely spanyol kikötőbe, Máltára vagy Tuniszba; 3 000 Ft plusz szubvenció mellett pedig 6 járatot Brazíliába. Ez utóbbi járatok összesen 60 darabot tehettek ki egy évben. A magyar állam további 600 Ft támogatást adott minden ezeken felüli nyugati kikötőbe irányuló járatért. A 12.§-ban kikötötték, hogy a vállalat az akkori flottáját, mely hét darab saját hajóból állt (a többit bérelte), két ütemben 12 gőzökre köteles bővíteni.

A magyar állam az Adria Rt-vel addig érvényben lévő megállapodást 1891. március 28-án vizsgálta felül [1891. évi XXX. tc.]. Az új törvény 1911. december végi hatállyal lépett törvényerőre (ennek ellenére 1901-ben felülvizsgálták), évi 570 000 Ft-os támogatással. A megállapodás újfent és most már véglegesen módosította a vállalat nevét „Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaságra”. Ekkortól a társaság lobogójában használhatta a magyar szentkoronát és ahogyan a budapesti Szabadság-téren és Fiumében, a mai nagykikötőben álló Adria Palotákon még napjainkban is olvashatjuk, a társaság jelmondata így szólt: „Hazának használj!”. A törvényi célkikötők közé beemeltek minden, az előző törvénybe foglalt teljes- és félfuvar értékű kikötőt (összesen 264 db járatot). A vállalat ezeken felül további támogatás mellett még 15 járatot indíthatott, vagy bővíthette az eddigieket összesen 45 000 tengeri mérföldig, de minden járatánál előírták, hogy azok a kezdő és végpontja is Fiume legyen. Az Adriát kötelezték flottája bővítésére is: 1892-ben tíz új gőzöst kellett beszereznie, 1893-ban további hármat, és a szerződés lejártáig a második tíz évben (1901–1911) ötöt. Ezek közül négy gőzöst személyszállításra is be kellett rendeznie és a Fekete-tengeren járatnia azokat, elsősorban Sulina és Konstantinápoly között.

Az 1901. évi VII. tc. az Adria Rt-vel kötött 1900. december 11-i szerződést foglalta törvénybe. Ez a módosított szerződéses járatokon (új célállomások: keleti olasz kikötők, Szicília, Málta) felül csak néhány változtatást hozott, például a késések bírságát 100 K és 1 000 K közötti értékben határozták meg. Az új szerződést 1921. december 31-ig kötötték meg (1914-ben felülvizsgálták). A magyar állam újra megemelte az évenkénti támogatás mértékét (1 140 000 K), mivel azt a szerződéses járatok számának növekedése megkövetelte. A szerződés túl a támogatott járatok felsorolásán, most is javaslatot tett további szubvenció fejében újabb 20 járat beindítására, vagy az akkoriak megtoldására 60 000 tengeri mérföldig Tunisz, Algír és Tanger irányában. A vállalatnak újfent növelnie kellett gőzhajóállományát is. Ezen felül, ha a kereskedelmi miniszter elrendelte, a vállalat köteles volt havonta két járatot indítani Patras és

Korfu kikötőibe, továbbá havi egy járatot Santa Maura, Kephallonia, Zante és Katakolo görög kikötőkbe.

1914. április 30-án, még a világháború kitörése előtt jött létre egy utolsó szerződés a magyar állam és az Adria Rt. között 1929. június 30-ig tartó hatállyal. Az újonnan megalkotott támogatási járatrenden (újdonságok: Portugália, illetve a Fiume–Tunisz–Algír–Marokkó–Kanári-szigetek vonal) felül a tervek szerint, támogatás nélkül létesült volna kapcsolat Fiume–Liverpool, Fiume–Hull, Fiume–London, Fiume–Hamburg között 12–12 járatban évenként. A vállalatnak maradt három hajóvételi kötelezettsége az előző periódusból, azzal együtt tizenöt új hajó épült volna, mégpedig lehetőleg Fiumében. A kilátásba helyezett szubvenció mértéke 1929-ig évente 4 600 000 K lett volna, és további 96 000 K járt volna egy La Plataig (Dél-Amerika) közlekedő rendszeres járatra; illetve 600 000 K a New Yorkkal való rendszeres összeköttetésre és így a kivándorlók szállítására (melyet addig a Cunard társaság vitt) [1914. évi XX. tc.]. E törvénynél meg kell említeni az eddigi szerződéseknél nem közölt, hadiállapotról vonatkozó intézkedéseket is. Ezeket a törvényben a 45.§-nál találjuk. Eszerint háború esetén a szerződéses járatok nem jártak, és a hajók a katonai célok ellátására azonnal visszarendeltettek a fiumei kikötőbe.

31. ábra: Az Adria Rt. és jogelődei szerződéses járatai által érintett kikötők 1877–1914



Forrás: Pelles 2016b; 1880. évi XXV. tc.; 1882. évi XIII. tc.; 1886. évi XXXI. tc.; 1891. évi XXX. tc.; 1901. évi VII. tc.; 1914. évi XX. tc.

Az Adria Rt. szervezeti hierarchiájáról és felépítéséről 1891-től vannak adataink. Ezeket részletesen a Magyar Tengerészeti Évkönyvek mutatják be. A kiadvány kezdőévében 1891-ben az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. elnöke Szápáry István; alelnökei Lederer Sándor és Burchard Konrád voltak.³⁸ A döntéshozásban részt vett az igazgatótanács is, ennek tagjai a következők voltak: Herczog Péter, Jókai Mór országgyűlési képviselő, Kilényi Hugó miniszteri tanácsos, Lánczy Leó, Ludvigh János miniszteri tanácsos, Molling Bertalan, Posch Gyula, Scheyrer György, Simon Jakab és Szarvasy Sándor. A társaság vezérigazgatója, mai szóval a napi ügyek főmenedzsere Kuranda Emil volt. A vállalatnak kezdetben két főosztálya volt: a hajózási és a kereskedelmi. A törvénybe foglalt járatok állomásain pedig hét vezérügynökséget (Magyarországon a Hoffmann S. W.; Glasgowban a Burrell&Son; Hullban a Wilson&Co.; Liverpoolban a Cunard Steamship Company; Rio de Janeiroban a Rombauer&Co.; Velencében a Fratello Pardi di Giuseppe és New Yorkban az Anchor Line) és 43 ügynökséget tartott fenn [MTÉ 1891:146–148; Bellamy–Spalding 2011; Hyde 1975].

Az Adria növekedésével együtt a szervezeti struktúra is egyre bővült. 1896-ban a meglévők mellett létrejött a szállítmányozási és a műszaki osztály, és a társaság már 14 vezér és 34 egyéb ügynökséget tartott fenn Nyugat-Európa, Amerika és Észak-Afrika városaiban [MTÉ 1896]. 1903-ban átalakult a vállalat vezetősége is. Az új elnök Lánczy Leó lett, alelnökök Burchard Konrád és Matlekovits Sándor lettek. Az igazgatótanács tagjai között Ludvigh, Molling, Scheyrer, Lánczy, Elek, Fleischl és Kuranda, valamint Szarvasy helyére bekerült Ciotta János korábbi fiumei polgármester. A vezérigazgató Hegyi Maximilian lett [MTÉ 1903]. Mindazonáltal a vállalat elnöke Lánczy Leó maradt azonos alelnökökkel az 1903-as állapothoz képest. Az igazgatótanács nagyban kicserélődött viszont, hiszen 1914-ben a következő személyek vezették a céget: Barta Arnold, Bernrieder János, Fleischl Sándor, Herczog Péter, Eidlitz Hugó, Kilényi Hugó, Kuranda Emil, Marx János. Posch Gyula, Simon Jakab, Teleky Sándor, Gerlóczy Gyula és Kvassay István. Az Adria ekkor már 16 vezérügynökséget és 109 egyéb ügynökséget tartott fenn minden fontos világkikötőben [MTÉ 1914]. Látható, hogy idővel az Adria egy igazi vállalatóriássá vált [Pelles 2016b].

A törvényi rendelkezések világosan kimondták, hogy az Adriának a munkaerő felvételekor, ahol lehetett, előnyben kellett részesítenie a magyar jelentkezőket. Ez amellelt, hogy növelte a társaság „magyar” jellegét, biztos fellevevőpiacot biztosított a frissen végzett fiumei magyar kereskedelmi tengerészek számára; ugyanakkor az Adriának nem csak a hajóin, de a hivatalaiban is figyelnie kellett a nemzeti jelleg megőrzésére [Horváth 1999]. Természetesen, mivel Fiume

³⁸ Lásd bővebben: Klement 2005.

Magyarországhoz tartozott, minden fiumei (magyarul akár nem is tudó) lakos magyar állampolgár volt; ez azt jelentette, hogy az Adria hajókon leginkább a helyi, fiumei lakosok szolgáltak tengerészként. A fiumei levéltárban az Adria kapitányairól és gépészeiről szóló könyvek tanúsága szerint túlsúlyban vannak a helyi olasz, fiumei nevek (pl. Smoquina, Walluschnig, Adamich) de voltak magyar nemzetiségű „anyaországi” magyarok is pl. a budapesti születésű Peterdi István, a besztercebányai Matisz Gyula, vagy a nagyveszverési Ambrózy Károly stb. [DAR. PO–3. Adria kapitányok].

A fizetéseket tekintve az Adria Rt.-nél szolgált tengerészek díjazásáról vannak adataink. Ezek alapján elmondható, hogy az Adria Rt. a többi hazai hosszújratú hajózási társasághoz hasonló bért fizetett. A vállalatnál eltöltött szolgálati idő függvényében így 1914-ben az I. oszt. kapitányok 390–510 Koronát kerestek havonta, a másodtisztok pedig 270–300 K a harmadtisztek 220–240 K közötti összeget. A hajón szolgáló többi tengerésznek pedig az alábbiak szerint alakult a havi bére: az I. oszt. gépész keresett 360–420 K, a II. oszt. gépész 270–300 K, a III. oszt. gépész 220–240 K között. A hajómester havibére 110 K, a hajóácsé 100 K, a kormányosé 75 K, a matrózoké 36–60 K, a hajóinasoké 20–30 K, a gép altiszté 115 K, a fűtőé 100 K, a szénhordóé 63 K, a hajószakácsé 120 K, a főpincéré 86 K, a másodpincéré 60 K és a harmadpincéré 40 K volt [DAR. TH. 732–1914–I–4232]. Az Adria ugyanakkor nem csak bért, hanem nyugdíjat is fizetett alkalmazottai részére. A társaság az ezt felügyelő intézetet 1908-ban alapította 1901-ig visszamenőleges hatállyal. Akik 1901-től a társaság alkalmazottai voltak, részesülhettek nyugdíjazásuk után az intézmény juttatásaiból. Az Adria Nyugdíjintézete három forrásból fedezte a kifizetéseket: a hajózási társaság nyereségének bizonyos százalékából, a tagok befizetéseiből és egyéb adományokból. Beszédes lehet, hogy az 1908-ban készített kimutatások szerint az azt megelőző évek összegzett kifizetései máris 51 138 Koronát tettek ki [DAR. TH. 396–1907–I–5785].

Az Adria Rt. – mint láthattuk – folyamatosan növelte hajóállományát, ugyanakkor járatain nem csak saját, hanem bérelt gőzösöket is járatott, ugyanis olyan nagy kereslete volt a nyugati piacokon a fiumei és magyarországi áruknak, amit a cég saját gőzösei kezdetben nem tudtak kielégíteni [DKSBO 1896]. Az Adria hajóparkja az 1882-es szerződéskor 7 gőzösből állt és ezt fokozatosan – hajószerencsétlenségeket is elszenvedve –1914-re 43-ra bővítette, de 1914-ben csak 36 gőzös állt szolgálatban.

Mivel a mindenkori törvények kötelezték a vállalatot arra, hogy újabb és újabb gőzösei, mindig az adott kor legmodernebb technológiáival legyenek felszerelve, ezért az egyes építési évek szerinti adott gőzösökről elmondható, hogy koruk legmegbízhatóbb kereskedelmi áruszállító hajói közé tartoztak. A melléklet alapos áttanulmányozásakor két dolog rögtön

feltűnhet. Egyfelől, voltak olyan Adria hajók, amelyeket még élő politikusokról vagy a vállalat vezetőiről neveztek el (pl. Matlekovits, Szápáry), ami – ahogy majd az Atlantica Rt. vagy Magyar Keleti Rt. esetében látni is fogjuk – viszonylag gyakori volt és egyértelműen segítette a vállalatot, hogy politikai tőkét tudjon érdekeinek megfelelően mozgósítani. Másfelől láthatjuk, hogy voltak olyan Adria hajók, amelyek nem az első világháború alatt vagy után kerültek ki a magyar cég tulajdonából, hanem más módon. Ilyen volt például a Szápáry, ami 1882-ben Bannow partjainál elsüllyedt, és ezért helyére a társaság vásárolt egy gőzöst – a Burrell flottából – amelyet Szápáry 2-nek nevezett el [DAR. TH. Hajólapjstrom. 241]. Így mindenhol, ahol két azonos nevű hajó is szerepel a listában, ott az első vagy elsüllyedt (pl. Szent István), vagy eltűnt (pl. Petőfi), vagy elsüllyedt és a kiemelés után értékesítették (pl. Tibor).³⁹

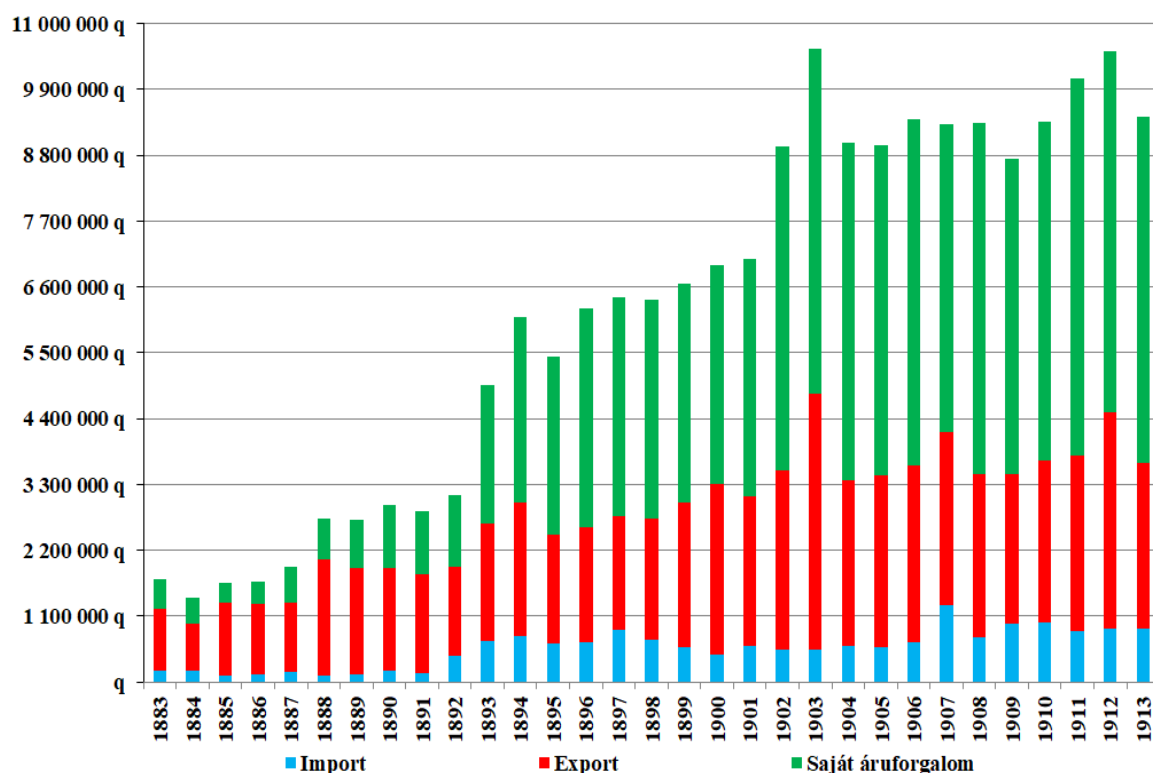
Az Adria Rt. három legmodernebb hajója (Ferencz József király, Ferencz Ferdinánd, Károly Ferencz József) összhangban az 1914-es szerződéskötéssel már kifejezetten arra a célra épült, hogy a társaság elsőosztályú személyszállítást tudjon rajtuk biztosítani.⁴⁰

Az Adria áruforgalmának (32. ábra) kisebb részét a Fiume központú import, nagyobb részét az export, és legnagyobb részét a vállalat saját szabadhajózási forgalma tette ki. Kezdetben az Adria forgalmában a fiumei adta a legnagyobb részt, azonban 1893-tól egyértelműen a vállalat saját szabadhajózási forgalma vette át a vezető szerepet. A számok tükrében ez utóbbi azt jelentette, hogy 1883–1892 között az Adria Rt. összes áruforgalmának átlagosan 61,12%-a (1 389 830 métermázs) volt a fiumei export és 30,93%-a (703 268 q) a szabadhajózási forgalom. Ezzel szemben 1893–1902 között a kivitel aránya 34,73%-ra (2 263 799 q) csökkent, míg a szabadhajózási forgalomé 55,28%-ra (3 603 207 q) növekedett és ez az arány a vállalat életének harmadik szakaszára is megmaradt, hisz 1903–1913 között a kivitel aránya 31,54%-ot (3 004 331 q), a szabadhajózási forgalomé 59,89%-ot (5 704 156 q) tett ki, míg a fiumei behozatal mindhárom ciklusban átlagosan az éves forgalom 8,84%-a (558 050 q) volt.

³⁹ Érdekes párhuzamokat figyelhetünk meg egyes Adria hajók és sorsuk között. Például, ahogy az életben 1849-ben Petőfi Sándor eltűnt a magyar történelemből, úgy tűnt el az Adria Rt. Petőfije is 1904-ben; emellett pedig láthatjuk azt is, hogy nem csak a hadihajó a Szent István volt az első királyunkról elnevezett óceánjárónk mely elsüllyedt, hiszen 1909-ben a Szent István kereskedelmi gőzös is ilyen végre jutott.

⁴⁰ Vegyük észre, hogy e három hajónév az akkori uralkodót (Ferencz József király), a trónörököst (Ferencz Ferdinánd) és az öröklési sorban az előbbi után következő (Károly Ferencz József) és így egyben az eddigi utolsó magyar királyt IV. Károlyt jelölte.

32. ábra: Az Adria Rt. áruforgalma 1883–1913 között



Forrás: MSÉ [1885–1913].

A finanszírozás mellett fontos kérdés az üzleti életben a megtérülés is, hisz hiába ad az állam például évi egymillió korona támogatást, ha rossz gazdálkodással veszteségesen működne az adott vállalat 11. táblázat.

11. táblázat: Az Adria Rt. üzleti eredményei 1882–1913 között

Év	Bevétel	Kiadás	Eredmény	Állami támogatás	Jövedelem	Osztalék összesen	Osztalék*
1882-1885	427 400 K	746 102 K	-318 702 K	300 038 K	-18 664 K	106 263 K	3%
1886-1890	474 490 K	850 948 K	-376 458 K	554 798 K	178 340 K	110 000 K	4,4%
1891-1895	1 456 330 K	1 898 260 K	-441 930 K	1 036 880 K	594 950 K	450 000 K	10%
1896-1900	2 304 962 K	2 570 161 K	-265 199 K	1 140 000 K	874 801 K	630 000 K	12,6%
1901-1905	3 880 227 K	3 306 912 K	573 315 K	1 140 000 K	1 713 315 K	990 000 K	11,4%
1906-1910	3 405 228 K	3 329 725 K	75 503 K	1 192 000 K	1 267 503 K	840 000 K	8,4%
1911-1913	2 973 699 K	3 594 294 K	-620 596 K	2 187 822 K	1 567 227 K	1 266 667 K	12,67%
1911	3 220 727 K	3 428 203 K	-207 476 K	1 452 000 K	1 244 524 K	1 000 000 K	10%
1912	3 227 894 K	3 620 658 K	-392 764 K	2 010 000 K	1 617 236 K	1 300 000 K	13%
1913	2 472 475 K	3 734 022 K	-1 261 547 K	3 101 467 K	1 839 920 K	1 500 000 K	15%

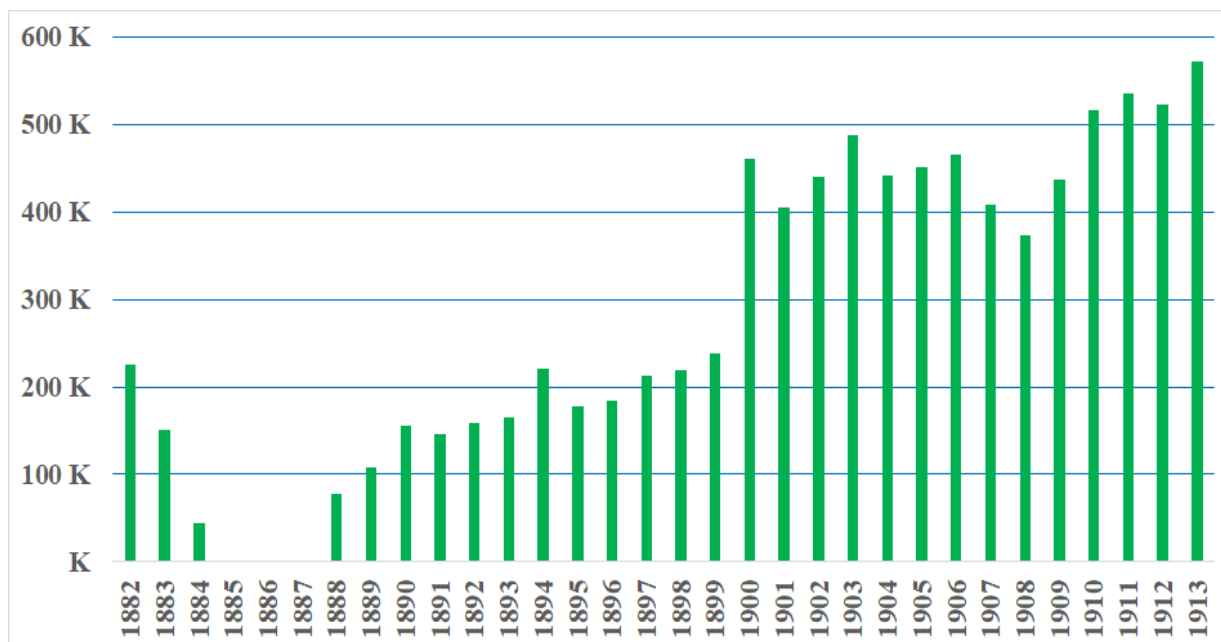
* a részvénytőke százalékában: 2 500 000 K (1882-1891); 5 000 000 K (1892-1901); 10 000 000 K (1902-1913).

Forrás: MSÉ [1885–1913].

Ahogy azt a fenti táblázatban láthatjuk, a társaság sikerességének kulcsa valóban az állami támogatás mértékétől függött, hiszen anélkül az 1901–1910 közötti évek veszteségesek lettek volna. Azonban így, hogy az állam mindig folyósította a támogatást, a cég egy, a befektetők számára nagyon vonzó vállalkozássá tudott válni. Az Adria Rt. pénzügyi nyereségességében ez pedig megkerülhetetlen volt, hiszen a társaság nem csak az állami vonalakon és csak magyar árukkal teljesített forgalmat, hanem saját önálló szabadhajózást is végzett. Ezekből évenként, megbízható, átlagosan 10% körüli osztalékot fizetett a részvényeseinek.

Az Adria Rt. 1882-es alapszabálya rendelkezett a társaság alaptőkéjéről, mely 2 500 000 Ft volt, 12 500 darab egyenként 200 Ft névértékű részvény kibocsátásával [DAR. TH. 70–1892–XVIII–101]. Ez az alaptőke lett az 1890-es év körül a korona bevezetésekor előbb 2 500 000 Koronára konvertálva, majd 1892-ben 5 000 000 Koronára, és a háború előtti periódusban utoljára 1902-ben 10 000 000 Koronára emelve [MSÉ 1885–1913]. A társaság tőzsdén jegyzett részvényei kapcsán tudnunk kell, hogy ott 1899. december 31-ig osztrák értékű forintban, 1900. január 1-től Koronában zajlott a kereskedés, tehát e fordulóig az Adria Rt. részvényei névértéken 200 Ft-ot, utána 200 K-át értek. Ezen információk tükrében vessünk egy pillantást Adria Rt. részvényeinek adott év végi tőzsdei értékeire (33. ábra).⁴¹

33. ábra: Az Adria Rt. részvényeinek tőzsdei értéke 1882–1913 között



Forrás: Tőzsdemúzeum [2020].

⁴¹ Az ábrán az 1900-ik évi adatig osztrák értékű forintban, utána koronában láthatóak az értékek. Az Adria Rt. tőzsdei adatait ezúton köszönöm dr. Radnai Márton és Szatmári Alexandra Pro Scientia Aranyérmes közgazdászoknak és az általuk üzemeltetett Tőzsdemúzeumnak: <https://muzeum.netfolio.hu>.

A társaság részvényei 1882-t követően egészen az Osztrák Lloydal való 1891-es szerződésbontásig (a hiányzó adatokkal nem számolva) 200 Ft alatt, 1884-ben és 1888-ban 100 Ft alatt mozogtak. Ezek után a fellendülést az újabb 1891-es állami támogatási szerződés indította el, melynek következtében a korona tőzsdére vezetéséig 160 Ft és 240 Ft között mozgott az Adria papírjainak értéke. A tőzsdei valutareformot követően a névleg ugyan 200 K értékű részvények (melyek az átváltás miatt reálértéken kétszeresükre növekedtek) 1900 és 1906 között már 440 K körül ingadoztak. Az újabb visszaesést az 1907. évi szabadhajózásról szóló törvény és az Atlantica Tengerhajózási Rt. megalakulásának éve hozta el, mely társaság részben az Adria vonalain is végzett szabadhajózást. Azonban ezt követően a háború előtti konjunktúra hatására az Adria papírjai az 1909-es 437 koronás értékről 1913 december 31-ig 571 korona 50 filléres árig tudtak emelkedni. Elmondhatjuk tehát, hogy az Adria Rt. a magyar hajózásban egyre fontosabb szerepet töltött be, a pénzügyi eredményeit és a tőzsdén jegyzett értékét vizsgálva pedig azt láthatjuk, hogy 1914-re a vállalat minden szempontból értékes, igazi magyar különlegességgé nőtte ki magát.⁴²

8.1.3. A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. (1884–1914)

A magyar-horvát tengerparton az 1870-es évektől egymást érték az új alapítású gőzüzemű kisparthajózási vállalatok. 1871-ben Zenggben alakult meg a Krajac és Társa vállalat, 1872-ben Buccariban a Mikulikich-féle vállalat, 1876-ban Portoróban a Pulich-féle vállalat, 1884-ben Fiumében a Sverljuga és Társai vállalat, szintén 1884-ben a zágrábi Schwarz Lipót-féle „Impresa Fiume Venezia” gőzhajózási vállalat. 1888-ban Zenggben a Marusich és Társa vállalat, 1890-ben Zenggben a „Società Croata di Navigazione e Vapore del Littorale”, 1891-ben Fiumében Luigi D’Ancona vállalata, 1893-ban Fiumében a Quarnero vállalat és 1894-ben Abbáziában az „Istria Orientale” [Aldebaran é. n.].

A szabadpiaci alapon szerveződő és egymással versenyző vállalatok közül a magyar állam hárommal kötött támogatási szerződést. 1884-ben a Schwarz-féle vállalat kapott évenkénti 10 000 Ft állami szubvenciót, amelyért cserébe vállalta a rendszeres áru- és személyforgalmi járatok fenntartását Fiume-Velence, illetve Fiume-Ancona között. 1888-ban a Sverljuga és a Krajac vállalatokat is elkezdte támogatni a kormányzat évenkénti 11–11 000 Ft-al, amelyből

⁴² Érdekeség lehet napjainkban, hogy ha megfigyeljük az Adria Rt. részvényeinek árfolyammozgását és az Adria Rt. összes áruforgalmának a mozgását, akkor tulajdonképpen egy egymással 92,31%-ban korreláló adatsorokat szemlélünk. Azaz, az Adria Rt. mindenkori tőzsdei értéke hűen tükrözte a vállalat piaci teljesítményét, azokat nem spekulációs célból vették a befektetők.

9 000 forintot a magyar és 2 000 forintot az osztrák kormány fizetett. Ezért cserébe a Sverljuga vállalat összekötötte egymással Fiumét, Zengget és Zárát, a Krajacv vállalat pedig Fiumét az Ausztriához tartozó dalmát kikötőkkel [Gonda 1906].

1891-ben a magyar kormány mindhárom vállalat szerződését felülvizsgálta. Mivel ebben az esztendőben az állam szakított az addig Osztrák-Magyar Lloyd további támogatásával, az így felszabaduló forrásaival a hazai érdekeltségű vállalatokat tudta támogatni. Ezen folyamat vezetett el oda, hogy míg a Schwarz-féle vállalat támogatását az anconai és velencei járatok kapcsán felemelték évi 35 000 forintra, addig a Sverljuga és a Krajacz féle vállalat fuzionált, és az így 1891. május 2-án létrejött fiumei székhelyű Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársasággal kötött az állam új szerződést [DAR. TH. 88–1893–XIX–1245]. Az alapszabály értelmében a vállalat magába foglalta a korábbi két vállalat teljes vagyonát. Az alaptőkét 1 000 000 Ft jelentette, amelyből a vállalatok hajói és tárgyi tételei tettek ki 600 000 forintot, a maradékot pedig 400 000 Ft összértékű 1 000 Ft-os részvények kibocsátásával hozták létre. A vállalat lobogója fehér hatágú csillag lett vörös mezőben, mely motívum Szlavónia címerében is látható.

A Magyar-Horvát Rt-t a közgyűlés által választott 10 fős igazgatóság vezette, melyhez a kereskedelmi miniszter kinevezhetett egy 11. tagot, az igazgatókat pedig a közülük választott elnök irányította. 1892-ben így a vállalat elnöke F. G. Corrosacz volt, alelnöke Ladislao Krajacz; az igazgatóság tagjai pedig: Copaitich Zsigmond, Durbessich Imre, Gorup József, Hoffmann Hugó, Pollich Máté, dr. Stangher András, Sverljuga Máté és Tomicich Viktor [MTÉ 1892:160]. A miniszter továbbá köteles volt kinevezni egy miniszteri biztost is a vállalathoz (ez a Magyar-Horvát Rt-nél Roediger Ernő lett), akinek éves fizetését a vállalat állta (1 000 Ft). A társaság várható nyeresége kapcsán kikötötték, hogy annak 5%-át osztalékként ki kellett fizetni a részvényeseknek, ha ezen kívül maradt nyereség, annak 5–10%-át a tartalékalapba, egy részét a biztosítási alapba kellett tenni, a maradékot pedig ugyancsak osztalékként kifizetni. A vállalat az állami szerződés értelmében – melyet 10 évre kötöttek – az első öt évben 105 000 forintot, a második öt évben pedig 110 000 forintot kapott évente, és az addig ellátott járatokon felül a köteles volt a rendszeres kapcsolat fenntartására Fiume–Buccari, Fiume–Brazza illetve 1896-tól Fiume–Cattaro között. A vállalat, az Adriához és Lloydhoz hasonlóan a kereskedelme szempontjából fontosabb kikötőkben vezérügynökségeket (Budapest, Spalato, Zengg, Bécs) és mintegy 22 fontosabb magyar-horvát és dalmát kikötőben ügynökségeket tartott fenn.

1901-ben a két támogatott kisparthajózási vállalat eggyé vált, ugyanis a Schwarz-féle társaság beolvadt a Magyar-Horvát Rt-be. Ugyanakkor a jogalkotó még két külön törvényben, az 1901. évi X és XI. törvényekben rendelkezett a szerződéses járatokról. A megállapodást 15 évre, 1916.

december 31-ig kötötték, amelyben évi 430 000 K támogatást kaptak az egyesült vállalat keleti-, és évi 160 000 K szubvenciót a nyugati parti járatai. A társaság keleti parti járatainál több szempont szerint különítette el a szerződés az egyes járatokat. Ezek alapján a vállalat köteles volt kéthetenként egy minimum 8 csomó sebességű járatot indítani a Fiume-Cattaro-Obotti vonalon; 9 csomó sebességgel heti többszöri sűrűséggel járatokat indítani Fiuméből Brazza, Cattaro, Zengg, Zára, Lussingrande, Pago, Novi Buccari, Veglia, Lovrana, Lussinpiccolo, Pola és Trieszt kikötőibe; 10 csomó sebességű heti járatokat Metkovichba és Cirkvenicába; valamint 12,5 csomó sebességű gyors járatokat Cattaroba és Gravosaba. Az olasz partok kapcsán a vállalatnak heti két-két járatot kellett fenntartania Fiume és Velence között. Ezen felül a nyári időszakban – március 15-től október 31-ig – további heti egy-egy járat volt fenntartandó, és ha szükségesnek látszott, további heti egy-egy járat még indítható volt. A másik járat hasonló kondíciókkal a heti két-két Fiume-Ancona járat volt. Itt a nyári időszakban egy-egy járat volt még indítható azzal a kikötéssel, hogy az így létrejött három oda- és három visszajárat közül egy-egy mindig nappal kellett, hogy közlekedjen. Minden vonalon, ha szükségesnek látszott, a vállalat köteles volt a személyforgalmon kívül önálló áruforgalmi gőzhajójáratokat is biztosítani.

A társaságnak 1901-től a térség postaforgalmát is át kellett vennie a Lloydtól. A késések elkerülése végett megállapították, hogy a bírság esetenként maximum 800 K lehet, a velencei és anconai járatoknál maximum 1 000 K, mely a fiumei adóhivatalnál letétbe helyezett 60 000 K biztosítékból volt levonandó. A kereskedelmi miniszter a megnövekedett támogatás ellenében már két igazgatót delegálhatott és továbbra is volt egy miniszteri biztos a vállalatnál (Roediger Ernő személyében), akinek éves 2 400 K fizetését a vállalatnak kellett fizetnie. A vállalat korábbi elnöke 1898-ban lemondott, így helyét 1899-től kezdve egészen 1918-ig Copaitich Zsigmond vette át.

Roediger Ernő 1905-től kezdett el bizalmas jelentéseket küldeni a fiumei Tengerészeti Hatóságnak, amelyekben többször jelenti, hogy a dolgozók összhangban a magyarországi munkások mozgalmaival, sztrájkot fontolgatnak. 1906 januárjában a szénhordók és fűtők be is adtak egy petíciót az igazgatóságnak. Ahogy Roediger írja „A tengerészek havi bére eddig 50 K volt és teljes ellátás úgy a tengeren, mint a kikötőben bor nélkül. A tengerészek most havi 60 K bért, naponként $\frac{3}{4}$ liter bort, vasárnap munkaszünetet és az este 6 órán túl a kikötőben teljesített szolgálatért külön díjazást kérnek” [DAR. TH. 363–1906–XIX–804]. Mivel az igazgatóság álláspontja szerint így is 4 koronányi többlettel ők fizették a legtöbb bért tengerészeiknek a térségben, ezért nem voltak hajlandók figyelembe venni azok kérését. Ebben az évben még nem volt meg az elszántság a dolgozókban a munka beszüntetésére. Később, 1908. június 28-án a vállalat kapitányainak és a gépészeinek küldöttei külön-külön beadványt intéztek az

igazgatóságához, a követeléseik egy része azonos volt az 1906-os követelésekkel, továbbá egységes szolgálati szabályzat bevezetését kérték, és hogy a bérekben vegyék figyelembe, melyik dolgozó milyen régóta áll a cég szolgálatában akár tengerészként, akár hivatalnokként; illetve kapjanak fizetést betegség idején is. Július 4-én Szerényi államtitkár a Kereskedelemügyi Minisztérium nevében értesítette a Hatóságot, hogy a társasággal egy szerződésmegújítási tárgyalás van folyamatban, melynek részeként a betegsegélyezésről és a dolgozók balesetbiztosításáról is egyeztetnek. Július 7-én az igazgatóság elutasította a dolgozók kéréseit mondván: „azzal, hogy határidőt szabtak eleve megsemmisítették az igazgatóság tekintélyét”, illetve nem emelhetnek bért, mert az 150 000 K terhet jelentene a vállalatnak, úgy hogy alig 200 000 K tiszta nyereségük van.

Roediger közben tárgyalásokba kezdett mindkét féllel és elérte, hogy a kisebb követelések mentén asztalhoz üljön a vezetőség és a munkások szakszervezete, majd örömmel írta a Hatóságnak 8-án, hogy a sztrájk nem fog megkezdődni. Ennek ellenére július 9-én a dolgozók egységesen sztrájkba léptek olyan elszántan, hogy például Petranich Viktor kapitány az indulás pillanatában hagyta ott 160 utasát a Száva gőzösön [DAR. TH. 8–1908–IV–263]. A társaság a feszült helyzetben azonnal táviratot írt a polai haditengerészetnek, és személyzet átvezénylését kérte, hogy fenntarthassa a törvényileg előírt járatokat. Ezt követően pedig megígérte a dolgozóknak kéréseik teljesítését, illetve a béremelést is kilátásba helyezte az állammal való megállapodás esetén. A dolgozók azonban hajthatatlanok maradtak, az igazgatóság pedig azonnal elbocsátotta mindegyiküket. Közben, mivel Polából nem érkeztek matrózok, leállt a vállalat forgalma, sőt, a helyi szocialista újságban a „La voce del popolo-ban” általános, minden társaságra kiterjedő sztrájkot hirdettek a kapitányok és gépészek szakszervezetei. A vállalat és a Hatóság ezért igyekezett újra engedékeny hangnemet megütni, és leült tárgyalni a szakszervezetekkel, akikkel 20-án meg is egyeztek, így a dolgozók újra felvették a munkát. A sztrájk végül sikeresnek bizonyult, hiszen annak hatására a Magyar-Horvát Rt. bevezette az egységes szolgálati szabályzatát, és a béreket is megemelte [DAR. TH. 8–1908–IV–263]. Tehát 1908 és 1914 között a Magyar-Horvát Rt.-nél az I. oszt kapitányok havi 360 K-át, a másodtisztok 216 K-át, a harmadtisztok 168 K-át kerestek. Az első gépész fizetése 348 K, a másodiké 216 K és a harmadiké 168 K volt. A hajómester havi bére 110 K, a hajóácsé 100 K, a kormányosé 75 K, a matrózoké 50 K, a tanoncoké 24 K, a gépész tanulóké 115 K, a fűtőké 100 K, a szénhordóké 63 K, a hajószakácsé 120 K, a főpincéré 100 K és a másodpincéré 96 K volt.

A vállalatnak volt egy megállapodása a MÁV-val, mely kimondta, hogy ha Fiuméba vonaton érkeznek utasok, akik például Olaszországba hajóval kívánnak tovább utazni, az induló gőzösöknek kötelező bevárniuk a szerelvényeket. Ez azt jelentette a gyakorlatban, hogy ha késett

vonat, a gőzös később indulhatott el, és így nem érte el az olasz partoknál a csatlakozást [DAR. TH. 501–1909–IV–431]. Ebből származott a vállalatot ért panaszok egyik jelentős része. A másik az volt, amikor valaki külön bánásmódot követelt a gőzösről, mindent kritizált, összeszólalkozott az alkalmazottakkal és partraszállás után, vagy a felettes hatóságnál, vagy egyenesen a kereskedelmi miniszternél az érintett gőzös alkalmazottainak megbüntetését követelte. A Hatóság természetesen kivizsgálta ezeket az ügyeket is, de a belső használatra szánt dokumentumokra többször rávezette, hogy „már megint annak a bizonyos személynek a panaszairól szól az irat” [DAR. TH. 459–1908–XIX–2628].

A Magyar-Horvát Rt-nek az állammal kötött szerződését lejártá előtt, 1914 tavaszán az Adria Rt-éhez hasonlóan újrakötötték, 1929. június 30-i hatállyal és évi 2 775 000 K támogatással, amellyel a kikötéssel, hogy a pénz egy részét a vállalatnak hajóépítésre kell fordítania. Az 1914. évi XXI. tc. így új szerződéses járatokat is hozott, melyek a gyakorlatban a háború miatt már nem valósultak meg. A törvény egyúttal rendelkezett az osztalékfizetésről is (melynek felső korlátja 360 000 K volt), oly módon, hogy az esetleges ezen felüli osztalék összegével megegyező összeget a saját hajóépítési alapjába kellett a vállalatnak fizetnie. A megállapodásban továbbá rögzítették a hadi rendelkezéseket, melyek értelmében háború esetén a vállalat köteles volt a flottáját a haditengerészet parancsainak alárendelni, illetve folyamatosan 800 tonna szenet kellett tartalékként Fiumében tárolnia. Később a világháború alatt az olasz partvidéket érintő járatok megszűntek, de a magyar partvidék forgalma egy ideig még működni tudott.

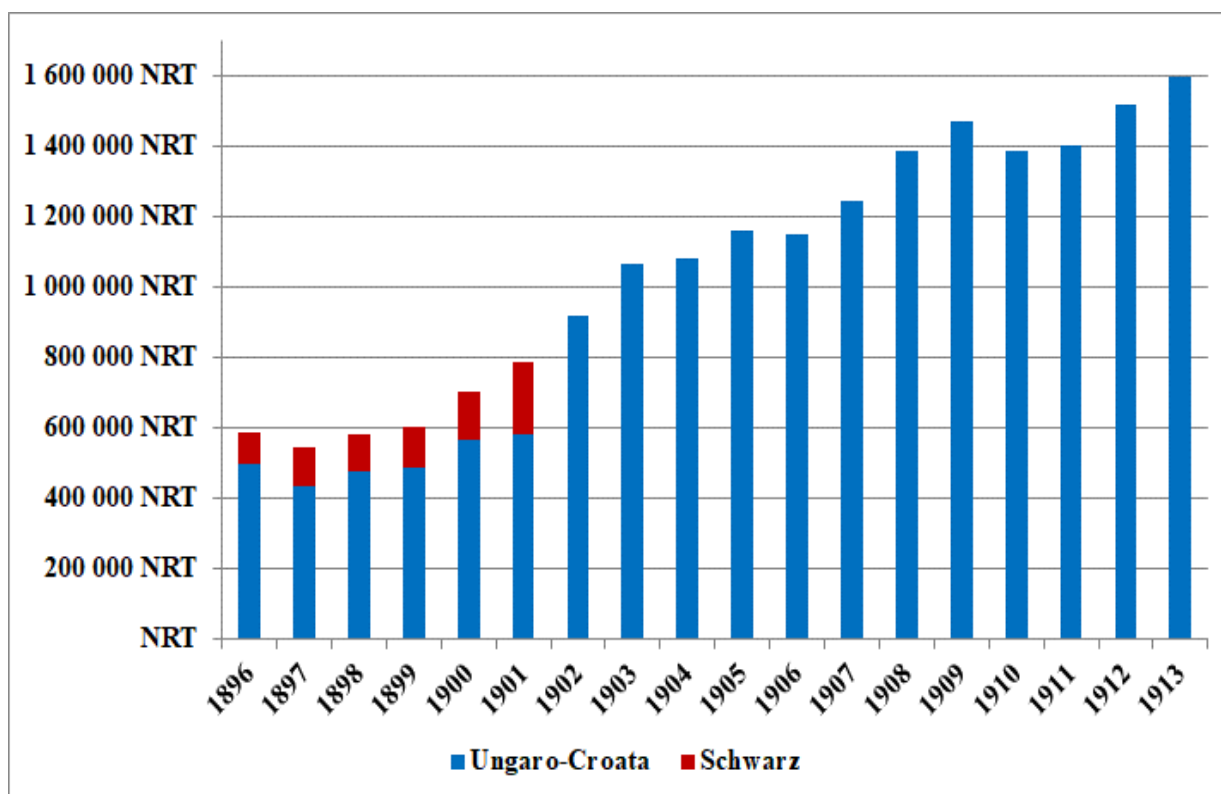
34. ábra: A Magyar-Horvát Rt. és jogelőde járatai által érintett kikötők 1893–1914



Forrás: DAR. TH. 88–1893–XIX–1245; 1901. évi X és XI. tc.; 1914. évi XXI. tc.

A Magyar-Horvát Rt. hajóállománya több forrásból állt össze, ahogy maga a vállalat is. Az 1891-es fúziókor a Sverljuga-féle vállalat gőzösei voltak a Pola, Ika, Abbazia, Sibyl, Senj, Fiume, Dalmazia, a Krajaczi vállalaté pedig a Velebit, Nehaj, Hrvat, Vinodolac. Az 1901-es egyesüléskor a Schwarz vállalat gőzösei a Dániel Ernő, a Hegedűs Sándor, a Villám és a Venezia voltak. Az állammal kötött szerződések előírták, hogy a vállalatnak mindig a lehető legkorszerűbb gőzösökkel kellett ellátnia feladatait, és amennyiben egy hajó nem üttötte meg az elvárt mércét, a vállalat köteles volt azt jobbra cserélni. Tiszta szállítótérrel tekintve a későbbi egységes vállalat 1893-ban 2 255 NRT, 1903-ban 5 644 NRT és 1913-ban 9 058 NRT raktérrel rendelkezett. A fiumei hajóforgalom elemzésénél figyelmet kell fordítanunk arra is, hogy a két vállalat az 1900-as évek elején egyesült csak, így különbséget kell tennünk a vállalatok között az azt megelőző években. Adataink – ahogy azt a következő 35. ábra mutatja – 1896-tól vannak egészen 1913-ig.

35. ábra: A később Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. hajóforgalma 1896–1913 között

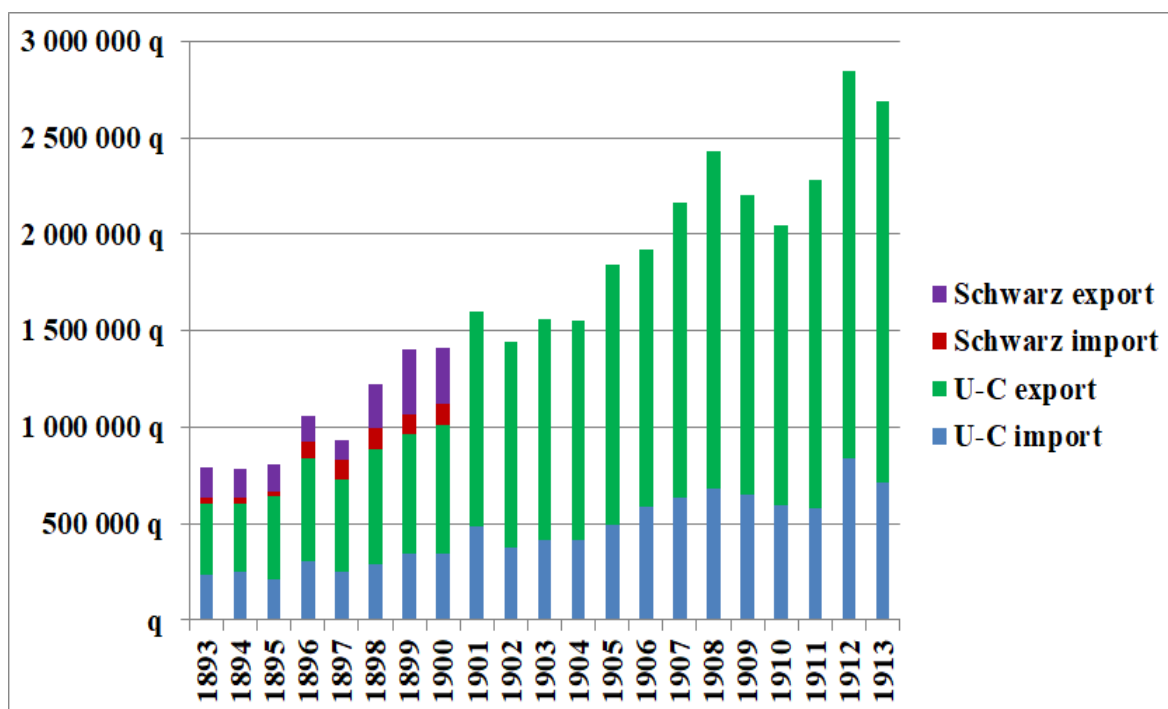


Forrás: MSÉ [1896–1913].

Az egész idősort vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a Magyar-Horvát Rt. által bonyolított adriai- és dalmát hajóforgalom jelentős méreteket öltött. Míg az 1896-os évben az összegzett járatok száma 7 648 darab volt, addig 1913-ra ez az érték 11 168 db lett, a nettó regisztertonnányi hajóforgalmak pedig 1896-ban 584 660 NRT, 1913-ban 1 660 446 NRT voltak. A kezdő és a záró periódus között ez a járatok számában másfélszeres, a tiszta szállítótérben pedig közel háromszoros emelkedést jelentett, mely éves átlagos növekedési ütemet számolva a járatoknál 5,33%-os, NRT tartalomban pedig 7,67%-os volt.

Az Adriai-tenger áruforgalmában a Magyar-Horvát Rt. volt az egyik hajózási társaság, amelyen keresztül a két partvidék áruí gazdát tudtak cserélni. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a társaság szállítási útvonalai szerint vizsgálódva Fiume dalmát viszonylatban megfigyelhető behozatalát főként a Sebenicoból származó barnaszén, illetve a Spalatoból származó bor és cement tette ki, kivitelében pedig a legfontosabb célállomásokot a már említett két kikötő és Metkovich jelentette, amelyekbe liszt és gabona került szállításra. Az észak-olasz kikötőkkel folytatott kereskedelemben Velencéből nyers kender, búza, hántolt rizs, Ancona és Ravenna felől pedig téglá, cserépszindely és homok érkezett, míg az export tekintetében a legfontosabb áru a fa, cellulóz, maláta, paraffin, ásványvíz és bab voltak. Törökország európai részéből a főbb behozatali cikkek közé a nyers dohány, a kiviteli cikkek közé pedig a kukorica, a hántolt rizs és a petróleum tartoztak [Fiume forgalma 1906–1915].

36. ábra: A későbbi Magyar-Horvát Rt. áruforgalma 1893–1913 között



Forrás: MSÉ [1893–1913].

A vállalat által Fiume központtal szállított áru kapcsán is megfigyelhető, hogy az 1901-es fúzió előtt a velencei és anconai járatok mekkora forgalmat bonyolítottak le a Magyar-Horvát Rt. akkori forgalmához viszonyítva. Az egyesülés előtti 1900. évben a Schwarz-féle behozatal 31,21%-a volt a Magyar-Horvát Rt. forgalmának, a kivitele pedig 43,27%-a volt úgy, hogy a Magyar-Horvát Rt-nek 23 gőzöse volt, szemben a 3 Schwarz-féle gőzössel. Egyébiránt az összesített forgalmat tekintve, a későbbi egységes vállalat 1893-ban 790 655 q, 1903-ban 1 560 707 q és 1913-ban 2 689 956 q forgalmat teljesített. Ez azt jelentette, hogy a vállalat húsz év alatt megháromszorozta behozatalát, közel megnégyszerezte a kivitelét, és átlagosan 17%-al növelte éves áruforgalmát.

A Magyar-Horvát Rt. alaptőkéje 1891–1900 között 1 000 000 K volt, és emellett az első három évben 5%–6%–6%, majd pedig 7% osztalékot fizetett a részvényeseinek [Compass 1895–1905; DAR. TH. 501–1909–IV–431; 634–1912–IV–590; 738–1914–IV–3159]. 1901–1912 között a vállalat alaptőkéje 2 000 000 K volt, az osztalék mértéke pedig végig 10%. 1913-ban új gőzösök építésével a vállalat tőkeemelést hajtott végre, így ennek értéke 6 000 000 K lett, az osztalék mértéke erre az utolsó békeévre pedig 6% lett. A vállalat tehát nyereségesen működött, és az előzetes félelmei ellenére az 1908-as béremlést követően is fenn tudta tartani a 10%-os osztalékszintet. Összességében a Magyar-Horvát Rt. létfontosságú volt a partvidék áru- és személyforgalma szempontjából, hiszen a Lloydal való 1891-es szerződésbontást követően a Magyar-Horvát Rt. kötötte össze a Magyar-Horvát Tenger mellék, Dalmácia és Olaszország észak-keleti partvidékének legfontosabb kikötőit rendszeres járatokkal.

8.1.4. A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. (1898–1914)

Az előző fejezetekben utaltam arra, hogy 1891–1898 között az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. látta el a Várna-Konstantinápoly közötti rendszeres hajóforgalmat, azt követően, hogy a Lloyd kivonult erről a piacról. A magyar állam miután megalapította az Adria Rt-t a Fiume és a nyugati világ közötti rendszeres járatok ellátására és a Magyar-Horvát Rt. elődjait a tenger melléki forgalom szállítására, 1894–98 között új hajózási társaságokat hozott létre az al-dunai, fekete-tengeri és földközi-tengeri kikötők közötti kapcsolatok fenntartására. Az állam előbb 1894-ben a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt-t hozta létre annak érdekében, hogy az osztrák érdekeltségű Duna Gőzhajózási Társaság mellett egy nemzeti cég is fuvarozzon a Dunán [Bartos–Bornemissza 1942]. Ez azt eredményezte, hogy az Al-Duna szabályozásával lehetővé vált Regensburgtól Galacz kikötőjéig egységes díjszabással szállítani az árukat, azaz megnyílt az út a dunai-tengeri kikötők és a Fekete-tenger térségére koncentrálni magyar

tengerhajózási vállalat megalakulására [Gonda 1899]. Ez lett 1898-ban a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.

A vállalattal való támogatott viszonyt először az 1898. évi IX. törvényben szabályozták. Ez évi 36 oda és vissza járatot írt elő a Duna hajózhatósága idején a Galacz-Sulina-Konstanca-Konstantinápoly és a Várna-Burgas-Konstantinápoly szakaszokon; a vissza járatoknak pedig a Konstantinápoly-Burgas-Várna-Konstanca-Galacz vonalon kellett közlekedniük. A vállalat köteles volt Galaczból a kereskedelemügyi miniszter külön kérésére, önerőből évi 12–12 járatot indítani a kis-ázsiai és szíriai kikötők érintésével Alexandriába; valamint a török és görög kikötők érintésével Patrasba (mely ekkoriban a Földközi-tenger kereskedelmének egyik központja volt).

37. ábra: A Magyar Keleti Rt. szerződéses járatai által érintett kikötők 1898–1914



Forrás: 1898. évi IX. tc.; 1914. évi XXIV. és XXIII. tc.

A Magyar Keleti Rt. (más néven Levante) révén a Lloydal is született egy megállapodás, amelyben a felek megállapodtak arról, hogy évi 60 000 K fejében a Lloyd a saját vonalain tovább szállítja a Magyar Keleti Rt. áruit. A szerződés 8.§-a kimondta, hogy a vállalat az állami járatain felül üzhetett szabadhajózást, de csak oly módon, hogy ne keltsen versenyt a Lloydnak, illetve, hogy a kitérők ne okozzanak meg nem engedett késést az állami vonalak ellátásában. Ez a szerződés hivatalosan 1908. február végéig kötött, ám 1914-ig, az új szerződésig életben maradt. A vállalat a kötelező járatokért évi 180 000 K támogatást kapott, melynek első harmadát a Lloydal való megállapodásra, második harmadát pedig a késések esetleges bírságainak

finanszírozására kellett fordítania. A Magyar Keleti Rt. székhelye Budapest volt, hajóinak anyakikötője Fiume, ám nemzeti kikötőnk áruforgalmában néhány szabadhajózási fuvar kivételével 1912-ig nem vett részt.

A szervezeti hierarchiát tekintve sok hasonlóságot fedezhetünk fel az Adria Rt-nél leírtakkal, még a struktúrát és a neveket illetően is. 1900-ban vállalat elnöke és egyben a kereskedelmi minisztérium delegáltja Kilényi Hugó, az igazgatóságának tagjai Fellner Henrik, Simon Jakab, Tweedy György, dr. Brüll Ignác, Oetl Ferenc és Zichy Ferraris Manó voltak. A társaság üzletvezetői pedig Hoffmann Samu és Vilmos, akik a Hoffmann S. W. ügynökség révén az Adria Rt. Magyarországi vezérügynökeiként is működtek [MTÉ 1899]. A vállalat Kilényi mellett kirendelt miniszteri megbízotti tisztségét pedig Gonda Béla látta el.⁴³ Az igazgatóság összetételében 1911-ben történt változás. Az új elnök Ullmann Adolf lett, az igazgatóság tagjai pedig dr. Domony Mór, dr. Hollán Sándor, dr. Hoffmann Frigyes, a tevékenységéért 1904-ben nemességet szerzett Hoffmann Sámuel, Kilényi Hugó, Klein Gyula, Oetl Ferenc, Simon Jakab, Weiss Károly és Zichy Ferraris Manó lettek [Libri Regii 71:386; MTÉ 1911].

Az 1914. évben két újabb szerződés is létrejött a vállalat és az állam között 1 590 000 K értékben. Ennek oka az volt, hogy a már meglévő fekete-tengeri kereskedelem mellé a vállalat önerőből és kísérletképpen 1912-ben elindította a Fiume és Ausztrália közötti rendszeres összeköttetést, melyet 1914-ben évi 8–8 járat formájában az állam felvett a szubvencionált vonalak közé [1914. évi XXIV. és XXIII. tc.]. A bővítés magával hozta a vállalat menedzsmentjének bővítését is. Az igazgatóság tagjai közé így Quastler Vilmos, Russo Illés és Végh Károly is bekerült. A társaság ügynökségei a háború előtti utolsó hónapokban a következő kikötőkben voltak: Adelaide, Antwerpen, Galacz, Braila, Hamburg, Konstantinápoly, London, Melbourne, Rotterdam, Sydney és Trieszt [MTÉ 1914]. A támogatott vonal így a Fiume és a tasmániai, új-zélandi és dél-ausztráliai kikötők (Fremantle és Brisbane) közötti forgalmat jelentette. A Magyar Keleti Rt. a szerződés aláírásakor vállalta, hogy évi 20 000 K fejében kísérletet tesz egy Fiume–Holland-India–Ausztrália vonal beindítására is, azonban ez a világháború kitörése miatt már nem valósult meg.

A vállalat az állami vonalak mellett tehát jelentős szabadhajózási tevékenységet is folytatott, amit az is bizonyít, hogy több hajóját a világháború kitörésekor Nagy-Britannia partjainál fogták el, másokat pedig távol-keleti, idegen vizeken [Hajoregiszter.hu]. A vállalat a világháború után

⁴³ Érdekes lehet az is, hogy ugyanezen személyi összefonódások miatt az első években a Magyar Keleti Rt. is a budapesti Adria Palotában működött.

olasz lobogó alatt nevében és hajóállományában újjászerveződött, de ekkor már jelentős működést nem mutatott fel.

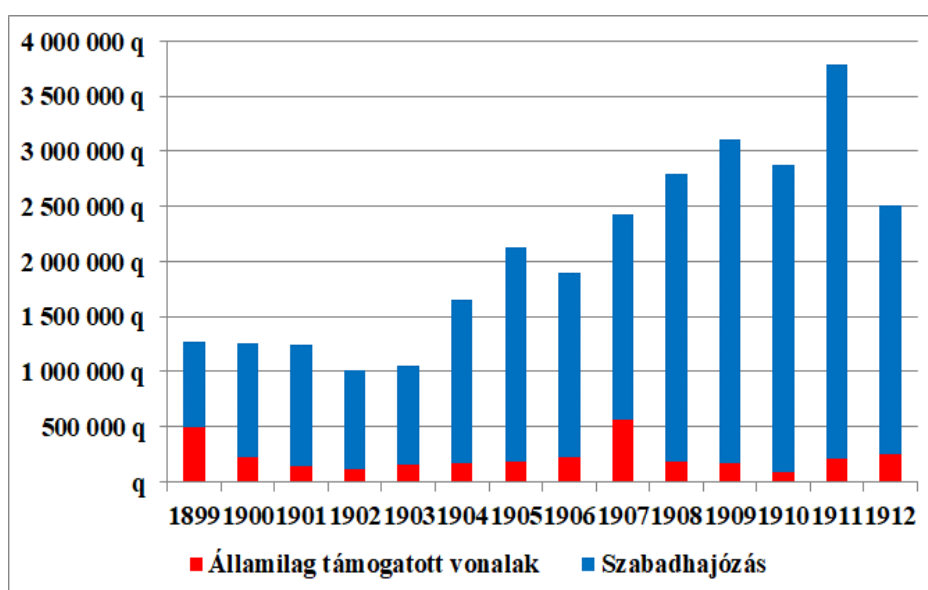
Már az 1898. évi szerződés kimondta, hogy a vállalatnak megalakulásakor meglévő négy gőzöse mellé további hármat kell szereznie olyan feltételekkel, hogy azoknak összesen legalább 9 000 BRT tartalmúnak, 10 csomóval közlekedőnek és I. osztályúnak kellett lenniük; és ha bármely hajója elavult volna az évek során, csak ilyen típusúakkal pótolhatta őket.⁴⁴ Nem találunk olyan nagy hajókat, mint például az Adria Rt. flottájában, aminek oka, hogy a Magyar Keleti Rt. alapvetően nagyparthajózást végzett a Fekete-tenger partvidékén és a Közel-Keleten. Ezt egészítette ki harmadlagosan hosszújratú szabadhajózási tevékenysége a nyugat-európai és negyedrészt állami hajózási működése az ausztrál kikötőkbe. A hajóállományának bruttó tonnatarthalmái is ezt tükrözik, ugyanis 1898–1903 között jóformán 10 000 BRT, 1904–1910-ig pedig 20 000 BRT körül mozgott hajóinak térfogata. Csak a már emlegetett ausztrál járatok beindulásával volt kénytelen hajóparkját úgy fejleszteni, hogy kiszolgálhassa az épp beindulni látszó forgalmat. Ez 1911-ben 32 762 BRT-t, 1912-ben 37 895 BRT-t és 1913-ban 42 157 BRT-t jelentett.

A vállalat által közvetített áruforgalmat kétféle formában (38–39. ábra) lehet interpretálni. A statisztikai évkönyvek 1899–1912 között a társaság államilag támogatott, Galac kiindulópontú forgalmát és a szabadhajózási, főképp nyugat-európai forgalmát adták közre. Ezzel szemben a Fiume-Ausztrália járatok beindulása után 1913-tól már csak a behozatal és kivitel és köztes kikötők közötti forgalom szempontjából vannak adataink, ahol az import és export nem Fiume, hanem Magyarország tengeri forgalmára utal, így nehezítve meg, hogy a Magyar Keleti Rt-t a többi fiumei társaság forgalmához hasonlóan tárgyalhassuk.

Az első diagramon megfigyelhető, hogy a Nyugat-Európába történő kereskedelem sokkal nagyobb volument képviselt a vállalat életében a szerződéses Galacz–Konstantinápoly közötti járatoknál. Ez megmagyarázza azt, hogy miért „csak” évi 60 000 K állami támogatást kapott a vállalat: azért, mert a fő tevékenysége a szabadhajózás volt. Ezen változtatott az, amikor 1912-ben a társaság meglátta a „piaci rést” az ausztráliai járatokban és azokat kísérletképpen állami támogatás nélkül önerőből beindította.

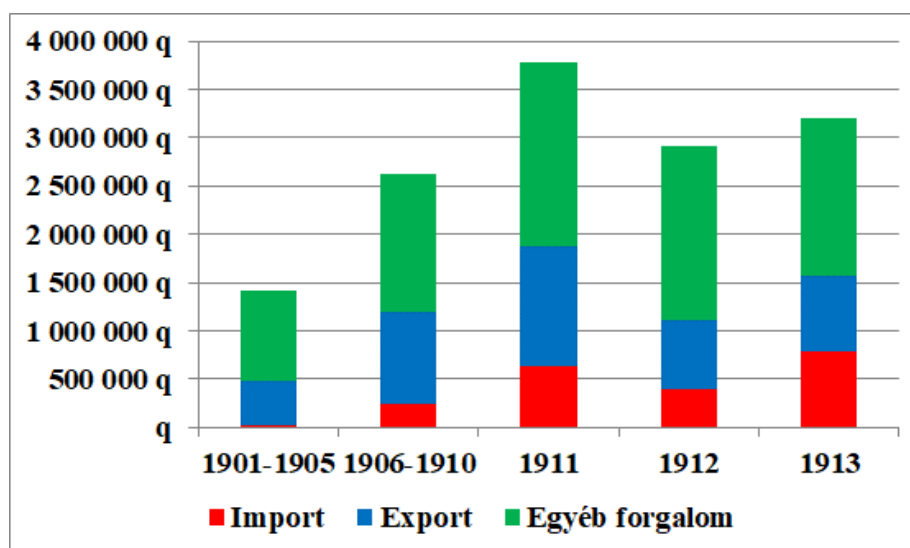
⁴⁴ Érdekeség lehet, hogy 1904-ben a Kelet hajó hozta haza Rodostóból Constanczáig II. Rákóczi Ferenc hamvait Kehrér Rudolf parancsnoksága alatt. A hajó modellje ma a Sárospataki Rákóczi Múzeumban látható [Hajoregiszter.hu].

38. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1899–1912 között



Forrás: MSÉ [1899–1912].

39. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1901–1913 között



Forrás: MSÉ [1913].

Az ábrán látszik, hogy a vállalat áruforgalmának csúcspontjai az 1909-es és az 1911-es rekord évek voltak. Az 1912. évtől azért van visszaesés az adatokban, mert a közép-európai export java 1911 után az Al-Duna helyett Fiume felé vette irányát. Ha számszerűsíteni akarjuk a növekedést, akkor elmondhatjuk, hogy az 1899-es évben a társaság összesített áruforgalma 1 272 340 métermázs volt, míg a háború előtti éveket nem tekintve 1909-ben ez az érték 3 101 730 métermázsát tett ki, ami 2,4-szeres növekedést jelentett. A második ábrán az első két oszlop az 1901–1905-ig és 1906–1910-ig tartó 5–5 éves áruforgalmi átlagokat mutatja, míg láthatjuk külön

az 1911–1913-as évek adatait is. Az 1911-es és 1912-es oszlopok összege pontosan kiadja az előző ábra által adott értékeket (de meg kell jegyezni, hogy ezen ábrák 1912-es oszlopaiban még nem szerepelt az ausztrál forgalom, azaz 295 620 q behozatal és 98 890 q kivitel). Itt érzékelhető, hogy ugyanúgy, ahogy a fiumei kikötőnél, az al-dunai kijáratnál is a kivitelünk volt az erősebb.

A legnagyobb forgalmat a vállalat a köztes kikötők közötti áruforgalomban bonyolította le csakúgy, mint az Adria Rt. a maga vonalain. A vállalat üzleti eredményeit vizsgálva ugyanazt a felosztást találjuk, mint az 1913-as Statisztikai Évkönyv áruforgalomra vonatkozó adatainál, azaz 1901–1905-ig és 1906–1910-ig két ötéves átlagot és az 1911–1913-as évek évenkénti feltüntetését.

12. táblázat: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. üzleti eredményei 1901–1913

Év(ek)	Bevétel	Kiadás	Eredmény	Állami támogatás	Jövedelem	Osztalék (K)	Osztalék (%)
1901-1905	358 518 K	605 666 K	-247 148 K	208 997 K	-38 151 K	K	-
1906-1910	699 627 K	899 778 K	-200 151 K	305 127 K	104 976 K	64 000 K	2%
1911	1 029 542 K	1 134 387 K	-104 845 K	416 852 K	312 007 K	273 000 K	6,5%
1912	1 143 362 K	1 357 493 K	-214 131 K	1 005 138 K	791 007 K	510 000 K	8,5%
1913	601 331 K	1 465 964 K	-864 633 K	1 664 779 K	800 146 K	540 000 K	9%

Forrás: MSÉ [1901–1913].

A vállalat alaptőkéje (12. táblázat) 1898–1906-ig 2 200 000 K, 1907–1911-ig 4 200 000 K és 1912–1913-ig 6 000 000 K volt. Az átlagos bevételről elmondható, hogy az az 1901–1913-as évek alatt végig növekedett. Ugyanezt kiadásra vizsgálva azt kapjuk, hogy az 1911–1913-ig tartó évek átlagára 1 302 442 koronát kapunk, azaz a kiadások meghaladták a befolyt összegeket és ezt csak az állami támogatás tudta nyereséggé változtatni.

Az áruforgalmi statisztikákból belátható, hogy megérte az államnak támogatnia a vállalatot, azonban az első világháború éppen olyan pillanatban szakította meg a fejlődését, amikor az intenzív növekedésnek indult. Összességében a Magyar Keleti Rt. annak ellenére, hogy a legfiatalabb államilag szubvencionált magyar tengerhajózási vállalat volt, teljesíteni tudta a hozzá fűzött reményeket. Sikeresen ellátta a fekete-tengeri kereskedelmet és ezen felül még Fiume kikötő forgalmát is növelni tudta a Fiume–Ausztrália vonalon történő kereskedelme révén.

8.2. A szabadhajózási vállalatok térnyerése

Az 1893. évi XXII. tc. kimondta, hogy igénybe vehet szabadhajózásra minden, legalább kétharmad részben magyar tulajdonú vállalkozás állami támogatást. Ezen belül kétféle finanszírozási mód állt rendelkezésükre, egyfelől a hajóbeszerzési támogatás, amely új hajók

vételére irányult és azok vízrebocsátásától számított tizenöt évig érvényben is maradt. Ez a rendelkezés nagypart hajózású vitorlásoknál minden NRT után 6 koronát, gőzösöknél minden NRT után 9 koronát jelentett, a hosszújratú vitorlásoknál NRT/9 K, gőzősnél NRT/12 K összeget. A támogatás mértéke a 15 év alatt évenként 7%-al csökkent az előző évi mértékéhez képest. A másik támogatási forma, a forgalmi finanszírozás volt, mely minden hazai kikötőből, vagy kikötőbe érkező járat esetén igényelhető volt, továbbra is kétharmados magyar tulajdon mellett, ha a rakomány legalább kétharmada Magyarországra érkezik vagy onnan indul. Itt, száz tengeri mérföldenként 5 fillér volt igénybe vehető, az induló és célkikötő közötti legrövidebb úttal számolva. További kategóriát jelentett az I. osztályú hajók beszerzésére irányuló támogatás, melyet a szabadhajózó és állami támogatású vállalatok is igénybe vehettek flottájuk fejlesztésére. Azon vállalatokat, melyek éltek az eddig leírt kedvezmények valamelyikével, további adó- és illetékkedvezményeket kaptak, ez a törvény 1903-ig maradt hatályban. A támogatásért cserébe három kötelezettsége volt a vállalatoknak: azokat a hajókat, amelyek után igénybe vették a támogatást, nem adhatták el; háború esetén kötelesek voltak hajóikat állami célokra átadni; a kereskedelmi miniszter megbízott emberei ingyen utazhattak a hajóikon. A költségvetés évente maximum 200 000 K támogatást fizethetett ki ilyen irányú igényekre.

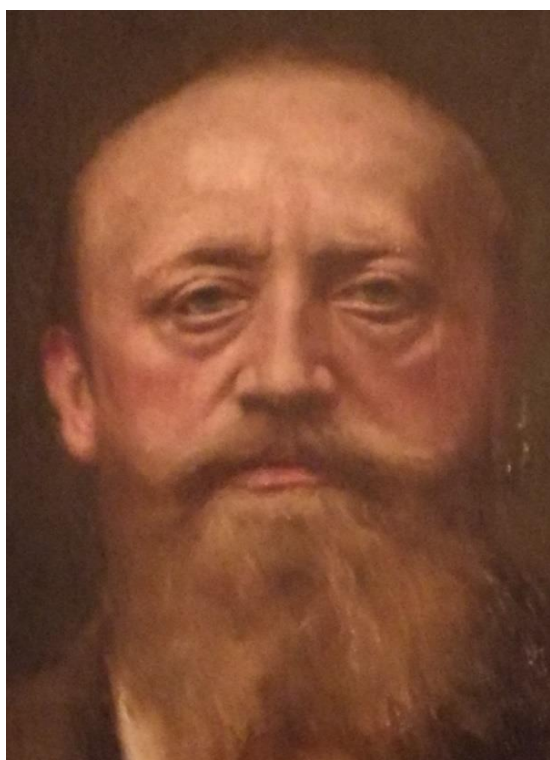
Az 1895. évi XXXIV. tc. értelmében a magyar hajóépítő telepeken, a vasból vagy acélból készülő gőzös vagy vitorlás minden BRT után 30–60 K támogatásra jogosult, a fatestű hajók esetében pedig BRT/10–25 koronára. Gépezetet tekintve, a hajó kazánja és csőrendszere után 100 kg/6–10 K, az egyéb hajtóberendezések után 100 kg/10–15 K volt igénybe vehető. A törvény 1896. január 1-től tíz évig volt hatályban, és erre a támogatási rendszerre is évenként maximum 200 000 K volt kifizethető. Az említett két törvény lejártá után az 1907:VI. törvényben szabályozta újra az állam a szabadhajózást érintő kérdéseket. Ez a törvény megemelte mind a hajóépítésre, beszerzésre és a fuvarra vonatkozó tételeket is, és együttesen egy évben 1 500 000 Koronában maximalizálta azok felső határát.

Ezen szabadhajózási törvényeknek köszönhetően kezdte meg működését: az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt., a Copaitich Zsigmond és társai Rt., a Photogen Forgalmi Rt., a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt., az Indeficienter Rt., a Pajkurich és Társa Rt., a Giovanni Riboli cég, az Atlantica Tengerhajózási Rt. és a Grünhut és Társa Rt. A következő fejezetekben e vállalatok működését mutatom be.

8.2.1. Az Ossoinack-érdekeltségű társaságok

Az Ossoinack család egy Fiume és Voloskó között félúton fekvő Osojnaki nevű faluból eredeztethető. A család első ismert tagja az 1700-as évek végén élt Andrea Ossoinack, egy voloskói bor és olívaolaj kereskedő volt. Andrea fia Giuseppe folytatta atyja vállalkozását, ám amikor 1811-ben a britek megostromolták a napóleoni seregek által védett Fiumét, szinte minden hajóját elvesztette és tönkrement; ezt követően 1820-ban felesége halála után 12 gyermekével beköltözött Fiuméba. Legifjabb fia, Natalin Gennaro Ossoinack atyja borkereskedését átalakítva egy helyi kocsmát nyitott a Fiumara folyó jobb partján, melyhez házassága révén (Maria Repach) egy szeszfőzdét is szerzett [Sučević-Međeral 2017].⁴⁵ Ebből a házasságból született Joannes Aloysius Ossoinack, akit 1849. június 26-án, az akkor horvát megszállás alatt álló Rijekában kereszteltek meg.⁴⁶

1. kép: Ossoinack Lajos (1849–1904)



Az ifjú Ossoinack Lajos előbb a laibachi és grazi kereskedelmi akadémián tanult, majd felsőfokú kereskedelmi tengerészeti tanulmányokat folytatott Triesztben, Hamburgban, Odesszában, Londonban és New Yorkban [Szinnyei 1903]. Utazásainak köszönhetően az olasz, magyar és horvát anyanyelve mellett kiválóan megtanult németül, angolul, franciául és oroszul, illetve behatóan megismerte az akkori világkereskedelem működését. 1874-ben, a nyugati mintákkal és kiterjedt kapcsolatrendszerrel a birtokában hazatért Fiuméba. Feleségül vette a gravosai származású Anna Baccich-ot (1875. január 16.) akitől később két fia (Endre és Nero), valamint egy lánya született [Néptanítók lapja 1891:119].⁴⁷

Forrás: A szerző gyűjteménye.

Ossoinack az 1870-es évek végén Giovanni de Ciotta mérnökkel (Fiume polgármestere 1872–1896 között), valamint Catinelli Hektor és Smoquina Antal Ferenc helyi iparosokkal közösen

⁴⁵ Maria Repach távoli rokona volt Gioachino Rossini olasz zeneszerzőnek.

⁴⁶ Érdekesség, hogy Ossoinack Lajos keresztszülei Descovich Antal és felesége, Luppis Johanna nagy fiumei családok sarjai voltak [Pelles–Zsigmond 2018].

⁴⁷ Ossoinack lakása egy későbbi dokumentum szerint a Via degli Orti 1. szám alatt volt, közvetlen szomszédja Celligoi Vencel fiumei mérnök volt [DAR. JU–5. Ált. 326–1904–XXIII–281].

kidolgozta azt a tervezetet, amely beépült abba a programba, amely szerint a magyar kormány folytatta a fiumei kikötő kiépítését [Kőrösi 1896:156]. Ossoinack nevéhez fűződik ezen felül több nagyipari vállalat alapítása is, mint például a rizshántoló és a kőolajfinomító vállalatoké 1881–1882-ben, továbbá az ő javaslatára bontotta fel Baross Gábor miniszter 1891-ben az Osztrák-Magyar Lloyd hajózási társasággal az államilag támogatott viszonyt is.

Ossoinack a helyi politikában is tevékenyen részt vett, többször volt városi képviselő is. A Magyarországról való kivándorlás megerősödésével pedig ő győzte meg 1902-ben a brit Cunard Steamship Company-t, hogy tartson fenn havi rendszerességgel a Fiume-New York közötti járatokat, amelyekkel a kivándorlókat tudták Amerikába, és a visszavándorlókat hazaszállítani [Samani 1975]. Szomorú, hogy Ossoinack élete váratlanul ért véget, ugyanis 1904. október 28-án máig tisztázatlan körülmények között lett öngyilkos [Budapesti Közlöny 1894:9]. Az általa alapított vállalatokban helyét fia, Ossoinack Endre vette át, aki az itt szerzett gazdasági tőkéből kovácsolt magának olyan politikai tőkét, mellyel előbb Fiume országgyűlési képviselőjeként (1915–1918) működött, majd 1920–24 között a Fiumei Szabad Állam egyik létrehozója és legfőbb gazdasági támogatója lett.⁴⁸

8.2.1.1. Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. (1891–1914)

Az Oriente Rt. története 1891-ben kezdődött, amikor fiumei vállalkozók Ossoinack Lajos vezetésével megépítették az Orient nevű gőzöst. Ezt követően Ossoinack indítványozta a Lloydal való szerződés felbontását, és az Orient menedzsereként azonnal javaslatot is tett arra, hogy az állam a megalakulás alatt álló Oriente Rt-t tegye államilag támogatott vállalattá, és bízta meg a Fiume és a távol-keleti kikötőkkel való összeköttetés ellátására [DAR. TH. 89–1893–XXI–1458]. Az állam azonban nem az Orientének adott szubvenciót ebben az évben, hanem a Magyar-Horvát Rt. megteremtésével inkább a kisparthajózást finanszírozta. Ennek ellenére 1892-ben – amikor már elindultak az 1893. évi szabadhajózási törvény előkészítő munkálatai – az Orient gőzös mégis részesült egy egyszeri, 19 000 Ft-os állami támogatásban.

A már emlegetett törvény hatálybalépésével 1893-ban az Orient gőzös 24 karátját birtokló tulajdonosok részvénytársaságot alapítottak Oriente Magyar Hajózási Rt. néven 2 000 000 K alaptőkével.⁴⁹ A részvénytársaság átvette az Orient gőzöst és további két gőzhajót kezdett

⁴⁸ Érdekeség lehet, hogy Ossoinack Endre, mint fiumei lakos a pécsi 19. sz. honvéd gyalogezred IV. Fiumei zászlóaljának a kötelékébe tartozott, ezért 1915. május 28-án Pécsről kapott katonai behívót [DAR. JU–5. Eln. 43–1914–I–189].

⁴⁹ A gőzös tulajdonosai karát és név szerint az alábbiak voltak: 0,75 Ossoinack Lajos; 2,25 Poschich András; 1,125 Luppis Antal Ferenc; 0,75 Baccich Iginio Baltazár; 0,75 Blasich József; 0,75 Corossacz János; 0,75 Cunradi Jenő

építtetni Nagy-Britanniában: a Siámot és a Burmát. A társaság székhelye Fiume volt, irodája pedig az Adria Palotában kapott helyet [Sučević-Međeral 2017]. Az Orientének a többi hajózási társasághoz hasonlóan, volt egy egyedi lobogója is, ez a távol-keleti irányultság miatt vörös alapon sárga, ragyogó nap lett.

Ahogy az Orient gőzös birtoklásában Ossoinack volt az irányító, úgy a részvénytársaságnak is ő lett 1893-ban a vezérigazgatója. Az új társaság elnöke Antonio Francesco Luppis, az igazgatóság tagjai pedig Cosulich Alajos és Gorup József lettek. A vezérigazgatói tisztséget Ossoinack Lajos 1904-es halálát követően az a Nicolich Lajos vette át, aki – mint majd látni fogjuk – 1907–1909 között az Indeficienter Rt-t is vezette [Pelles 2017d]. A vállalat a levéltári adatok bizonyága szerint 1900-ban újra megpróbálkozott államilag támogatott státuszt szerezni [DAR. TH. 416–1900–XXI–1181]. Az Oriente Rt. ekkor a Lloyd Fiume–Indokína vonalát váltotta volna le olcsóbb díjszabással, évenkénti 6 vagy 12 fix járattal, de a kormányzat vélhetően a feszült fiumei politikai viszonyok miatt nem támogatta a vállalat kérését.⁵⁰ Ezt követően 1904-ben állt újra elő a társaság egy indítvánnyal. Ekkor szintén a Lloyd keleti járatait kívánta kiváltani, pontosabban a Fiume-Szingapúr közötti cukorszállítás jogát kérte a Kereskedelemügyi Minisztériumtól [DAR. TH. 5–1904–IV–8]. Ugyan a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság is az Oriente ajánlata mellé állt, a magyar kormányzat mégsem bízta meg rendszeres járatok fenntartásával a társaságot, helyette az 1907-ben beiktatott új szabadhajózást támogató törvényben megemelte a hajóépítési- és fuvardíj támogatásokat, és az újonnan alapított kormányközeli Atlantica Tengerhajózási Rt-vel együtt az Oriente továbbra is piaci alapon versenyzett az Osztrák Lloydal a Keletre irányuló járataikban.

Az Oriente és egyben a fiumei magyar tengerészet történetének legnagyobb – első világháború előtti – háborús veszteségét 1905-ben szenvedte el. A társaság az orosz-japán háború idején az orosz hadihajók felfűtésére használható szén Vlagyivosztokba szállítását vállalta el. A két hajó, a Burma és a Siam útja azonban váratlan fordulatot vett a Csendes-óceánon [Tóth–Zsigmond 2011].

Károly; 0,75 gróf Domini Lajos; 3,75 Gorup József; 0,75 Ivanossich Auguszt; 0,75 Jechel Emília; 0,75 Luppis Ferenc; 2,625 Plösch Hannibál; 0,375 Deseppi Carmino; 0,75 Paicurich Maté; 0,75 dr. Randich János; 0,375 Valcich Henrietta; 0,375 Cosulich Giuseppina; 0,75 Sirola János; 0,375 Dr. Seemann Antal; 0,375 Weber Faustino; 0,75 Baccich Henrik; 0,375 Dr. Catti György; 0,75 Meynier Henrik; 0,75 Rosenberg Lajos; 0,75 Sterk Antal [DAR. TH. Hajólajstrom. 241].

⁵⁰ Az 1895-ben miniszterelnöknek választott Bánffy Dezső báró erős központosító politikája ellenállást váltott ki a fiumeiek körében, mivel a kormány megsértette a város ősi autonómiáját. Ennek következtében szinte ellenséges politikai viszony alakult ki Fiume és Magyarország között, mely gazdasági területen is éreztette hatását, mind a kikötő áruforgalmának csökkenésében, mind abban, hogy az Oriente Rt., akinek feje Ossoinack Lajos a helyi politika kiemelkedő alakja volt, nem kapott állami szubvenciót [Ordasi 2014].

Japán és Oroszország között évekig tartó feszült légkör vezetett el odáig, hogy 1904. február elején japán hadihajók megtámadták a Port Arthur-ban (ma: Lüshun) állomásozó orosz hajókat. Néhány hónappal később az oroszok elvesztették Dalnyij kereskedelmi kikötőjét is [Krausz – Szilágyi 1992:25]. Az orosz haderő sem szárazföldön, sem tengeren nem tudott megfelelő reakciót adni. Még 1904. október elején Libavából (a mai lettországi Liepāja) jelentős hadiflottát indítottak útra a Távol-Keletre. Hiába volt komoly művelet a hadihajó állomány Európából Ázsiába vezénylése, az utánpótlás megszervezése, a hadihajók felfűtésére szolgáló szén készletezése önmagában jelentős kihívásnak számított. A Távol-Kelet egyik legnagyobb hadi- és kereskedelmi kikötője, az orosz Vlagyivosztojk biztosította a szükséges logisztikai központot az orosz haditengerészet számára. A hadihajók által igényelt szénmennyiség ideszállításával többek között a fiumei Oriente Magyar Hajózási Részvénytársaságot is megbízták. A társaság két gőzöse közel 8 000 tonna szén ideszállítását vállalta.

A társaság 1904. november 11-én Londonban a brit Mann George Company-vel kötött hajóbérleti szerződést egy glasgow-i kereskedőn keresztül. A hajóbérleti szerződés (charter party) és a hajóraklevelekben Hongkong, Shanghai és Kiaochau szerepelt az úticélok között, Vlagyivosztojk nem [Meiji:483]. A hajóbérleti szerződések megkötése ráadásul ekkoriban még alig szabályozott módon történt, elfogadott nemzetközi gyakorlat nélkül, így a szállítás körülményei kellőképpen homályosak maradhattak.

Néhány nappal később mindkét hajó (Burma, Siam) útnak indult és mintegy 4 000–4 000 tonna kiváló fűtőértékű és minőségű szenet, antracitot vett fel Cardiff kikötőjében. A Burma 1904. november 19-én indult el innen Valentin kapitány, a Siam pedig november 23-án Xigga kapitány irányításával [Meiji:489; 519]. A Burma 1905. január 9-én érkezett meg Hongkongba, néhány nap eltéréssel a Siamtól. Tudjuk, hogy Hongkongban a további úti célként Kiaochau-t nevezték meg, ám a kikötő elhagyása után mindkét hajó megkísérelte az átkelést a Hokkaido északi és Szahalin déli partja között húzódó Soya- (avagy La Preluse) szoroson. A mintegy negyven kilométer hosszú szorosban az úszó jég miatt veszélyes lehetett az út folytatása, hiszen kettős fenék nélkül a jég akár végzetes veszélyt is jelentetett a hajókra, ráadásul egymás segítségére sem számíthattak, hiszen külön-külön haladtak Vlagyivosztojk felé. A hajóknak délebbre kellett fordulniuk, a Hokkaido és Honshu közötti Tsugaru-szoros felé. Ez az út bizonyulhatott a leggyorsabbnak, igaz, a japán felségvizek miatt kockázatosabbnak is. Mivel a japánok szigorúan ellenőrizték a szorost, a két hajót végül elfogták. A Burmát 1905. január 25-én este a 30. sz. japán torpedóhajó állította meg Hokkaidó sziget délkeleti csücskénél a Shiokubi-foktól nagyjából tíz mérföldre, a Siámot január 31-én késő délután az Asama cirkáló fogta el nem sokkal távolabb, az Eimo-fok közelében [Nichiro 1905]. A magyar sajtó a magántáviratok

között közölte a Burma elfogását. „Ez a hetedik elkobzott szénszállító hajó. Eddig 30 angol gőzös jutott el Vladivosztokba és 50 még uton van.” – közölte a Magyarország című lap [Magyarország, 1905. január 28:9]. Pár nappal később ugyanitt adtak egymondatos hírt a Siam elfogásáról is, majd február 11-én az elkobzásról. A japán hatóságok ugyanis mindkét magyar gőzhajót elkobozták. A korabeli fiumei sajtóhírek szerint a legénységgel jól bántak, csak a két kapitánynak tiltották meg az egymással való találkozást [Fiumei Szemle, 1905. április 9:5].

Az ügyben természetesen az Oriente keresetet nyújtott be, melyet a Yokosukai Legfelsőbb Hadizsákmány-bíróság vizsgált. Az ítélet a rakományt hadi csempészárunak minősítette. A jogi eljárás során próbálták a hajó tulajdonosát védeni azzal, hogy a hajó bérlőjének a kapitányok számára adott esetlegesen titkos utasításai nem terhelhetik a tulajdonos céget, vagy azzal, hogy a szén felhasználási célja nem bizonyítható, az éppúgy szolgálhat ipari mint katonai érdekeket [Tóth–Zsigmond 2011]. Bár Vlagyivosztok valóban egyszerre volt hadi- és kereskedelmi kikötő, a háború idején az orosz flotta állomáshelye és ellátóbázisa is. A két hajót az Oriente nem kaphatta vissza, azokat végül a japán kereskedelmi tengerészet kezdte használni. A Burma Esan Maru, a Siam Erimo Maru néven járta az óceánt. Érdekes, hogy az 1905. évi magyar sajtóhírek szerint az orosz kormány az angol banknál elhelyezte a két hajó teljes értékének fedezetét és a rakomány árát, így az Orientét valójában nem érte anyagi kár [Magyarország, 1905. január 31:14 és Magyar Nemzet, 1905. február 4:6]. A két hajó kapitánya – korabeli magyaros átírással Xigga János és Valentin Pál – éppen a fiumei rizshántolóba címzett jelentős rizsszállítmánnyal befutó Vindobona Lloyd-gőzösön tért haza Japánból 1905. június 3-án. A hajók legénysége egyébként nem tért vissza, ők Japánban álltak szolgálatba [Az ujság, 1905. június 4:11]. Annak ellenére, hogy a leírtak alapján az Orientének volt háborús tapasztalata, az első világháború váratlanul érte a vállalatot. A nagy viláégés után az önálló Fiumében olasz lobogó alatt ugyan újjászerveződött az Oriente vállalat és 1939-ig bizonyíthatóan működött is; ám a második világháborút már nem vészelték át az addigra teljesen elavult gőzhajói, és a vállalat megszűnt [DAR. 714].

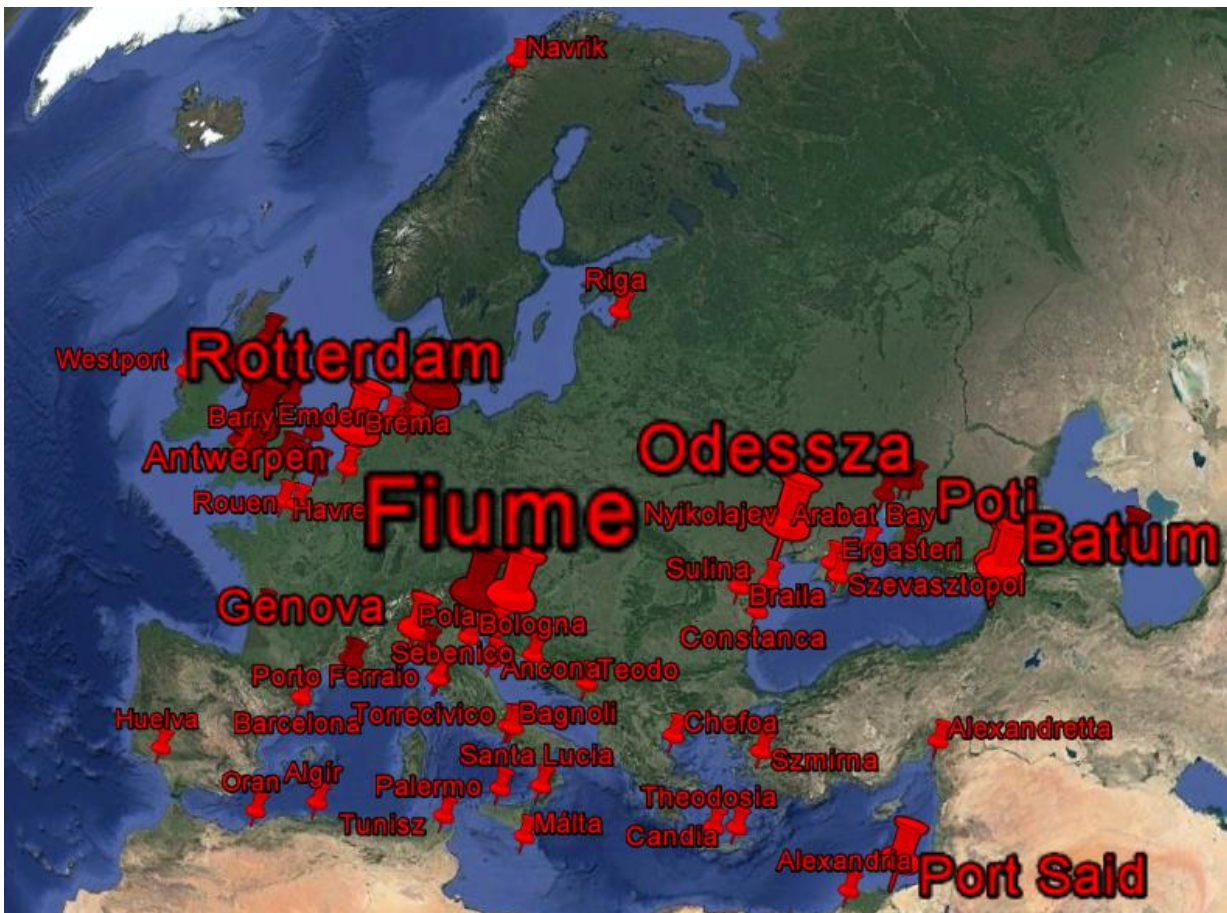
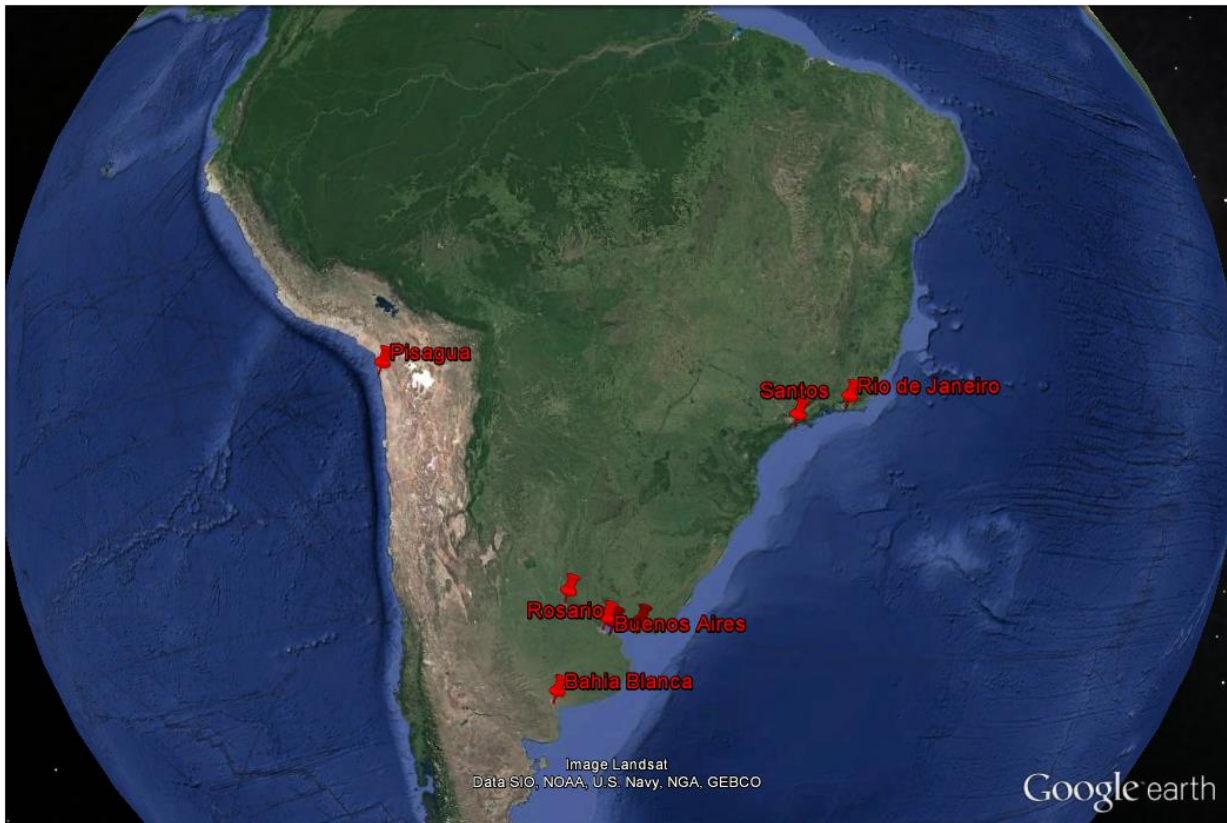
Az Oriente Rt. a közvetett állami támogatásoknak köszönhetően, a veszteségek ellenére is folyamatosan növelni tudta hajóállományát és így forgalmi kapacitásait. A Siam és a Burma 1893-as megvásárlása után 1899-ben a cég eladta az Orient gőzöst, és helyette megvette a Java teherhajót, majd 1900-ban Borneot, 1901-ben a Kobét és 1902-ben a Luzont. Az 1904-ben a japán-orosz háborúban elvesztett Burma és Siam helyett még 1906-ban megépítették a Siam 2-t és 1912-ben a Burma 2-t. Így a vállalat a fennállásának első évtizedében átlagosan 8 000 NRT, majd az 1900-as években átlagosan 13 000 NRT szállítókapacitással rendelkezett [DAR. TH. Hajólajstrom. 241].

A vállalat hajóforgalmát a fiumei levéltárban fennmaradt egy-egy fuvarról szóló számlák összesítésével ismerhetjük meg [Oriente iratok 2016]. Ez 1893 májusa és 1914 augusztusa között összesen 928 járatot jelentett, amelyből 377-nél pontos dátum és áruforgalom is szerepel. Kikötőket tekintve kiegyenlített volt a vállalat hajóforgalma. A legtöbbször érintett kikötő Fiume volt az összforgalom 8,41%-os részesedésével, ezt követte Cardiff 5,5%-kal, majd Szingapúr 3,13%-kal. Ha kontinensekre bontva vizsgáljuk a vállalat járatait, azt látjuk, hogy a társaság rendszeresen érintette Észak-Amerikának mind a keleti, mind a nyugati partvidékét; Dél-Amerikában is mind a két partvidékét;⁵¹ Indonéziát; de járt a Karácsony-szigeteken, Ausztrália Melbourne kikötőjében és Hawaii Honolulu kikötőjében is. A fő forgalma azonban, a társaság céljaival összhangban Európára és a Távol-Keletre koncentrált (40–43. ábrák).

40–43. ábrák: Az Oriente Rt. által érintett kikötők 1893–1914 között



⁵¹ Ne felejtjük el, hogy ekkor még nem volt hajózható a Panama-csatorna, tehát a hajóknak a Horn-fok felé kellett kerülniük.

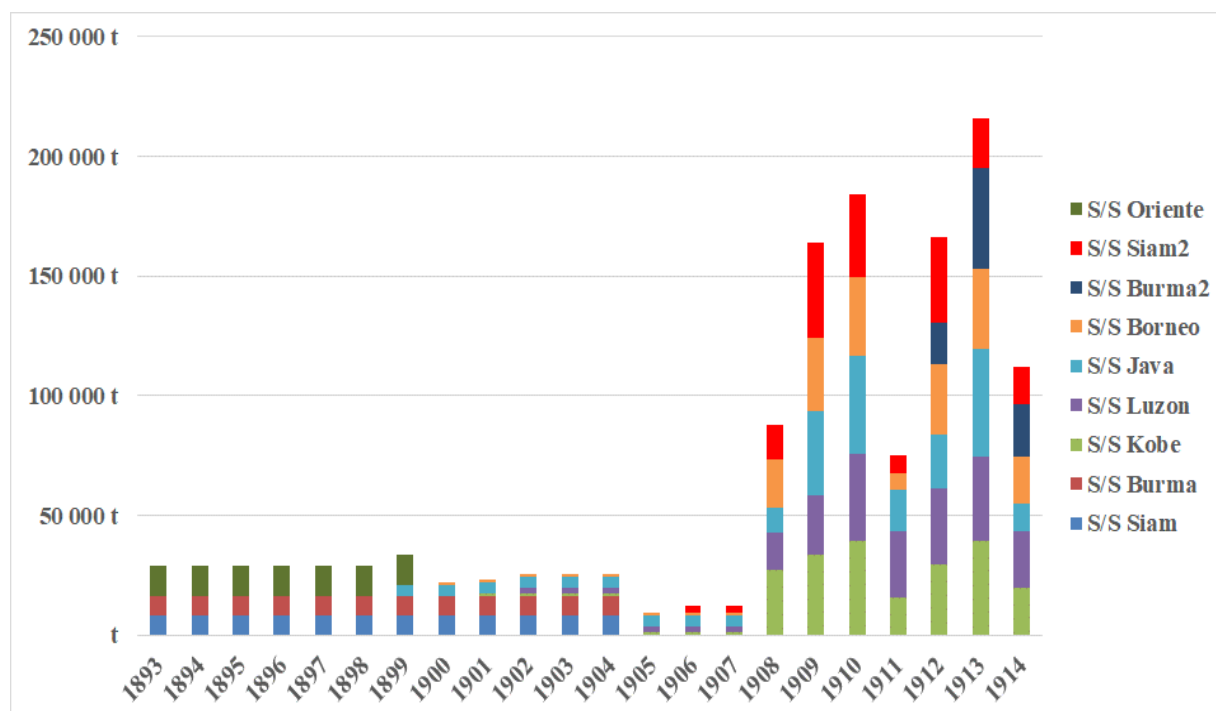




Forrás: Oriente iratok [2016]

A már hivatkozott szabadhajózási számlák évenkénti összegzésével rajzolódik ki a vállalat összes áruforgalma (44. ábra). Az ábra alapján három szakaszra lehet tagolni a vállalat életét. Az elsőt, az alapítástól 1898-ig tartó időszakot a lassú növekedés, a stabil piaci elhelyezkedés jellemezte, amikor a még fejlődő magyar kereskedelmi tengerészet az Osztrák Lloyd árnyékában élt, és nem tudott igazán piacot találni magának. Ebben az időszakban a vállalat évenként átlagosan 15 járatot teljesített 29 000 tonnányi áru szállításával (valószínűleg ennél több árut szállítottak, de a sok hiányos irat miatt ennyi a bizonyos). A második – 1899-től 1904-ig tartó – szakasz volt a vállalat felívelésének ideje. Ekkorra tudott az Oriente a nyereségét visszaforgatva új hajókat építtetni, és azokkal egyre több járatot fenntartva nagyobb volumenű áruforgalmat bonyolítani. Ezt a felívelést törte meg a már említett japán-orosz háború, amelyben a Burma és a Siam hadizsákmány lett. Ebben a szakaszban a vállalat 25 járatot átlagosan évi 24 451 tonna árut szállított. A harmadik szakasz 1905-től 1913-ig tartott. Ekkoriban a társaság szintén évi 25 járatot már bizonyíthatóan 103.816 tonnás átlagos áruforgalmat bonyolított le [Pelles 2016e]. Összességében a levéltári számlák alapján az Oriente Rt. 1893–1914 között 1 369 382 tonna árut szállított.

44. ábra: Az Oriente Rt. áruforgalma 1893–1914 között



Forrás: Oriente iratok [2016].

A vállalat által legtöbbször érintett kikötőket az árumennyiségekkel súlyozva az alábbi sorrendet kapjuk: a társaság összes áruforgalmának 28%-a Fiume, 11,4%-a Cardiff, 9,5%-a Szingapúr részére történt. A vállalat által Fiuméba szállított áru összmenyisége 308.986 tonna volt, melynek 64%-a volt a hántolatlan rizs, ugyanez a termék a vállalat teljes forgalmát tekintve 17,5%-ot tett ki, tehát kijelenthetjük, hogy a vállalat fiumei forgalma nem csak a céljait tekintve, de a valóságban is a rizshántoló importigényének kielégítését jelentette.

13. táblázat: Az Oriente Rt. tőkéje és osztalékai 1894–1913 között

Év(ek)	Alaptőke	Osztalék (K)	Osztalék (%)	Év(ek)	Alaptőke	Osztalék (K)	Osztalék (%)
1894	2 000 000 K	100 000 K	5%	1904	3 500 000 K	175 000 K	5%
1895	2 000 000 K	100 000 K	5%	1905	3 500 000 K	245 000 K	7%
1896	2 000 000 K	100 000 K	5%	1906	3 500 000 K	210 000 K	6%
1897	2 000 000 K	100 000 K	5%	1907	3 500 000 K	210 000 K	6%
1898	2 000 000 K	100 000 K	5%	1908	3 500 000 K	245 000 K	7%
1899	2 500 000 K	100 000 K	4%	1909	3 500 000 K	210 000 K	6%
1900	2 500 000 K	150 000 K	6%	1910	3 500 000 K	210 000 K	6%
1901	2 500 000 K	175 000 K	7%	1911	3 500 000 K	210 000 K	6%
1902	3 000 000 K	240 000 K	8%	1912	3 500 000 K	420 000 K	12%
1903	3 500 000 K	175 000 K	5%	1913	3 500 000 K	420 000 K	12%

Forrás: Compass [1895–1914].

A társaság alaptőkéje (13. táblázat) az alapításkor 2 000 000 K volt, ez 1899-ben, 1902-ben és 1903-ban is 500 000 koronával megemelve 1904–1913 között 3 500 000 K volt. A kifizetett osztalékok alacsonyabbak, mint az államilag támogatott vállalatok osztalékai. Ennek oka az, hogy az Oriente piaci alapon szerveződött, tehát az esetleges fejlesztéseket is önerőből kellett finanszíroznia. Éppen ezért a társaság minden évben a kifizetett osztalékkal megegyező összeget a tartalékalapba tett, és csak a háború előtti konjunktúra idején kezdte a nyereségének szinte egészét osztalékként kifizetni (emiattn ugrott fel az 1911-es 210 000 K értékről az osztalék 1912–13-ra 420 000 koronára). Noha a vállalat adott évi nyeresége tartalmazta az 1893., 1895. és 1907. évi szabadhajózási támogatásokat, mégis fontosnak tartjuk, hogy erről adjunk egy-egy összesített értéket. Az Oriente Rt. 1893–1914 között a Fiumét érintő, a magyar gazdasági érdekeket szem előtt tartó járataiért a Kereskedelemügyi Minisztériumtól 2 091 586 K állami támogatásban részesült, hajóbeszerzési támogatást tekintve pedig a társaság 1893–1918 között összesen 1 719 240 koronát kapott [Állami költségvetés 1917–1918].

Összességében az Oriente Rt. dualizmus korabeli fennállása alatt sikeres szabadhajózási vállalat volt. A részvényeseknek megtérült a befektetett vagyona, a vállalat vezetője, Ossoinack pedig biztosítani tudta az Oriente Rt. hajói révén az általa vezetett fiumei rizshántoló importját.

8.2.1.2. A Photogen Forgalmi Rt. (1896–1909)

A kőolajfinomító megalapításánál említettem, hogy az 1875–85 közötti években az amerikai Rockefeller-féle olajipari átrendeződés nagy kőolajexportot indított el Európa, és így Fiume felé is. Miután ez a szállítás leállt, a fiumei gyárnak szüksége volt arra, hogy saját hajón tudja a gyárat közvetve birtokló Rothschildok batumi és bakui olajkútjaitól a fekete aranyat Fiuméba hozni. Erre a célra építtette a vállalat az Etelka tankerhajót Newcastleban, mely 1892. november 1-én kezdte meg működését Fiumében [Pelles 2017c]. A hajó beszerzésének körülményeiről és az első évek fuvarjairól keveset tudunk. Ami bizonyos, az az, hogy 1896. április 21-én megalakult a Photogen Forgalmi Rt., mely névleg átvette a finomítótól a gőzös kezelését, de ha megtekintjük a Photogen vezetőségét, akkor a finomító vezetőségére bukkanunk (pl. Pallavicini Ede örgróf, Kornfeld Zsigmond, Stiedry Fülöp, Aron Jules, Ullmann Adolf, Szirmai Oszkár) [Compass 1904]. Az új részvénytársaság 900 000 K alaptőkével alakult meg.

Az Etelka nem csak azért különleges, mert a Photogen Forgalmi Rt. egyetlen hajója volt, hanem azért is, mert az osztrák-magyar kereskedelmi tengerészetnek is az egyedüli tankerhajója volt. A hajó 88 méter hosszú, 11 méter széles és 8 méter magas volt, bruttó 2 373 és nettó 1 523

regisztertonnával rendelkezett és a belső terét értelemszerűen nem áruk szállítására, hanem a különböző olajok tárolására szolgáló tartályok foglalták el [DAR. TH. Hajólajstrom. 241].

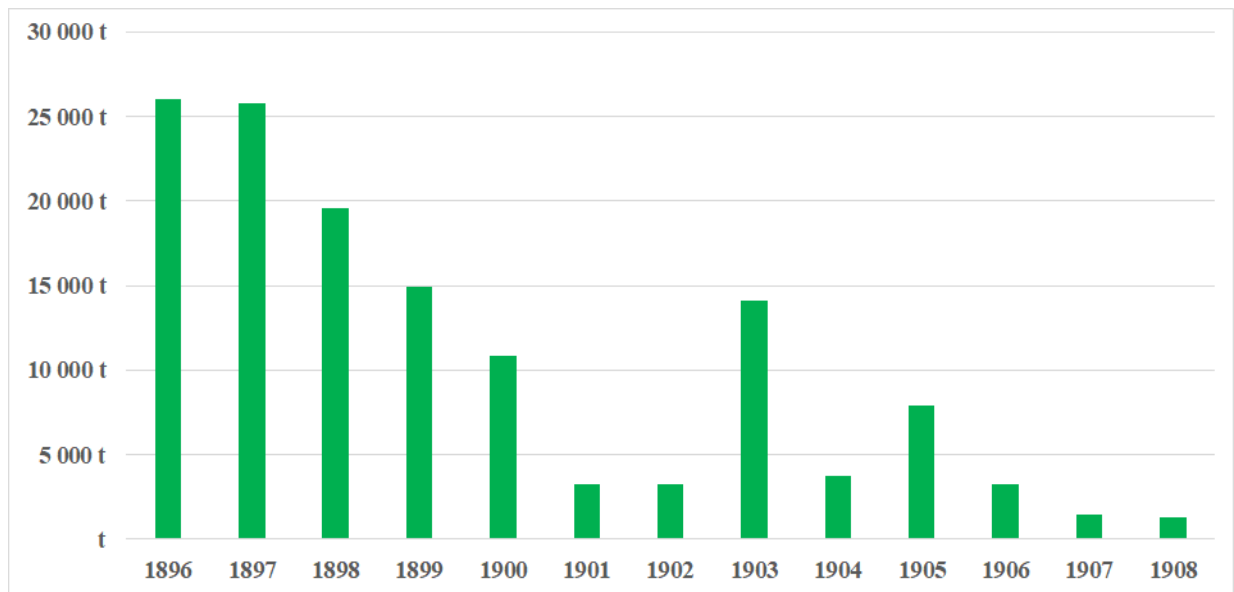
A tankerhajó a működése alatt leginkább Batumból hozott nyersolajat Fiuméba, de ezen felül néha feldolgozott olajokat (kenőolaj, finomított ásványolaj stb.) is szállított Fiuméből és más európai kikötőkből a kontinensen belülré és Amerikába [Photogen iratok 2017]. A fellelt 103 járatának (import és export) 37,85%-át Batum, 22,6%-át Fiume, 5,65%-át Philadelphia jelentette, a maradék 34% eloszlott a főbb brit, francia és spanyol kikötők között.⁵² Ha áruforgalommal súlyozva nézzük a főbb kikötők közötti forgalmat (135 315 t), akkor 91,19% jutott Fiume és 86,23% Batum részére.

Az 45. ábrán annak ellenére, hogy ezeknél a számláknál is rengeteg hiányos adat van a szállított áruk mennyiségét illetően, jól látszik, hogy az Etelka egyre kisebb volumenben tudott árut szállítani. Ennek több oka is volt. Egyfelől az 1890-es években kőolajat találtak Galíciában és Romániában, amelyet vasúton olcsóbb volt nagy tételben Fiuméba szállítani, mint a batumi olajat tengeren. Másfelől a batumi kőolajtermelés is leállt 1902-től amikor egy Joszip Dzsugasvili nevű kőolaj-kitermelő munkás – a későbbi Sztálin – olyan sztrájkot robbantott ki Batumban és Bakuban, amely teljesen leállította az orosz kőolajkitermelést, és így az Etelkának sem volt mit szállítania. Az orosz államigazgatás, mivel a sztrájkot nem tudta megfékezni, azzal oldotta meg a helyzetet, hogy katonaként besorozta a sztrájkoló munkásságot és az orosz-japán határra vezényelte őket [Szurovy 1993].

Az áruforgalmi adatok mellett vessünk egy pillantást a vállalat üzleti eredményeire is. Az első teljes üzletévben 1897-ben igen magas 10%-os osztalékot fizetett a vállalat, a rákövetkező évben már csak 5%-ot, és 1899-től 1908-ig nem fizetett. Annak érdekében, hogy ne legyen teljesen veszteséges a kereskedelem, a Kőolajfinomító kiszervezte a Photogen Rt-hez a „tartálykocsi” üzemét, és így évi átlagos 100 000 Koronás nyereséggel tudta zárni az üzleti éveit. A már említett okok miatt az Etelka Batum–Fiume közötti működése 1903-ra ellehetetlenült. A tankerhajó ekkor próbálkozott meg a Philadelphia és nyugat-európai kikötők közötti kőolajszállítással, de végül 1909. december 18-án a Photogen Forgalmi Rt. megszűnt hajózási társaságként működni, és az Etelkát eladta a Haditengerészetnek Pólába, ahol a gőzös ezután SMS Vesta néven működött tovább [DAR. TH. Hajólajstrom. 241].

⁵² Érdekességképpen megjegyzem, hogy az Etelka gőzös és legénysége 1907. november 7–8-án az északi szélesség 40°47' és a nyugati szélesség 53°57'-nél megmentette az olasz Colombo bark legénységét, amiért a mentésben résztvevők kitüntetést kaptak [DAR. TH. 477–1908–XXIX–570; Dekić 2012].

45. ábra: Az SS Etelka áruforgalma 1896–1908 között



Forrás: Photogen iratok [2017].

8.2.2. A Copaitich-érdekeltségű vállalatok

Copaitich Zsigmond neve örökre összefonódott a fiumei magyar-horvát kereskedelmi tengerészet történetével. Copaitich egy ősi buccari-i tengerészdinasztiából származik. Név szerint ismerjük nagyatyját Tome Kopaitichet (1759–1824), atyját Anton Kopaitichet (1799–1871) és anyját Karoline Floriot [Lukežić 2017]. A család neve eredendően Copaitich volt, ez horvátosodott Tome idejében Kopaitichre és Kopajtićre, azonban a gyermek Sigismond August Alberto Andrija 1853. április 6-án újra a régi családnévvel lett Copaitichnek kereszttelve [DAR. JU–5. Ált. 457–1904–XXXVI–183].

Copaitich követve a családi hagyományt tengerészkapitányi képesítést szerzett a fiumei Nauticán. Tanulmányai idején zajlott le a legélesebben a vitorláskereskedelemről való áttérés a gőzöskereskedelemre, így Copaitich érzékelve a technológiai váltást, 1884-ben társult Sverljuga Mátéval, és a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. fejezetében tárgyaltak szerint megalapították az első államilag támogatott horvát gőzhajózási vállalatot Fiumében. Később, 1901-től elnöke is lett a fuzionált vállalatnak. Még 1893-ban Copaitich részt vett a Fiumei Dokktársulat megalapításában is. Ez a társulat a város Bergudi nevű részén hajó-javítóműhelyt hozott létre, és 1895-ben a városba csábította a kielői Howaldt György hajóépítő vállalatát. Ennek a telephelynek a helyén jött létre 1905-ben a Danubius, majd 1911-től a Ganz-Danubius hajógyár, mely többek között az SMS Szent István csatahajót is gyártotta. Copaitich a helyi pénzügyi élet

fellendítéséből is kivette a részét: tagja volt a Banca Fiumana és a „Banke i štedionice za Primorje u Sušaku” helyi takarékpénztárnak is; valamint tagsággal bírt a fiumei és zágrábi kereskedelmi és iparkamarákban is [Lukežić 2017]. Első szabadhajózási vállalatát 1895-ben Copaitich és Társai, a másodikat 1899-ben Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. néven alapította.

2. kép: bakari Copaitich Zsigmond (1853–1925)



Copaitich kétszer nősült. Első felesége Olga Battaglierni (1852–1900) volt, tőle született első fia Milutin 1890-ben. A második felesége slavinjskai Gorup Josipa (1874–1955) lett, aki az Európa Hotel tulajdonosának, Gorup Józsefnek volt a lánya.⁵³ Tőle született Copaitich második fia, Aleksandar 1910-ben [Lukežić 2017]. Ferencz József király 1910-ben a fiumei kormányzó felterjesztése folytán a „kereskedelmi tengerészet és a tengeri közlekedésügy” terén szerzett érdemeiért bakari előnévvel magyar nemességet adományozott Copaitich Zsigmondnak, és mindkét nembeli, valamennyi törvényes ivadékanak [Libri Regii 72:311–312). Copaitich eredendően a „morski” azaz tengeri nemesi előnevet szerette volna, de ezt a szabályok nem

Forrás: A szerző gyűjteménye.

engedték, így vehette nevét a család ősi fészkeről Buccariról [DAR. JU–5. Eln. 37–1910–42].

Copaitich Zsigmond, Ossoinack Lajossal ellentétben megélte az első világháborút, és az 1920-tól kettéosztott fiumei kikötőben újrászervezte a magyar időkben alapított hajózási vállalatait, melyek jogutódjai a mai napig léteznek. Bakari Copaitich Zsigmond 1925. április 25-én Rómában hunyt el.

⁵³ Gorup Józseffel régről jó kapcsolatot ápolt Copaitich, ezt bizonyítja, hogy Gorup tagja volt minden vállalatnak, amely Copaitich közreműködésével jött létre, a tengerparton álló Hotel Europa pedig egyben székháza volt Copaitich hajózási vállalatának [DAR. JU–5. Ált. 446–1909–XXIII–1].

8.2.2.1. A Copaitich Zsigmond és Társai (1895–1912)

Copaitich Zsigmond 1895-ben 13 társával együtt megépíttette Glasgowban az Azow nevű gőzöst [DAR. TH. 128–1895–XXXI–2017].⁵⁴ Ugyanezen tulajdonosok vásárolták 1896-ban a Dunav gőzöst, majd kiegészülve új tulajdonostársakkal 1899-ben a Rečina gőzöst. A vállalat lobogója a kisparthajózó Magyar-Horvát Rt-től is ismert jelképhez hasonló lett, csak itt fehér alapon vörös csillag.

Az Azow gőzös 77 méter hosszú, 10 méter széles és 5 méter magas volt; lóereje 880 volt, bruttó regisztertonna értéke 1.572, NRT értéke 988. A Sunderlandban építtetett Dunav méretei megegyeztek az Azowéval azzal a különbséggel, hogy lóereje 700 volt, ellenben BRT tartalma 1 645 és NRT tartalma 1 003.⁵⁵ A társaság harmadik gőzösét, a Rečinát 1899-ben építtették Glasgowban [DAR. TH. Hajólajstrom. 241].⁵⁶ A hajó méretei 95 m, 12 m, 6 méter voltak 1 450 LE, 2 535 BRT és 1 604 NRT értékekkel.

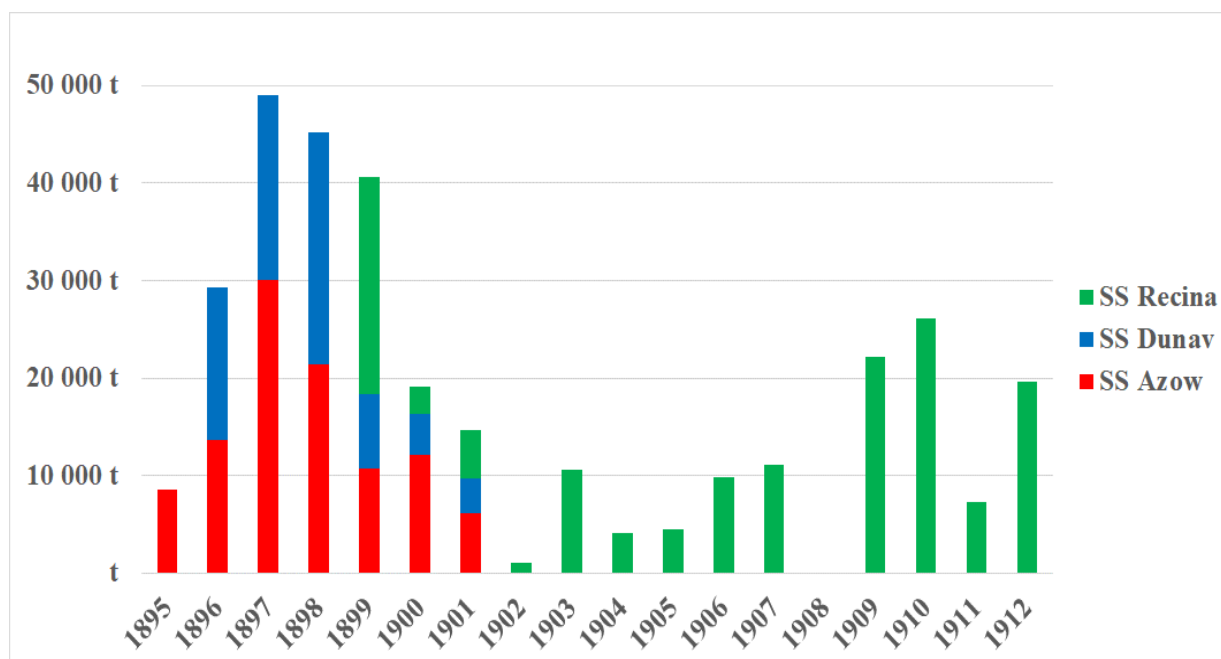
Mivel a Copaitich & Társai vállalat nem részvénytársasági formában működött, ezért a szervezet belső életéről és hierarchiájáról is kevesebbet tudunk. A gőzösök kereskedelmi forgalmáról (46. ábra) azonban maradtak fenn iratok [Copaitich iratok 2018]. Ezekből kirajzolódik, hogy a vállalat főként arra specializálódott – amint két első gőzösének neve is sugallja –, hogy orosz és román gabonát szállítson a Fekete-tengerről Nyugat-Európába.

⁵⁴ A tizennégy tulajdonos a hajó tulajdonlásának részesedésében (karát) a következő volt: 5 Copaitich Zsigmond, 4 Pongrátz Gusztáv lovag, 3 Plóch Hannibál, 2 Turkovich Péter, 2 Turkovich Milán, 1,5 Mariassevich Sándor, 1 gróf Batthyány Tivadar, 1 Pollich Máté, 1 Sterk Antal, 1 Thiamich Tamás, 1 ifj. Stangher András, 0,5 Andrianich Cézár, 0,5 dr. Stangher András és 0,5 Tomicich Viktor [DAR. TH. Hajólajstrom. 241].

⁵⁵ A Dunav gőzös tulajdonosai nagyban megegyeztek az Azowéival, azzal a különbséggel, hogy Pollich Máté nem lett tulajdonos, de Cheracci Antal, Antich András, Baccarcich Szilveszter és János, valamint Sodich Ferenc igen.

⁵⁶ Itt is történt változás a tulajdonosokat illetően. A Dunavhoz képest a Rečinában nem volt társtulajdonos Turkovich Péter, Baccarcich Szilveszter, idősebb és fiatalabb Stangher András és Tomicich Viktor; ugyanakkor társtulajdonos lett Bacich Rajmund, Turkovich Dragutin, Buzich György, Jenko Viktor, Sverljuga Antal, Baccarcich Pál, Paikurich Edvárd, Percich Miklós, Philipp János, Mariassevich Bertalan, Mária, Emil, Emma, Milena és Gorup József.

46. ábra: A Copaitich & Társai gőzöseinek áruforgalma 1895–1912 között



Forrás: Copaitich iratok [2018].

Ahogy az áruforgalmi adatokból kiderül, a századfordulóra a két kisebb, már elavultnak számító gőzös egyre kevesebb árut tudott szállítani, ezért ezeket a tulajdonosok 1901. július 29-én eladták Hamburgban. Ezt követően az 1908-as egy éves javítást követően a Rečináról is kiderült, hogy nem felel meg a kor kívánta igényeknek, ezért 1912. augusztus 15-én Fiumében osztrák vállalkozóknak ezt is eladta a Copaitich vezette vállalat.

A Copaitich & Társai vállalat egyfajta első kísérlete volt annak, hogy a horvát származású kapitány össze tudja-e fogni egyetlen hosszújártú vállalatba a Fiumében és környékén élő horvát tengerészeket, vállalkozókat és néhány magyart és olaszt annak érdekében, hogy képviselhessék a horvát érdekeket is a világ tengerein. Ez volt a főpróba, de a vállalat, amely ezt sikeresen meg tudta valósítani, az utána alapított Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. lett.

8.2.2.2. A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. (1900–1914)

A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt-t vagy horvátul „Ugarsko-Hrvatsko Dioničarsko Društvo za Slobodnu Plovitbu” vállalatot 1899. szeptember 11-én Fiumében alapították, főként az 1895-ös vállalatot létrehozó horvát részvényesek azzal céllal, hogy a Monarchia kereskedelmi hajózásiában a horvát érdekeket is képviseljék. A társaság alaptőkéje 1 000 000 K volt (1 000 db 1 000 K értékű részvényt), fő részvényesei között pedig ott voltak a helyi horvát takarékpénztárak, bankok, tengerészek és kereskedők is [Compass 1905:693; DAR–JU–5. Eln.

53–1915–VII]. A vállalatot az alapításakor egy öttagú igazgatóság vezette (Bacich, Copaitich, Mariassevich, Pollich, Sterk); majd 1903-tól kezdve Copaitich lett az elnök, az igazgatóságból kikerült Mariassevich, és helyére került Dankl Zsigmond [Compass 1900; 1903] 1906-ben Copaitich helyett előbb Bacich Rajmund lett két évre, majd Dankl Zsigmond 1914-ig az elnök. A társaság zászlaja szimbolikájában hasonlóan a többi magyar-horvát hajózási társasághoz vörös alapon kék csillag lett [Pelles 2018a].

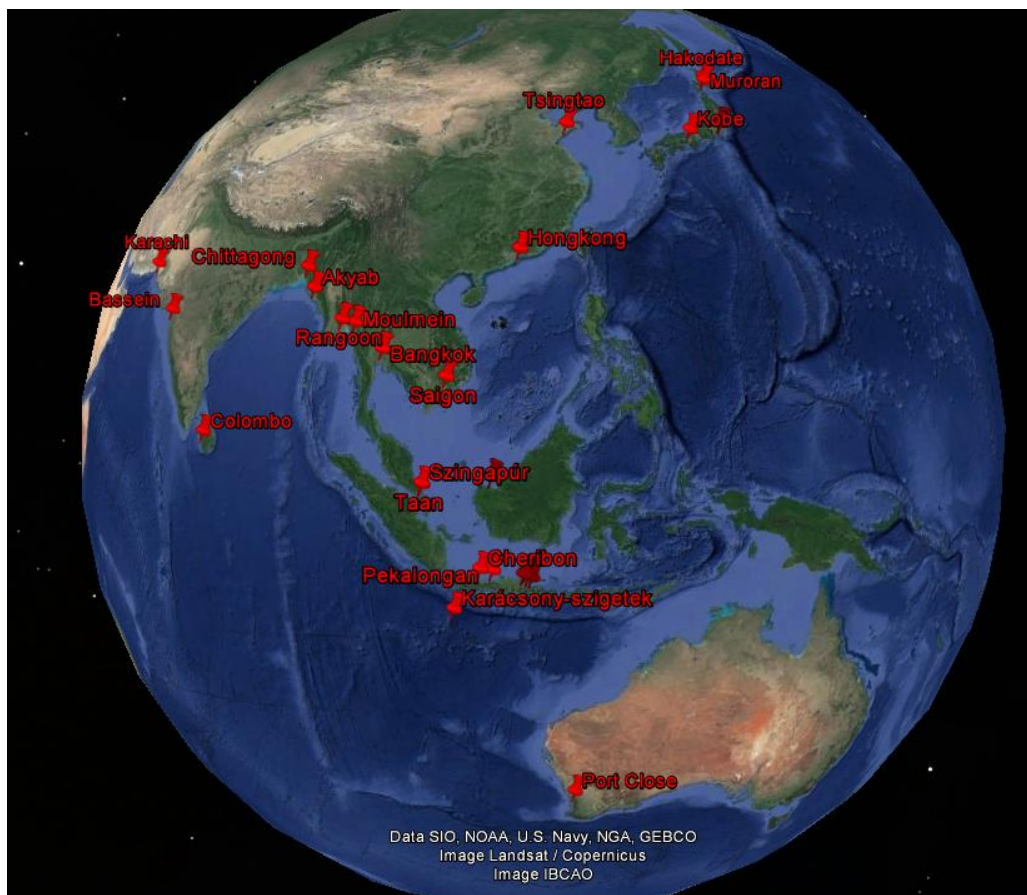
Az alapításkor az 1893. évi XXII. tc. állami hajóépítési támogatását igénybe véve két gőzöst építtetett a vállalat. Az egyiket Copaitich elhunyt felesége után Olgának, a másikat Zvirnek nevezték.⁵⁷ Ezek a legmodernebb technológia szerint 5 200 tonna és 5 600 tonna hordképességűek voltak. Ezt követően 1901-ben két új gőzöst vásárolt a társaság a 6 000-6 000 t hordképességű Kleket és Koranat, így a flotta már 22 800 tonna súlyú vagy 10 155 nettó regisztertonna térfogatú áru szállítására volt alkalmas.

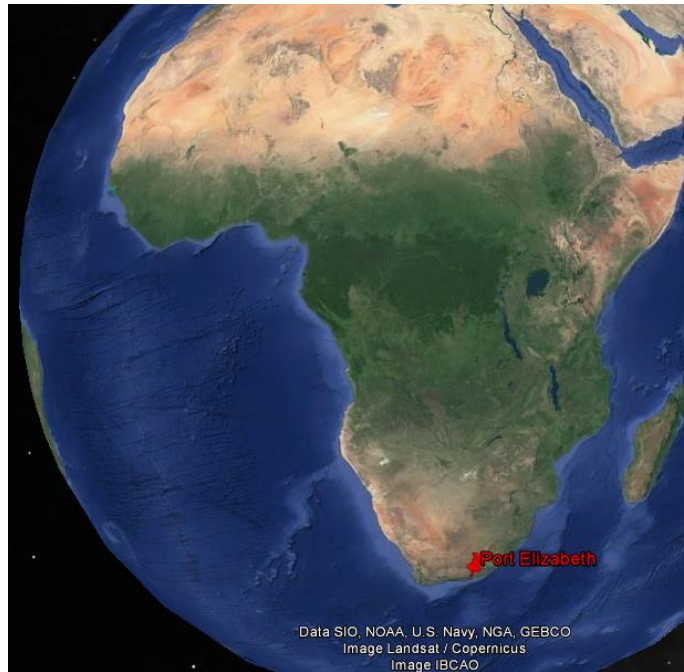
A szállítási kapacitások növekedését megakasztotta az, hogy 1902. november 27-én Ausztráliánál elsüllyedt a Zvir. Ezt pótlandó a vállalat 1903. január 1-én lajstromoztatta ötödik gőzösét, a Plitvicét (3 847 NRT térfogattal). Még ebben az évben július 16-án a Klek cukor rakománnyal kihajózott Colombóból, Cheribonnál szemet vett fel, de Port Saidba már sosem érkezett meg. Az eltűnt gőzös pótlására a társaság (véltetően biztosítási bevételekből) újabb gőzöst vásárolt, a Dunavot (6 000 t és 2 491 NRT), melyet 1904-ben követett a Buda (6 100 t 2 492 NRT) üzembe helyezése is [DAR. TH. Hajólaajstrom. 241]. A két gőzös elvesztése és az újak építése anyagilag megviselte a társaságot, hisz az 1905. évi beszámolója alapján csak 150 ezer K tiszta nyereségre tett szert, és csak 3%-os osztalékot fizetett az adott évben, noha az alaptőkéje már 6 000 000 K volt [Compass 1905:693]. A társaság ezzel beállt egy stabil 14 381 NRT térfogatú szállítási kapacitásra, mely csak 1912-ben emelkedett fel 17 146 NRT-re, a Zvir 2 megépítésével. Az első világháború, szemben a többi fiumei hajózási társasággal, nem érintette túlzottan negatívan a céget. Gőzősei – az Olga kivételével, melyet az olaszok 1915-ben elkoboztak és Malamocconál torlasznak elsüllyesztettek – semleges kikötőkben átvészelték a háborút [Zsigmond 2011:84]. A vállalat 1924-ben, amikor Fiume Olaszországhoz került, a határos Sušákon szerb-horvát-szlovén színek alatt szervezte újra önmagát, mint Jadranska Plovidba [DAR. 700. 178].

⁵⁷ A Zvir forrás Fiumében található, ennek vize ömlik a Fiumara folyóba az egykori Smith&Meynier papírgyár feletti szakaszon.

47–51. ábra: A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. által érintett kikötők 1900–1914 között





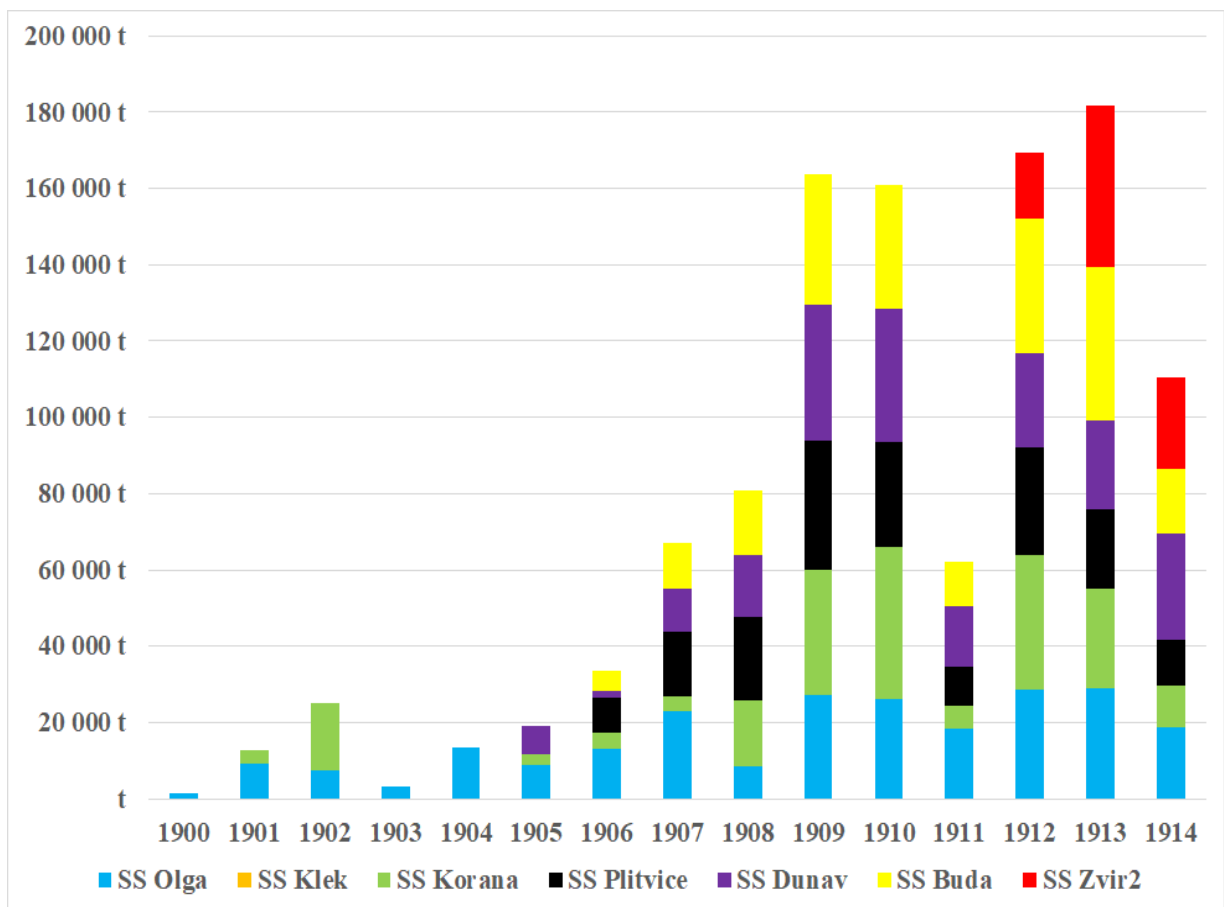


Forrás: MHSZRT iratok [2018].

A vállalat, a céljaival összhangban igyekezett Fiumét összekötni a világ főbb kikötőivel. Ez 1900–1914 között összesen 735 db fuvart jelentetett 1 104 670 t áruforgalommal (52. ábra).⁵⁸ Öt kikötő kivételével a járatok kiegyenlítettek voltak a világ számos pontja között. Az ebből kiemelkedő városok a járatok számának százalékában a következők voltak: Fiume 16,73%, Taganrog 5,31%, Cardiff 4,76%, Velence 3,81% és Rotterdam 3,4%. Ha ezt a listát súlyozzuk az adott kikötő részére szállított áruforgalom mértékével azt kapjuk, hogy a társaság az összes forgalmának 48,4%-át Fiume, 13,82%-át Taganrog, 10,54%-át Velence, 9%-át Cardiff és 6,63%-át Rotterdam részére fuvarozta.

⁵⁸ Sajnos, ahogy az Oriente és más vállalatok kapcsán is láthatjuk, a fiumei Tengerészeti Hatóság 1911-ből csak az államilag külön is támogatott fuvarokról készített dokumentációt, így azon év alacsony áruforgalmára az adathiány a magyarázat.

52. ábra: A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. áruforgalma 1900–1914 között



Forrás: MHSZRT iratok [2018].

A vállalat üzleti eredményei (14. táblázat) igen érdekesek az eddig megismert vállalatokéhoz képest. Az alakuláskor 1899-ben a társaság alaptőkéje 1 000 000 K volt, amelyet 1902-ben névleg 6 000 000 Koronára emeltek, de mintegy egymillió koronányi részvényt nem bocsátottak ki. Osztalékot először 1903-ban fizettek, 3%-ot; majd ez éves szinten megmaradt 1906-ig, amikor 4%-ra emelkedett, és végül 1909-ben egy a dokumentumokból nem kiolvasható ok miatt a vállalat nyeresége visszaesett 50 000 Koronára és nem fizetett osztalékot. Azért, hogy újra nyereségesek lehessenek, tőkecsökkentést hajtottak végre, az 1 000 Koronás részvényeiket 600 Koronára bélyegezték, így az alaptőkéjük 1910-ben 3 600 000 korona lett. Ez rövid időre megoldotta az osztalékfizetés problémáját, azonban továbbra is gondok lehettek a vállalattal, mert a háború előtti második évben 1912-ben újra leszállították a tőkéjüket hárommillió korona alá, és így 1913-ban már 10%-os osztalékot tudtak fizetni. Ezenközben a társaság a hajói után az alapítástól 1918-ig 1 376 432 korona 43 fillér hajóépítési és 909 606 korona 55 fillér fuvardíj támogatásban részesült [Állami költségvetés 1917–1918:979–980].

14. táblázat: A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. tőkéje és osztakéka 1900–1913 között

Év(ek)	Alaptőke	Osztalék (K)	Osztalék (%)	Év(ek)	Alaptőke	Osztalék (K)	Osztalék (%)
1900	1 000 000 K	-	-	1907	6 000 000 K	240 000 K	4%
1901	1 000 000 K	-	-	1908	6 000 000 K	240 000 K	4%
1902	6 000 000 K	-	-	1909	6 000 000 K	-	0%
1903	6 000 000 K	180 000 K	3%	1910	3 600 000 K	108 000 K	3%
1904	6 000 000 K	180 000 K	3%	1911	3 600 000 K	162 000 K	4,5%
1905	6 000 000 K	180 000 K	3%	1912	2 899 800 K	202 986 K	7%
1906	6 000 000 K	240 000 K	4%	1913	2 899 800 K	289 980 K	10%

Forrás: Compass [1900–1914].

A vállalatnak 1914-re 6 db gőzöse volt 17 146 NRT térfogattal és Nagy-Britanniában építés alatt volt a Rečina gőzösük, ami azonban a háború miatt már sosem került a vállalat tulajdonába. A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. tehát 1914-re a kezdeti és időközben adódott nehézségek ellenére, egy jól működő, a lehetőségeit és kapacitásait kihasználó vállalattá vált, amely Ausztria-Magyarország kereskedelmi tengerészetén belül képviselni tudta a horvát érdekeket.

8.2.3. A Polnay-érdekeltségű Atlantica tengerhajózási Rt. (1907–1914)

Az Atlantica Tengerhajózási Rt-t 1907-ben az új szabadhajózási törvény [1907. évi VI. tc.] elfogadásával egy időben, az abban foglalt támogatásokkal már számolva, politikusok, kereskedelmi szakemberek, bankárok, állami vállalatok vezetői és tehetősebb budapesti polgárok alapították [DAR. TH. 415–1907–XXI–437]. A vállalat alaptőkéje 4 000 000 korona lett (20 000 db 200 koronás részvénnel), melynek 70%-át az Angol-Osziák Bank birtokolta. A bank képviselőin (Dóczi Ignác, Engel Pál, Landesberger Gyula) kívül részvényes volt Morawitz Károly politikus (10%), Dr. Petschek Izidor (10%), Pollacsek Jenő fakereskedő (2,5%), és egy-egy részvénnel Serényi Béla politikus, algyői Kotányi Zsigmond, a MÁV egyik vezetője és Batthyány István nyugalmazott pénzügyminisztériumi titkár is, valamint a bank további dolgozói és ezek hozzátartozói [DAR. TH. 460–1908–XX–3426]. A vállalat alapítását támogatta az akkori kereskedelmi miniszter Kossuth Ferencz, és államtitkára, Szerényi József is.

A társaság alapításában részt vett kereskedelmi politikusok hathatós közreműködése kapcsán az Alkotmány című újság 1907. október 4-i számában Bájjer Lajos éles kritikát fogalmazott meg a társasággal, valamint annak vezérigazgatójával Pollacsek Jenővel szemben.⁵⁹ A vezércikk kritikája rámutatott egy erős korrupciós gyanúra, hiszen a vállalat már az 1907-es törvény megszavazása előtt elkezdett a törvénynek megfelelő hajóépítési támogatásokkal gőzösöket építtetni Angliában, illetve az üzembe helyezett hajókon a legénység nemzetiségi összetétele

⁵⁹ Bájjer Lajos kapcsán lásd bővebben: Mák 2019:227–234.

nem felelt meg az 1879. évi XVI. törvénynek, azaz kevés volt a magyar matróz és parancsnok az állam pénzén épített hajókon [DAR. TH. 415–1907–XXI–437]. A lap azt írta, mögöttük fiumei munkanélküli tengerészkapitányok álltak, akik sértve érezték magukat a kialakult helyzet miatt. Ugyanakkor az Alkotmány újság működésére Bájjer szerkesztőn keresztül erős befolyása volt a Fiumei Sirius Páholynak, melyben nagyon sok olyan szabadkőműves volt, akik lehetséges és veszélyes versenytársat láttak a frissen megalakult Atlanticában, valamint annak vezetőjében, Pollacsekben [MNL. OL. P–1083; P–1134]. Az ügy kapcsán az Atlantica felvett magyar tengerészeket is, ám a háttérben mozgó pénzügyi aggályokat végül a Szerényi államtitkár alatt működő Tengerészeti Hatóságnak kellett elsimítania.

3. kép: tizzasülyi Polnay Jenő (1873–1963)



Pollacsek Jenő (3. kép), Ossoinack Lajoshoz és Copaitich Zsigmondhoz hasonlítható nagy eredményeket ért vállalkozó volt. 1873. augusztus 20-án született Tizzasülyön egy zsidó fakereskedő családban. Fiatal korában jogot tanult Debrecenben, majd közgazdaságtant Csehországban. Húszas évei elején már az Erdélyi Faipari Rt. vezetője volt, majd 1900-ban Londonba költözött, ahol a Groedel testvérek gőzhajózási cégénél lett menedzser.⁶⁰

Forrás: A szerző gyűjteménye

Ebben az időben sikerült olyan kapcsolati tőkét kiépítenie mellyel később meg tudta alapítani az Atlanticát. Pollacsek rövid idő alatt olyan nagy hatást gyakorolt a magyar külkereskedelemre, hogy 1911-ben egy a saját maga által rajzolt címerrel kérvényezte Ferencz József uralkodótól a magyar nemességet, aki kérelmét elfogadva a tizzasülyi Polnay névvel tüntette őt ki [Libri Regii 72:564–565]. Polnay később a háború után a Fridrich-kormányban közlelmezési miniszter lett. A két világháború között számos tengeri és folyami hajózási vállalatot vezetett, majd 1944-ben „Bár maga is üldözött volt, a budapesti Gyermekkert Egylet vezetőjeként közel 400 elhagyott, üldözött kiskorú életét mentette meg.” [MÉL]. Végül 1963-ban hunyt el, sírja a budapesti zsidó temetőben van.

Az Atlantica alapszabálya értelmében a vállalat célja hosszújaratú hajózás volt [DAR. TH. 539–1910–II–2768]. Ezt a társaság a fontosabb kikötőkben létrehozott ügynökségei révén

⁶⁰ Groedel Albert, Ármin és Bernát magyarországi, máramarosi származású zsidó vállalkozók voltak, akik előbb 1903-ban gyulafalvi előnévvel nemességet, majd 1905-ben gyulafalvi és bogdáni előnévvel báróságot kaptak Ferencz József királytól [Libri Regii 71:603]. Fő érdekeltségeik az erdélyi faiparban és a londoni hajózásban voltak.

kívánta elérni. A társaság székhelye Budapest volt, ahol Geiger Béla, Solymássy E. Oszkár, dr. Fónagy Ödön és Czanich Ferencz vezetésével egy 25 főt foglalkoztató központot tartott fenn.⁶¹ Fiumében három fős fiók; Odesszában két fős és Nyikolajeffben öt fős ügynökség; Brailában tizenhat fős, Sulinában két fős és Londonban egy fős képviselőlet működött [DAR. TH. 583–1911–II–3058]. A társaság alapvetően Polnay Jenő vezérigazgató kapcsolati rendszerét használta arra, hogy kereskedelmi fuvarokat szerezzen a fontos kikötők között.

A fizetéseket tekintve elmondható, hogy az Atlantica fizette a legmagasabb bért az alkalmazottainak. A hivatalnokok havi 180–216 K és 240–264 K; a hadnagyok 120 K; a gépészek 120–160 K, 160–200 K, 270–310 K és 360–400 K; a kapitányok pedig 400–450 K között kerestek [DAR. TH. 8–1908–IV–263; DAR. TH. 732–1914–I–4232]. Az 1907-es alapításkor a vállalat hat modern óceánjárót építtetett; négyet azonos tervek alapján West Hartlepoolban (Szterényi, Magyarország, Gróf Serényi Béla, Pollacsek) és kettőt Sunderlandban (Kossuth Ferencz, Morawitz). Jól látható, hogy a vállalat gőzöseit a saját részvényeseiről és a megalakítását segítő politikusokról nevezte el. Értelemszerűen Pollacsek 1911-es nemességi adománylevelét és névváltoztatását követően a róla elnevezett gőzöst is Polnayra keresztelték. Az alapítás körüli kérdéseken kívül még egy helyen tetten érhető az, hogyan tudott a vállalat állami pénzt a saját részére elnyerni. 1910-ben megvásároltak egy viszonylag kisméretű óceánjárót, a Tengert; ezután teljesítették az 1907. évi szabadhajózási törvény hajóbeszerzési támogatásához szükséges minimumot (2–3 teljes rakománynyi hazai érdekű fuvar), és a gőzöst 1911 végén eladták. Ezt követően az állam részére benyújtották a támogatási kérvényt az 1912-es évre, és meg is kapták az összesen 97 600 korona összeget [DAR. TH. 623–1912–I–128; Állami Költségvetés 1912:895–898].

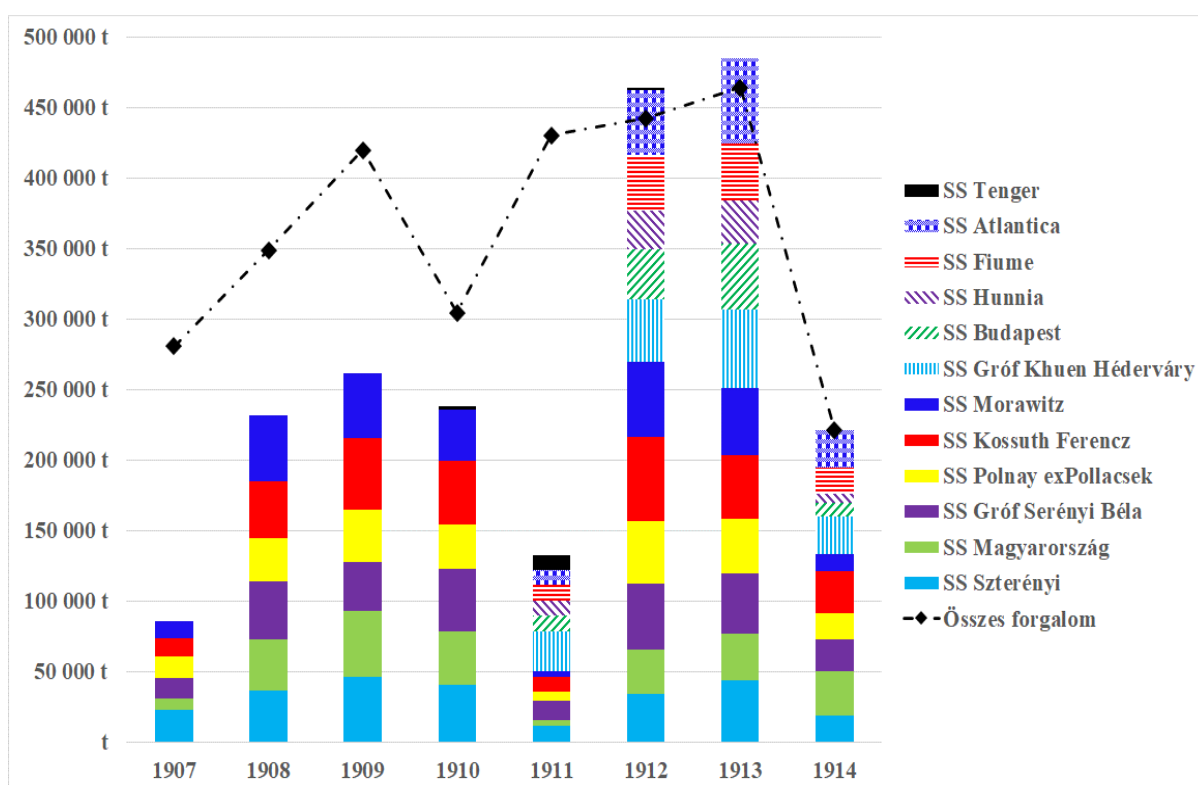
A vállalat 1911-ben új részvényesek bevonásával 6 000 000 Koronára emelte az alaptőkéjét [DAR. TH. 630–1912–II–636]. Köztük volt például Fejérváry Imre, Baranya vármegye és Pécs egykori főispánja is [DAR. TH. 630–1912–I–3906]. A tőkeemelésre azért volt szükség, hogy a társaság új gőzösöket építhessen. Stockton on Tees-ben épült meg a Budapest és a Fiume, Newcastleban a Gróf Khuen-Héderváry, az Atlantica és a Hunnia. A vállalat így az 1907–1910 közötti négy évben átlagosan 15 873 NRT, az 1911–1914 közötti négy évben pedig 28 598 NRT tiszta szállítókapaacitással rendelkezett. A gőzösök után a vállalat az 1918. évig összesen 3 531 730 K hajóbeszerzési támogatást kapott [Állami Költségvetés 1917–1918:979–980].

Az Atlantica forgalmának rekonstruálásához háromféle forrásból tudunk dolgozni. Az első a társaság egyes hajóinak hajónapló szelvényei, melyek egy-egy út részleteit tartalmazzák; a

⁶¹ Budapesten a Falk Miksa u. 18–20. szám alatt a mai napig megtalálható az egykori Atlantica palota.

második a Fiumei Tengerészeti Hatóság éves forgalmi kimutatásai; a harmadik pedig a vállalat éves közgyűléseinek jegyzőkönyve, mely tartalmazza az adott év aggregált áruforgalmát is [Atlantica iratok 2019]. Ezek jól kirajzolják, hogy a vállalat által létrehozott kereskedelmi ügynökségek kulcsszerepet játszottak a társaság forgalmában és 1912-ig a vállalatnak bérelt gőzösökkel is kellett fuvaroznia, olyan sok megrendelést kapott. Az Atlantica saját hajói az alapítástól az első világháború kitöréséig világszinten 81 kikötő között 483 fuvart teljesítettek 1 723 331 tengeri mérföld hosszúságban, mely mellett a bérelt gőzösök további 368 922 tengeri mérföldet tettek meg (53. ábra).

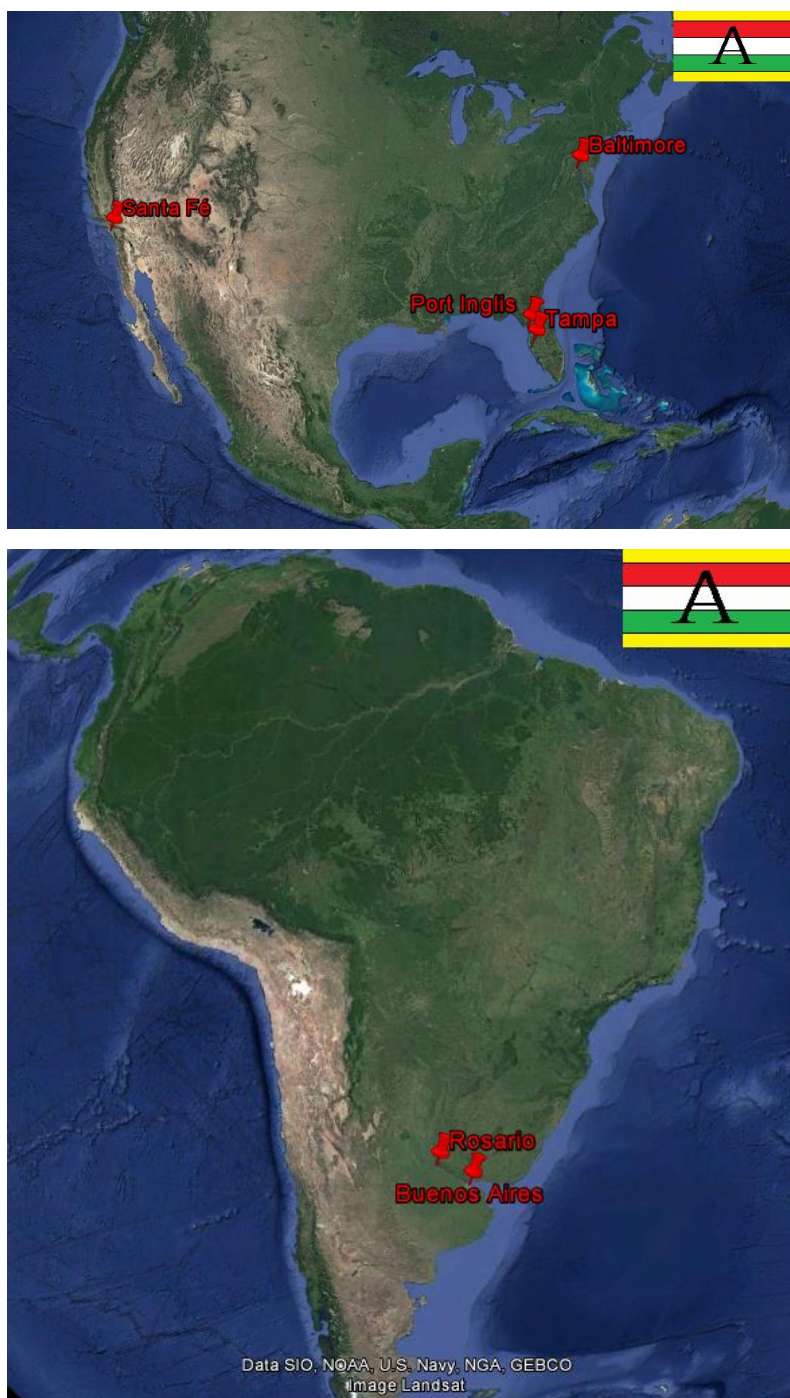
53. ábra: Az Atlantica Rt. áruforgalma 1907–1914 között

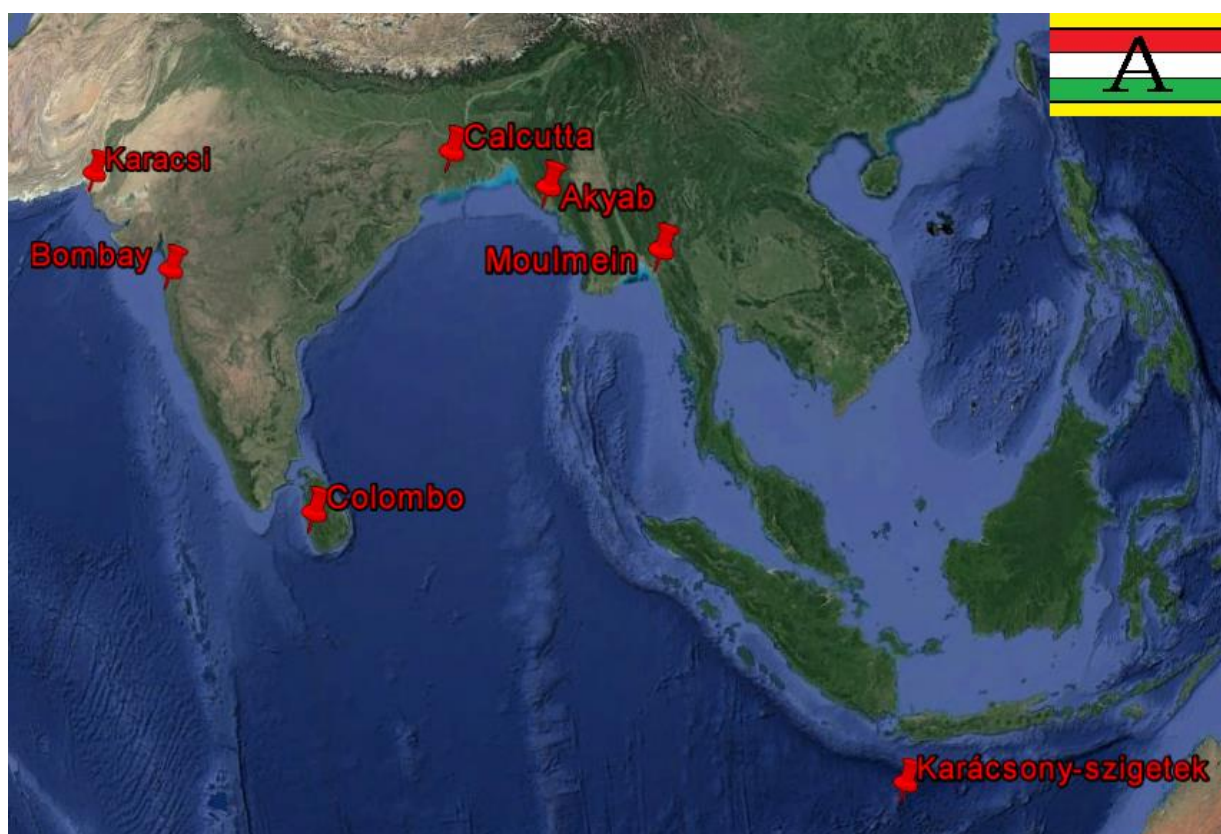


Forrás: Atlantica iratok [2019].

Az Atlantica áruforgalmát – iránya alapján – három csoportba lehetett sorolni. Egyrészt, több gőzösnél is rendszeresen megfigyelhető volt, hogy az al-dunai és fekete-tengeri kikötőkből gabonát és erdélyi (Polnay erdőgazdaságaiból származó) faárut szállítottak Alexandriába és Rotterdamba, majd ezután a hollandiai és angliai kikötőből (pl. Cardiff) kőszén és kokszt hoztak Fiume vagy az al-dunai kikötők részére. Másrészt voltak tipikusan a „hazai közgazdaság” (sic!) részére történt fuvarok is, például rizs Indonéziából, foszfát a Karácsony-szigetéről vagy gyapot az Egyesült Államok délkeleti kikötőiből. Harmadrészt pedig ott voltak az egyéb szabadhajózási fuvarok a világ kikötői között [Atlantica iratok 2019].

54–57. ábra: Az Atlantica által érintett kikötők 1907–1914 között





Forrás: Atlantica iratok [2019].

Az Atlantica összes áruforgalma 1907–1914 között 2 912 162 t volt, melyből 19%-ot (543 125 t) bérelt és 81%-ot (2 369 037 t) saját gőzösökön szállított a vállalat. Az áruforgalom iránya alapján három térség/kikötő volt, amely kiemelkedett: a saját gőzösök az összes áru 48,68%-át a dunai kikötők, 38,96%-át Rotterdam, 20,64%-át Fiume részére szállították.

15. táblázat: Az Atlantica Rt. tőkéje és osztaléka 1907–1914 között

Év(ek)	Alaptőke	Osztalék (K)	Osztalék (%)	Év(ek)	Alaptőke	Osztalék (K)	Osztalék (%)
1907	4 000 000 K	90 000 K	2,25%	1911	6 000 000 K	420 000 K	7%
1908	4 000 000 K	240 000 K	6%	1912	6 000 000 K	600 000 K	10%
1909	4 000 000 K	240 000 K	6%	1913	6 000 000 K	600 000 K	10%
1910	4 000 000 K	280 000 K	7%	1914	6 000 000 K	300 000 K	5%

Forrás: Atlantica iratok 2019.

Az 1907. évi szabadhajózási törvény kedvezményeket és bizonyos fokú finanszírozást is biztosított az Atlanticának. Ez a háború végéig összesen 3 531 730 K – nominális értéken vett – állami támogatást jelentett. E mellett a feltárt áruforgalmi adatok alapján legalább 931 894 K fuvardíjtámogatásban is részesült. Ezen felül a vállalat többi jövedelme a szabadhajózásból származott. A költségek levonása után keletkező tiszta nyereséget négyféleképpen osztotta szét a vállalat. Először az évenként összeülő közgyűlés megállapította a részvényeseknek adandó osztalék mértékét, ezután az alapítóknak adott plusz osztalék mértékét. A fennmaradó összeg egy részét a tartalékalapba tették, a maradékot pedig a vezetőség kapta prémium gyanánt. Láthatjuk (15. táblázat), hogy már az első 1907-es üzletévtől kezdve nyereségesen tudott működni az Atlantica, és fennállása első négy évében átlagosan 5%-os osztalékot adott a részvényeseknek, majd a második – a tőkeemelést követő – négy évben is 8–10%-os osztalékot fizetett.

8.2.4. A kisebb hajózási vállalatok

Ebben az alfejezetben három olyan fiumei vállalatról lesz szó, melyek csak egy-két hajóval tevékenykedtek. Először az Indeficienter gőzös, majd a Kostrena gőzös történetéről ejtünk szót majd bemutatom a magyar kereskedelmi flotta egyetlen benzinmotoros vitorlásának a Riboli család által birtokolt Mariskának a történetét, végül a Grünhut és Társa Rt-t mutatom be.

8.2.4.1. Az SS Indeficienter (1901–1914)

Fiume város jelmondata Indeficienter volt, amely kiapadhatatlant jelent, utalva a város melletti Fiumara vagy Rečina folyóra. Amikor 1901-ben 72 tulajdonos megépíttette az Indeficienter gőzöst, éppen éles belpolitikai ellentét állt fenn a magyar kormány és Fiume városa között, melyben a helyiek igyekeztek hangsúlyozni ősi autonómiájukat, amit az 1896-os magyar törvények csorbítottak [DAR. TH. 424–1907–XXXI–489]. Ez volt az oka annak, hogy egy ilyen lokálpatrióta névvel és nagyon sok, az autonómiában hívő tulajdonossal a Gherbaz testvérek vezetésével megépült Stockton on Tees-ben ez a gőzös [DAR. TH. Hajólajstrom. 241].⁶² Az Indeficienter 88 méter hosszú, 13 méter széles és 6 méter magas volt és 850 lóerővel, 2 333 BRT és 1 451 NRT értékkel rendelkezett. Az 576 000 K összértékű gőzös tulajdonosai között voltak híres tengerész- és vállalkozódinasztiák tagjai is, mint például a Baccarcich, Duimich, Catti, Copaitich, Dall'Asta, Descovich, Minach, Jerouschneg, Lenaz, Maderspach, Randich, Thian, Ticać családok tagjai, Neuberger Ármin fakereskedő, Ossoinack Endre (Lajos fia) továbbá osztrák, olasz, francia és német állampolgárok is [DAR. TH. 490–1909–I–13].

Magának a hajónak a története nagyon változatos. A 72 tulajdonos egy csoportja (22 fő) 1907-ben Nicolich Lajos vezetésével felvásárolta a többiek részét (kivéve Curti Edéét, aki nem volt hajlandó eladni 0,63 karát tulajdonjogát), és megalapították az Indeficienter Tengerhajózási Részvénytársaságot, amelynek jelképe a magyar trikolórba írt 1901-es évszám lett [DAR. TH. 490–1909–I–13]. Ezután 1909-ben már a budapesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt. volt a tulajdonos [DAR. TH. 730–1914–I–840]. 1910-ben az Indeficientert a Grünhut és Társa vállalat bérelte és time-charterben foglalkoztatta [DAR. TH. 623–1912–I–134]. 1914-ben újra önállóan a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. tulajdonában állt a gőzös és a részvénytársaság székhelye is Budapestre módosult, sőt, az Indeficienter Rt. a Magyar nevű gőzöst is megvásárolta a Grünhut társaságtól [DAR. TH. 731–1914–I–2218; 733–1914–II–103].

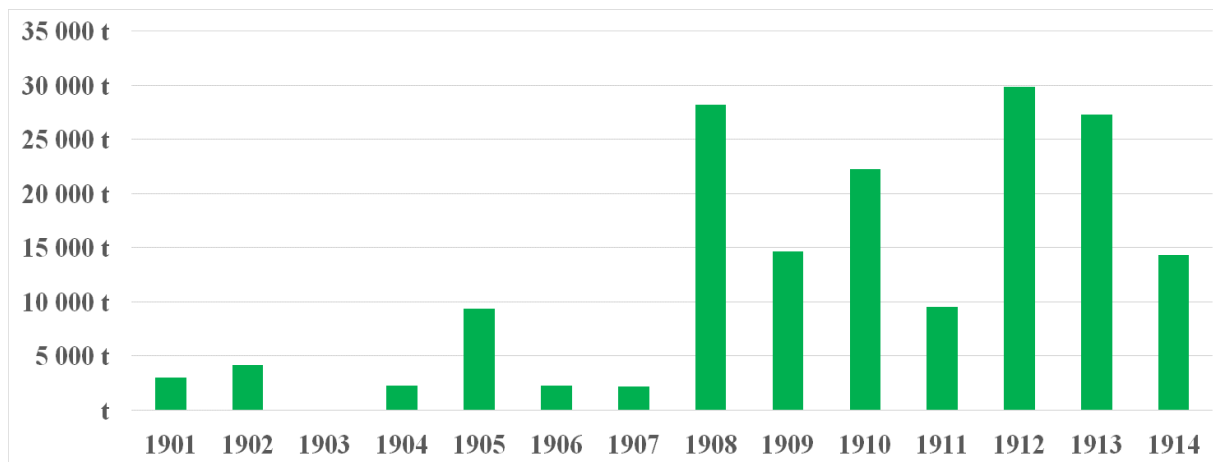
Üzleti eredményeket tekintve, az Indeficienter Rt. először (és utoljára) 1913-ban fizetett osztalékot, akkor 8% értékben. Az Indeficienter után az állam az építéstől 1918-ig 162 942 K hajóépítési és 23.618,75 korona fuvardíjtámogatást fizetett ki [Állami Költségvetés 1914–1915:940–944]. Fizetéseket tekintve, az Indeficienter Rt. fizette a legalacsonyabb béreket – nyilván az alacsony nyereségre való tekintettel – a fiumei hajózási társaságok között. Ez azt jelentette, hogy 1914-ben a kapitányok havi bére 300 K, a gépészeké 280 K, a hajómesteré 100

⁶² Az Indeficienterével sok tagban egyező tulajdonosi kör már 1900-ban megvásárolta az 1872-ben épített Palermo gőzöst. Ennek a hajónak a történetéről keveset tudunk, az bizonyos, hogy 1904-ben franciáknak el lett adva.

K, a matrózoké 40 K, a fűtőké 100 K és a hajószakácsé is 100 K volt [DAR. TH. 733–1914–I–4232].

A világháború alatt 1916-ban a társaság jogot szerzett – vélhetően az egyre befolyásosabbá váló részvényesek révén (például Ossoinack András által, aki ekkor Fiume országgyűlési követe volt) – Fiume város címerének használatára [Pelles 2017d]. Ugyanakkor, mivel a gőzös 1914. augusztus eleje óta Almeirában (Spanyolország) vesztegelt, ez csak jelképes jog volt akkor. Az Indeficientert végül itt foglalta le 1921-ben a francia kormány [Stipanović 2016:164]. Ezután a gőzös egy időre 1924-ben újra a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. tulajdona lett, de még ugyanezen évben Alfio Napoli birtokába került, aki a második világháború kitöréséig tengeri kereskedelemre használta. Az egykori magyar hajó élete 1943-ban ért véget, amikor a német hadsereg Olbia (Olaszország) kikötőjében védműnek elsüllyesztette [Stipanović 2016:164].

58. ábra: Az SS Indeficienter áruforgalma 1901–1914 között



Forrás: Indeficienter iratok [2017].

A gőzös hajó- és áruforgalmáról 1901–1914 között vannak adataink [Indeficienter iratok 2017]. Ezek alapján a gőzös 120 fuvarát teljesítette, amelyből 65-nél került regisztrálásra összesen 169 471 t áruforgalom (58. ábra). A gőzös sok kikötőt kötött össze ezer tonna alatti áruforgalommal, azonban a 3 000 t fölötti forgalomban nyolc fontos csomópontot találunk: Braila, Fiume, Newport, Cardiff, Genova, Cette, Glasgow és Palermo. Ezek közül számszerűsítve a legnagyobb forgalmát, azt kapjuk, hogy az Indeficienter gőzhajó összforgalmának 31,8%-át (53 885 t) Braila, 20,2%-át (34 162 t) Fiume, 14,7%-át (24 834 t) Cardiff és 14,5%-át (24 558 t) Newport bírta. A gőzös Brailában általában a Dunán és a vasúton érkező magyar gabonát és erdélyi fát vette fel, majd azzal elhajózott olasz és angol kikötőkbe, ahol kőszentet vett fel. Innen vagy visszahajózott a Duna-torkolathoz, vagy Fiuméba ment,

ahonnan feldolgozott ipari termékekkel francia és angliai kikötőkbe indult, ahonnan újra köszönet hozott.

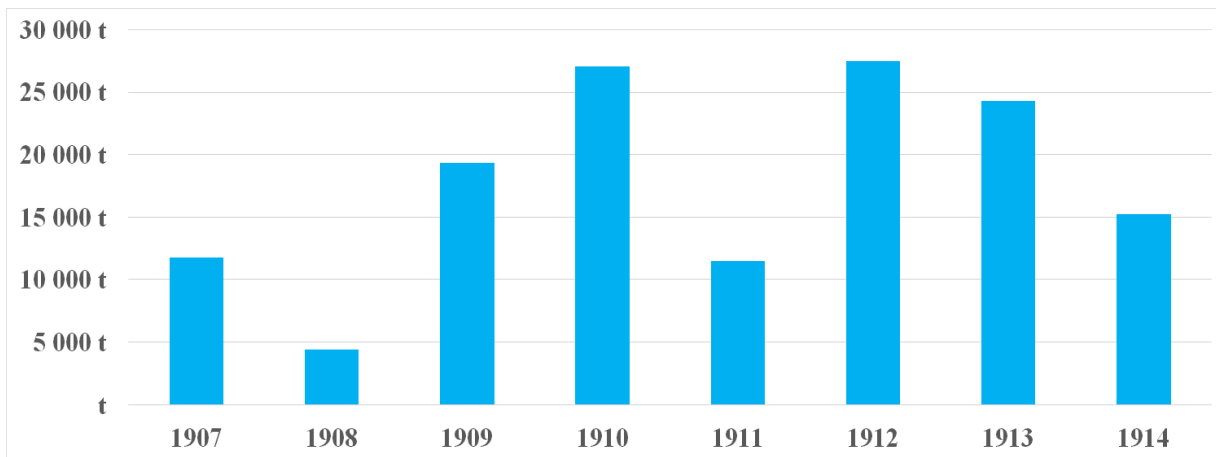
8.2.4.2. Az SS Kostrena (1903–1914)

Mivel a Kostrena gőzöst résztulajdonosok bírtak és nem egy részvénytársaság, így sokkal kevesebb dokumentum maradt fenn a gőzös életéről, mint a többi vállalatnál, vagy akár az Indeficienter gőzösnél. A hajót Sodich János vezetésével 53 tulajdonos építtette 1902-ben Yokerban. A gőzös 95 méter hosszú, 13 méter széles és 6 méter magas volt, 1 400 lóerővel, 2 538 BRT és 1 582 NRT értékkel rendelkezett [DAR. TH. Hajólajstrom. 241]. A tulajdonosok között ott volt az összes jelesebb fiumei család, így a Baccarcich, Copaitich, Cosulich, Pajkurich, Pollich, Randich, Ruzich, Thianich, Percich és két francia polgár (Delorme) mellett egy portugál is (Gomes Pedro da Silva). A tulajdonosi körben az első világháború végéig nem történt változás, viszont a hajó menedzsere 1912-ben Pajkurich Ede lett [MTÉ 1912]. Fizetéseket tekintve a Kostrena noha hosszújártú hajó volt, pontosan ugyanannyit fizetett minden fizetési osztályban 1914-ben, mint a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt., tehát például a kapitányok havi bére 360 K, a gépészeké 348 K, a hajószakácsé 120 K volt [DAR. TH. 733–1914–I–4232].

Hajóforgalmat tekintve a Kostrena gőzös 1902–1914 között 101 fuvart teljesített, ebből 37 esetben ismerjük a szállított áru mennyiségét is (59. ábra) [Kostrena iratok 2018]. A felkeresett kikötőkről elmondható, hogy a hajó legfontosabb európai, észak-amerikai és dél-amerikai kikötők között szállított árut. A gőzös hajóforgalma kapcsán a legtöbbször érintett négy kikötő Fiume (10%), Rotterdam (5,79%), Sulina (5,79%) és Newport (4,21%) volt. Az áruforgalommal való súlyozás után a legtöbb árut Fiume (73 686 tonna, 52,24%), Rotterdam (20 968 t, 14,86%) és Sulina (7 359 t, 5,22%) kapcsán szállította a vállalat.

Összességében tehát azt láthatjuk, hogy noha a Kostrena is csak egy gőzössel működő vállalkozás volt, ez az egy hajó sikeresen tudott árut szállítani a nyugati világ fontosabb kikötői között. A gőzös 1914-ben Vigo kikötőjében vészelt át a világháborút, majd 1920-tól a Fiumében és Szusákon alakult Oceania társaság hajója lett [Stipanović 2016:166].

59. ábra: A SS Kostrena áruforgalma 1907–1914 között



Forrás: Kostrena iratok [2018].

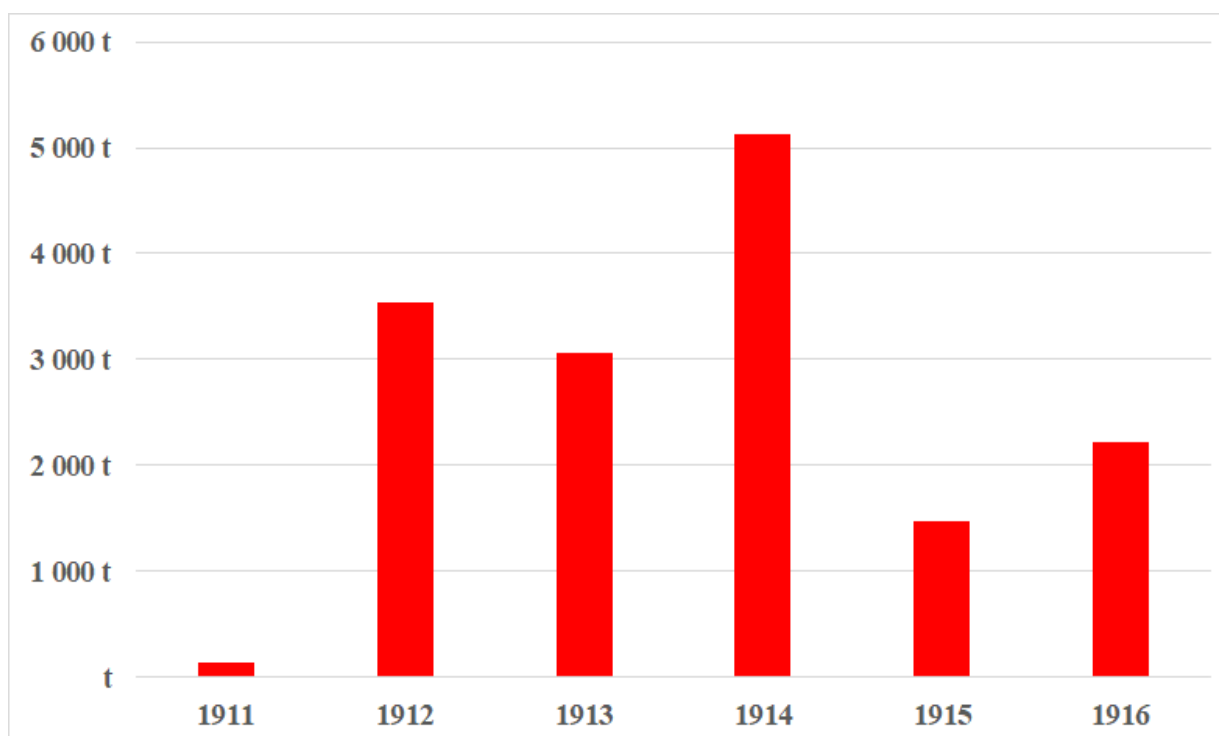
8.2.4.3. A Mariska benzinmotoros vitorlás (1911–1914)

Minden fiumei kereskedelmi hajó közül talán a Mariska motoros vitorlásé az egyik legkülönlegesebb történet, hiszen ez volt a flotta egyetlen belsőégésű benzinmotoros hajója, mely közben ráadásul vitorlázattal is rendelkezett. Az 1845. január 30-án Zengbben született Giovanni Riboli 1878-ban hozta létre első bor és gabonakereskedését Fiumében. Fia Alfonso Riboli 1902-ben vette át atyja halála után a vállalkozást. Ezekben az években – részben a filoxéra járvány hatásai, részben az olcsó olasz borok miatt – Fiume borimportőr kikötő volt. Így Riboli számára létfontosságú volt, hogy legyenek olyan gőzhajózáratok, amelyekkel bort tud importálni Dalmácia, Dél-Olaszország és Szicília kikötőiből, azonban hiába próbálkozott együttműködést kialakítani, sem a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt., sem a lisszai Topić és Társa vállalat nem volt partner a borbehozatalban. Ez ösztönözte Ribolit arra, hogy saját maga vásároljon egy kisebb hajót, amellyel szállíthatja a bort, gabonát és más a vállalkozása érdekeltségébe tartozó árut az Adriai-tengeren [Pelles 2017b].

Riboli 1909-ben először megvásárolta az 1893-ban Lussinpiccolóban építettett „Buon Padre” azaz „Jó Atya” nevű, 22 méter hosszú, 6 méter széles és 2,5 méter magas, 76 nettó regisztertonnás golettát, majd 1911-ben el is adta azt osztrák alattvalóknak [MTÉ 1909]. Ezt követően – vélhetően a Buon Padre eladásából származó bevételből – építtette meg Lussinpiccolóban a 138 nettó regisztertonnás Mariska motoros luggert [DAR. TH. 624–1912–I–157]. A hajó parancsnoka Perusovich János lett, a legénység létszáma hat fő volt. A Mariska forgalmáról 1911. december 28. és 1916. július 1-e között vannak adataink (60. ábra)

[Mariska iratok 2017]. Ez összesen 88 fuvar jelentett, melyből mindegyiknél ismert a pontos áruforgalom mértéke is. Ezek alapján a Mariska 1911-ben 130 tonna, 1912-ben 3 539 t, 1913-ban 3 055 t, 1914-ben 5 128 t, 1915-ben 1 463 t és 1916-ban 2 211 t árut szállított. Az összes szállított árunak (15 525 t) 93,55%-át a bor tette ki, melyet az egész Adriai-tenger térségében, sőt az olasz Catania és Siracusa, a görög Pireus és az észak-afrikai Derna kikötője között is szállított. A hajó összes áruforgalmának 95,27%-a érintette Fiumét is, ebből 69,88% Fiuméba érkezett és 25,38% Fiuméből indult.

60. ábra: A Mariska áruforgalma 1911–1916 között



Forrás: Mariska iratok [2017].

Végül 1916-tól a Mariskát haditengerészeti szolgálat alá vonták, így ezzel véget ért a kereskedelmi története [Zsigmond 2011:121]. Maga Riboli ekkor vásárolta meg a Santorio gőzhajót, melyet Erzsi néven működtetett, azonban ennek történetéről nem maradtak fenn iratok [Hajóregiszter.hu]. A háború után a Mariska megújult olasz lobogó alatt, „Vittorio” néven azonban újra Riboli szolgálatába állt.

8.2.4.4. A Grünhut és Társa Rt. (1911–1914)

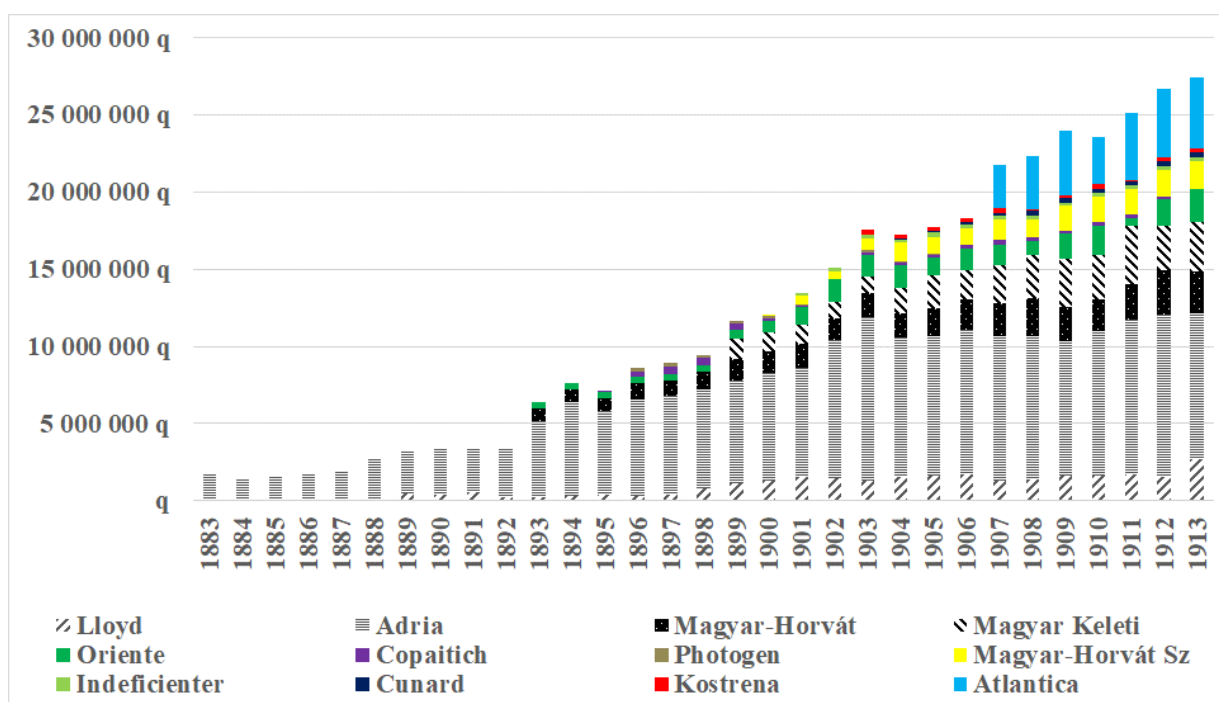
A fiumei levéltár egy dokumentuma valószínűsíti, hogy az 1912-ben alakult Standard Műszaki Kereskedelmi Rt-nek, mely a fiumei Adria Palotában működött egyik társtulajdonosa volt a Grünhut és Társa (azaz Kuschnitzky) cégnek (együtt a Pick és Winterstein céggel) [DAR. TH. 658–1912–XIII–21]. Egy másik dokumentum fejlécéből megtudhatjuk, hogy a társaság hajói 1913-ban az alábbiak voltak: az SS Pečine 3 500 t, az SS Magyar 1 500 t, az SS Indeficienter 3 500 t, az SS Victoria 2 150 t, az SS San Severo 1 300 t, az SS Lina 1 300 t és az SS Anna 1 200 t szállítási kapacitással [DAR. TH. 682–1913–II–175]. Ugyanezen irat adja tudtunkra, hogy a Grünhut vállalat rendszeres járatokat tartott fenn az osztrák és a szicíliai kikötők között.

A harmadik dokumentumban a Grünhut és Társa vállalat saját magát és tevékenységét mutatja be a magyar kormánynak. Hadd idézzem ezen beadvány néhány sorát: „Legyen szabad a Nagytekinetű Címmel továbbá közölnünk, hogy a Magyar Királyi Sójövedék vezérügynökségével az északafrikai tengeri só behozatalára vonatkozó kilenc évre szóló szerződésünk van, aminek következtében az említett partvidéket havonként kétszer érintjük és a magyar kereskedelemnek ezirányban is már kellő biztosítékot nyújtunk rendes járatainkkal a felvirágoztatásra úgy, hogy valószínűleg flottánk gyarapításának kapcsolatában járatainkat ezirányban is tökéletesíteni fogjuk. Semmiféle szubvenciót nem élvezünk, saját szárnyainkon lebegünk és a hazai többi hajózási társasággal a legjobb viszonyban vagyunk, érdekeiket egyáltalán nem veszélyeztetjük, jele ennek, hogy délolaszországi több képviselőnk az Adria tengerhajózási Rt. képviselőivel azonosak. A Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság rendes járataink elismerése jeléül hajóinknak állandó rivát jelölt ki és a kikötés tekintetében elsőbbségben részesít. Ezen hatósághoz csatlakozik a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara is. Kérjük tehát a Nagytekinetű Címet, kegyeskedjék létezésünkről tudomást venni és bennünket a rendes vonaljáratok közé sorozni.” [DAR. JU–5. 527–1913–XI–14]. A beadvány mellékleteként szerepelt egy menetrend mely alapján szicíliai kikötők (Palermo, Messina és Catania) valamint Fiume között minden héten déli gyümölcsöket hoznak, míg visszaúton faárukat visznek; ezt a járatot bővítette ki a társaság 1912-ben a Fiume–Észak-Afrika vonallal. A szállított áruk mennyiségéről annyit árul el az irat, hogy a MÁV részére 1000 tehervagonnyi déligyümölcsöt szállítanak, amellyel szemben több ezer köbméteres farakományt vártak 1913-ban.

8.3. A magyar kereskedelmi tengerészet nemzetközi hajó- és áruforgalma, hálózata, fontosabb áru

A magyar állami és szabadhajózási vállalatok áruforgalmának összegzését és a fiumei áruforgalomban játszott szerepüket az 61. ábra mutatja. Az ábrán látható a magyar kereskedelmi tengerészet összes áruforgalma 1883–1913 között, a fekete árnyalataiban az államilag támogatott vállalatokat, színekkel a szabadhajózási vállalatokat, illetve az összehasonlíthatóság kedvéért egy külön görbén (az ezen adatoktól részben független) Fiume összes tengeri áruforgalmát is jelölöm. A társaságok neveit a lehető legegyszerűbben rövidítettem pl. U-C (Ungaro-Croata) jelenti a Magyar-Horvát Rt-t. Mivel ezen társágok különböző években jöttek létre és szűntek meg, ezért nehéz összehasonlítani őket.

61. ábra: A magyar kereskedelmi vállalatok összegzett áruforgalma 1883–1913 között



Forrás: MSÉ [1885–1913]; Atlantica iratok [2019]; Oriente iratok [2016]; MHSZRT iratok [2018]; Indeficienter iratok [2017]; Copaitich iratok [2018]; Kostrena iratok [2018]; Photogen iratok [2017].

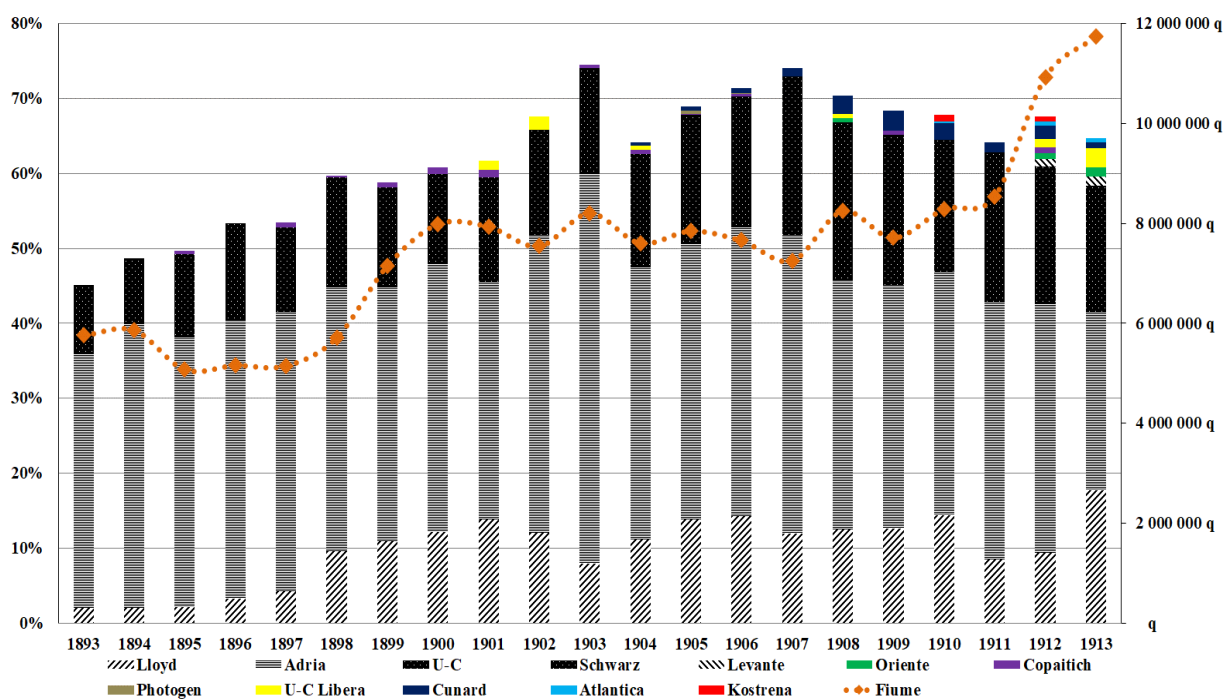
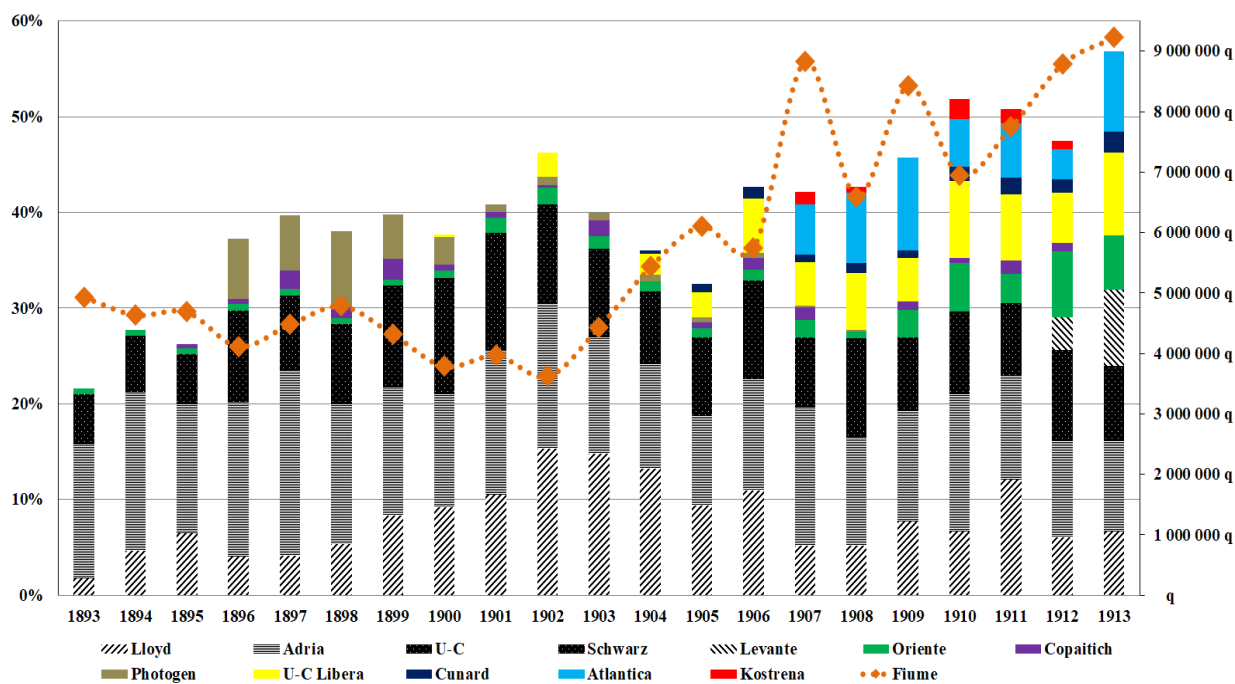
Ennek ellenére minden társaság kapcsán kiszámítottam, hogy összesen mennyi árut szállítottak fennállásuk alatt és ez hogy visznyult a flotta teljes eredményéhez:

- Adria: 192 693 958 q 52,6%;
- Magyar-Horvát Rt. és Schwarz vállalat: 35 001 533 q; 9,5%;
- Magyar Keleti Rt.: 32 622 380 q; 8,9%;
- Lloyd: 27 739 203 q; 7,6%;
- Atlantica: 26 910 380 q; 7,3%;
- Oriente: 22 041 146 q; 6%;
- Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.: 16 270 650 q; 4,4%;
- Copaitich és Társai: 4 273 335 q; 1,2%;
- Indeficienter gőzös: 3 101 755 q; 0,8%;
- Kostrena gőzös: 2 523 348 q; 0,7%;
- Cunard: 2 146 990 q; 0,6%;
- Etelka: 1 321 106 q; 0,4%.

Ha összegezzük ezen társaságok egyenkénti forgalmát akkor 366 645 784 métermázsát kapunk; ez volt a magyar kereskedelmi tengerészet áruforgalma.

A továbbiakban megvizsgáljuk, hogy ezen társaságok mekkora részt képviseltek Fiume kikötőjének importjából és exportjából. Ezen az 62. ábrán egyszerre láthatjuk Fiume importját métermázsában (narancssárga görbe) és az egyes vállalatok százalékos részesedését ebből az importból. Az ábra színei ugyanazokat a társaságokat jelölik, mint az előző ábrán láthattuk. Ez alapján kitűnik, hogy 1893–1913 között a magyar kereskedelmi tengerészet adta Fiume tengeri importjának 35–40%-át, azon belül is nagyjából kiegyenlített volt az állami és a szabadhajózás által közvetített forgalom. Ha átlagos és százalékos értékekben, az adott társaságok fennállása alatti értékekre vagyunk kíváncsiak, akkor Fiume importjának 8%-át a Lloyd, 13,2%-át az Adria, 8,6%-át a Magyar-Horvát Rt., 5,7%-át a Magyar Keleti Rt., 6,4%-át az Atlantica, 1,9%-át az Oriente, 2,5%-át az Etelka, 4,8%-át a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt., 0,9%-át a Copaitich, 0,4%-át az Indeficienter, 1%-át a Kostrena és 1,2%-át a Cunard szállította.

62–63. ábra: A fiumei kikötő importja és a magyar kereskedelmi vállalatok import- és exportrészesedése 1893–1913 között



Forrás: MSÉ [1885–1913]; Atlantica iratok [2019]; Oriente iratok [2016]; MHSZRT iratok [2018]; Indeficienter iratok [2017]; Copaitich iratok [2018]; Kostrena iratok [2018]; Photogen iratok [2017].

Ugyanezen felírással megvizsgálhatjuk a kikötő exportját (63. ábra) is. Itt jelentős különbséget figyelhetünk meg az importhoz képest, ugyanis a szabadhajózási vállalatok és a Magyar Keleti Rt. tulajdonképpen nem vettek részt a kikötő exportforgalmában, ha mégis, akkor elenyésző 1% alatti értékekkel, kivéve a Cunardot, mely átlagosan 2% alatti részesedéssel bírt. Megmutatkozik tehát az, hogy az államilag támogatott vállalatok alapvetően Fiume exportjának a szállítására jöttek létre. Ennek megfelelően együtt a kikötő kivitelének nagyjából 60%-át bírták az alábbi átlagos éves részesedésekkel: Lloyd 9,9%, Adria 35,8%, Magyar-Horvát Rt. 15,2%.

Az elmúlt évtizedben az eddig alkalmazott elemzési módszerek mellett egyre szélesebb körben terjedt el a hálózatelemzés eszköztára. Mivel az egykori magyar kereskedelmi hajók kapcsán rendelkezésünkre állnak forgalmi adatok, annak érdekében, hogy további következtetéseket vonhassak le a flottát illetően, megrajoltam a magyar hajók kereskedelmi hálózatait.

Az állami és piaci alapon létrejött hajózási vállalatok finanszírozás alapú kategorizálása meghatározza, hogy melyikről milyen adat áll rendelkezésre napjainkban, azaz melyikből milyen hálózatot tudunk rajzolni. Az államilag támogatott hajózás esetén elsődleges forrásunk a különböző szerződésekbe foglalt megállapodásoknak a leírata, mely meghatározza, hogy adott perióduson belül az adott társaság mely kikötők között volt köteles rendszeres járatokat fenntartani, azaz ezek elsősorban hajóforgalmi adatok. A szabadhajózási társaságoknál azonban az összegyűjtött napi szintű áruforgalmi adatokból egy súlyozott hálózatot lehet rajzolni. Ennek következtében a két hálózat a finanszírozási forma szerint egymással nem összehasonlítható. Természetesen az állami cégek is készítettek a maguk idejében napi szintű áruforgalmi statisztikákat, azonban mivel ezeket a korabeli Központi Statisztikai Hivatal aggregálta, nem volt magától értetődő a napi szintű adatok megőrzése.⁶³

A hálózatrajzoló és -elemző szoftverek rendelkeznek saját elemzési mutatókkal, melyek jellemzik az adott gráfot. Értekezésemben a sokszínű módszertan közül az alábbiakat fogom használni. A fokszám megmutatja, hogy egy adott csúcs hány másik csúccsal van összeköttetésben, értelemszerűen ez az érték minél nagyobb, annál több kikötővel van kapcsolata, annál centrálisabb az adott hely a gráfon belül. Fontos mutatószám lesz még az átlagos elérési útvonal, mely arról informál, hogy egy véletlenszerűen kiválasztott csúcsból egy másik hasonló mintavétellel vett csúcsba átlagosan hány csúcson keresztül jutunk el. Ez azt jelenti, hogy ha valaki árut akar szállíttatni A-ból B-be magyar hajókkal, akkor átlagosan hány

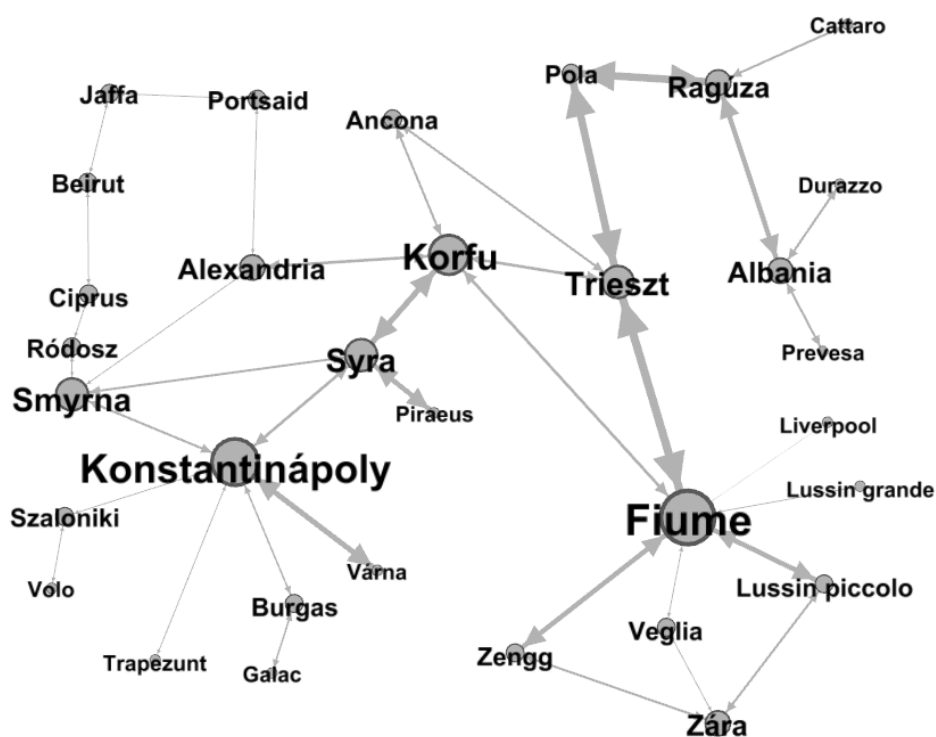
⁶³ Ennek ellenére elszórva, a Fiumei és a Magyar Nemzeti Levéltár iratai között vannak az Adria Rt-re és a Magyar Keleti Rt-re vonatkozó, a szabadhajózási vállalatok adataihoz hasonló kimutatások, azonban ezek kutatása a koronavírusjárvány miatt még nem teljes.

helyen kell az árut átrakodnia és esetleg raktároznia a következő fuvar érkezéséig, azaz minél kisebb ez az érték, annál kisebb költsége lesz a kereskedőnek [Barabási 2016. 2:8]. További mutató még a súlyozott átlagos fokszám, mely a hálózat mögötti mátrix súlyainak az átlagos fokszámon keresztüli értékét adja, illetve a hálózat szélessége, mely a leghosszabb elképzelhető út hosszát számszerűsíti.

A szubvencióval működő társaságokkal kötött és különböző törvényekbe iktatott szerződések tartalmazzák azt, hogy mely kikötők között milyen rendszerességű és milyen gyorsaságú járatokat kell a vállalatoknak fenntartaniuk. Ezen ismérvek mentén egy kompozit indexet hoztam létre, mely alkalmassá teszi az adatokat a hálózatrajzolásra. A létrejövő súlyozás megmutatja, hogy egy adott évben hány járatot kell a két kikötő között teljesíteni, és ezt elosztja 52-vel, hogy heti bontást kapjunk, majd megszorozza az adott járaton minimálisan alkalmazandó sebességgel (például 9 csomóval).

E számítási módszerrel most bemutatom az egyes periódusokra bontott államilag finanszírozott vállalatok hálózatait. A periódushatárokat az adja, hogy mely évekre szóltak az állam és a cégek közötti szerződések. Ezek között az első (64. ábra) az 1871–1878-as évek közötti időszakot jeleníti meg.

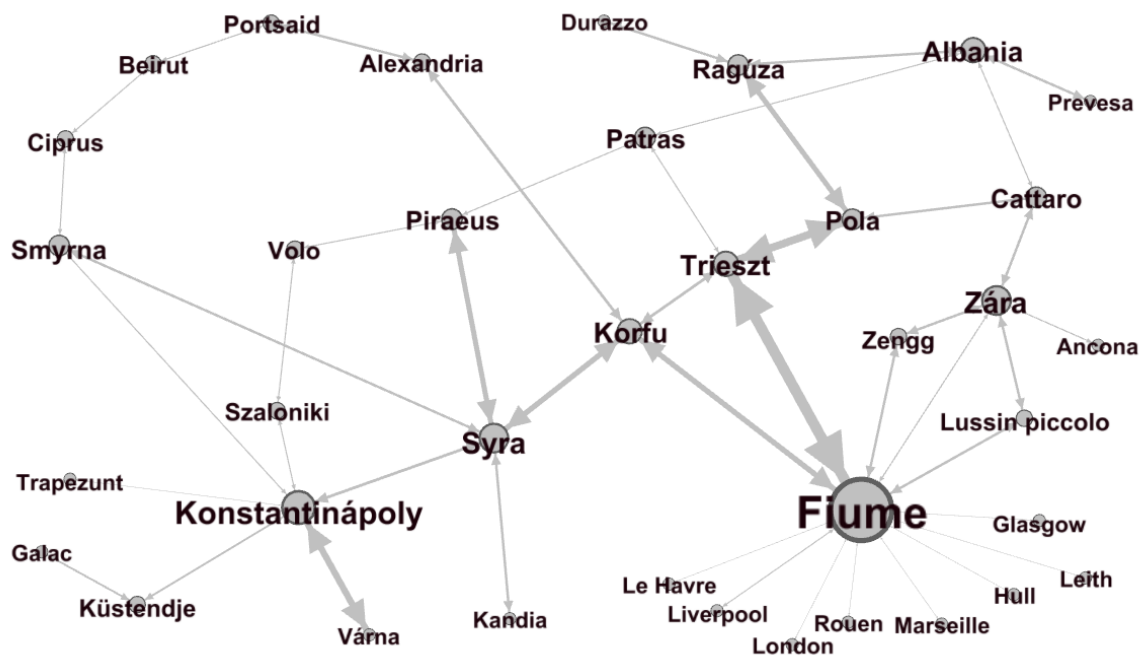
64. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1871–1878 közötti járatainak hálózata



Forrás: 1872. évi XXVI. tc.; DKSBÖ [1896:202–203].

A hálózat tartalmazza a Lloyddal kötött 1871. évi szerződéses járatokat, valamint az Ossoinack és angliai üzlettársai által a magyar kormánynál kezdeményezett (1874) Fiume–Liverpool járatokat. A hálózaton szabad szemmel is jól látszik, hogy az tulajdonképpen Fiumét foglalta bele a Lloyd már létező kelet-földközi-tengeri járataiba, és a Quarnero és az Észak-Adria főbb kikötői vonalaira. A csúcsok és élek vastagsága a nagyobb súlyt hivatott megjeleníteni. A legsűrűbb ekkor egyébként a Fiume–Trieszt vonal volt (26). Hálózatelméleti mutatókat vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a gráfon belül a csúcsok száma 32, az éleké 76 volt. Az átlagos fokszám 2,38, az átlagos súlyozott fokszám pedig 21,98 volt, azaz átlagosan minden kikötőt legalább két másik kikötő kapcsolt össze, melyekbe a járatok hétre vetített és sebességgel felszorozott súlyaik 22 körül mozogtak. Mivel a megállapodások 8, ill. 10 csomós utakat írtak elő, az átlagos 22 körüli érték az adott kikötőn belül heti 1–2 utat jelent. A gráfon belüli a leghosszabb út 9, az átlagos elérési út értéke 4,17 volt, azaz egy véletlenszerűen kiválasztott kikötőből egy másik hasonló elven választott kikötőbe átlagosan 4 megálló révén lehetett eljutni – ez jelenthet átrakodást is, de tovább közlekedő járatok esetén csak megállót is (mely helyi rakodás esetén több napos szünet is lehetett). A következő periódus 1878–1888 között zajlott (65. ábra). Ekkor a Lloyd új szerződése mellett már az Adria Rt. első két szerződése is helyet kapott a hálózatban, valamint 1884-től a Fiume–Ancona vonal is.

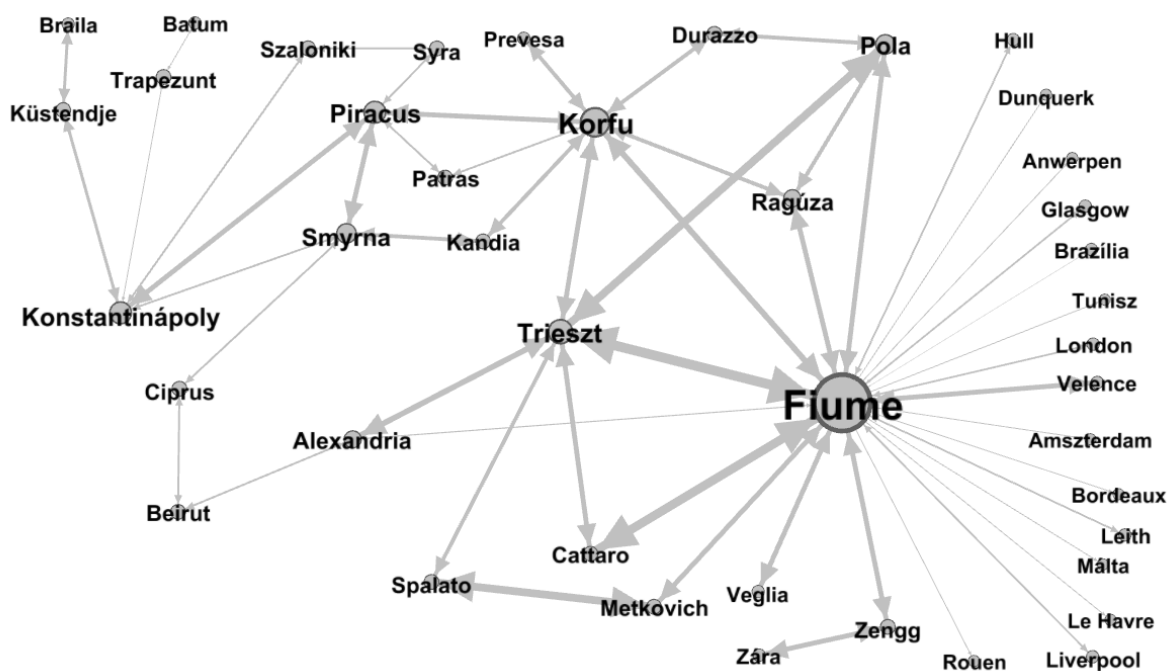
65. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1878–1888 közötti járatainak hálózata



Forrás: 1878. évi XXVII. tc.; 1880. évi XXV. tc.; 1886. évi XXXI. tc.; Aldebaran [é. n].

Ebben a hálózatban Fiume súlya már jelentősen növekedett Triesztével szemben: a magyar hajók az osztrák kikötőt 70-es, a magyar kikötőt 86-os súllyal keresték fel. Itt a csúcsok száma 37, az éleké 92 volt. Az átlagos foksám 2,49, a súlyozott átlagos foksám 18,85, az átlagos elérési út 3,54 (a leghosszabb út 8) volt. Ez a korábbi időszakhoz képest arra utal, hogy a járatok hálózata elindult a Fiume központú centralizáltság felé, hiszen miközben nőtt maga a hálózat, az átlagos elérési út csökkent, és az átlagos foksámok is csökkentek. A harmadik periódus 1888–1891 között zajlott (66. ábra). A rövid időtartam okai között szerepel, hogy a Baross Gábor vezette Kereskedelemügyi Minisztérium 1891-ben felbontotta a Lloyd finanszírozására vonatkozó szerződését, és a felszabadult forrásokból megerősítette a már létező Adria, és az újonnan alapított Magyar-Horvát Rt., valamint a Fiume-Ancona (és most már Fiume-Velence) között közlekedő járatokat. Így az 1888–1891 közötti periódusban is már kikerült a Lloyd járatai közül az Adriai-tenger kisebb kikötői közötti forgalom, és azt a későbbi Magyar-Horvát Rt. elődvállalatai teljesítették.

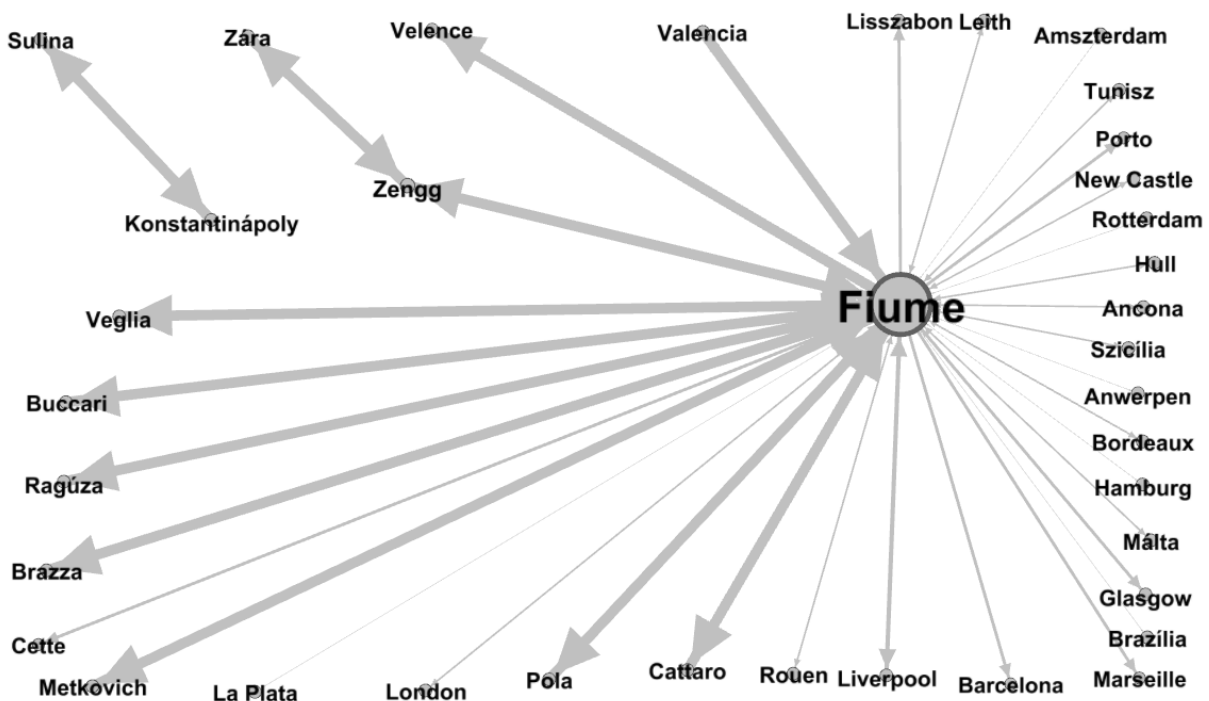
66. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1888–1891 közötti járatainak hálózata



Forrás: 1886. évi XXXI. tc.; 1888. évi XXI. tc.; Aldebaran (é. n.).

Ebben a hálózatban szabad szemmel is felfedezhetjük Fiume (129,85) erősödését. A hálózat csúcsainak száma 42, éléi 100 volt – tehát tovább növekedett a hálózat mérete. Az átlagos fokszám (2,4) és ennek súlyozott variánsának (17,03) csökkenése az átlagos elérési út (3,06) és leghosszabb út rövidülése (7) együtt mutatja a gráf további centralizációját. Az 1891-es szerződésbontás egyben egyfajta megállapodást is hozott az osztrák-magyar külkereskedelemben. Lényegében ekkor vált ténnyé az a felismerés, hogy a magyar, főleg agrárkivitel iránya Nyugat, az osztrák, ipari exporté a Kelet; később (1898. július 1.) a Lloyd és az Adria ezt szerződésbe is foglalta egymás között. Ennek szellemében a negyedik periódusban (67. ábra) egy nagyon erősen Fiume centrikus hálózatot láthatunk. Ekkor már nem képezték a hálózat részét a Lloyd járatai, hanem csak az Adria Rt. és a Magyar-Horvát Rt. – és az 1901-ben utóbbival fuzionáló Schwarz vállalat (Fiume-Ancona, Fiume-Velence) – vonalai. Ebben a hálózatban két össze nem függő alhálót láthatunk, az egyik a Fiume köré szerveződő vonalakból áll, a másik a Sulina-Konstantinápoly közötti vonal, melynek fontosságát mutatja, hogy az állam az Adria Rt-t külön kötelezte e vonal ellátására, míg majd tőle 1901-ben veszi át az erre a célra alapított Magyar Keleti Rt. Az 1891–1901 közötti hálózat csúcsainak száma 37, éléi 64. A hálózat átlagos fokszáma 1,73, súlyozva 8,53. Átlagos elérési út 1,99 leghosszabb út 3.

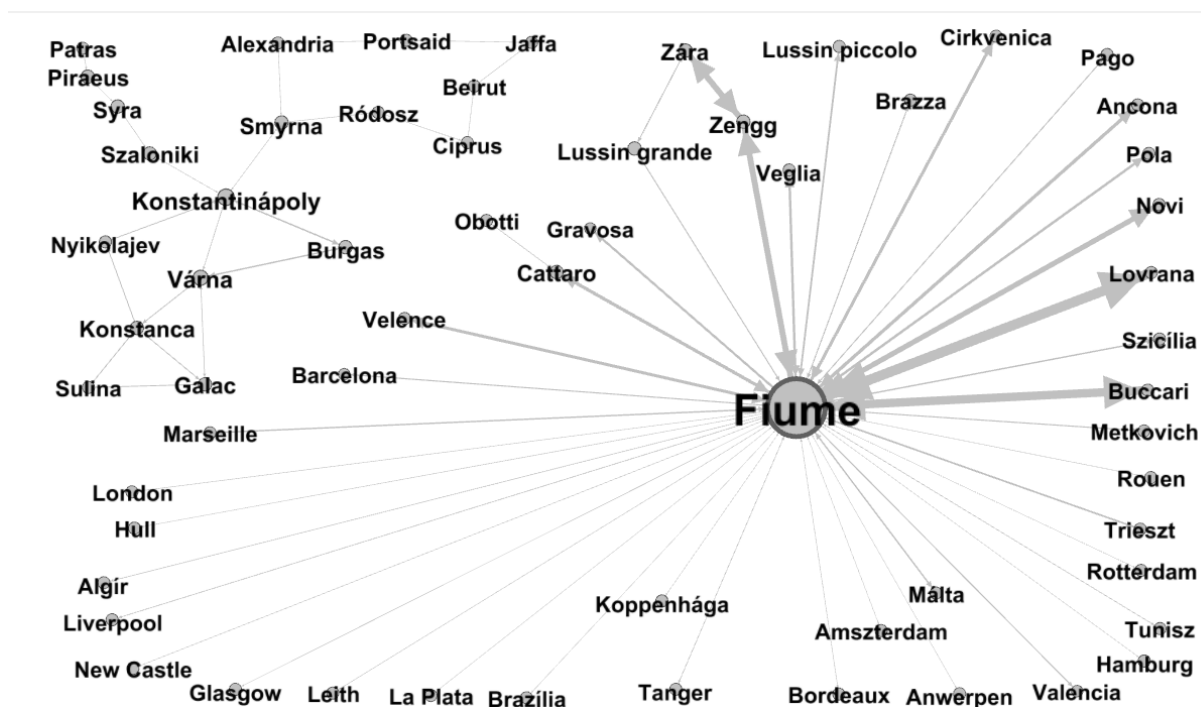
67. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1891–1901 közötti járatainak hálózata



Forrás: 1891. évi XXX. tc.; DAR. TH. 88–1893–XIX–1245.

Az 1901–1914 közötti időszak hálózatát a 68. ábra mutatja. Ebben is két külön álló alhálózat van, az egyik – Magyar Keleti Rt. – az Al-Duna forgalmát csatornázza be Konstantinápoly térségébe, és így a Lloyd fennálló keleti járataiba. A másik pedig a továbbra is Fiume centrummal működő Adria Rt. és a Magyar-Horvát Rt. vonalait foglalja magába. Itt a csúcsok száma 61 az éleké 114. Az átlagos fokszám 1,87, súlyozva 29,62. A leghosszabb út (az al-dunai járatok miatt) 11, az átlagos elérési út 2,43.

68. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1901–1914 közötti járatainak hálózata

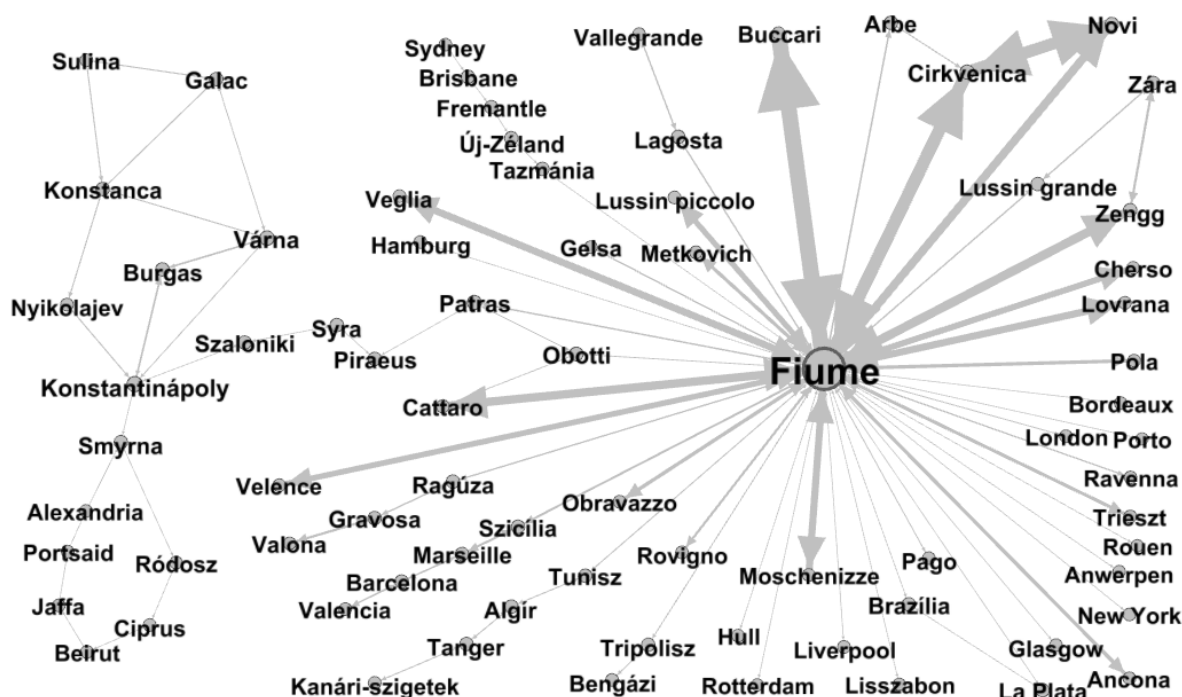


Forrás: 1898. évi IX. tc.; 1901. évi X. tc.; 1901. évi XI. tc.; 1901. évi VII. tc.

A világháború kitörése előtt még áprilisban kötöttek egy megállapodást mindhárom államilag támogatott társasággal. A szerződésekbe foglalt járatok hálózatát a 69. ábra mutatja. Ez az utolsó hálózat már több szempontból is egy kiforrott elképzelés volt. Fiume, mint a magyar tengeri kereskedelem központi szerepet betöltő kikötőváros jelentősége megkérdőjelezhetetlen volt, ugyanakkor összekapcsolódott a Saloniki–Syrá–Piraeus vonal révén az Al-Duna forgalmával is. A honatyák törvénybe iktatták továbbá a Magyar Keleti Rt. Fiume–Ausztália vonalát, megerősítették az Adria Rt. észak-afrikai Kanári-szigetekre tartó luxusturista útjait és megemelték az Adriai-tenger kisparthajózási járatait a növekvő fiumei és tenger melléki turizmus miatt [Pelles–Zsigmond 2019]. Ebben a hálózatban 77 kikötő szerepelt 155 összekötő éllel. Az átlagos fokszáma egy kikötőnek 2,01 a súlyozott fokszáma 41,48 volt, azaz decentralizáltság és nagyfokú járatosság és járatsebesség jellemezte ezt az elképzelést. A leghosszabb út két kikötő között 17 megálló volt, ám az átlagos elérési út 4,91. A tervek névleg 1929-ig szóltak, tehát a

törvényalkotó is 15 évvel számoltak, ami ugyancsak a hosszútávú stratégiára utal. Sajnos a háború alatt a magyar gőzösök hadi célú felhasználása, Fiume 1918-as elszakadása, a háború alatt és után pedig a korona gyors inflálódása ellehetetlenítették az állami cégek fennmaradását [Zsigmond 2011; Ordasi szerk. 2019].

69. ábra: Az államilag támogatott vállalatok 1914. áprilisában kijelölt új menetrendjeinek hálózata



Forrás: 1914. évi XX tc.; 1914. évi XXI. tc.; 1914. évi XXIII. tc.; 1914. évi XXIV. tc.

A szabadhajózási vállalatok esetében (Oriente Rt., Phtogen Rt., Copaitich és Társa, Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt., SS Indeficiente, SS Kostrena, Atlantica Rt.) napi szintű kimutatásunk van a gőzösök által szállított áruforgalom mértékéről a legkülönbözőbb kikötők között. Az adatok különösen gazdagok az 1907-es évtől kezdődően. Ez ugyanakkor azt jelenti, hogy 1893–1906 között csak elszórva vannak áruforgalmi adatok, míg a konkrét hajóforgalmi statisztikák rendelkezésre állnak. A hálózatrajzolás így megköveteli, hogy az amúgy áru szempontjából „súlytalan” járatok is kapjanak valamilyen értéket, ezért a hálózat alapját képező mátrixban a valós áruforgalmat ezredrészére csökkentettem, az ismeretlen forgalmú utakon pedig 0,1-es értékeket írtam be mindenhová. Így az itteni súlyok kis eltéréssel azt mutatják, hogy adott kikötők között hány ezer tonna áruforgalom bonyolódott le. Szemben a hajóforgalmi hálózatokkal, itt nem periódusokra bontott hálózatokat vontam be az elemzésbe, hanem előbb a

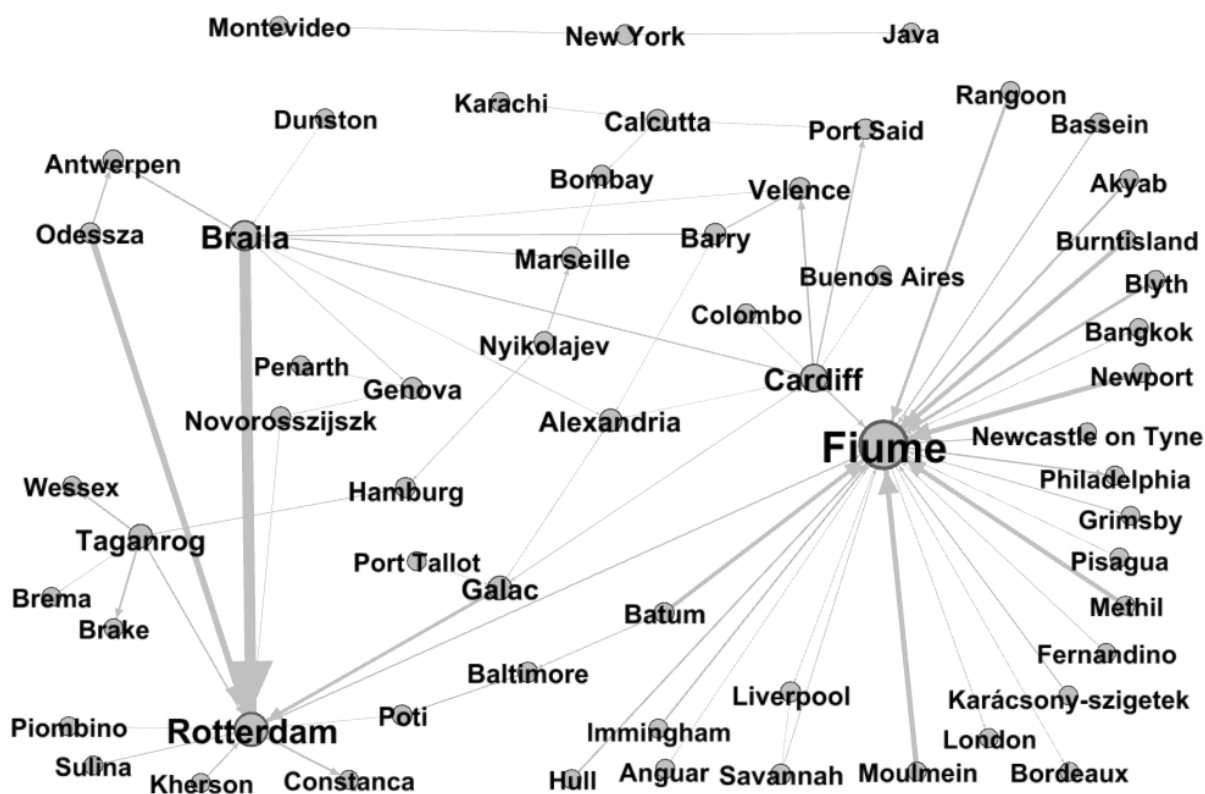
magyar tengerhajózási vállalatok 1893–1914 közötti hálózatát (8. ábra) majd annak az átláthatóság kedvéért 15 000 tonnánál nagyobb forgalomra redukált változatát. Előzetes feltételezésünk lehetne a hálózatelméleti szakirodalom alapján, hogy a szabadhajózásban random hálózat jön létre, hiszen állami támogatás híján a hajók első útjainál nincsenek bizonyos kikötők felülreprezentálva, azonban, mint látni fogjuk itt is érvényesül a skálafüggetlenség elve, azaz lesznek a térben kiemelkedő és kevésbé fontos csomópontok, és ez megmarad, bármekkorára is redukáljuk a hálózatot [Erdős – Rényi 1959].

Ennek az első hatalmas hálózatnak 275 csúcsa és 834 éle van, az átlagos fokszám 3,03 ez súlyozva 19,65 a leghosszabb út 8, az átlagos elérési út pedig 3,54. Az adatok tükrében, ha viszonyítunk a hajóforgalmi hálózatokhoz, akkor a szabadhajózási vállalatok hálózata sokkal decentralizáltabb, hiszen azokhoz mérten hatalmas elemszám mellett is nagyon alacsony az átlagos fokszám, és átlagosan egy kikötő 19 ezer tonna áruforgalommal kapcsolódott a rendszerbe, melyen belül átlagosan 4 megállóval lehetett árut küldeni A-ból B-be, de legrosszabb esetben is 8 megállóval el lehetett érni a világ egyik részéről a másikba. Mivel a minden adatot tartalmazó hálózat szabad szemmel átláthatatlan, illetve az átlagos értékeket lefelé torzítják a forgalom nélküli (0,1-es értékkel jelen levő) járatok, ezért bemutatom a 15 ezer tonnánál nagyobb forgalomra redukált hálózatot helyette (70. ábra).

A redukált hálózat paraméterei a következők: csúcsok száma 60, éleké 73, átlagos fokszám 1,22, súlyozott fokszám 55,86, átlagos elérési út 2,13 és a leghosszabb út 4. Azaz a redukált hálózat valóban a nagyobb forgalmat tudja megmutatni, ráadásul ez méretében a hajóforgalmi hálózatokkal is összemérhető, és láthatóan annál decentralizáltabb, amit magyaráz az, hogy itt a vállalatoknak a versenytársakkal kellett a profit reményében megküzdeniük, azaz a legjobb fuvarokat kereste mindenki. Igaz ugyanakkor, hogy a magyar állam a hazai vállalatok támogatása révén (az 1893. évi és 1907. évi szabadhajózási törvényekkel) némileg monopolisztikussá próbálta tenni ezt a piacot, ugyanakkor Fiume nem egyeduralkodója ennek a hálózatnak, hanem alrégiókként megjelennek a Rotterdam, a Cardiff, a Távol-Kelet, az Al-Duna és Fekete-tenger környéki kikötők is. Ez utóbbi felismerés megerősíti, hogy önszerveződő módon a szabadhajózási vállalatok forgalmában is létrejöttek bejáratott útvonalak. Ha az adatokba mélyebben belenézünk, akkor több gőzös – vállalattól függetlenül – is bejárta az al-dunai és fekete-tengeri kikötők ↔ holland és északnémet kikötők ↔ brit kikötők ↔ Fiume és Trieszt vonalat. Ezeken keresztül pedig általában ugyanazon árunemeket szállították, így az al-dunai és fekete-tengeri kikötők főleg faanyagot és gabonát exportáltak és szenet vettek fel; a holland és északnémet kikötők felvették a gabonát és a faárut és különféle feldolgozott cikkeket exportáltak; a brit kikötőkből főleg kőszén és kőszén vettek fel a magyar hajók, míg cukrot és

lisztet adtak le, illetve sokszor Triesztből és Fiuméből is szállítottak ipari termékeket a magyar hajók visszaúton a Fekete-tengerre [Pelles–Zsigmond 2019:88–90].

70. ábra: A 15 ezer tonnánál nagyobb fuvarú magyar szabadhajózási járatok hálózata 1893–1914 között



Forrás: MSÉ [1885–1913]; Atlantica iratok [2019]; Oriente iratok [2016]; MHSZRT iratok [2018]; Indeficienter iratok [2017]; Copaitich iratok [2018]; Kostrena iratok [2018]; Photogen iratok [2017].

Természetesen az árunemek vonatkozásánál azt is szem előtt kell tartanunk, hogy egyes szabadhajózási vállalatok tulajdonosi köre kifejezetten érdekelt volt bizonyos árunemek szállításában. Így az Oriente Rt. nagymennyiségű nyers rizst hozott be a távol-keleti térségből a fiumei Rizshántoló részére; a Photogen Rt. szinte csak kőolajat hozott Batumból és az Egyesült Államokból a fiumei Kőolajfinomító részére; a Copaitich és társa, ill. a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. sok gabonát szállított a Fekete-tengerről Nyugat-Európába; az Atlantica Rt. pedig tetemes mennyiségű fát vitt az Al-Duna kikötőiből Észak-Afrika és Nyugat-Európa piacaira. Különbséggént a hajóforgalmi hálózatokkal szemben észre kell vennünk, hogy míg ott a nyilak Fiuméből indultak ki, itt Fiuméba tartanak, ez pedig rávilágít arra, hogy míg az állami vonalak a magyarországi Fiumén keresztül zajló exportot voltak hivatottak előmozdítani, úgy a szabadhajózási vállalatok által főleg a hazai ipar és társadalom számára szükséges nyersanyagok

és gyarmatárúk importja zajlott, illetve a vállalatok piaci alapú szállítmányozása Európa és a világ főbb kikötőin keresztül.

A hajóforgalmi hálózatok egyik nagy tanulsága, hogy a kor döntéshozói a gyakran évtizedekre kötött szerződések mentén egy hosszú távú stratégia megvalósításán dolgoztak. Hamar, már az 1870-es évek közepén felismerték, hogy a magyar tengeri külkereskedelmi érdekek élesen szemben állnak Ausztria érdekeivel, és ennek fényében az állami cégek hajóforgalmi menetrendjeit, hálózatát úgy módosították, hogy az egyre Fiume központúbb legyen, miközben a hálózat mérete is növekedni tudjon, egyre több helyre küldve magyar hajókat. Az áruforgalmi hálózat tapasztalata, hogy nem az Erdős – Rényi [1959] által leírt random háló jött létre a térben, hanem megerősítést nyert Barabási skálafüggetlen hálózatokról alkotott elképzelése [Barabási 2016 4:4]. Ha Krugman új gazdaságföldrajzi elméletének egyik sarokkövére gondolunk, az áruforgalmi hálózat is igazolja a növekvő skáláhozadék létét hiszen a magyar hajók is a kereskedelmi centrumokat látogatták sűrűbben járataikkal [Krugman 1980; Krugman 1991].⁶⁴

A Fiume külkereskedelme kapcsán korábbiakban bemutatott vámtarifaosztályok forgalmi adatainak ismeretében vizsgáljuk meg, hogy a kikötő 12–12 legfontosabb behozatali és kiviteli terméke szállításában mekkora szerepet vállaltak a hazai hajózási vállalatok. Egyes termékek esetében már 1896-tól vannak adataink, azonban egységes, homogén statisztikák a kikötő áruforgalmáról csak 1903-tól állnak rendelkezésre, míg a hajózási vállalatok forgalmát részletező idősorok a fiumei statisztikai hivatal megalakulásával [DAR. JU–5. Ált. 192–1902–II–1–371] 1906-tól jöttek létre [Fiume forgalma 1906–1915]. Fiume tengeri áruforgalmának legfontosabb termékeit – a tarifajelükkel együtt – az alábbi 16. táblázat mutatja.

⁶⁴ A növekvő skáláhozadék modellekbe illesztésével Paul Krugman magyarázni tudta azt, hogy miért alakulnak ki időről-időre gazdasági centrumok és perifériák a világban (addig a mikroökonómia által preferált csökkenő skáláhozadék szerepelt a modellekben). Erre az elméletre utalva a növekvő skáláhozadék úgy jelenik meg a kereskedelmi hálózatok kapcsán, hogy a járatokkal sűrűbben kitüntetett kikötők nem csak a hálózaton belül, de a valóságban is egyre inkább kereskedelmi központtá váltak.

16. táblázat: A fiumei kikötő 12–12 legfontosabb import és export terméke

év		1903-1906	1907-1910	1911-1914
import	2 Kávé	96 503 q	114 757 q	143 599 q
	8 Narancs, citrom	579 999 q	591 345 q	636 964 q
	13 Nyers dohány	173 753 q	151 741 q	131 956 q
	19 Tengeri	3 620 246 q	203 848 q	2 065 043 q
	25 Hántolatlan rizs	3 221 305 q	4 422 510 q	4 954 471 q
	33 Olajos magvak	128 350 q	813 188 q	911 473 q
	48 Pálma és kókuszdióolaj	72 498 q	146 185 q	68 033 q
	53 Bor	1 798 671 q	1 478 665 q	1 336 675 q
	66 Kőszén	4 193 983 q	10 540 808 q	6 566 153 q
	88 Nyers pamut	270 714 q	447 032 q	395 776 q
	92 Nyers juta	505 087 q	583 103 q	608 480 q
	121 Nyers fémek	96 243 q	184 876 q	237 177 q
export	10 Nyers cukor	1 451 187 q	1 742 420 q	4 909 825 q
	11 Homok és kristálycukor	3 268 742 q	3 552 796 q	4 521 551 q
	12 Finomított cukor	814 059 q	557 192 q	566 228 q
	13 Nyers dohány	173 917 q	240 532 q	237 472 q
	15 Búza	833 783 q	844 949 q	660 042 q
	17 Árpa	1 794 932 q	788 405 q	458 164 q
	19 Tengeri	1 407 339 q	1 328 407 q	1 450 440 q
	21 Bab	678 871 q	1 542 707 q	962 758 q
	24 Hántolt rizs	348 064 q	481 368 q	661 795 q
	26 Liszt	4 550 593 q	2 533 381 q	2 425 733 q
	62 Donga	2 078 739 q	882 463 q	639 369 q
	64 Fűrészelt faárak	7 101 600 q	7 630 427 q	8 008 164 q

Forrás: MSÉ [1903–1912] és Fiume forgalma [1913–1914] alapján saját szerkesztés

A táblázatból láthatjuk, hogy az importban és exportban is éles különbségek voltak a legfontosabb termékek volumenében. Tételeken vizsgálva 1903–1914 között 354 859 q kávé, 1 808 308 q narancsot és citromot, 457 450 q nyers dohányt, 5 889 137 q kukoricát, 12 598 286 q hántolatlan rizst, 1 853 011 q olajos magvat, 286 716 q pálma és kókuszolajat, 4 614 011 q bort, 21 300 944 q kőszén, 1 113 522 q nyers pamutot, 1 696 670 q nyers jutát és 518 296 q nyers fémet hoztak be Fiuméba. Ezzel egyidőben 8 103 432 q nyers cukrot, 11 343 089 q homok és kristálycukrot, 1 937 479 q finomított cukrot, 651 921 q nyers dohányt, 2 338 774 q búzát, 3 041 501 q árpát, 4 186 186 q kukoricát, 3 184 336 q babot, 1 491 227 q hántolt rizst, 9 509 707 q lisztet, 3 600 571 q dongát és 22 740 191 q fűrészelt faárut vittek ki. Nézzük meg, hogy a négyéves átlagok alapján a magyar hajózási társaságok aggregált forgalma mekkora részesedést tett ki Fiume imént részletezett áruinak tengeri forgalmából (16. táblázat).

17. táblázat: A magyar kereskedelmi flotta részesedése a fiumei kikötő 12–12 legfontosabb import és export termékének szállításából

év		1903-1906	1907-1910	1911-1914
import	2 Kávé	41,56%	41,65%	83,74%
	8 Narancs, citrom	82,59%	96,61%	77,97%
	13 Nyers dohány	6,53%	6,81%	6,23%
	19 Tengeri	4,28%	4,00%	6,95%
	25 Hántolatlan rizs	11,56%	31,24%	47,32%
	33 Olajos magvak	8,11%	7,42%	1,41%
	48 Pálma és kókuszdióolaj	29,75%	53,58%	67,23%
	53 Bor	47,19%	58,63%	62,32%
	66 Kőszén	30,77%	45,97%	68,18%
	88 Nyers pamut	3,72%	0,88%	7,27%
	92 Nyers juta	0,41%	0,48%	1,81%
	121 Nyers fémek	8,81%	1,48%	2,49%
export	10 Nyers cukor	20,17%	19,54%	37,24%
	11 Homok és kristálycukor	14,40%	16,04%	24,56%
	12 Finomított cukor	24,95%	35,93%	31,47%
	13 Nyers dohány	87,66%	77,32%	81,63%
	15 Búza	51,77%	63,69%	73,86%
	17 Árpa	76,97%	91,78%	92,83%
	19 Tengeri	73,89%	87,72%	84,98%
	21 Bab	81,41%	54,29%	68,59%
	24 Hántolt rizs	41,96%	47,98%	46,92%
	26 Liszt	77,75%	84,76%	91,07%
	62 Donga	44,52%	45,17%	52,30%
	64 Fűrészelt faárúk	49,17%	46,70%	35,08%

Forrás: MSÉ [1903–1912] és Fiume forgalma [1913–1914] alapján saját szerkesztés

Az előbbi felsorolás alapján azt mondhatjuk, hogy a magyar hajók hozták be 1903–1914 között a kávé 55,65%-át, a narancs és citrom 85,72%-át, a nyers dohány 6,53%-át, a kukorica 5,08%-át, a hántolatlan rizs 30,04%-át, az olajos magvak 5,65%-át, a pálma és kókuszolaj 50,19%-át, a bor 56,05%-át, a kőszén 48,31%-át, a nyers pamut 3,96%-át, a nyers juta 0,9%-át és a nyers fémek 4,26%-át. Kivételben, a magyar hajók exportálták a nyers cukor 25,65%-át, a homok és kristálycukor 18,33%-át, a finomított cukor 30,78%-át, a nyers dohány 82,2%-át, a búza 63,1%-át, az árpa 87,19%-át, a kukorica 82,2%-át, a bab 68,1%-át a hántolt rizs 45,62%-át, a liszt 84,53%-át, a donga 47,33%-át és a fűrészelt faárúk 43,65%-át.

A következőkben tételesen megvizsgálom, hogy egyes import és export termékek esetében a fiumei összes forgalomnak mekkora hányadát szállították a magyar vállalatok. Az összehasonlítást ugyanakkor bonyolítja, hogy a társaságok nem egyazon időszak alatt működtek, hanem kisebb-nagyobb átfedésekkel, illetve a konkrét vállalati adatok csak 1906–1914 között állnak rendelkezésre. Először vegyük az importot. A kávé importjában az Adria Rt. volt a

legjelentősebb szállító, hisz a kávé főleg az észak-afrikai térségből és Dél-Amerika kikötőiből ez a társaság tudta költséghatékonyan szállítani elsősorban a Fiumei Kávépörkölt vállalat részére, másodsorban pedig az ország belső területeire való továbbításra. A kikötőbe érkezett kávé mennyiségét az is mutatja, hogy 1896-ban külön a kávéház épült a Ferencz Szalvátor rakpart és a Rudolf móló sarkánál [DAR. TH. 139–1896–XXXIV–3896]. Az Adria Rt. éves átlagos kávé behozatalának aránya a fiumei importhoz képest 64%, a Magyar-Horvát Rt.-é 15% volt. Évenkénti forgalmukat mutatja a 22. melléklet. A narancs és citrom behozatalnak majdnem egészét hazai vállalatok bonyolították le: Adria Rt. 85%, M-H Rt. 0,6%, SS Indeficienter 0,6%, SS Kostrena 0,6% (23. melléklet). Ide kell továbbá számítanunk a Grünhut és társa vállalatot is, akiknek a pontos délgyümölcsbehozatalát nem ismerjük, de valószínűsíthetjük, hogy ők helyettesítették az Adria Rt. korábbi fuvarjait 1911-től kezdődően. A hántolatlan rizs kapcsán a honi vállalatok szállításának aránya a következőképp alakult: Magyar Keleti Rt. 21%, Oriente Rt. 14%, Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. 15% és Atlantica Rt. 9%. Láthatjuk, hogy ezt a terméket, mivel főleg Délkelet-Ázsiából hozták be, elsősorban az erre közlekedő állami cég, a Magyar Keleti Rt. és a szabadhajózási vállalatok közvetítették, utóbbiak kifejezetten azért, mert így állami fuvardíj támogatást szerezhettek (24. melléklet). Magas volt a hazai vállalatok importja a pálma- és kókuszolajban. Itt az Adria Rt. a fiumei behozatal 80%-át szállította, míg a Magyar Keleti Rt. 4%-ot, az Atlantica pedig 7%-ot (25. melléklet).

A bor importja Fiumében különösen fontos volt. Ez százalékosan azt jelentette, hogy az összes fiumei borbehozatalnak 1906–1914 között átlagosan 54%-át a partmenti Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. hajóin importálták, illetve 1912-től átlagos évi 8%-os forgalommal megjelent a Mariska is (26. melléklet). A kőszén behozatalának fontosságát, mely az adott korban a gőzhajók és gőzmozdonyok fűtőanyagát is jelentette nem kell külön ecsetelni. Ennek behozatalában számos magyar társaság vette ki részét, így az Adria Rt. 10%, a Magyar-Horvát Rt. 3%, a Magyar Keleti Rt. 10%, az Atlantica Rt. 20%, az Oriente Rt. 2,5%, a Copaitich 4%, a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. 15%, az SS Indeficienter 4% és az SS Kostrena 6% körüli értékekkel (27. melléklet). Az import esetében említésre méltó még a kukorica behozatal, melyről csak nagyon szűrt adataink vannak. Ezek alapján a Copaitich és Társai vállalat 1898–99-ben a fiumei import 100%-át hozta be; a Magyar Keleti Rt. az 1913-as forgalom 7%-át.

Export oldalon az alábbiakat figyelhetjük meg. A cukortermékek között háromféle osztályozással találkozhattunk: nyers-, finomított- valamint homok- és kristálycukor. E termékek esetében a következők szerint alakult az export. Nyers cukor: Adria Rt. 54%, M-H Rt. 2%. Finomított cukor: Adria Rt. 22%, M-H Rt. 8%. Homok- és kristálycukor: Adria Rt. 18%, M-H Rt. 1%, Magyar Keleti Rt. 4%, Oriente Rt. 4%, Copaitich és Társai 6%, Magyar-Horvát

Szabadhajózási Rt. 10% és SS Kostrena 3% (28., 29. és 30. mellékletek). Jelentős volt a nyersdohányban játszott szerepe az Adriának (70%) és a Magyar-Horvát Rt-nek (11%) (31. melléklet). Gabonafélék közül az elszállított árpának (mely vélhetően sörfőzési célokat szolgált) csaknem egészét a honi társaságok fuvarozták: Adria 70%, M-H Rt. 28%, Atlantica 1,8% tehát összesen 99,8% átlagosan (32. melléklet). Ezzel szemben a búzának 67%-át a Magyar-Horvát Rt. és a tengerinek szintén 67%-át ugyanezen társaság szállította (33. melléklet). A bab esetében az Adria Rt. 50%-át, a Magyar-Horvát Rt. 13%-át képviselte a kivitelnek (34. melléklet). Hántolt rizs esetében, ahogy zömmel a szabadhajózási vállalatok képviselték az importot úgy képviselték az állami cégek az exportot: Adria Rt. 22%, Magyar-Horvát Rt. 31% (35. melléklet).

A liszt exportja kapcsán láttuk, hogy ennek a terméknek a kivitele indukálta az Adria Rt. megalapítását és részben Fiume modernizálását is. 1906–1914 között a fiumei liszt kivitelnek azonban csupán 25%-át szállította el az Adria Rt., 5%-át az Atlantica Rt. és 62%-át a Magyar-Horvát Rt (36. melléklet). Ezen csökkenés okait Gunst [1987] abban ismerte fel, hogy ekkorra egyes európai és tengerentúli országok védővámokkal saját malomiparukat kezdték védeni, másrészt az amerikai lisztminőség az 1890-es évekre elérte a magyart, ami óriási volumenével az angliai szabadpiacról kiszorította a magyar lisztet. A faáruk kapcsán a fiumei kivitel legfontosabb termékei között két termék szerepelt, a donga és a fűrészelt faáru. Előbbi esetében (37. melléklet) átlagosan 40%-ot a Magyar-Horvát Rt. 3%-ot bírt; míg utóbbinál az Adria Rt. 35%, a Magyar-Horvát Rt. 2%, a Magyar Keleti Rt. 0,1%, az Oriente Rt. 4%, az Indeficienter 2%, a Kostrena pedig szinté 2% körüli értékekkel volt jelen (38. melléklet). Összességében tehát a magyar hajózási vállalatok jelentős szerepet vállaltak Fiume legfontosabb külkereskedelmi termékeinek szállításában.

8.4. A magyar kereskedelmi tengerészet multiplikátor hatásai

8.4.1. Fiume turizmusa, és a vendéglátás mindennapjai

Fiumében a másodlagos és töredékes forrásaink szerint nagyon virulens turisztikai élet zajlott a dualizmus idején. A városban épült szállodák, a különféle helyi és környékbeli utazásokat kínáló prospektusok [Guida di Fiume], a hajózási társaságok személyforgalma és a városban működött különféle turisztikai klubok mind erre engednek következtetni. A pontos számokat kérdését árnyalja, hogy a korabeli fiumei szállodák könyvei, melyek tartalmazták a konkrét

vendégforgalmat az elmúlt száz év alatt nyomtalanul elvesztek.⁶⁵ Az egyedüli szállodai vendégforgalmat bemutató kiadvány egy fiumei statisztikákat közlő füzet volt, mely szól a vendégéjszakák számáról is az 1891–1899 közötti időtávon [Fiumei statisztika 1901].⁶⁶

Már magának a fiumei vasút kiépülésének volt egy olyan multiplikátor hatása, mely a turizmus vizsgálatánál is döntő jelentőségű. A mai fogalmaink szerinti Abbázia a maga palotáival a Déli Vasúttársaság révén épült ki.⁶⁷ Így a jövőbeli kutatásokra való tekintettel a fiumei vasút átadásától kezdve feltételeznünk kell a fiumei turistaforgalomról azt is, hogy ennek egy része minden bizonnyal Abbázia felé is továbbutazott. Ugyanitt kell arra is utalnunk, hogy egyes fiumei levéltári források utalásokat tesznek arra, hogy „a nyári hőség elől” a fiumei vasútvonalon sokan utaznak szabadságuk ideje alatt a mai szlovéniai hegyvidékekre, így a vasút egy oda-vissza irányuló turistaforgalom előtte nyitotta meg az utat [DAR. JU–5. 191–1894–685]. A turisták informálására és részükre programok kínálatára több helyi szerveződés is született. Ezek között talán a legnagyobb lefedettséggel a Magyar Turista Egylet Fiumei Szekciója bírt [DAR. JU–5 328–1902–1476], de volt a helyi vadászoknak is saját egyesülete, illetve a helyi viszonyokra való tekintettel a Csónakegyletet és más sportegyesületeket is ide sorolhatunk [Fried 2001:133].

Fiumében, 1890–1914 között 16 hotel működött, a szomszédos Sušakon – mely Horvátország része volt – pedig további 5 helyen szállhattak meg a vendégek. A fiumei szállodák egymáshoz közel három csoportban helyezkedtek el. A vasútállomás környékén épült meg a Hotel Deák, a Hotel Bristol, a Hotel Hungaria, a Hotel della Ville és a Hotel Imperial; a tengerparti mólóknál a Grand Hotel Europa, a Hotel Adria, a Hotel Lloyd és a Hotel Quarnero; a történelmi belvárosban pedig az Albergo Popolare, a Hotel alla Città di Milano, a Hotel alla Città di Fiume, a Hotel alla Marina Mercantile, a Hotel Bonavia és a Hotel Royal. Ezen szállodákon felül még állt az egykori Via Industrián a Kivándorlólház, vagy Kivándorlószálloda, mely a Fiume–New York viszonylatban kivándorló magyaroknak adott ideiglenes menedéket a kéthetenkénti hajók indulásának kivárására [Žic 2017]. Berendezéseket tekintve a szállodák nagyjából ugyanazt a minőséget nyújtották, mely egyben a legmodernebb elvárásoknak is megfelelt: elektromos

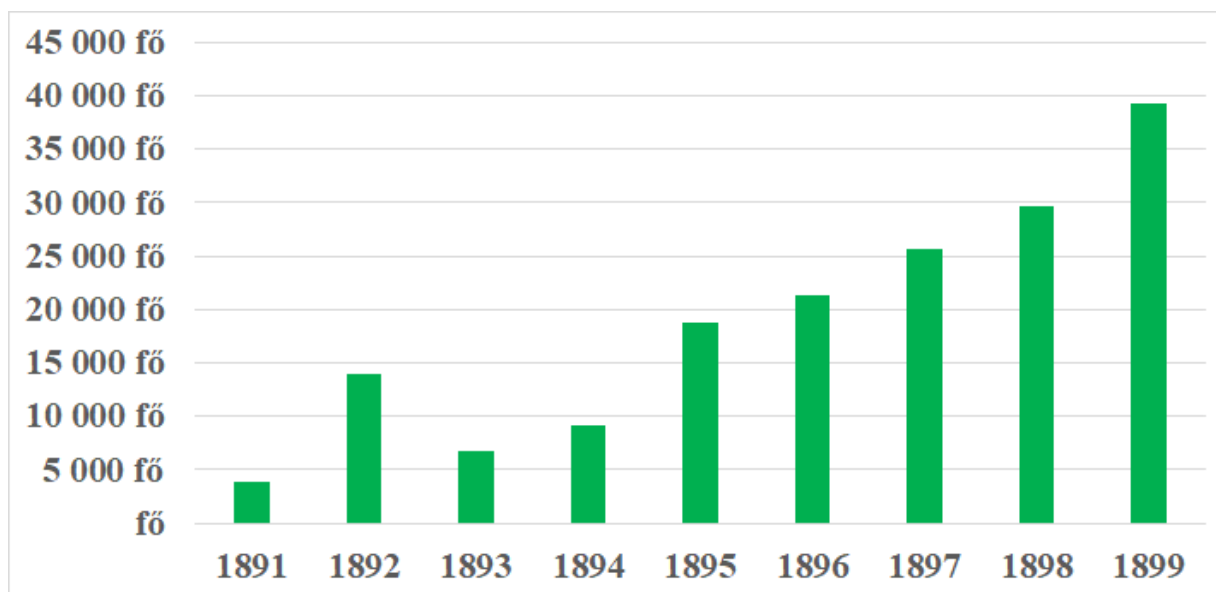
⁶⁵ Ezt 2019. októberében Fiumében, személyes kutatóutam során a város két jeles helytörténésze Thedoro de Canziani és Igor Žic is megerősítette.

⁶⁶ Ez a kiadvány a Fiumei könyvtárnak csak az 1900. és 1901. éveiből van meg. A szállodai adathiány nem csak Fiumét de Abbáziát is érinti Kos [2018] dolgozata, mely Abbázia szállodáiról szól is csak a kínálati oldalt mutatja be a szállodai férőhelyek révén, melyből arra következtethetünk, hogy a tényleges forgalomról ott sem maradt fenn adat.

⁶⁷ A legenda szerint amikor a vasúttársaság egyik vezetője, Friedrich Schüller megsejmelte a Laibach–Fiume vasútvonal tervezett nyomvonalát az Isztriai-félsziget babérerdei és a Quaernoroi-öböl azúrkék tengerének láttán elhatározta, hogy az apátságáról Abbaziának hívott településen felépíti a Monarchia Riviéráját.

világítás, néhol lift, kényelmes, komfortos szobák, és többnyire saját éttermeik és kávézóik is voltak, melyekben a magyar a német és a francia konyha szerint készítettek ételeket és elérhetővé tették a helyi borokat és a kőbányai polgári sört is itallapjaikon [Guida di Fiume 1910]. A szállodákban megszállt vendégekről egyetlen statisztikai kimutatásunk van: 71. ábra. Annak ellenére, hogy ez a csak töredékes, növekedést mutatott az 1890-es évtized fiumei szállodai vendégforgalma [vö. Misóczki 2007].

71. ábra: A fiumei szállodákban eltöltött vendégéjszakák száma 1891–1899 között



Forrás: Fiumei statisztika [1901:129].

Ha összegezni akarjuk a turisztikai célú infrastruktúrafejlesztéseket, akkor látnunk kell, hogy a dualizmuskori Fiumében minden feltétel adott volt a helyi és az átmenő turizmus fejlődésére. Megépült a vasútvonal Budapest és Bécs irányába, létrejött egy modern kikötő, megépült csak Fiumében 16 szálloda, létrejöttek partmenti turistautakat kínáló gőzhajózási vállalatok és alakultak helyi turista egyletek is a pihenni és üdülni vágyók igényeinek kielégítésére.

Sok szempontból megközelíthetjük, mi vonzotta a kor utazóját Fiuméba. Építészeti tekintetben ötvöződött itt a Budapest és Bécs mintájára épített klasszicista stílusú tengerpart, a történelmi belváros olaszos, szűk utcáival és a hegyek előterében álló monumentális reneszánsz stílusú Kormányzói Palotával, és előkelőségek villáival. Ugyanakkor nem is feltétlen a városi épületek voltak, hanem a modernnek számító gyárak és ezek környezete hatott az ide utazóra. A Kőolajfinomító és a Torpedógyár főleg az uralkodói és nemzetközi kormányzati vendégek kedvelt látványossága volt, de természetesen nem feledkezhetünk meg az igazi „magyar tenger” mitikus vonzásáról sem, mely szintén csábította az utazókat Magyarország belső területeiről.

Gondolhatunk itt Kosztolányi Dezső saját élményire is, melyeket az Esti Kornél ciklusában örökített meg 1901-ben. Az író elénk tárja mit jelentett a soknemzetiségű de valahol mégis magyar város egy „hazulról” érkezőnek.

A város turisztikai vonzerejének növelésére Fiume Városa 1910-től kezdődően évkönyvként mindig kiadta a Guida di Fiume turistakalauzt. Hasonlóan más magyarországi kalauzokhoz, ezek is több nyelven, széles közönséget célozva gyűjtöttek össze hasznos tudnivalókat a városról, a helyi árakról, éttermekről, szállodákról, gyárakról, szuvenírekről stb. A következőkben így ezek alapján kívánom bemutatni mit gondoltak a fiumeiek a város korabeli vonzerejéről.

A kiadványokban a legfontosabb helyet a kultúra, azon belül is a színházak kapták. Fiumében három színházat mutatnak be, ezek közül a legrégebbi a Fellner és Hellmer építésziroda által tervezett Ürményi téri Verdi Színház volt.⁶⁸ A második volt a Teatro Fenice a Via Ciottán, a harmadik pedig a Teatro Thalia a fiumei kálváriára vezető úton. Mindhárom színházban hasonló repertoár volt jelen a műfajok tekintetében, azaz operák, operettek, olasz vígjátékok és balett. Az árak tekintetében ugyanakkor éles eltéréseket figyelhetünk meg. A Verdiben a tavaszi évadban 80 fillér és 3 Korona, az őszi évadban 40 fillér és 1,6 Korona között mozogtak az árak. A Teatro Fenice és Teatro Thalia pedig 40 fillér és 1 Korona között kínált ülőhelyeket a nézőtéren [Guida di Fiume 1910; 1911].

A kiadvány a már említett levéltári utalást megerősítve nem csak Fiume és szűkebb környéke (Abbázia, Lovran) látnivalóit és szállodáit tartalmazza, hanem hirdetéseket a Monarchia belső területeire nézve is. Mivel a kalauz fő nyelve az olasz, így feltételezhetjük, hogy nem csak a Monarchiából Fiuméba érkező, hanem az Olaszország felől Fiuméba és így tovább a Monarchiába utazó közönségnek is szólt. Ennek megfelelően például értesülhetünk arról, hogy milyen díjszabás mellett utazhatunk vasúton Fiuméből a birodalom belső területei felé. A vasúti személyszállítás különbséget tett személy- és gyorsvonatok között. Fiume kiindulással Abbáziába vonatozhatott a korabeli utazó 40 fillér és 1,6 Korona közötti áron, Laibachba 4,70 K és 12,40 K áron, Grazba 15,40–41,00 Koronáért, Budapestre pedig 24,70–65,70 Koronáért.⁶⁹

Fiume földrajzi elhelyezkedéséből adódóan egyik kiemelt turisztikai terméke a különféle vízi utazási lehetőségekben rejlett. A város kikötőjét folyamatosan látogatták a legkülönbözőbb

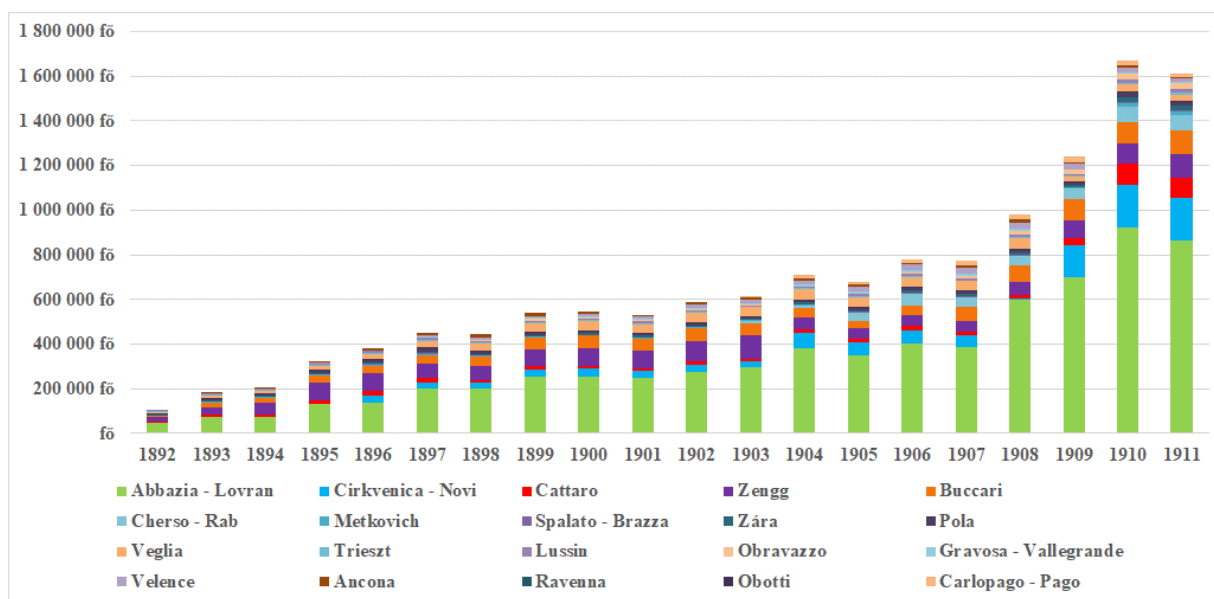
⁶⁸ Ugyanez az építésziroda tervezte többek között a budapesti Vígszínházat és szembetűnő a hasonlóság kívül és belül is, ha felkeressük a két intézményt.

⁶⁹ Ezen árakat, ha átszámítjuk mai forint árfolyamra, akkor láthatjuk, hogy a korabeli vasúti közlekedés a mai korban a repülésnek feleltethető meg leginkább, hiszen az akkor még modernnek számító vonatok, a frissen épült állomások épületeiben az utazó úgy érezhette magát, mint napjainkban a repülőkön, repülőtereken, ez számított a közösségi közlekedés csúcsának. Így mai árfolyamra fordítva a Fiume – Abbázia utazás 1 800–7 200 forintba kerülne, míg a Fiume – Budapest utazás 111 150–295 650 forintba.

országokból érkező gőzösök és vitorlások, melyek többnyire áruszállítással foglalkoztak, ugyanakkor ezek egy része kismértékű személyszállítást is végzett.

A fiumei tengeri személyszállítás döntő többségét a kisparthajózási vállalatok bonyolították le. Ezek között legfontosabb a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt. Tudjuk, hogy a társaság kifejezetten turisták szállítására szakosodott szalon gőzösökkel is járta útvonalait, illetve számos levéltári forrás szól arról, hogy iskolás osztályok kirándultak rajtuk, vagy éppen szövetséges országok előkelőségeinek mutatták be az Adriai-tengert általuk [DAR. TH. 8–1908–IV–263]. A társaság összegzett személyforgalmát az alábbi 72. ábra szemlélteti. Láthatjuk, hogy a társaság hatalmas volumenben szállított utasokat évente szinte töretlen növekedés mellett. Az érintett kikötők kapcsán egyébként átlagosan 91,49%-ban megegyezett a Fiuméből elutazott, majd oda visszaérkező utasok száma, tehát valószínűsíthetjük, hogy a forgalom nagyobb része turisztikai célú utazás volt.

72. ábra: A Magyar-Horvát Rt. személyforgalma Fiuméből az alábbi kikötőkbe és vissza, valamint a közbeeső kikötők között 1892–1911 között



Forrás: MSÉ [1892–1911] alapján saját szerkesztés.

Vizsgáljuk meg a három legnagyobb utasforgalommal bíró útvonalat a konkrét forgalom és az árak tekintetében is. A Fiume – Abbázia – Lovran – Fiume vonal volt a számok alapján a legkedveltebb. Itt 1892–1911 között 6,7 millió utas közlekedett a társaság gőzösein. Az odaút 0,8 K volt, míg a menettérti jegy 1,2 Koronába került. A szegények üdülőjeként is számontartott Cirkvenica irányába 1 millió utast szállított a vállalat, itt a jegyek 1,2–2 Korona között mozogtak. Cattaroba 15,92–76,38 Koronás áron 462 ezren utaztak. Az árak tekintetében így rövid távon a

hajózás olcsóbb volt, mint a vasúti közlekedés, azonban előbbi költsége gyorsabban emelkedett a távolság növekedésével, mint a vasúté [Guida di Fiume 1910:55].

A kisparthajózásban versenytársa volt a Magyar-Horvát Rt-nek a zenggi Horvát Tengerhajózási Rt., az Osztrák-Horvát Tengerhajózási Rt. és néhány olasz társaság elhanyagolható mértékű személyforgalommal. A Horvát Rt. két járattal volt jelen a magyar kikötőben a Fiume-Volosca-Abbázia-Lovrana és vissza, valamint a Fiume-Portoré-Cirkvenica-Selce-Noví-Zengg és vissza vonalakkal. Ezeken átlagosan évente 50 ezer főt utaztatott 40–60 filléres jegyárak mellett. Az Osztrák-Horvát társaság egy vonallal a Fiume-Abbazia-Lussin-Arbe és vissza járattal volt jelen, melyen évente átlagosan 40 ezer fő utazott 1,2–7,8 Koronás árak mellett [Fiume forgalma 1913:22].

A nagypart és hosszújratú hajózás kategóriájában minden a kikötőből induló kereskedelmi gőzösön volt körülbelül egy tucatnyi hely azoknak, akik távoli földrészekre szerettek volna borsos áron utazni, de egyes társaságok kifejezetten a turistaforgalomnak szánt luxus szalonjásokat is fenntartottak. Ilyen volt az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. is, mely a századfordulótól kezdve fejlesztette személyszállító kapacitásait, melynek eredményeképpen az 1910-es években már olyan hajói is közlekedtek, melyeken a turisták Fiuméből a Kanári-szigetekig és vissza is utazhattak. Ezeken a hajókon a források tanúsága szerint hűtött tokaji borokat, Pick szalámit szolgáltak fel az utazóknak, illete mozifilmeket is vetítettek nekik [DAR. TH. 412–1907–XVIII–1768]. Az Adria Rt. járatain a Fiuméből és Fiuméba utazók száma átlagosan 500–500 fő körül mozgott évente, míg a köztes kikötők közötti forgalom átlagosan 25 000 főt tett ki [MSÉ 1899–1913]. Hasonlóan az Adriához a Cunard Steamship Company is szállított turistákat a hosszújratú hajózásban. Ez a cég felügyelte a Fiume – New York közötti kivándorlást és a kivándorló hajókon sokszor az emigránsok mellett turisták is utaztak; ők 1904–1914 között összesen 36 978-an voltak [MSÉ 1904–1913].

8.4.2. A kivándorlás fiumei oldala

A nagy magyarországi kivándorlás nem volt példanélküli a maga korában. Az Európából való, főleg Észak-Amerika irányába zajló migráció végigkísérte az egész 19. századot. 1815–1914 között ennek az európai emigrációnak volt egy térbeli eltolódása is, mely magával hozta a technológiai fejlődéssel karöltve a hajózás és a kivándorlási ipar fejlődését is. A század elején, a napóleoni háborúkat követően főleg az ír területekről vándoroltak ki az emberek, majd az 1870-es években már főleg a német területek voltak a fő kibocsátók. Az 1890-es évek végére már Közép-Európa, azaz Ausztria-Magyarország lakói adták a kivándorlás zömét [Dubrović 2008].

A folyamatokat segítette, hogy ez az időszak a gőzhajózás elterjedésének és a gőzgép hatásfokának folyamatos javulásával egyszerre zajlott, így a növekvő emberáradatot egyre modernebb, nagyobb és gyorsabb hajók tudták szállítani. Kezdetben, a migráció térbelisége miatt éppen ezért a brit hajózási vállalatok megalakulását és működését segítette elő a kivándorlás (pl. a későbbi Cunard vállalat), majd pedig, amikor a német kikötővárosok, mint Bréma, vagy Hamburg lettek a főbb csomópontok, akkor az itteni vállalatok tudtak fejlődni (pl. a Hamburg-American Line vagy a Norddeutscher Lloyd). Utóbbi városok azért is nevezeteseek, mert itt nem csak a hajózás, de a kivándorlási ipar is jelentős méreteket öltött. Albert Ballin Hamburgban, Friedrich Missler pedig Brémában hozott létre olyan kivándorlószállodákat, szállítási cégeket és kivándorlási ügynökségeket, melyek a kivándorlók csábításától a kikötőbe érkezésén át az Amerikába érkezésig segítette a migránsokat, és hasznot húzott belőlük [Dubrović 2008]. Később az 1890-es évekre az ő ügynökségeik gyűrűztek be a Monarchia területeire is, és ezen munkának volt köszönhető az, hogy oly sok hazánkfiá indult el ígéreteik nyomán az Új Világ irányába [DAR. JU-5. Ált. 198–1895–986]. Főadatokban ez azt jelentette, hogy Ausztria-Magyarország területéről ebben a száz évben (1815–1914) 3 000 000 ember vándorolt ki Észak-Amerikába, 420 000 fő Dél-Amerikába, 4 000 fő Ausztráliába, 1 800 fő Afrikába és 110 fő Ázsiába [Dubrović 2008].

Magyarországon a kivándorlás Fiumén keresztül zajlott le és az Adria Rt-n keresztül a Cunard Steamship Company lett az a vállalat, amely a kivándorlókat szállította. Fontos azonban megjegyeznünk, hogy a közhiedelemmel ellentétben a Monarchiából nem a magyar nemzet tagjai vándoroltak ki a legnagyobb arányban. Ausztria-Magyarország legszegényebb vidékei voltak a fő kibocsátók így főleg a szláv ajkúak által lakott területek. Az 1901–1910 közötti időszakban 2 145 977 fő vándorolt ki, melynek 61%-a volt a szláv nemzetiségű (lengyel, ruszin, horvát, szerb, szlovén, bosnyák), 15%-a magyar, 11%-a német, 7%-a zsidó, 4%-a román és 2% egyéb [MSÉ 1904–1913].

Az 1890–1914 közötti nagy magyarországi kivándorlás nem spontán, alulról szerveződő folyamat volt. Ezekben az években több kivándorlási ügynökség is működött Magyarországon, melyek ügynökeiken keresztül folyamatosan győzködték a lakosságot, és az egyszerű falusi emberekkel elhitették, hogy Amerikában aranyélet vár mindenkire, persze csak akkor, ha az ő ügynökségének szolgáltatásait választja. Ilyen volt többek között a párizsi „Compagnie Generale Transatlantique” és a zágrábi „Mašek i drug”, valamint a már említett brémai Friedrich Missler ügynöksége. Az utóbbi üzletember a „Hogyan jussunk el Brémába személyes okmányok nélkül?” című prospektusairól híresült el, melyek hatására tömegesen érkeztek kivándorlók az

észak-német városba, ahol Missler szállodáiban laktak, és az ő hajóin vándoroltak ki [DAR. JU–5. Ált. 289–1903–V–43].

A magyar hatóságok érezve az ügynökségek hatását előbb tiltani próbálták a kivándorlást, majd amikor ez haszталannak bizonyult elkezdtek állami felügyelet alá vonni a folyamatot, amennyire csak lehetett [Puskás 1982:130–136]. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy az önálló hazai kikötőnek Fiumének megnőtt a szerepe. Mivel az új törvényi szabályozás előírta, hogy a magyar honpolgárok magyar kikötőn keresztül utazzanak – hogy az állam szeme előtt legyenek – ezért a kormányzat a kivándorlást célzottan Fiume felé terelte [Pálvölgyi 2010]. Ezzel egyidőben Ossoinack Lajos helyi vállalkozó közbenjárására az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. is megbízást kapott a kivándorlók New Yorkba szállítására [Samani 1975]. Azonban ezen állami elképzelések és intézkedések két nem várt problémát okoztak. Az első az volt, hogy amikor a rengeteg kivándorló megérkezett Fiuméba nagyon hamar kiderült, hogy nem tudnak hol megszállni, mert a város szállodái vagy megfizethetetlenek számukra, vagy már megteltek; a város élelmiszerellátása pedig egyszerűen nem bírta el ezt a hirtelen támadt hatalmas keresletet [DAR. TH. 571–1904–I–3826]. A második kérdéssel az Adria Rt. találta szemben magát, ugyanis igaz, hogy a társaságnak volt személyforgalma, azonban ez csak első osztályú luxus utazásnak is minősülő személyszállítást jelentett és nem a sokszor harmadosztályú utasok nagy tömegének Amerikába transzportálását.

Az első probléma megoldására Tisza Istvántól származott az az ötlet, hogy Fiumében is épüljön fel egy olyan kivándorlószálloda, vagy Kivándorlólház, mint, amelyet a német vállalkozók hoztak létre Hamburgban és Brémában [DAR. TH. 571–1904–I–3826]. A kérdést egy állami és vállalati képviselőkből álló bizottság ezután alaposan körüljárta, majd elhatározták, hogy a fiumei ipari úton, a Kőolajfinomítóval és Rizshántolóval szemben a világítótorony mellett az állam felölti a területet és megépíti a Kivándorlólházat, addig pedig ideiglenes elhelyezést keresnek az emigránsoknak [DAR. TH. 571–1904–I–3826]. Ennek értelmében 1904-ben először a Baross kikötőt jelölték ki szállásnak, ahová a nagy kivándorlókat szállító gőzösök is könnyen kiköthettek így az állami felügyelet alatt tudtak hajóra szállni az utasok [DAR. TH. 4–1903–IV–20]. Ezt követően, amikor ez kevésnek bizonyult, 1905-ben a Rudolf-mólón levő raktárházak közötti teret ponyvakkal befedték, és itt is kialakítottak egy ideiglenes szállást [DAR. TH. 571–1905–I–4505].

A megépített Kivándorlási ház több funkciót is betöltött egyszerre. Itt volt a határrendőrség és a kivándorlási felügyelet központja, valamint a kivándorlókat szállító hajózási társaság jegyirodája, és később Dr. Tauffer Emil new yorki útját követően az előzetes orvosi vizsgálatok helyszíne is ez lett [DAR. TH. 571–1905–XIII–3267]. A Kivándorlólház összesen 1,5 millió

Korona értékben épült meg, és 2 544 ágynyi férőhellyel rendelkezett. A fenntartását 48 alkalmazottal Matkovich János vállalkozó látta el. A kivándorlási házban annak ellenére azonban, hogy az állam szociális érzékenységének kifejeződéseként jött létre, Matkovich tisztán profitszerzési lehetőséget látott, mely miatt sok panasz érkezett ellene a Tengerészeti Hatósághoz. Ezt bizonyítja az egyik 1910-es ártáblázat is, mely bemutatja, hogy a kivándorlók egyes alapvető élelmiszerekhez milyen áron juthattak hozzá. Például egy kilogramm kenyér 40 fillérbe került, míg egy korsó kőbányai polgári sör 34 fillér, egy liter szilvapálinka pedig 2 K 20 fillér volt [DAR. TH. 455–1910–V–1].

A második probléma megoldásában az Adria Rt. egy régi üzlettársához a Cunard Steamship Company-hoz fordult segítségért, amely pont ezekben az években kereste a lehetőségét annak, hogy személyszállító hajóival belépjen a Mediterráneumba [Pelles – Zsigmond 2018:102]. A Cunard Line – az angolul nem tudó korabeli magyarok körében gyakran csak „Gúnár Lina” – a magyar kivándorlókat az alábbi nevű és építési idejű, egyenként átlagosan 2 500 fő szállítási kapacitással rendelkező gőzöseivel szállította: Auriana (1883), Ultonia (1898), Ivernia (1900), Carpathia (1902), Pannonia (1903), Slavonia (1903), Caronia (1905), Carmania (1905), Lusitania (1907), Mauretania (1907). A hajókon a 12 éven felüliek utazási költsége Fiume New York között 180 K a gyermekeké 90 K volt (az újszülöttek ingyen utazhattak). Arról, hogy milyen volt az emberek élete a hajókon, a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság két dolgozójának korabeli jelentései maradtak fenn. Noha csak két év volt ezen hivatalnokok titkos útjai között, mégis az 1905-ös negatívan leírt viszonyok, sok pozitív változást eredményeztek 1907-re [Pelles 2019b].⁷⁰

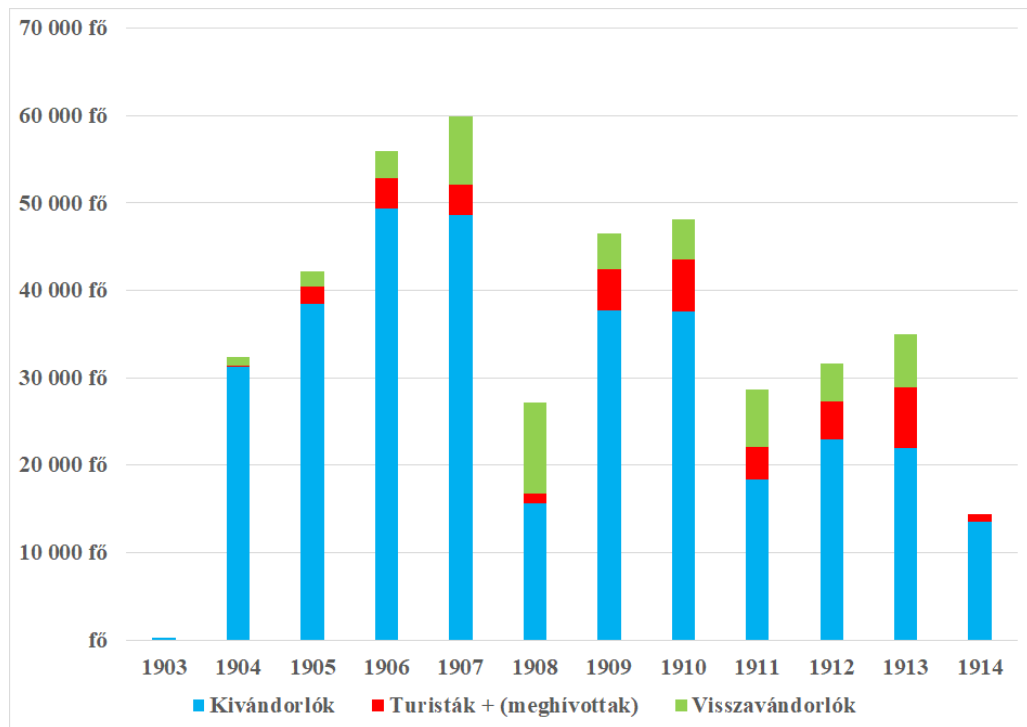
⁷⁰ Dr. Tauffer Emil (1905) orvosi szemmel – a martinschizzai vesztegzárintézet hatósági orvosaként, későbbi orvosfőnökeként – írta meg jelentését. Ebben oldalakon át kritizálta az elmaradott brit orvoslást. Például egy helyen magából kikelve kritizálja amikor a brit hajóorvos magát a magyar orvosnál képzetebbnak tartva kézmosás, operálóasztal, fertőtlenítés nélkül kezelte az egyik matrózt, akinek emiatt még hetekig romlott az állapota, míg végül a magyar orvos foglalkozhatott vele (a felettes brit beleegyezésével). A kivándorlók elhelyezése kapcsán Tauffer kifogásolta, hogy a III. osztályú helyeken a szalmazsákokon nem lehet aludni, mert azok a hosszú út alatt teljesen tönkrementek, azonban a legtöbb kritika az élelmezést érte. „A kivándorlók fő panaszait az ételek íze, illetve készítménye képezte. Előfordult, hogy egész asztalsorok érintetlenül hagyták az ételeket azt állítván, hogy nem ízlik nekik, mert »nem embernek való!« Tény az, hogy a kivándorlóknak adott ételek készítménye – a gulyás és némely leves kivételével – nem felel meg a magyar paraszt ízlésének. De még a gulyást is kifogásolták, mert a benne levő burgonya néha nem volt kellően meghámozva. Ezt az angol főpincér azzal okolta meg, hogy az angoloknál nem szokás a krumplit meghámozni, hanem egyszerűen lemossák és megkeféslik. Kivándorlóink mindennek dacára nagyon megütköztek a hámozatlan burgonyán. Kifogásolták a hajón használt bor minőségét is, mert a dalmát és görög borkeverék nem magyar bor és ez nekik nem ízlik” [DAR. TH. 571–1905–XIII–3267].

Roediger Ernő (1907) fiúmei révkapitány jelentése Taufferével szemben egy tengerészkapitány szemével mutatja be a kivándorlás menetét. Roediger nagy hangsúlyt fektetett jelentésében arra, hogy leírja a hajó napirendjét, vagy ahogyan a kapitány minden nap ellenőrzi a hajót. Ugyanakkor ő is beszámolt néhány panaszról, melyet már Tauffer is leírt. A fiúmei révkapitány jelentéséből megtudjuk, hogy még az első osztályon utazó magyar kivándorlóknak is állandó panaszuk volt az angol kosztra, emiatt ők gyakran el is cserélték ezt a fűszer- és zsírszegény ételt a III. osztályú utasok kosztjával, noha arról meg a hajón szolgáló fiúmei pincérek is azt nyilatkozták, hogy „Sior il vitto

Összegezve a kivándorlásról leszűrhető tapasztalatokat és statisztikai adatokat (73. ábra) elmondható, hogy 1904–1913 között az Egyesült Államokba az egész világról 16 482 401 fő vándorolt be, melynek 8,16%-a (1 345 469 fő) indult útnak Magyarországról. A brémai Friedrich Missler ügynökeinek munkája sikeresnek bizonyult, ugyanis a hazai kivándorlók legnagyobb része 36,6%-a (463 748 fő) Brémában szállt hajóra. A sorban ezt követte Fiume 24,1%-al (305 299 fő), Hamburg 17,63%-al (223 336 fő), Amszterdam 8,26%-al (104 670 fő), Rotterdam 5,39%-al (68 340 fő) és Le Havre, Trieszt, Liverpool, Cherbourg, Genova, Nápoly, Antwerpen összegezve 8,26%-kal (101 618 fő) [Dubrović 2012]. A fiumei forgalmat tovább bontva, tudjuk, hogy csak a Cunard szállított utasokat Fiuméből. A hajón történt születéseket és elhalálozásokat nem számítva 1904–1913 között összesen 265 hajójáráttal Fiuméből 278 205 felnőtt, 37 557 gyermek és 6 141 csecsemő kelt útra Amerika felé, melyből összesen 16 604 főt utasítottak vissza Ellis Islanden. A kivándorlók mellett utaztak már amerikai rokonság által meghívottak, illetve turisták is, ők ezen időszak alatt összesen 36 070-en voltak, melyből felnőtt volt 24 935 fő, gyermek 9 918 fő és csecsemő 1 217 fő. Ugyanezen időszak alatt összesen 42 641 felnőtt, 4 881 gyermek és 2 164 csecsemő korú honpolgár vándorolt vissza a Cunard hajóin Magyarországra. A személyszállítás mellett, a Cunard árut is szállított Fiume és New York között, ez a magyar kikötő szempontjából 1903–1913 között összesen 1 290 080 métermázsa exportot és 1 006 970 métermázsa importot jelentett [MSÉ 1902–1913].

za de crepar!” azaz „Uram, ettől a kosztól meg lehet döglenni!”. Előrelépés volt azonban – főleg az orthodox zsidók közbenjárására –, hogy a kapitány megengedte az utasoknak, hogy a fedélközben maguknak főzhessenek. Roediger jelentésének második fele a kivándorlók New Yorkba érkezéséről, és onnan történő tovább utazásáról szól. Lényegében azt mutatja be, hogy egy egyszeri magyarországi paraszt, hogyan tudott boldogulni egy „négymilliósvilágvárosban”. Roediger saját tapasztalatai alapján leírja, hogy miért vándoroltak ki a magyarok és milyen hasznot remélhettek ebből. „Egy hevesmegyei kigazda, ki fuvarozással képes volt naponta 5 K-t keresni, lovát, szekert eladta, hogy egy pittsburgi üvegyárban alkalmazást keressen. Utazása legalább 400 K-ba kerül és remél napi 5 \$-nyi keresményre, de kinek nincs mestersége az 1,5 \$-nyi kereseten túl nem viszi, melyből az otthon megszokott életmód mellett Amerikában már gyűjteni nem lehet. Tekintve azt, hogy egy dollárnak a vevő ereje Amerikában alig nagyobb, mint nálunk két koronának, az átlagos nagyobb kereset mellett is pénzt megtakarítani csak úgy lehet, ha szükségleteit az illető csak az okvetlen nélkülözhetetlenre szorítja, mit ha nálunk is megtenne ugyanarra az eredményre jutna.” Roediger ezután levonja a következtetést, hogy a legtöbb kivándorló hiába megy Amerikába, a mesés gazdagságot nem fogja elérni. Ellenben „szép keresetre számíthatnak a mesteremberek, különösen a lakatosok és asztalosok és valóságos Eldorádója Amerika a cselédeknek, hol egy szobalány 20 \$, egy szakácsnő 35 \$ havi bért kap; ezen utóbbiak számára tényleg kifizeti magát, hogy Amerikába menjenek, mert ruházaton kívül, melyet ugyan amerikai árakkal kell megfizetniük, más kiadásuk nincs és bő keresetük mellett könnyen viselhetik a kivándorlással multhatatlanul egybekötött költségeket.” [DAR. TH. 7–1907–IV–416]. A jelentés azzal zárul, hogy Roediger szerint a kivándorlás egyszer meg fog szűnni, ezért nem érdemes tiltani azt, ugyanakkor utána egy erős magyar-amerikai viszony épülhet ki a kivándorlás gerjesztette kereskedelmi kapcsolatok révén.

73. ábra: A Cunard hajók személyforgalma 1903–1914 között



Forrás: MSÉ [1903–1914] alapján saját szerkesztés.

A Cunard-Adria együttműködés összességében gazdasági szempontból mindkét fél részére gyümölcsöző kapcsolat volt. Amíg a Cunard szállította a kivándorlókat és az árut Fiume és New York között, addig az Adria Rt. fejlesztette a kapacitásait, és ahogy már tárgyaltuk, a tervek szerint az Adria a legújabb gőzöseivel átvette volna a Cunardtól a kivándorlók szállítását 1914 nyarán. Azonban a történelem közbeszólt. Ferencz Ferdinánd trónörökös 1914. június 28-i halát követően az azonos nevű gőzös kivándorlókat szállító sorsa is megpecsételődött: ugyanis a július 28-án kitört háború lezárta mind az Adria és a Cunard közötti kapcsolatot, mind a közvetlen tengeri kapcsolatot Fiume és New York között.

9. EREDMÉNYEK ÉS ÖSSZEGZÉS

Disszertációmban első körben számba vettem a nemzetközi szakirodalom alapján azt, hogy milyen általános jellemzői voltak a főleg Nagy-Britanniából kiinduló gőzhajózásnak és modern kikötőépítésnek. Egyúttal azt is bemutattam, hogy a maritime history, mint önálló rész tudományág, hogyan fejlődött ki az elmúlt évszázadban, és párhuzamot vontam aközött, hogy míg nyugaton az 1970–1990 közötti két évtized volt az alapkutatómunkák megírásának ideje és az azóta eltelt időszak a rész kutatások időszaka, úgy Közép-Európában a 2000–2020 közötti időszak még az alapkutatások ideje, melyre ezek után épülhetnek rá a részterületeket feltáró munkák.

Az általánosabb, nemzetközi kitekintést követően górcső alá vettem a Habsburg birodalom kereskedelmi tengerészetének fejlődését a 18. századtól kezdődően, különös tekintettel a két fontosabb kikötővárosra Triesztre és Fiuméra. Időben előrehaladva bemutattam Magyarország gazdaságának jellemzőit a doktori dolgozatom kutatási idejére, a dualizmusra fókuszálva. Ezen általános bevezető fejezeteket követően tértem rá a kutatási témám alaposabb kifejtésére.

Dolgozatom erősségének tartom, hogy sikerült benne összegeznem a főleg a Rijekai Állami Levéltárban folytatott kutatásaimat. Ezt az iratanyagot, melyet a Somogy Megyei Levéltárosok több évtizedes rendszerező munkája tett kutathatóvá, egyik első kutatóként volt lehetőségem átnézni. A javarészt olasz és kisebb részt magyar nyelvű iratok számos olyan új információval szolgáltak a fiumei gazdaság és a magyar hajózás fejlődéséről mely értékessé teheti a doktori értekezésemben tett megállapításaimat.

Válaszként az első kutatási kérdésekre Fiume 1868–1914 közötti gazdasági fejlődése kapcsán megállapítottam, hogy a magyar állam sikeresen vitte véghez a szárazföldi és tengeri közlekedési infrastruktúra fejlesztését. A fiumei vasút 1873-as átadása, majd annak nemzeti kézbe vétele megteremtette a lehetőséget a nagy volumenű áruszállításra. A fiumei kikötő nyugati mintára történt, gőzhajók befogadására alkalmas modernizálása és kiépítése pedig lehetőséget teremtett arra, hogy mind a külföldi, mind a hazai hajók kiszolgálhassák áruikkal a város, és a Fiume mögötti magyar hinterland szükségleteit, és többleteit elszállíthassák. Disszertációmban nagy hangsúlyt fektettem arra is, hogy a városban létrejött helyi, vagy ott megalakult országos pénzintézetek fiókjainak történetét bemutassam, különös tekintettel ezek lokális vállalkozásgeneráló hatásaira. Így kiderült, hogy a kor leginnovatívabb iparágában, mint például a kőolajipar, pont a hazai nagybankok tőkéje révén sikerült vállalatokkal kiaknázni az ezen technológiákban rejlő lehetőségeket.

A második kutatási kérdésem kapcsán bemutattam a magyar kereskedelmi tengerészet történetét, azt, hogy az államilag szubvencionált hajózásban a kezdeti Osztrák-Magyar Lloydal kötött megállapodásból hogyan nőtte ki magát egy kisparthajózási és egy nagyparthajózási vállalat, a Magyar-Horvát Rt. és a Magyar Keleti Rt. Feltártam továbbá azt is, hogy nemzetközi és magyarországi érdekek találkozása mentén, hogyan alakult meg az Adria Rt., és hogyan vált a legmeghatározóbb magyar tengeri szállítmányozási céggé. A szabadhajózási vállalatok kapcsán közre adtam, mely vállalatok, milyen célból, hogyan működtek az 1893-as hajózást támogató törvényeknek megfelelően, és ezen társaságok áruforgalmát összegeztem a napi szintű levéltári hajónaplóadatokból.

Kutatásom harmadik kérdése kapcsán kiszámoltam, hogy mekkora szerepe volt Fiume kikötőjének Magyarország vámtarifaosztályok szerinti külkereskedelmében. Ez az elemzés tette lehetővé, hogy reálisan lássuk Fiume súlyát a magyar külkereskedelemben mind import, mind export oldalon.

Ezt az elemzést bontottam tovább összhangban a negyedik kutatási kérdésemmel, hogy megmutassam, az áruk és a hajózási vállalatok kapcsán Fiume szerepét. Kitűnt, hogy bizonyos termékek – melyek jelentős hányadát tették ki Magyarország külkereskedelmének – magasan felül voltak reprezentálva a magyar hajózási vállalatok forgalmában. Elemzésem újszerűségét adta, hogy nem csak leíró statisztikai eszközökkel, de a hálózatrajzolás segítségével is feltártam, hogy a magyar hajók a nemzetközi térben mely kikötők között tartottak fenn áruforgalmat.

Ötödik kutatási kérdésem kapcsán rávilágítottam, hogy voltak a magyar hajózásnak olyan multiplikátorhatásai, melyek nem következtek a hajózási vállalatok céljaiból, mégis hozzájárultak Fiume és Magyarország működéséhez, fejlődéséhez. Így bemutattam a Fiume kapcsán létrejött turizmus és a városon átáramló kivándorlás főbb jellemzőit.

Összességében úgy gondolom, hogy a doktori disszertációmban sikerült bemutatnom a magyar kereskedelmi tengerészet, és ehhez kapcsolódóan Fiume gazdasági történetét. Ha értékelni akarjuk az értekezésemben bemutatott folyamatokat, leszűrhetünk belőlük néhány általánosabb jellegű megállapítást is. A kereskedelmi tengerészet a 19. században alapjaiban formálta át a világot, elsősorban az információk és az áruk megbízható szállítása révén.

Dolgozatomban bemutattam egy számítást arról, hogy a vitorlásokról és a gőzhajókra való áttérés fajlagosan gyorsabbá tette az információk útját, mint a tenger alatt lefektetett telegráf vezetékek a hajókhoz képest elért időnyerésege. A vizsgált században a hajózás megkérdőjelezhetetlen ura Nagy-Britannia volt, mely még a századfordulón is az egész világ összes kereskedelmi gőzöse szállítási kapacitásának felét birtokolta. Ennek fényében nem

vitatható, hogy a hajózási vállalatok menedzselésének is A szigetországban fejlődtek ki azok a mintái (vonal- és szabadhajózás), melyek utána az egész világon elterjedtek.

Ausztria és Magyarország számára, mint láttuk, már az 1810-es években megtörtént a gőzhajózási technológia átvétele, azonban a hajózási modellek, különösen a későbbi Cunard vállalat 1840-es évekbeli nagy távolsági brit állami szubvenciójának példája csak az 1850-es években az Osztrák Lloyd és az 1870-es években az Osztrák-Magyar Lloyd állami finanszírozásával honosodott meg. Igaz, Magyarországon a szabadhajózásnak is egy hibrid megoldása jött létre, a hazai piaci alapú vállalatok hajóépítési és fuvardíj támogatási rendszerének 1893. és 1895. évi kialakításaival. Ez rámutat arra, hogy a piacra lépés költségeit a vállalatok önmagukban nem tudták előteremteni, ugyanakkor az is igaz, hogy Fiumét és a fiumei hajósokat válsághelyzetbe szorította a gőzhajók rohamos megjelenése, hiszen az ő családjaik hagyományosan a vitorláskereskedelemről éltek. Ennek fényében érthető, hogy az államnak részükre is anyagi juttatásokat kellett adnia, hogy versenyben maradjanak. Ez utóbbi egyébként a magyar iparosítás kapcsán is számos ponton tetten érhető volt az 1880–1900 közötti két évtized hazai gazdaságfinanszírozó intézkedéseiben, és akkor a fiumei kikötő állami kiépítéséről még nem beszéltünk.

A megteremtett magyar hajózás viszont működőképesnek bizonyult, és járataival hamarosan összekötötte a mesés Keletet a modern Nyugattal. Hajói szelték a habokat az Adriától a skót, amerikai és brazil partokig, illetve a Földközi-tengeren és a Szuezi-csatornán át a Távol-Kelet egzotikus kikötőig és Ausztrália fejlődő iparvárosaig. Ráadásul nyilvánvalóvá vált kutatásaim alatt, és ezt összegezte a multiplikátorhatások kifejtését szolgáló fejezet, valamint a dolgozatban elhelyezett számos lábjegyzet, hogy Fiume és a magyar hajózás nem pusztán a részükre megfogalmazott gazdasági célokat érték el. Számos mélyebb kulturális és társadalmi hozzájárulásuk is volt Magyarországon, így például szerepük volt a fiumei turizmus és kivándorlás, de például a hazai kávéházi kultúra, és így a nagyvárosi 20. század eleji irodalmi élet kibontakozásában is.

EPILOGUS – FIUME ÉS A MAGYAR TENGERI KERESKEDELMI FLOTTA SORSA AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ UTÁN, TOVÁBBI KUTATÁSI IRÁNYOK

A nagy háború kitörése után Fiumében a városban megjelenő lapokat 1914. augusztus 4-től cenzúrázták, és megszüntették a telefon- és távíróforgalmat is; a fiumei viszonyokban azonban egyértelműen Olaszország hadba lépése hozott újabb gyökeres változásokat. Mivel a fiumei lakosságnak átlagosan a 48%-a olasz nemzetiségű volt és az egész városi lakosság nagyjából 40%-a külföldi állampolgár is, ezért a városi olaszság méretei fenyegetővé váltak az itáliai királyság ellenséges fellépése miatt [Pelles 2019c]. Erre válaszul a megbízhatatlannak ítélt fiumeieket Tápiószőlőre és Kiskunhalasra internálta a magyar állami vezetés, ahol a mostoha viszonyok miatt többen meg is haltak [Somogyi 2019]. Válaszul a fiumei olaszsgot ért kegyetlenségekre a fiatalságuk miatt a császári és királyi hadseregbe be nem sorozott olaszok átszöktek Itáliába, hogy ott fegyvert fogva Ausztria-Magyarország ellen harcoljanak [Fried 2001].⁷¹

A fiumei mindennapokat így erősen beárnyékolta a háború. A fiumei kormányzó 1915. május 20-án jogot kapott a m. kir. igazságügyi minisztertől, hogy indokolt esetben elrendelje a rögtönbíráskodást a fiumei kerületben [DAR. JU-5. Eln. 49–1915–714]. Az olasz hadba lépés miatt [Gulyás – Bali 2012] kormányzóság 1915. május 25-én elkészítette a város esetleges kiürítési terveit, melyben arra jutnak, hogy egy esetleges ellenséges okkupáció esetén helyszűke miatt csak a legfontosabb hivatalnokok és iratok menekíthetők el [DAR. JU-5. Eln. 49–1915–703]. Május 27-én a város polgármestere Corossacz Ferencz kiáltványban fordult a lakosokhoz, melyben végig vette, hogy Fiume mindig is Habsburg, királyhű város volt, és kérte a lakosságot, hogy az olasz hadba lépés és a magyar internálások ellenére maradjon is Fiume magyarhű – pár nappal később az olasz érzelmű Gotthardi Adolf városi képviselő „izgatása” nyomán Corossacz megbukott [DAR. JU-5. Eln. 49–1915–789].

A lemondott polgármester nélkül működésképtelenné vált képviselőtestületet június 7-én a minisztertanács nyomására a fiumei kormányzó feloszlatta azért, hogy az átrendeződött politikai viszonyok között magyarhű képviselők kerüljenek a helyi képviselőtestületbe [DAR. JU-5. Eln. 49–1915–846]. Július elején a zágrábi horvát katonai parancsnokság indítványozta, hogy Fiuméból a már kitelepített 347 férfin felül az összes fiumei olasz nőt és gyermeket is internálja

⁷¹ A fiumei olasz kolónia az 1915. május 25-i helyi olasz lapban (Il Popolo) „köszönetet” mondott Wickenburg kormányzónak és Késmárky határszéli rendőrfőkapitánynak, amiért lovagias módon május 27-ig szabadlábban tartózkodhattak és nem egyből vitték el őket az internálótáborokba [DAR. JU-5. Eln. 49–1915–732].

az állam, de ez ellen Wickenburg kormányzó élesen tiltakozott, mondván „azok a fiumei olasz nők és gyermekeik, akik az olasz konzul felszólítása ellenére a városban maradtak, a megélhetésük miatt maradtak, tehát jobban hozzánk húznak, mint Olaszországhoz” [DAR. JU-5. Eln. 50–1915–1128]. A gróf közbelépése miatt végül az internálások leálltak.

A városi választások közeledtével a kormányzóság készített egy listát arról, hogy kik a magyar érzelmű jelöltek és igyekezett az ő győzelmüket előkészíteni. Ezzel szemben Gotthardi, akit magas beosztása (a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara titkára volt ezidőtájt) miatt nem internáltak, hivatali hatalmával visszaélve igyekezett a fiumei Autonóm Párt jelöltjeinek katonai felmentést szerezni, és röpcédulákon az ő képviselővé választásukat propagálni, köztük is első helyen Riccadro Zanelláét. E miatt július 12-én a fiumei kormányzó indítványozta a kereskedelmi miniszternél, hogy Gotthardi minél előbb kapjon tényleges szolgálatra katonai behívót [DAR. JU-5. Eln. 50–1915–1133].

Végül 1915. augusztus 2-án megválasztották az új képviselőtestületet, melyben polgármester az a Dr. Vio Antal lett, aki amellet, hogy minden helyi párt támogatását élvezte, 1909 óta a helyi szabadkőműves Sirius Páholy tagja is volt [MNL. OL. P–1083; 1134]. Vio fiumei születésű volt, tanult a fiumei magyar, illetve horvát gimnáziumban is, majd Pécsen, Kolozsváron és Budapesten jogi végzettséget szerzett [DAR. JU-5. Eln. 50–1915–1470]. Megválasztását szeptember 4-én „Ő Császári és Királyi felsége is jóváhagyta” [DAR. JU-5. Eln. 52–1915–1620]. Mivel azonban Vio addig a város országgyűlési követe volt, erről a posztjáról pedig lemondott a polgármesterségért, a város Ossoinack Endre személyében új követet választott, akinek később nagy szerepe lett Fiume önállóságának kivívásában [Raboy 2016]. A háború végül 1916 nyarán érte el Fiumét, amikor júliusban először bombázta az antant a kikötővárost. A támadás több halálos áldozatot is követelt, e mellett több ezer koronás kár keletkezett a Kőolajfinomítóban, a Torpedógyárban és a Hajógyárban is [DAR. JU-5. Eln. 57–1916–IV–1008]. Ezt követően még több bombatámadás is érte a Fiumét azonban ellenséges haderő 1918 késő őszeig nem vonult be a városba.

IV. Károly király 1918. október 16-i manifesztumában a wilsoni elvek hatására kinyilvánította, hogy a Szent korona országainak területi integritását tiszteletben tartva, Ausztriát egy föderatív állammá alakítja, és felszólította Ausztria népeit, hogy önálló Nemzeti Tanácsok által vegyenek részt ebben a folyamatban [Gulyás 2016]. Az uralkodónak ezen lépése mintegy felülről adott bátorítást nem csak az ausztriai, de a magyarországi nemzetiségek a monarchiától való elszakadási mozgalmainak is. Ezen zavaros viszonyok között mondta el október 18-án Ossoinack Endre – Fiume országgyűlési követe – híres beszédét a magyar parlamentben. A követ Fiume jövőbeli helyzete kapcsán kiemelte, hogy a várost a horvátok magukénak kérik, míg az

antant Szerbiának akarja adni, noha Fiume mindig is olasz volt, és így a wilsoni önrendelkezési elvek alapján, a Corpus Separatumnak kellene döntenie a saját sorsáról. Ezzel szemben viszontválaszában Wekerle Sándor miniszterelnök kifejtette, hogy Fiume Magyarország része, és ezen nem kíván változtatni a horvátok mozgalma ellenére sem [Képviselőházi napló, 1910. XLI. kötet. 1918. július 24–november 16].

A királyi kiáltvány hatására Fiume városában október 16–22 között párhuzamosan kettő nemzeti tanács is megalakult: egyrészt az olaszok felállították a Fiumei Olasz Nemzeti Tanácsot, másrészt a horvátok létrehozták a zágrábi Horvát Nemzeti Tanács „Fiume-i Bizottságát”. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy egyik nap az olaszok meneteltek végig olasz lobogók alatt a városban, míg másnap a horvátok tették ugyanezt a saját jelképeik alatt, miközben az épületeken is folyamatosan cserélgették a zászlókat [Horváth 2003].

Október 23-án az országgyűlésben Balla Aladár az alábbi jelentést olvasta fel az aznapi fiumei eseményekről: „Fiuméből jelentik, hogy ma reggel 9 órakor a Fiumében állomásozó 79-ik közös gyalogezred, melynek legénysége horvát, fellázadt és teljes fegyverzéssel a honvédlaktanya elé vonult. A laktanyát az ezred körülvette és a három-négyezer emberből álló legénység benyomult a kaszárnnyába és az ottlévő honvédséget lefegyverezte. Ezután a 79-esek végigvonultak a városban, megszállották a dohánygyárat, majd benyomultak a törvényszék épületébe és az ottlévő Bálintot, a fiumei kir. ügyészség vezetőjét elfogták. Betörték a fogházba, a rabokat szabadon eresztették. Közben a fiumei államrendőrség legénysége szembeszállt velük, rövid utcái harc után a rendőrség megfutamodott. A horvátok két rendőrtisztviselőt elfogtak és állítólag halálra kínozták őket. Megszállották a vasúti pályaudvart is és a vasúti síneket Delniczéig felszakították. Jekelfalussy Zoltán kormányzó telefonon katonai segítséget kért.” [Képviselőházi napló, 1910. XLI. kötet. 1918. július 24–november 16]. Másnap a fiumei kormányzó reggel 8 órakor a miniszterelnök parancsára elrendelte a rögtönítélő bíróságok felállítását [DAR. JU-5. Eln. 65–1918–1568]. Viszont, mivel tényleges katonai és rendőri erő nem állt Jekelfalussy rendelkezésére, ezért október 28-án elhagyta a várost [Fried 2001; Gulyás – Bali 2011]. A kormányzó távozása után megkezdődött a magyar államapparátus – katonák, rendőrök, hivatalnokok, vasutasok –, sőt az egyszerű magyar emberek menekülése is a városból. Ezek a magyar csoportok nem látták biztosítottak a saját helyzetüket és a jövőjüket Fiumében [Hajdú 2006].

A kormányzó távozását követően október 30-án délelőtt a Kormányzói Palotánál megjelent a „jugoszláv nemzeti tanács két tagja”, akik a hivatal irányítását átvették, de abban a magyar hivatalnokokat a „közélelmezési és egyéb fontos kérdések akadálytalan elintézése érdekében” meghagyták [DAR. JU-5. Eln. 65–1918–1600]. Ugyanezen a napon a fiumei olasz Nemzeti

Tanács, Antonio Grossich vezetésével bejelentette az összegyűlt 20 000 embernek, hogy a várost Olaszországhoz akarják csatolni, minekutána a városi hivatalokat ők is elfoglalták. Ez kiélezte a városi olaszok és horvátok viszonyát, ezért Grossich követeket küldött Velencébe az olasz flottához, mielőbbi katonai támogatást kérve [Fried 2001]. Ez november 4-én a Stocco és a Sirtari romboló kikötőbe érkezésével meg is valósult. A flottaegység parancsnoka Rainer admirális volt, aki az öt üdvözlő fiumei olasz városatyák előtt kijelentette, hogy ő az olasz király nevében érkezett és mindent meg fog tenni az olasz lakosság védelme érdekében [Ordasi szerk. 2019].

A horvát katonaság végül november 17-én hagyta el a várost, mivel aznap érkeztek meg San Marzano tábornok vezetésével az olasz szárazföldi erők, azonban Fiumét az antant nem akarta Olaszországnak adni, hamarosan az amerikai, francia és brit csapatok is bevonultak a városba [Fried 2001]. Ezzel Fiume, ha közjogilag még nem is, de gyakorlatilag végleg elszakított Magyarországtól, és világossá vált, hogy az Jugoszláviáé sem lehet, ugyanakkor az, hogy mi legyen a gazdaságilag nagy potenciállal rendelkező várossal, nyitott kérdés maradt. A 1919–20-as években (D’Annunzio) így már csak két álláspont csapott össze egymással: az Olaszországhoz való csatlakozás vágya és az autonómia lehetősége, azonban a város története ekkor már független volt Magyarország akaratától.

Az 1921. évi XXXIII. törvény becikkelyezésével a trianoni békeszerződés V. résznek értelmében „Magyarország lemond Fiuméra és a körülötte fekvő azokra a területekre vonatkozó minden jogáról és igényéről, amely területek a volt Magyar Királysághoz tartoztak”. A magyar állam által kiépített hatalmas tengeri és szárazföldi közlekedési infrastruktúra hirtelen elveszítette jelentőségét, de nemcsak Magyarország és az érintett gazdasági szereplők, illetve régiók, hanem Fiume számára is. A jelentéktelen adriai városkából jelentős nemzetközi kikötővé emelt Fiumében a további fejlesztéseket később Olaszország, vagy Jugoszlávia nem tudta, vagy nem akarta megvalósítani [Erdősi 2020]. Nem mellékes azt sem megjegyeznünk, hogy maga a város és környéke, mely a dualizmus idején láthatatlan országhatárokkal volt elválasztva (Ausztria–Magyarország–Horvátország), a háború után valós határokkal kettészakított várossá vált. A Fiumara (Rečina) folyó határfolyóvá vált, az egykori nagykikötő Fiume történelmi belvárosával együtt Olaszország, a Baross kikötő a horvát Sušakkal együtt a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság része lett [Pelles–Zsigmond 2020]. Sokáig a győztes antant is megosztott volt a város sorsát illetően, melynek igazgatását 1918–1924 között egymásnak adták át békésen vagy éppen fegyveresen, a magyar, a délszláv, az olasz királyi, az antant, a szeparatista olasz (D’Annunzio) és a független Fiume vágyát kergető szereplők [Ordasi 2020].

A fiumei kereskedelmi tengerészet az első világháború idején beszorult az Adriára. A korábbi távolsági szállításokat be kellett szüntetni, a partmenti hajózás azonban – erős korlátozások és katonai óvintézkedések között – részben fennmaradt. A déli cattaro-i haditengerészeti támaszpont vagy a Balkánon előretörő és állomásozó osztrák-magyar haderő katonai ellátásához azonban szükség volt nemcsak a kisebb, hanem nagyobb hajók egy részére is [Zsigmond 2015]. A tengerészeti vállalatok veszteségeit – és az Adrián való forgalom fenntartásának veszélyeit – jól mutatja, hogy csak az adriai katonai szállítások biztosítása során hat magyar gőzhajó veszett el tengeralattjárótámadás során, aknára szaladva, viharban, vagy összeütközés során [Zsigmond 2015:226]. A hajóvesztés ennél jóval nagyobb volt, ugyanis további hat nagyméretű gőzhajó veszett el a háború idején az Adrián kívül, továbbá összesen 19 magyar gőzhajó került a háború idején az antant hatalmak – nevezetesen Olaszország, Oroszország, Portugália, Franciaország, Nagy-Britannia, Ausztrália és az Amerikai Egyesült Államok – kezére [Zsigmond 2011].

A háború alatt a hajók katonai igénybevételéért a vállalatok alig kaptak valami jelképes kárpótlást, a viták és perek pedig a háború után évekig tartottak még [Zsigmond 2015:224]. De a vállalatokat négyévnyi háborús időszak alatt az üzleti forgalomból való kiesés önmagában is súlyos pénzügyi helyzetbe sodorta. A második már teljes háborús évben, 1915-ben a vállalatok már óriási veszteségeket könyveltek el. Csak az Adria Rt-t ért pénzügyi károk mértéke ebben az évben 7 263 500 koronára rúgott. A távolsági kereskedelemben működő öt legnagyobb fiumei tengerhajózási társaság (Adria Rt., Magyar Keleti Rt., Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt., Atlantica Rt., Oriente Rt.) 1915. évi pénzügyi vesztesége megközelítette a húszmilliót [Pelles–Zsigmond 2020].

Az első világháború lezárását követően a hajózási társaságoknak lépniük kellett arra, hogy Fiume elszakadt Magyarországtól. A valaha volt legnagyobb magyar tengerészeti társaság, az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. ekkor olasz társasággá alakult át Adria Società Italiana di Navigazione Marittima di Fiume néven [DAR. PO–3], majd Fiume olasz anektálása után (1924) az állami vezetés az Adriát is betagoalta a nagy állami hajózási vállalat menedzsmentje alá, noha ezen belül a társasági szinten az Adria megtarthatta korábbi tisztviselőit [DAR. PO–3].⁷² Még a kapitányok között is megmaradt egy-két magyar származású tengerész. Az Adria áruforgalmát tekintve 1922-ben 20 075 tonna, 1925-ben pedig 58 544 tonna árut szállított [DAR. PO–3]. Ezzel a háború előtti évekhez képest 0,22–0,55%-ra esett vissza a forgalom. A társaság

⁷² Az Adria vezetősége az 1930-as években az alábbi személyekből állt: Főigazgató: Comm. Premuda Cap. Guido; igazgatók: Schlestinger Lipót és Fazekas Béla; igazgatóhelyettes: Klein Ármin; további vezetőségi tagok: ing. Cornelio de Eidlitz, Gépész Mihály és Erdély Frigyes.

még 1936-ig működött Adria néven, majd a vállalat csődje után a megmaradt vagyont és hajóparkot a nápolyi Tirrenia cég vette át.

Az egykori szabadhajózási vállalatok közül az Oriente Rt. a megmaradt hajóival, olasz lobogó alatt Fiumében S. A. di Armamento Marittimo „Oriente” di Fiume néven a második világháborúig folytatta működését [DAR. 714]. A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. – továbbra is Copaitich Zsigmond vezetése alatt – előbb olasz lobogó alatt magyar üzleti nyelven Ungaro-Croata Navigazione Libera S. A. majd 1924-től a délszláv állam lobogója alatt Prekomorska plovidba d. d. néven folytatta működését [DAR. 700]. A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. melynek anyakikötője csak névleg volt Fiumében (valójában Budapestről igazgatták) és hajózás tekintetében is inkább a Közel-Kelet térségében és Ausztrália irányában volt aktív, a háború után a megmaradt hajóival előbb Voloscában olasz (Levante S. A.) majd 1923-tól Budapesten magyar lobogó alatt tudta folytatni tevékenységét és még 1939-ben is működött [MNL. OL. Z58. 275–144–7. T]. A világháború előtt a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. tulajdonában működtetett Indeficienter gőzös a háború után rövid időre Voloscába lajstromozva visszakerült a bank kezelésébe, de végül a hajót 1924-ben eladták Genovába [Pelles 2017d].

A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. (Ungaro-Croata) 1918–1921 közötti sorsáról és hajóállományának alakulásáról a Fiumei Levéltár révkapitányi iratanyaga részletes kimutatásokat őrzött meg [DAR. JU–10. 1918–1921]. Ez a társaság – az Adriánál sokkal erősebb horvát kötődésekkel – igyekezett megmaradt hajóival a délszláv utódállamhoz kerülni. A változások intenzitását jól szemlélteti a társaság fiumei tengerészeti hivattallal való levelezése is: leveleiket még 1918-ban a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóságnak, 1919-ben már a Commando Militare Marittimonak, 1920-ban a Reggenza Italiana del Carnaronak, 1923-ban a Capitaniera di Porto di Fiumenak címezték. A társaság flottájából végül 1921-ben – a vállalatot évtizedek óta irányító Copaitich Zsigmond vezetésével – létrejött a Jadranska Plovidba [DAR. 703].

Az Atlantica Rt. a háború alatt igyekezett profilját bővíteni és az átalakult Atlantica Trust számos magyarországi iparvállalatba ruházott be, profilját bővítette folyami hajózással, és kispartmenti vitorlás hajózással az Adrián. Mindezek mellett az Atlantica vezetője, Polnay Jenő a Duna-tengerjáró hajózás kialakításában is szerepet játszott [MMKM. KEZ. 680]. A háború után az Atlantica Trust megállapodást kötött az olasz kormánnyal, miszerint fele-fele arányban tulajdonolva megalapítják olasz lobogó alatt Fiumében a Fiumana S. A. társaságot, mely foglalkoztatja az egykori Fiume, Gróf Khuen-Héderváry, Gróf Serényi Béla, Kossuth Ferencz, Magyarország, Szerényi gőzösöket. A cég azonban az 1929-es válság következtében csődbe jutott. Emellett az Atlantica kezei alatt az amerikai Harriman cég is beruházott a tengerhajózásba,

ugyanis az amerikai cég kezébe több volt Atlantica gőzös is került a háború alatt, illetve után. Így alakult meg az Oceana Tengerhajózási Rt. a Morawitz, az Oceana, a Pannonia, a Debrecen, a Balaton, az Alföld és a Háros gőzösökkel, melyek egykor osztrák, vagy magyar hajók voltak. Azonban az 1929-es válság az Oceanát is csődbe juttatta [MMKM. KEZ. 680].

További kutatási lehetőségek

Doktori értekezésemnek a feltárt tudományos ismeretek mellett van egy személyes aspektusa is. A doktori fokozat megszerzése esetén lezárul számomra a 2011–2021 közötti évtized, mely elsőéves egyetemista koromtól kezdve az utolsó féléves doktoranduszi tanulmányaimig Fiume és a magyar kereskedelmi tengerészet rejtett összefüggéseinek a feltárásáról szólt. Ezen évtized alatt megtanultam és megszerettem a kutatás rejtelseit, és hiszem, hogy megtaláltam benne a hivatásomat is. Ennek fényében már most látom magam előtt azt a lehetséges irányt, melynek az itt, az epilógusban leírtak nem zárásául, hanem nyitányául fognak szolgálni. Célom ugyanis, hogy a következő évtizedben feltárjam az 1921–2021 közötti évszázad magyar kereskedelmi tengerészet-történetét is, mely különösen a két világháború közötti időszakban erősen forráshiányos, illetve a korábbiakhoz képest szerényebb időszak. Mutatja ezt az, hogy 1923–1939 között a magyar kereskedelmi tengerészet, mely átlagosan 7 darab gőzössel évenként 66 fuvart teljesített és 2 millió mázsa árut szállított, ez pedig jelentős visszaesés az 1913-as év 27 millió mázsás forgalmához viszonyítva [MSÉ 1923–1939]. Ezzel szemben ugyanakkor az már most, a levéltári kutatás megkezdése előtt látszik, hogy a vállalatalapítási láz nem csökkent. Az újonnan létesült cégek ugyanakkor sokszor nem voltak hosszú életűek:

- 1922–1930: Ancora – Tengerészek Hajózási Vállalata Rt;
- 1922–1927: Magyar-Amerikai Hajózási Rt.;
- 1929–1933: Pannónia Magyar Tengerhajózási Rt.;
- 1931–1943: Angol-Magyar Hajózási Rt.
- 1931–1943: Neptun Tengerhajózási Rt.;
- 1931–1933: Transoceánia Magyar Szabadhajózási Rt.;
- 1932–1938: Magyar Tengerentúli Hajózási Rt.
- 1938–1943: Magyar Hajózási Rt.;
- 1939–1942: Kereskedelmi Tengerhajózási Rt.;
- 1939–1943: Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt.;
- 1940–1943: Földközi-tengeri Hajózási Rt.;

- 1940–1943: Transatlantica Magyar Szabadhajózási Rt.;
- 1941–1943: Magyar Királyi Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Rt.;
- 1943: Magyar Királyi Duna-tengerhajózási Rt. [Compassok 1922–1943].

A második világháborút követő szovjet érdekszféra uralta egyetlen nagy, magyar tengerhajózási vállalata a MESZHART, majd annak 1955-ben létrehozott jogutódja a MAHART története szintén feldolgozatlan. Egyetlen részletesebb munka a Magyar Tengerészek Egyesülete által 2018-ban kiadott kétkötetes emlékkönyv, mely egyrészt nem tudományos forrásmunka, másrészt csak a Duna-tengerjáró hajózás örökségével és magukkal az ezen hajókon szolgáló tengerészekkel foglalkozik [MATE 2018]. Az egykor Vitray Tamás és a Magyar Televízió által forgatott „Tengerre magyar” sorozaton kívül a 20. század végi magyar tengeri hajókról és azok tevékenységéről sem készült még átfogó tanulmány [Vitray 1982]. Ezért ezen időszak magyar hajózástörténetének megírását – a rendszerváltozást követő, átalakult globális térben 2004-ig működő magyar tengerészet történetét is ideértve – ugyanúgy feladatomban érzem. Reménnyel tölt el e tekintetben az, hogy mire évtizedek múltán kutatásaimmal elérem a 2021-es céldátumot, addigra ismerni fogjuk a most még csak találgatás szintjén létező trieszti magyar kikötő működését, és talán ez is része lehet jövőbeli kutatásaimnak.

LEVÉLTÁRI FORRÁSOK:

BFL: Budapest Főváros Levéltára.

VII. A jogszolgáltatás területi szervei (1841–1973). 2. e. Cégbírószági iratok (1876–1949). 828–831. Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. iratai.

DAR. Državni Arhiv u Rijeci – Fiumei Állami Levéltár.

JU–5: Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje – A Fiumei Kormányzóság iratai (1870–1918).⁷³

JU–10: Ufficio di Porto. – Révkapitányi iratok.

TH: Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).

Atlantica iratok [2019]: DAR. TH.: 415–1907–XXI–437; 459–1908–XX–205; 496–1908–II–134; 496–1909–II–161; 497–1909–III–596; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 623–1912–I–128; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 630–1912–II–3906; 675–1913–I–1931; 676–1913–I–3365; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–1951; 682–1913–II–9104; 729–1914–I–707; 730–1914–I–927; 732–1914–I–4232; 733–1914–II–50; 734–1914–II–2449; 842–1917–I–1089; 844–1917–I–2702; 870–1918–I–203; 977–1916–I–3138.

Copaitich iratok [2018]: DAR. TH.: 242–1902–XXI–4; 284–1904–XXI–940; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–296; 316–1905–XXI–1040; 364–1906–XXI–2; 365–1906–XXI–1440; 415–1907–XXI–800; 416–1899–XXI–4206; 496–1909–II–161; 496–1909–II–307; 538–1910–II–117; 538–1911–II–3583; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 623–1912–I–134; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816.

Indeficienter iratok [2017]: DAR. TH.: 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–1040; 364–1906–XXI–2; 365–1906–XXI–5512; 415–1907–XXI–437; 496–1908–II–134; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 629–1911–II–147; 630–1912–II–816; 678–1913–II–132; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–911; 733–1914–II–50.

Kostrena iratok [2018]: DAR. TH.: 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–1040; 460–1908–XXI–2010; 496–1909–II–134; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 679–1913–II–132; 682–1913–II–911; 733–1914–II–50.

Oriente iratok [2016]: DAR. TH.: 112–1894–XXI–2795; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–1040; 316–1905–XXI–4273; 365–1916–XXI–2713; 415–1907–XXI–437; 416–1899–XXI–4206; 459–1908–XX–205; 460–1908–XXI–2; 496–1909–II–134; 496–1909–II–307; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–1951; 733–1914–II–50.

Photogen iratok [2017]: DAR. TH.: 151–1897–XXIII–5234; 216–1900–XXI–7; 284–1904–XXI–940; 284–1904–XXI–1148; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–55; 316–1905–XXI–1040; 316–1905–XXI–2336; 364–1906–XXI–2; 415–1907–XXI–1063; 416–1899–XXI–4206; 460–1908–XXI–2207; 496–1909–I–5599.

Mariska iratok [2017]: DAR. TH.: 624–1912–I–157; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 682–1913–II–921; 733–1914–II–50; 782–1916–II–182; 817–1916–II–1656.

⁷³ Fontos megjegyezni, hogy ezt az iratanyagot a kutatásaim közben rendezték a Somogy Megyei Levéltárosok, így a 2019 előtti gyűjtéseim ma már nem azokban a számú dobozokban van, mint régen. Ennek ellenére, a hivatkozott források évszáma által kis kutakodással mégis beazonosíthatóak a megfelelő dobozok. Ahol jelölöm, hogy elnöki vagy általános dobozról van szó, az a rendezés előtti kutatásomból, aminél nincs jelölve az a rendezés utáni kutatásomból származik.

MHSZRt iratok [2018]: DAR. TH.: 242–1902–XXI–4; 284–1904–XXI–805; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–296; 316–1905–XXI–1040; 364–1906–XXI–2; 365–1906–XXI–2465; 415–1907–XXI–321; 459–1908–XX–205; 460–1908–XXI–360; 496–1909–II–161; 497–1909–III–596; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–911; 682–1913–II–9104; 733–1914–II–50.

PO–1: Camera di Commercio e d'Insutria – A Kereskedelmi és Iparkamara iratai (1858–1918).

PO–3: (DAR–184). Parobrodarsko drustvo „Adria“ – Az Adria Rt. iratai (1881–1937).

667: Riječka Štedionica. – A Fiumei községi takarékpénztár iratai (1859–1959).

675: Ugarska opća kreditna banka – A Magyar Általános Hitelbank iratai (1925–1964).

700: Ugarsko-Hrvatsko dioničarsko društvo za slobodnu plovidbu – A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. iratai (1899–1922)

703: Jadranska plovidba Sušak – A Jadranska plovidba Rt. iratai (1923–1963).

714: Anonimo Društvo za opremu brodova "Oriente" – Az Oriente Tengerhajózási Rt. iratai (1924–1941).

1169: Brodogradilišta, brodovi, luke – A fiumei hajógyár iratai (1880–1950).

MNL. OL.: Magyar Nemzeti Levéltár. Országos Levéltár.

K–228: A Tengerészeti, hajózási és vízepítészeti Szakosztály iratai.

P–1083. Szabadkőműves szervezetek levéltára. Symbolikus Nagypáholy.

P–1134. Sirius páholy 1901–1915.

Z–58. 275–144–7.t: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. iratai 1905–1944.

Z–77. 166: Az Adria S. A. di Navigazione Marittima di Fiume iratai.

MMKM: A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Arhívuma.

KEZ: Kézirattár.

RA: Műszaki Rajzalbumok.

TTOKMGY: Technikatörténeti Okmány és Iratgyűjtemény.

ONLINE FORRÁSOK:

Állami Költségvetés 1917–1918:

https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegyvetes_1917-1918 Letöltve: 2018. április 30.

Ezer év törvényei: <http://1000ev.hu/> Letöltve: 2014. november 1.

Georg and Agatha 2020: Georg and Agatha Foundation

<https://www.georgandagathe.org/home.html> Letöltve: 2020. május 4.

Hajócsavar [2013]: http://www.hajocsavar.hu/hirek-aktualitasok/?sw_12_item=1885 Letöltve: 2016. október 30.

Hajóregiszter.hu: <http://hajoregiszter.hu> Letöltve: 2018. április 30.

Hungaricana: <http://Hungaricana.hu> Letöltve: 2020. október 27.

Libri Regii: Illésy, János – Pettkó, Béla: A Királyi Könyvek. Budapest. <https://archives.hungaricana.hu/hu/libriregii> Letöltve: 2020. október 27.

Képviselőházi napló, 1910. XLI. kötet. 1918. július 24–november 16.

[https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_KN-](https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_KN-1910_41/?pg=329&layout=s&query=ossoinack)

[1910_41/?pg=329&layout=s&query=ossoinack](https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_KN-1910_41/?pg=329&layout=s&query=ossoinack) Letöltve 2019. február 22.

Kosztolányi Dezső [1932]: Est Kornél. <https://mek.oszk.hu/00700/00744/00744.pdf> Letöltve: 2020. január 20.

MÉL: Magyar Életrajzi Lexikon: <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/> Letöltve: 2020. október 25.

Oil Refinery [2005]: The Oil Refinery in Rijeka: A story of survival:
<https://www.rothschildarchive.org/materials/ar2005rijeka.pdf> Letöltve: 2017. április 14.
 Tözsdemúzeum [2020]: <https://muzeum.netfolio.hu/> Letöltve: 2020. október 25.
 Vitray Tamás [1982]: Tengerre Magyar. Útifilm a Vörösmarty tengerjáró hajó egy távol keleti útjáról és a tengerész életéről.
https://www.youtube.com/watch?v=IxKQqb0ES_Q&list=PLX3cnAKoOl6n09_1ChRFZi2_Ib45Fqr2c Letöltve: 2021. március 21.
 Whitehead film [1900a]: Thomas A. Edison felvétele a Whitehead torpedó kilövéséről 1900. május 12. https://www.youtube.com/watch?v=9U_0YapHlmg Letöltve: 2020. január 5.
 Whitehead film [1900b]: Thomas A. Edison felvétele a Whitehead torpedó robbanásáról 1900. május 12. <https://www.youtube.com/watch?v=ccM2wpVJNfc> Letöltve: 2020. január 5.

SAJTÓ ANYAGOK:

Alkotmány.
 Az ujság.
 Budapesti Közlöny.
 Fiumei Szemle.
 Magyarország.
 Magyar Nemzet.
 Néptanítók lapja.
 Pesti Hírlap.
 KVKK: Központi vasúti és közlekedési közlöny.

STATISZTIKAI FORRÁSOK:

Compass [1872–1943]: A Mihók-féle- és a Nagy Magyar Compassok 1872 és 1943 között:
<https://adtplus.arcanum.hu/hu/collection/MagyarCompass/> Letöltve 2020. december 22.
 FA [1880]: Adatok Fiume kereskedelmi állapotáról. A községi tanácsa és a kereskedelmi kamara emlékirata. Fiume, Mohovich.
 FF [1906–1915]: Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915. Szerkeszti és kiadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.
 FS [1900]: Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról 1900. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, Athenaeum irodalmi és nyomdai Rt.
 FS [1901]: Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról [1901]. Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája, Budapest.
 Jekelfalussy József [szerk.] [1892]: A Szent-István korona országainak népessége a területek, épületek és háziállatok kimutatásával. Az 1890-ben végrehajtott népszámlálás eredményei s egyéb hivatalos adatok alapján. Budapest. Az Athenaeum részvénytársulat kiadása.
 MSE [1885–1939]: Magyar Statisztikai Évkönyvek 1885–1939 közötti példányai. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest.
http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statiztika#kb_statiztika_szakstatiztikak Letöltve 2020. október 22.
 MSK [1923]: A Magyar Szent Korona Országainak 1882–1913. évi külkereskedelmi forgalma. Magyar Statisztikai Közlemények. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, Pesti Könyvnyomda Rt.
 MTÉ [1891–1913]: Magyar Tengerészeti Évkönyvek 1891–1913. Fiume, Kiadja a Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, Stabilimento Tipo-litografico di Emidio Mohovich.
 Népszámlálás [1900]: A magyar Szentkorona országainak 1900. évi népszámlálása. Budapest Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Népszámlálás [1905]: A magyar Szentkorona országainak 1900. évi népszámlálása. Negyedik rész. A népességfoglalkozása részletesen. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Népszámlálás [1910]: A magyar Szentkorona országainak 1910. évi népszámlálása. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Népszámlálás [1914]: A magyar Szentkorona országainak 1910. évi népszámlálása. Harmadik rész. A népesség foglalkozása részletesen és a vállalati statisztika. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Thirring Gusztáv [1912]: A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest székesfőváros házinyomdája. Budapest.

SZAKIRODALMAK:

A tenger folyóirat [1912]: Kisebb közlemények.:

https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/Tenger_1912/?pg=433&layout=s Letöltve: 2020. augusztus 14.

Ákos György – Horváth József [2007]: Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. Budapest. HA-JÓS Bt.

Aldebaran [é. n.]: Associazione Marinara Aldebaran Trieste: Ungaro–Croata Fiume 1891–1921. Quaderno NO 51/90. Trieste. Compilato da Ernesto Gellner.

Allen, R. C. [2009]: The British industrial revolution in global perspective. Cambridge, University Press.

Allington, G. P. [2004]: Sailing Rigs and Their Use on Ocean-Going Merchant Steamships 1820–1910. International Journal of Maritime History, 16, [1]. 125–152.

Andrews, K. R. [1982]: The Elizabethan Seaman. The Mariner's Mirror, 68 [3], 245–262.

Armstrong, John – Williams, David M. [2007]: The Steamship as an Agent of Modernisation, 1812–1840. International Journal of Maritime History 19. I. 145–160.

Armstrong, John – Williams, David M. [2010]: Technological advances in the maritime sector: some implications for trade, modernization and the process of globalization in the nineteenth century. Research in Maritime History NO. 43. New Foundland, St. John's.

Armstrong, John – Williams, David M. [2011]: The impact of technological change – The early steamship in Britain. Research in Maritime History NO. 47. New Foundland, St. John's.

Artmonsky, Ruth [2012]: P&O – A history. New York, Shire Library.

Bach, J. [1976]: A Maritime History of Australia. West-Melbourne, Nelson.

Bairoch, Paul [1978]: Commerce extérieur et développement économique d l'Europe au XIX siècle. Paris.

Balázs Péter [2019]: A tengerészeti egészségügy kezdetei a Magyar Királyságban: Szabályzatok a XVIII. században. Budapest, Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet.

Balogh Ádám Tibor [2018]: Az Osztrák-Magyar Monarchia egyik hadihajójának brazil kiküldetése: Őfelsége ZRÍNYI korvetije Rio de Janeiro partjainál 1893–1894-ben. A HADTÖRTÉNETI MÚZEUM ÉRTESÍTŐJE 17. 79–100.

Barabási, Albert László [2016]: Network science. Cambridge university press.

Bartos Dezső – Bornemissza Félix [1942]: Magyarország és a tengerhajózás. Budapest. A Kikötő – Tengerhajózás kiadása.

Bayly, C. A. [2004]: The Birth of the Modern World 1780–1914: Global Connections and Comparisons. Oxford, Blackwell Press.

Bácskai Vera [1989]: A vállalkozók előfutárai. Nagykereskedők a reformkori Pesten. Budapest. Magvető Könyvkiadó.

Beaven, Brad – Bell, Karl – James, Robert [2016]: Port Towns and Urban Cultures. International Histories of the Waterfront 1700–2000. London, Macmillan Publishers Ltd.

- Becker, B. [2009]: The German Colony of Kiaochow and Its Postal Steamer Service 1898–1914. *International Journal of Maritime History*, 21[1], 201–238.
- Bekker Zsuzsa [szerk.] [2002]: Kossuth gazdasági írásai. Bp., AULA Kiadó.
- Bellamy, Martin [2019]: Sibling rivalry, shipping innovation and litigation: Henry Burrell and the ‘Straightback Steamship’. *International Journal of Maritime History*, 31, [1]. 98–119.
- Bellamy, Martin – Spalding, Bill [2011]: The golden years of the Anchor Line. Glasgow, Glasgow Museums.
- Berend T. Iván – Ránki György [1982]: The European periphery and industrialization 1780–1914. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Berger, Kurth [é. n.]: Der Hafen von Fiume. Wien.
- Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.] [1896]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása.
- Borruso, Giacomo – Maggi, Giorgio – Jakomin, Livij – Kesić, Blanka – Mencer, Ivan – Počuča, Milojka [1996]: I porti dell’alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume. Trieste, Edizioni Lint Trieste S. R. L. via di Romagna.
- Bowman, A. I. [1979a]. The Carron Line: Part I Carron Sail 1759–1850. *Transport History*, 10[2], 143–170.
- Bowman, A. I. [1979b]. The Carron Line: Part II Carron Steam 1850–1947. *Transport History*, 10[3], 195–213.
- Bősze Sándor – Crnković, Goran [2011]: A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870–1918. Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918. Kaposvár–Rijeka. Somogy Megyei Levéltár.
- Bramsen, B. [1983]: A Hundred Years under Dannebrog: the History of the Dannebrog Shipping Company 1883–1983. Copenhagen.
- Branfill-Cook, Roger [2014]: Torpedo: The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon. Seaforth Publishing, Yorkshire.
- Burton, V. C. [1985]: Counting Seafarers: the Published Records of the Registry of Merchant Seamen 1849–1913. *The Mariner's Mirror*, 71[3], 305–320.
- Cage, R. A. [1997]: A Tramp Shipping Dynasty – Burrell & Son of Glasgow [1850–1939]. A History of Ownership, Finance, and Profit. London, Greenwood Press.
- Callaway, James [2018]: The Battle over Information and Transportation: Extra-European Conflicts between the Hungarian State and the Austro-Hungarian Foreign Ministry. *Hungarian Historical Review: New Series of Acta Historica Academiae Scientiarum Hungaricae* 7: 274–302.
- Cameron, Rondo [1998]: A világgazdaság rövid története a kőkorszaktól napjainkig. Budapest, Maecenas Könyvek, Talentum Kft.
- Carrière, Charles [1973]: Négociants Marseillais au XVIIIe siècle: Contribution à l’étude des économies maritime. Marseilles, Institut Historique de Provence.
- Collard, Ian [2014]: The Pacific Steam Navigation Company: Fleet List & History. England, Amberley Publishing.
- Corlett, E. [1981]: The Revolution in Merchant Shipping 1950–1980. London, HMSO.
- Corley, T. A. B. [1983]: A History of the Burmah Oil Company 1886–1924. London, Heinemann.
- Cottrell, P. L. [1981]: The steamship on the Mersey: investment and ownership. In: Cottrell, P. L. – Aldcroft, D. H. [eds.]: Shipping, Trade and Commerce: Essays in Honour of Ralph Davis. Leicester, Leicester University Press.
- Craig, Robert [1980]: Steam Tramps and Cargo Liners, 1850–1950. London, HMSO.
- Craig, Robin [2003]: British Tramp Shipping, 1750–1914. *Research in Maritime History* No. 24. Newfoundland, St. Johns.

- Craig, Robin [2004]: Millionaires and enterprising nobodies. *International Journal of Maritime History*, 16, [2]. 1–16.
- Császár Ferenc [1842]: A fiumei kikötő. Pest. Eggenberger J. és fia könyváruosi bizomány.
- Cseh Valentin [2020]: A magyar olajipar Trianon előtt és után. *Közlekedési és technikatörténeti szemle* 2020. 47–84.
- Davis, Ralph [1969]: English Foreign Trade 1700–1774. *Economic History Review*, Second Series, XV [1962]. Reprinted in W. E. Minchington ed.: *The Growth of English Overseas Trade in the 17th and 18th Century*. London, Methuen.
- Davis, Ralph [1975]: *English Merchant Shipping and Anglo-Dutch Rivalry*. London, HMSO.
- Davis, Ralph [1978]: Maritime history: its progress and problems. In: Marriner, Sheila: *Business and businessmen: studies in business, economic, and accounting history*. Liverpool, University Press.
- Davies, P. N. [1976]: *Trading in West Africa 1840–1920*. London, Croom Helm.
- Davies, P. N. [1978]: The development of the liner trades during the eighteenth and early twentieth centuries. In: Matthews, K –Panting, G. [eds.]: *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*. Newfoundland, Memorial University of Newfoundland.
- Davies, P. N. – Marriner, Sheila [1988]: Recent Publications and Developments in the Study of Maritime Economic History: A Review Article. *The Journal of Transport History*, 9, [1]. 93–108.
- Đekić, Velid [2012]: *Riječka čelična dama – Fiume’s steel lady*. Rijeka. Zambelli.
- Denk Árpád – Lóczy Lajos – Sziklay János [1896]: Fiume. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 1–21.
- Dix, F. L. [1985]: *Royal River Highway: a History of the Passenger Boats and Services on the River Thames*. Newton Abbot, David & Charles.
- DKSBO [1896]: Denk Árpád – Kemény Ödön – Solymásy Endre – Batthyány Tivadar – Ossoinack Lajos [1896]: A magyar tengerészet. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: *Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 191–218.
- Domonkos László [2010]: *A kicserélt város. Fiume: volt és van*. Budapest. Unicus Műhely.
- Dubrović, Ervin [2008]: *Merika. Iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku 1880. – 1914. – Emigration from Central Europe to America 1880–1914*. Rijeka, Zambelli Rijeka.
- Dubrović, Ervin [ed.] [2010]: *Riječki Torpedo: Prvi na svijetu*. Muzej Grada Rijeke, Zambelli, Rijeka.
- Dubrović, Ervin [2012]: *Veliki val. Iseljavanje srednje Europe u Ameriku 1880–1914*. Muzej Grada Rijeke. Rijeka, Zambelli.
- Dubrović, Ervin [2019]: *Andrea Lodovico Adamich – Cittadino Europeo*. Muzej Grada Rijeke. Zagreb, Printera grupa.
- Eames, A. [1981]: *Ships and Seamen of Anglesey 1558–1918*. Studies in Maritime and Local History. London, National Maritime Museum.
- Ellerkamp, Marlene [1983]: Unendliche Arbeit. Frauen in der Jutespinnerei und- weberei Bremen 1888–1914. In: Hausen, Karin [ed.]: *Frauen suchen ihre Geschichte. Historische Studien zum 19. und 20. Jahrhundert*. Munich, 128–143.
- Enyedi György [2011]: A városnövekedés szakaszai–újrágondolva. *Tér és Társadalom*, 25. I. 5–19.
- Eperjesi László – Krámlí Mihály [2013]: Magyarország és Fiume kapcsolatai 1779 és 1918 között. In: *A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve* 2. 2013.
- Erdős Pál – Rényi Adolf [1959]: On Random Graphs I. *Publicationes Mathematicae*. Debrecen VI. 290–297.

- Erdősi Ferenc [2020]: Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja a 20. század elején. *Területi Statisztika* 60 [6]. 742–759.
- Eszik, Veronika [2019]: Fiume árnyékában – A magyar kikötő dualizmus kori iparosításának regionális következményei. *Korall-Társadalomtörténeti folyóirat*, (76), 5-25.
- FBHKS [1896]: Fest Aladár – Batthyány Tivadar – Holek Sámuel – Kormos Alfréd – Smoquina Antal Ferenc [1896]: Fiume kereskedelme. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 218–261. o.
- FHKS [1896]: Fest Aladár – Holek Sámuel – Kormos Alfréd – Smoquina Antal Ferenc [1896]: Fiume ipara. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 261–275.
- Ferrier, R. W. [1982]: *The History of the British Petroleum Company I: The Developing Years 1901–32*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Fest Aladár [1916]: Fiume Magyarországhoz való kapcsolásának előzményeiről és hatásairól. In: Domanovszky Sándor [szerk.]: *Századok. L. évfolyam*. Budapest. A magyar történelmi társulat. 239–266.
- Fest Aladár [1920]: Fiume és Magyarország. Budapest. Pfeifer Ferdinánd [Zeidler testvérek].
- Fest Aladár [1933]: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume*. In: Berzeviczy A. [szerk.]: *Corvina, rivista di scienze, lettere ed arti della Societa ungherese-italiana Mattia Corvino*. Budapest. Societa ungherese-italiana Mattia Corvino. 45–88.
- Fest Aladár – Batthyányi Tivadar – Borovszky Samu [1896]: Fiume története. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 49–94.
- Fest Aladár – Edvi Illés Sándor – Kovács Gyula [1896]: A magyar tengerpart közlekedési viszonyai. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 291–310.
- Finch, R. A. [1980]: *A Cross in the Topsail: an account of the Shipping Interests of R. and W. Paul Ltd*. Ipswich, Boydell.
- Fischer, L. R. – Sager, E. W. [1980]: An approach to the quantitative analysis of British shipping records. *Business History*, 22[2], 135–151.
- Fischer, L. R. [1982]: *Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada. Newfoundland*, St Johns, Memorial University of Newfoundland.
- Fisher, S. [ed.] [1984]: *British Shipping and Seamen 1630–1960: Some Studies [West Country and North-East England]*. Exeter, Economic History Department, University of Exeter.
- Floud, Roderick – Johnson, Paul [2004]: *The Cambridge Economic History of Modern Britain. Volume II: Economic Maturity 1860–1939*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Fowler, Williams M. [2017]: *Steam Titans – Cunard, Collins, and the Epis Battle for Commerce ont he North Atlantic*. New York, London, Oxford, New Delhi, Sydney, Bloomsbury.
- Fox Bourne, H. R. [1866]: *English Merchants – Memoris in illustration of the progress of British commerce*. London, Richard Bentley.
- Fox-Davies, Arthur Charles [1929]: *Armorial Families – A Directory of Gentlemen of Coat-Armour*. Seventh Edition. Hurst & Blackett Ltd., London.
- Fried Ilona [2001]: *Emlékek városa Fiume*. Budapest. Ponte alapítvány.
- Frisnyák Sándor [2003]: Fiume jelentősége a történelmi Magyarország gazdasági életében [1779–1918]. In: *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza* [szerk.: Frisnyák Sándor – Tóth József]. Nyíregyháza-Pécs.
- Frisnyák Zsuzsa [2001]: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest. História – MTA Történettudományi Intézete.

- Gatscher-Riedl, Gregor [2017]: Alt-Österreich auf hoher see. Das flottenalbum des Österreichischen Lloyd. Berndorf, KRAL-Verlag GmbH.
- Gatscher-Riedl, Gregor [2019]: Rot-weiss-rot über den Atlantik – Die geschichte der Austro-Americana. Berndorf, KRAL-Verlag GmbH.
- Gál Zoltán [2018]: A magyar bankrendszer modernizációja és az egységes nemzetgazdaság kialakítása a századfordulón. In: Csibi Norbert – Schwarczwölde Ádám [szerk.]: Modernizáció és nemzetállam-építés: Haza és/vagy haladás dilemmája a dualizmus kori Magyarországon. Pécs, Kronosz Kiadó. 181–211.
- Gergely András [1982]: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban – a fiumei vasút. Budapest. Akadémiai Kiadó.
- Gerhard Péter [2008]: Asszimiláció és disszimiláció az önéletírásban. Fest Imre és Edmund Steinacker esete. AETAS 23. évf. 2008. 3. szám. 25–45.
- Gibb, J. M. [1982]: Morels of Cardiff: the History of a Family Shipping Firm. Cardiff, National Museum of Wales.
- Gonda Béla [1896]: A fiumei kikötő. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 181–191.
- Gonda Béla [1899]: A magyar hajózás. Budapest. Műszaki irodalmi és nyomdai vállalat.
- Gonda Béla [1906]: A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.
- Gray, Edwyn [1991]: The devil's device: Robert Whitehead and the history of the torpedo. Naval Institute Press, Maryland.
- Greenhill, B. [1980]: The Life and Death of the Merchant Sailing Ship 1815–1965. London, HMSO.
- Grgurić, Mladen [2007]: Tvornica papira Rijeka. Muzej Grada Rijeke. Zambelli, Rijeka.
- Gripaios, H. [1959]: Tramp Shipping. London, Nelson.
- Guida di Fiume [1910–1914]. Sovvenzionata dall'inclito Municipio di Fiume, Fiume.
- Gulyás László [2016]: Adalékok a régiótörténeti kutatásokhoz 1. Fiume kérdése a versaillesi békekonferencián, különös tekintettel a magyar béke delegáció álláspontjára. In: Tamás János – Popp József (szerk.): Baranyi Béla 70: A kapocs. Debreceni Egyetem Gazdálkodástudományi és Vidékfejlesztési Kar, Debreceni Egyetem Mezőgazdaság, Élelmiszertudományi és Környezetgazdálkodási Kar, Debrecen. 158–165.
- Gulyás László – Bali Lóránt [2011]: The Fiume question 1918–1920. ÖT KONTINENS: AZ ÚJ-ÉS JELENKORI EGYETEMES TÖRTÉNETI TANSZÉK TUDOMÁNYOS KÖZLEMÉNYEI 9: 143–150.
- Gulyás László – Bali Lóránt [2012]: Ten years from the history of Fiume 1914–1924. DVACATE STOLETI / TWENTIETH CENTURY 4: 41–52.
- Gunst Péter [1987]: A magyar mezőgazdasági kivitel [1850–1914]. Agrártörténeti Szemle. XXIX. évf. 3–4. szám. 262–291.
- Hajdú Zoltán [2006]: Fiume [Rijeka] kérdéséről. In: PAP Norbert [szerk.]: A Balatontól az Adriáig. Lomart Kiadó. Pécs. 104–109.
- Hajdú Zoltán [2012]: Fiume helyzetének szabályozása a magyar-horvát kiegyezésben: Határkérdés, avagy egy közjogi konstrukció korlátai. In: Győri Ferenc (szerk.): A tudás szolgálatában: földrajzi tanulmányok Pál Ágnes tiszteletére. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására. 195–202.
- Hajdú Zoltán [2013]: Fiume 1868-1918. Erisz almája, avagy lebegő gyöngyszerm Szent István koronáján? In: Közép-Európai Közlemények 2013/3.
- Hajnal Antal [1885]: Fiume és kikötője. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye 1882/4.
- Halász Imre [2019]: A polgári kori pénzügyi hálózat kialakulása a Délnyugat-Dunántúlon. Baranya, Somogy, Tolna, Zala megyék. KÖZÉP-EURÓPAI KÖZLEMÉNYEK 12. 83–101.

- Halmos Károly [2004a]: Haggenmacher Henrik és Károly. Malomipar és serfőzés. In: Sebők Marcell [szerk.]: A sokszínű kapitalizmus. Pályaképek a magyar tőkés fejlődés aranykorából. Budapest. KFKI Csoport – HVG Kiadói Rt. 72–83.
- Halmos Károly [2004b]: A Hatvany-Deutsch dinasztia. Nagyvállalkozók és befektetők nemzedékei. In: Sebők Marcell [szerk.]: A sokszínű kapitalizmus. Pályaképek a magyar tőkés fejlődés aranykorából. Budapest. KFKI Csoport – HVG Kiadói Rt. 84–93.
- Hanák Péter [1989]: Az alapítások kora. Magyar Tudomány. 1989. 10-11. 797–807.
- Harcourt, F. [1982]: The P and O Company: flagships of imperialism. In Palmer S – Williams G. [eds]: Charted and Uncharted Waters. London, National Maritime Museum and Queen Mary College.
- Harlaftis, Gelina [1996]: A History of Greek-Owned Shipping. The making of an international tramp fleet, 1830 to the present day. London and New York, Routledge.
- Harley, Knick C. [1988]: Ocean Freight Rates and Productivity 1740–1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed. Journal of Economic History, XLVIII [4]. 851–876.
- Heaton, P. M. [1983]: The Abbey Line: a History of a Cardiff Shipping Venture. Pontypool, Heaton.
- Henderson, Anthony, R. – Palmer, Sarah [1994]: The early nineteenth-century port of London: management and labour in three dock companies 1800–1825. Research in Maritime History NO. 6. Newfoundland, St. John's. 31–50.
- Héjjas Endre [1896]: Fiume időjárási viszonyai. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 174–181.
- Hézszer Aurél [1915]: Németország kereskedelmi kikötői és a német kereskedelem. A tenger. https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/Tenger_1915/?pg=283&layout=s Letöltve: 2020. augusztus 14.
- Horváth József [1999]: A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Budapest. HA-JÓS Bt.
- Horváth József [2003]: A magyar Fiume végnapjai 1914–1924. Hadtörténelmi Közlemények. 2003/1. szám.
- Horváth László [2006]: Berzeviczy Gergely: A közgazdaságról. OTKA: Magyar közgazdasági gondolkodás története c. program [T 42881]. Pécs, Aula Kiadó.
- Howat, J. N. T. [1984]: South American Packets: the British Packet Service to Brazil, the River Plate, the West Coast and the Falkland Islands. York, Postal History Society.
- Hughes, Edward [1965]: North country life in the Eighteenth Century. Vol. 1. The North-East 1700–1750. London, University Press 1952; Vol. II. Cumberland and Westmoreland 1700–1830. London Oxford University Press.
- Huszár József [1884]: A fiumei kőolajkikötő építésének ismertetése. In: Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye 1884/6.
- Hyde, Francis E. [1975]: Cunard and the North Atlantic 1840–1973: a history of shipping and financial management. London and Basingstoke, The Macmillan Press Ltd.
- Jackson, Gordon [1981]: Scottish shipping 1775–1805. In: Cottrell, P. L. –Aldcroft, D. H. [eds]: Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis. Leicester, Leicester University Press.
- Jackson, Gordon [1983]: The history and archaeology of ports. World's Work.
- Jarvis, Adrian – Lee, Robert [2008]: Trade, migration and urban networks 1640–1940: An introduction. Research in Maritime History NO. 38. Newfoundland, St. John's.
- Jenkins, J. C. [1982]: Maritime Heritage: the Ships and Seamen of Ceredigion. Llandynl, Gomer.
- Juhász Imre [2020]: Fiume – Egy közép-európai város és kikötő a hatalmi érdekek metszéspontjában. Budapest, Heraldika Kiadó.

- Kaposi Zoltán [2009]: Kanizsa gazdasági struktúrájának változásai 1743–1848. Nagykanizsa. Czupi Kiadó.
- Kaposi Zoltán [2019]: Uradalmak, földbirtokosok és birtokforgalom a Dél-Dunántúlon a 19. században. Budapest, Mezőgazdasági Múzeum és Könyvtár.
- Karaman, Igor [1974]: Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. Századok 1974/1. 193–211.
- Katus László [1979]: A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. In: Kovács Endre [szerk.]: Magyarország története 1848–1890. Budapest. Akadémiai Kiadó. 913–1039.
- Katus László [1983]: Magyarország gazdasági fejlődése [1890–1914]. In Hanák Péter [szerk.]: Magyarország története 1890–1918. Budapest. Akadémiai Kiadó. 263–403.
- Katus László [1989a]: A Monarchia közös piaca. Magyar Tudomány. 1989. 10–11. 808–820.
- Katus László [1989b]: A gépipar fejlődése. Magyar Tudomány. 1989. 10–11. 832–845.
- Kaukiainen, Yrjö [2004]: Sail and Steam – Selected maritime writings of Yrjö Kaukiainen. Research in Maritime History NO. 27. Newfoundland, St. John's.
- Káldi György [1626]: Szent Biblia. Kolónia udvar, Bécs. Reprint kiadás, 2014, Budapest, TINTA Könyvkiadó és Pytheas Könyvmanufaktúra.
- Kemény Ödön [1906]: A tengeri kereskedelem. Fiume, Mohovich.
- Kenwood, A. G. [1965]: Port investment in England and Wales, 1851–1913. Bulletin of Economic Research, 17, [2]. 156–167.
- Killick, John [2000]: An Early Nineteenth-Century Shipping Line: The Cope Line of Philadelphia and Liverpool Packets 1822–1872. International Journal of Maritime History, Vol. XII, No:1, 61–87.
- Kindleberger, Charles P. [1975]: Commercial expansion and the industrial revolution. Journal of European Economic History, 4. Winter, 613–654.
- Kirk, R. [1982]: British Maritime Postal History II: The P & O Lines to the Far East. Heathfield, Proud-Bailey.
- Klement Judit [2004]: Ganz Ábrahám. Vasöntőinasból vasipari nagyvállalkozó. In: Sebők Marcell [szerk.]: A sokszínű kapitalizmus. Pályaképek a magyar tőkés fejlődés aranykorából. Budapest. KFKI Csoport – HVG Kiadói Rt. 42–57.
- Klement Judit [2005]: Apák és fiúk gazdasági stratégiái: egy magyar család a 19. és 20. században. Aetas. Történettudományi folyóirat. 20. évf. 1–2. sz. 69–92.
- Klement Judit [2012]: Hazai vállalkozók a hőskorban – A budapesti gőzmalomipar vállalkozói a 19. század második felében. Budapest. Elte Eötvös Kiadó.
- Knight, R. B. [ed.] [1977]: Guide to Manuscripts in the National Maritime Museum. London, Mansell.
- Kobler, Giovanni [1896a]: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume –Volume Prima. Fiume. Stabilimento Tipo-litografico Fiumano di Emidio Mohovich.
- Kobler, Giovanni [1896b]: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume –Volume Seconda. Fiume. Stabilimento Tipo-litografico Fiumano di Emidio Mohovich.
- Kobler, Giovanni [1896c]: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume –Volume Terza. Fiume. Stabilimento Tipo-litografico Fiumano di Emidio Mohovich.
- Komlos, John [1983]: The Habsburg Monarchy as a Customs Union. Economic Decelopment in Austria-Hungary in the Nineteenth Century. New Jersey. Princeton University Press.
- Kos, Marin [2018]: Opatija – Sehenswürdigkeiten und geschichte. Međimursko veleučilište u Čakovcu, Čakovec 2018. Szakdolgozat.
- Kövér György [1986]: Az Osztrák-Magyar Monarchia bankrendszerének fejlődése. Közgazdasági Szemle. XXXIII. évf., 3. sz. 312–324.
- Kövér György [2001]: Magyarország társadalomtörténete a reformkortól az első világháborúig. In: Gyáni Gábor – Kövér György [szerk.]: Magyarország Társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig [2. javított kiadás]. Budapest. Osiris Kiadó.

- Kövér György [2002]: A felhalmozás íve: Társadalom- és gazdaságtörténeti tanulmányok. Budapest, Új Mandátum Kiadó.
- Kövér György [2005]: Bankárok és bürokraták. A Magyar Általános Hitelbank igazgatósági tanácsa és igazgatósága [1876–1905]. AETAS 20. évf. 2005. 1–2. szám. 93–114.
- Kőrösi Sándor [1896]: Fiume társadalma. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 154–158.
- Kőrösi Sándor – Szinnyey József [1896]: Fiume irodalma. In: Borovszky Samu – Sziklay János [szerk.]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 132–144.
- Krausz Tamás – Szilágyi Ákos [szerk.] [1992]: Oroszország és a Szovjetunió XX. századi képes történeti kronológiája 1900–1991. Budapest.
- Král Vilmos – Szántó Andor [1901]: Fiume államjogi helyzete. Budapest. Vas Tivadar könyvnyomdája.
- Kráml Mihály [2018]: Az Osztrák-Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914. Budapest, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum.
- Krugman, Paul R. [1980]: Scale economies, product differentiation, and the pattern of trade. The American Economic Review, 70 [5], 950–959.
- Krugman, Paul R. [1991]: Increasing returns and economic geography, Journal of Political Economy, 99, 483–499.
- Landes, David S. [1986]: Az elszabadult Prométheusz – Technológiai változások és ipari fejlődés Nyugat-Európában 1750-től napjainkig. Budapest, Gondolat.
- Lawton, Richard – Lee, Robert [eds.] [1989]: Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century. Liverpool.
- Lee, R. [2005]: Configuring the city: In-migration, labour supply and port development in nineteenth-century Europe. International Journal of Maritime History, 17[1], 91–122.
- Lengyel György [1989]: Vállalkozók, bankárok, kereskedők – A magyar gazdasági elit a 19. században és a 20. század első felében. Budapest. Magvető Kiadó.
- Légrády Elek [1938]: A volt m. kir. pécsi 19. honvéd gyalogezred és alakulatainak története. Pécs, Haladás Nyomda Rt.
- List, Friedrich [1841]: Das nationale System der Politischen Oekonomie. Cotta, Stuttgart–Tübingen.
- Lukežić, Irvin [2004]: Povijest riječkih konzulata: konzulati u Rijeci kroz povijest. Rijeka, Adamić.
- Lukežić, Irvin [2017]: Sigismund pl. Kopajtić Bakarski – pomorski privrednik, domoljub i vizionar. Prilog poznavanju privredne elite sjeverozapadne Hrvatske. Bakarski Zbornik 16. Bakar. Zambelli Rijeka.
- Maber, J. [1980]: Channel Packets and Ocean Liners, 1850–1970. London, HMSO.
- MacGregor, D. [1985]: Merchant Sailing Ships 1775–1815 London, Conway Maritime.
- Majdán János [2013]: A fiumei vasút kiépülése és annak város alatti szakasza. In: Gulyás László [szerk.]: Közép-Európai Közlemények – Történészek regionalisták és geográfusok folyóirata. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 39–47.
- Majdán János [2014]: A közlekedés története Magyarországon [1700–2000]. Pécs. Pro Pannonia.
- Makkai Béla [2013]: Horvátország és Fiume a dualista korszak magyar nemzetpolitikai törekvéseiben. In: Közép-Európai Közlemények 2013/3.
- Mantoux, Paul [1961]: The industrial revolution in the eighteenth century: An outline of the beginnings of the modern factory system in Britain. New York, Harper & Row Torchbooks.

- Marschalck, Peter [1990]: Zur Bevölkerungsentwicklung Bremens im 19. Jahrhundert. In: Petzina, Dietmar – Reulecke, Jürgen [eds.]: Bevölkerung, Wirtschaft, Gesellschaft seit der Industrialisierung. Dortmund.
- Marks, Richard [1983]: Burrell: A Portrait of a Collector, Sir William Burrell 1861–1958. Glasgow, Richard Drew.
- Maylender Mihály [1911]: Az első gőzhajózási vállalat Fiumében. A Tenger 1911. 77–79.
- MATE [2018]: A Magyar Duna – Tengerhajózás története I–II. Magyar Tengerészek Egyesülete.
- Mák Ferenc [2019]: Sajtó a birodalom határán. Hírlapok és a nemzeti újjászületés a kiegyezés utáni Délvidéken. Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Médiatanács Médiatudományi Intézete,
- McGowan, A. [1980]: The Century before Steam: the Development of the Sailing Ship, 1700–1820. London, HMSO.
- Meiji: Meiji sanjuunana hachi nen Sen'eki Hokaku Shinkenshi. [Háborús hadizsákmánybíróági vizsgálati jegyzőkönyvek] Meiji 37–38. évében. Kiadás éve: Meiji 39. 6. hó, Kiadta a Legfelsőbb hadizsákmánybíróág elszámoló bizottsága. Fordította: Tóth Gergely Mátyás. Idézi Tóth-Zsigmond 2011.
- Mellace, Katalin [2015]: Dietro le quinte del matrimonio tra Herbert Bismarck e la contessa fiumana ungherese Margit Hoyos. FIUME – Rivista Di Studi Adriatici [Nuova Serie] 31. Gennaio-Giugno. 83–94.
- Metaxas, B. N. [1971]: The Economics of Tramp Shipping. London, Athlone Press.
- Milne, G. J. [2009]: North-East England shipping in the 1890s: Investment and entrepreneurship. International Journal of Maritime History, 21, [1]. 1–26.
- Milošević, Miodrag – Kesić, Blanak [2001]: Važnost luke u politčkoj povijesti grada Rijeke 1786–1924. In: Ervin Dubrović [eds.]: Riječka luka, povijest, izgradnja, promet. Rijeka, Muzej Grada Rijeke.
- Misóczki Lajos [2007]: Fiume és környékének idegenforgama a 19–20. század fordulójáig. Acta Acad. Paed. Agriensis, Sectio Historiae XXXVI. 229–245.
- Morgan, K. [2006]: The Bristol Chamber of Commerce and the Port of Bristol, 1823–1848. International Journal of Maritime History, 18[1], 55–77.
- MMÉEK [1911]: A fiumei Whitehead torpedógyár. Budapesti Műszaki Egyetem, Dokumentumtár. A Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye [45.] 46. 576–580. <https://dokutar.omikk.bme.hu/collections/mee/fajlok/1911-576-580.pdf> Letöltve: 2020. szeptember 30.
- MMKM szerk. [2006]: Kossuth Lajos és a vukovár-fiumei vasút. Kossuth Lajos levelezése Franz Kreuter bajor vasútépítő mérnökkel 1846–1848. https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_Sk_2006_Kossuth/?pg=0&layout=s Letöltve: 2021. január 15.
- Nichiro [1905]: Nichiro Rikukaigun Kohoshu [Japán-orosz hivatalos hadijelentések gyűjteménye] 4. kötet. Tokyo, Shinbashido Shoten. Fordította: Tóth Gergely Mátyás. Idézi: Tóth-Zsigmond 2011.
- North, Douglas C. [1968]: Sources of Productivity Change in Ocean Shipping 1600–1850. Journal of Political Economy, 76 [5]. 953–970.
- Ordasi Ágnes [2014]: Pártviszonyok és az 1901-es képviselőválasztás Fiume városában. In: Gulyás László [szerk.]: Köztes Európa Társadalomtudományi folyóirat. 15–16. Fiume rovat 23–34.
- Ordasi Ágnes [2015]: Fiume és az Autonóm Párt. https://www.academia.edu/25508878/Fiume_%C3%A9s_az_Auton%C3%B3m_P%C3%A1rt_-_Grasty%C3%A1n_2015 Letöltve: 2017. október 21.

- Ordasi Ágnes [2018]: Modellváltások a fiumei kormányzóság feladat- és hatásköreinek meghatározásában – Centralizációs stratégiák Fiumében. Magyar Nemzeti Levéltár Somogy Megyei Levéltára.
- Ordasi Ágnes [szerk.] [2019]: Egan Lajos naplója – Impériumváltások Fiumében a kormányzóhelyettes szemével [1918–1920]. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont.
- Ordasi Ágnes [2020]: Fiume: Az impériumváltozások éve. RUBICON 2020/4 Kérészállamok. 18–25.
- Österhammel, J. [2014]: *The Transformation of the World: A Global History of the Nineteenth Century*. Princeton, Princeton University Press.
- Pallós Piroska [2004]: La questione della lingua ungherese e della magiarizzazione nelle scuole elementari statali di Fiume nell'epoca del provvisorio [1870-1918]. FIUME RIVISTA DI STUDI FIUMANI 24: gennaio-giugno 110–132.
- Palmer, Sarah [1978]: Experience, experiment and economics: factors in the construction of early merchant steamships. In Matthew, K. – Panting, G. [eds.]: *Ships and Shipbuilding*. Newfoundland, St Johns, Memorial University of Newfoundland.
- Palmer, Sarah [2003]: Port economics in an historical context: the nineteenth-century port of London. *International Journal of Maritime History*, 15, [1]. 27–67.
- Palmer, Sarah [2020]: History of the ports. *International Journal of Maritime History*, vol 32, No. 2. 426–433.
- Panting, G. – Sager, E. W. [1975]: Labour and productivity in Canadian shipping 1863–1900. In: Palmer Sarah – Williams, G. [eds.]: *Chartered and Uncharted Waters*. London, National Maritime Museum and Queen Mary College.
- Parmentier, Jan [1993]: The Private East India Ventures from Ostend: The Maritime and Commercial Aspects, 1715–1722. *International Journal of Maritime History*, 5 [2], 75–102.
- Parmentier, Jan [2008]: In the Eye of the storm: The influence of Maritime and Trade Networks on the Development of Ostend and Vice Versa during the Eighteenth Century. *Research in Maritime History* NO. 38. 67–80.
- Pálvölgyi Balázs [2010]: A magyar kivándorlási politika kezdetei [1881–1903] – Kivándorlási törvények és az amerikai kivándorlás. *Jogtörténeti Szemle* 2010. 4. szám. 27–34.
- Pelles Márton [2015a]: Az államilag támogatott tengeri gőzhajózási vállalataink szerepe a fiumei kikötő forgalmában (1867–1913). XXXII. OTDK, Közgazdaságtudományi Szekció. Budapest, BGF.
- Pelles Márton [2015b]: A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs, PTE Doktorandusz Önkormányzat. 405–414.
- Pelles Márton [2016a]: Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913). *Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat*. 18. Fiume rovat 153–163.
- Pelles Márton [2016b]: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). In: *Közgazdasági Szemle*, LXIII. évf. 188–208.
- Pelles Márton [2016c]: A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt forgalma Fiumében 1893–1913 között. *Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat*. 17. Fiume rovat 5–16.
- Pelles Márton [2016d]: A magyar-horvát parthajózási vállalatok kereskedelme (1884–1914). Tavaszi Szél 2016 Tanulmánykötet. II. Budapest, Doktoranduszok Országos Szövetsége. 465–484.
- Pelles Márton [2016e]: Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. története (1893–1913). *Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat*. 20. 217–224.
- Pelles Márton [2016f]: Iparosítás egy kikötővárosban – Fiume fejlesztése (1870–1914). V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs, PTE Doktorandusz Önkormányzat. 392–408.

- Pelles Márton [2017a]: Fiumei iparfejlesztésének története – különös tekintettel Ossoinack Lajos munkásságára (1868–1913). XXXIII. OTDK, Közgazdaságtudományi Szekció. Győr, SZE.
- Pelles Márton [2017b]: Borkereskedőből hajótulajdonos – Giovanni Riboli fiumei kereskedelmi vállalatának története 1895–1915 között. VI. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs. PTE Doktorandusz Önkormányzat. 417–426.
- Pelles Márton [2017c]: A fiumei Kőolajfinomítógyár Rt. és a Photogen Forgalmi Rt. története (1882–1920). Tavaszi Szél Konferenciakötet. Budapest, Doktoranduszok Országos Szövetsége. 396–403.
- Pelles Márton [2017d]: A fiumei autonómiatörekvések gazdasági vetülete a múlt századelőn – az Indeficienter Gőzös hajó- és áruforgalma 1901–1914 között. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 21. 47–54.
- Pelles Márton [2018a]: A Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. története és tengeri áruforgalma 1900–1914 között. Közép-Európai Közlemények. 11/1. 154–162.
- Pelles Márton [2018b]: La storia delle società industriali di Luigi Ossoinack (1875–1913). FIUME – Rivista di Studi Adriatici. 37. 6–12. [Gennaio-Giugno]. Roma, Società di Studi Fiumani. 59–72.
- Pelles Márton [2018c]: Zastave austrougarskih državno subvencioniranih brodarskih kompanija duge plovidbe u Rijeci. Flags of Austro-Hungarian State-Subsidized Ocean-Going Shipping Companies in Rijeka. Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 24. 14–15.
- Pelles Márton [2018d]: A fiumei kikötő szerepe Magyarország agrárkülkereskedelmében [1896–1914]. Agrártörténeti Szemle 59. 1–4. 119–130.
- Pelles Márton [2018e]: Kapu a világtengerre: ilyen volt a régi Fiume I. Mandiner.hu. https://mandiner.hu/cikk/20180930_pelles_marton_fiume
- Pelles Márton [2018f]: Virágzás és bomlás: Fiume az I. világháborúban és utána II. Mandiner.hu. https://mandiner.hu/cikk/20181013_pelles_marton_fiume_haboru
- Pelles Márton [2019a]: Zastave brodarskih drustava Sigismunda Kopajtica (1884. – 1918.). Flags of Sigismondo Copaitich's Shipping Companies (1884–1918). Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 25. 21–22.
- Pelles Márton [2019b]: Dr. Tauffer Emil (1905) és Roediger Ernő (1907) jelentései a Fiume-New York közötti kivándorlásról. Aetas Történettudományi folyóirat. 34. évf. 2. szám. 107–119.
- Pelles Márton [2019c]: Az olaszok: a fiumei kérdés 1914-től 1918 szeptemberéig. In: Gulyás László [szerk.]: A trianoni békediktátum története hét kötetben: I. kötet Trianon nagy háború alatti előzményei, az Osztrák-Magyar Monarchia bukása 1914–1918. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására. 386–389.
- Pelles Márton [2019d]: Fiume 1918 októberében. In: Gulyás László [szerk.]: A trianoni békediktátum története hét kötetben: I. kötet Trianon nagy háború alatti előzményei, az Osztrák-Magyar Monarchia bukása 1914–1918. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására. 545–546.
- Pelles Márton [2019e]: Eugen Polnay od Tisasülyja i Brodarsko dionicko drustvo Atlantica (1907. – 1918.). Jenő Polnay of Tisasüly and the Atlantica Sea Navigation Company (1907–1918). Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 26. 20–21.
- Pelles Márton [2019f]: A Cunard Steamship Company szerepe a fiumei kivándorlásban (1902–1914). Közép-Európai Közlemények 12, 2. 73–82.
- Pelles Márton [2019g]: Az Atlantica Tengerhajózási Rt. története (1907–1918). Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. XI. 1. 35–48.

- Pelles Márton [2019h]: Így élnek a magyarok a mai Fiumében (2019). Mandiner.hu. https://mandiner.hu/cikk/20181231_igy_elnek_a_magyarok_a_mai_fiumeben
- Pelles Márton [2019i]: A Fiumei Hitelbank RT. története és vállalkozásgeneráló szerepe 1887–1907 között. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 26. 2. 5–15.
- Pelles Márton [2020a]: O parobrodu Indeficienter i njegovim zastavama između 1901. i 1918. – The History of the Steamship Indeficienter and Its Flag Changes 1901–1918. Grb i zastava – Glasnik Hrvatskog Grboslovnog i zastavoslovnog društva. Bulletin of the Croatian Heraldic and Vexillologic Association 27. 24–25.
- Pelles Márton [2020b]: Fiume turizmusának fejlődése. Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok. 5. évf. 2. szám. 69–77.
- Pelles Márton [2020c]: La storia e il ruolo nel trasporto merci di Fiume della Adria Regia Ungarica Società anonima di Navigazione Marittima [1874–1914]. FIUME – Rivista di Studi Adriatici. 42. 8–10. (Luglio-Ottobre). Roma, Società di Studi Fiumani. 43–58.
- Pelles Márton [2020d]: Fiume turizmusának fejlődése (1868–1914). In: Csapó János – Csóka László [szerk.]: III. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferenciakötet. Pécs, PTE KTK. 134–142.
- Pelles Márton [2020e]: Az innovatív haditechnológiára alapozott meggazdagodás és politikai befolyásszerzés – Robert Whitehead szerepe a fiumei torpedógyártás világsikerében (1823–1923). KORALL Társadalomtörténeti folyóirat 81. 21. évfolyam. Vagyon – vagyonosodás. 78–99.
- Pelles, Márton [2020f]: A magyar kereskedelmi tengerhajózási vállalatok hajó- és áruforgalmi hálózatai (1870–1914). In: Kövér, György et al. [szerk.]: Hálózatok és hierarchia. Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2020. Budapest, MTA BTK TTI. 487–506.
- Pelles, Márton [2020g]: A magyar szabadhajózási vállalatok hajóforgalmi statisztikái 1893–1916 között. PTE KTK Műhelytanulmányok 2020. 1–8. <https://journals.lib.pte.hu/index.php/workingpapers/article/view/3648>
- Pelles Márton [2021]: The innovative managerial role of Jenő de Polnay as the key element to the success of the Atlantica Sea Navigation Company within the Hungarian maritime fleet (1907–1914). In: Kaposi Zoltán – Rab Virág [eds.] [2021]: Economic and Social Changes: Historical Facts, Analyses and Interpretations. Studies on Economic and Social History from Southern Transdanubia I. Working Group of Economic and Social History Regional Committee of the Hungarian Academy of Sciences in Pécs, Pécs. 138–145.
- Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2018]: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története [1868–1918]. The Hungarian maritime trade history of Fiume (1868–1918). Pécs. Pro Pannonia.
- Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2019]: Egy sikeres magyar közlekedés és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei [1868–1913]. Közlekedés- és technikátörténeti szemle 2019. 71–95.
- Pelles Márton – Zsigmond Gábor [2020]: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet megszűnése. Közlekedés- és technikátörténeti szemle 2020. 292–327.
- Pelles Tamás [2006]: A magyar-olasz két tanítási nyelvű oktatás. Pécs. Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola.
- Poussou, J. P. [1968]: Demographic and social structures, Chapter V. in Francois-George Pariset ed.: Bordeaux au XVIIIe siècle. Bordeaux, Fédération historique de Sud-Ouest.
- Press, J. [1981]: Wages in the Merchant Navy, 1815–54. The Journal of Transport History, 2[2], 37–52.
- Puskás Julianna [1982]: Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880–1940. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Pustišek, Deborah [2014]: Giovanni Rubinich. Rijeka, Muzej Grada Rijeke.

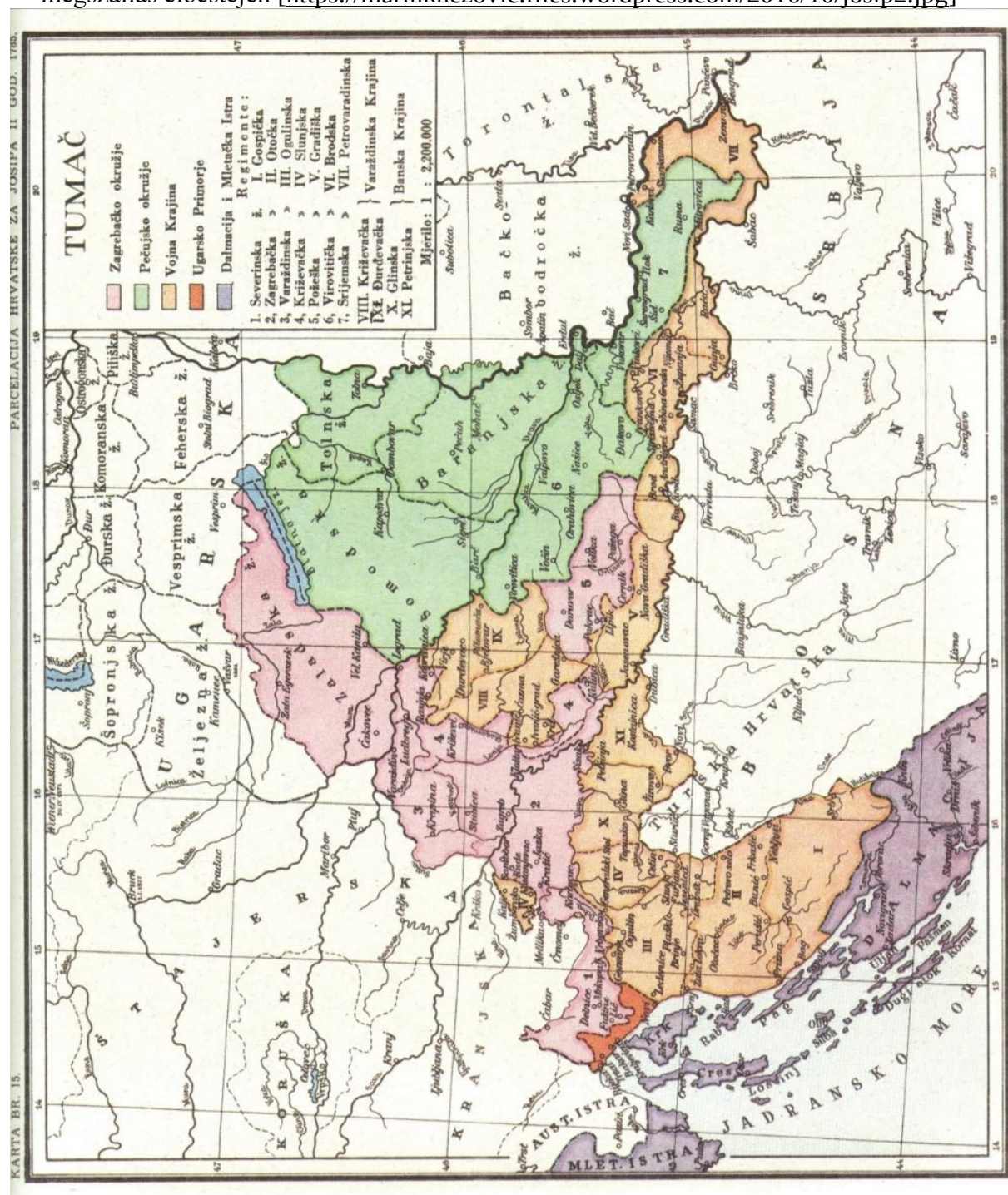
- Raboy, Marc [2016]: Marconi: The man who networked the world. Oxford. Oxford University Press.
- Ress Imre [2004]: Kapcsolatok és keresztutak. Horvátok, szerbek, bosnyákok a nemzetállam vonzásában. Bp., L'Harmattan.
- Rokolya Gábor [szerk.] [2017]: Magyar közjegyzők a Délvidéken. Budapest, Közjegyzői Akadémia Kiadó.
- Roland, Alex – Bolster, W. Jeffrey – Keyssar, Alexander [2008]: The way of the ship. America's maritime history reenvisioned 1600–2000. New Jersey, John Wiley and Sons Inc.
- Safford, J. J. [1985]: The decline in the American merchant marine in foreign trade 1800–1839. In: Yui, T. – Nakagawa, K [eds]: Business History of Shipping. Tokyo.
- Samani, Salvatore [1975]: Dizionario biografico fiumano. Dolo – Venezia. Istituto Tipografico Editoriale.
- Scott, Eddie [1977]: The Terms and Patterns of Hungarian Foreign Trade 1882–1913. In: The Journal of Economic History, 1977. vol. 37. 2. 329–359.
- Scott, Eddie [1982]: Mit bizonyítanak az 1882–1913-as export-statisztikai adatok: Magyarország valóban csak a Monarchia „éléskamrája” volt? In: Történelmi Szemle. 1982/3. 416–426.
- Sleeman, Charles William [1880]: Torpedoes and torpedo warfare. Griffin & Co., Portsmouth.
- Smith, Adam [1776]: An inquiry into the Nature and Causes of The Wealth of Nations. Reprint in New York 1937, Modern Library.
- Smith, Crosbie [2011]: A most terrific passage: Putting faith into Atlantic steam navigation. In: Lee, Robert [ed.]: Commerce and Culture – Nineteenth-century business elites. London and New York, Routledge. 285–316.
- Smith, Crosbie [2018]: Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas. Cambridge, Cambridge University Press.
- Smyth, H. P. [1984]: The B. & I. Line: a History of the British and Irish Steam Packet Company. Dublin, Gill & Macmillan.
- Somogyi László [2019]: A tápiósülyi civil internálótábor olasz vonatkozásai (1915–1918). CLIO Műhelytanulmányok. 2019/7. szám, 1–28.
- Stammers, Michael [1978]: The Passage Makers: the History of the Black Ball Line of Australian Packets 1852–1871. Brighton, Teredo Books.
- Stammers, Michael [1991]: Liverpool – The port and its ships. Stroud Gloucestershire, Alan Sutton Publishing Ltd.
- Starkey, David J. [1996]: Ownership Structures in the British Shipping Industry: The Case of Hull, 1820–1916. International Journal of Maritime History, VIII, No: 2, 71–95.
- Stelli, Giovanni [1984]: Fiume e dintorni nel 1884. Heinrich von Littrow e la prima guida illustrata della Terra di S. Vito. In: Mario Del Treppo [eds.]: Città di vita – collana di studi storici Fiumani. Trieste. Edizioni Italo Svevo.
- Stipanović, Igor [2016]: Parobrodarstvo Rijeke u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije. Katedra čakavskog sabora Kostrena.
- Sturme, S. G. [1975]: Shipping Economics. London, Macmillan.
- Sučević-Međeral, Krešimir [2017]: Businessman – The Case of Ossoinack Family and Fiume. Collegium Antropologicum. 41/4. <http://collantr.lin30.host25.com/antropo/article/view/1618>
- Sugár József [1913]: A francia kereskedelmi tengerészet. A tenger. https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/Tenger_1913/?pg=276&layout=s Letöltve: 2020. augusztus 14.
- Szász Antal [1947]: Banküzemtan. Budapest, TÉBE Kiadóállalt M. Sz.
- Széchenyi István [1831]: Világ. Pest. Fűskúti Landerer Nyomtató Intézetében.
- Szilágyi Gábor [1965]: Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Vagon- és Hajógyár Rt. Hofherr–Schrantz–Clayton–Shuttleworth Magyar Gépgyári Művek Rt. Repertórium. Budapest. Művelődésügyi Minisztérium Levéltári Osztálya, Levéltárak Országos Központja. Kézirat.

- Szinnyei József [1891]: Magyar írók élete és munkái. I. kötet. Budapest. Kiadja Hornyánszky Viktor könyvkereskedése.
- Szinnyei József [1896]: Magyar írók élete és munkái. IV. kötet, Budapest, Hornyánszky Viktor könyvkiadóhivatala.
- Szinnyei József [1903]: Magyar írók élete és munkái. Budapest. Kiadja Hornyánszky Viktor könyvkereskedése.
- Szurovy Géza [1993]: A kőolaj regénye. Budapest. Hírlapkiadó Vállalat.
- Takáts Sándor [1899]: Külkereskedelmi mozgalmak hazánkban I. Lipót alatt. II. közlemény. „Tüzes” Gábor barát közgazdasági működése. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle. VI. évfolyam 343–390.
- Tallós György [1995]: A Magyar Általános Hitelbank [1867–1948]. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Teleki Domokos [1796]: Egynehány hazai utazások leírása. In: Kőszeghy Péter [szerk.] [1993]: Régi magyar könyvtár – Források 3. Budapest. Balassi Kiadó.
- Tenold, Stig [2020]: Constantly crossing border: the international nature of maritime history. International Journal of Maritime History, vol 32, No. 2. 403–413.
- Tóth Gergely [2018]: Japán-magyar kapcsolattörténet 1869–1913. Budapest, Gondolat Kiadói Kör Kft.
- Tóth Gergely – Zsigmond Gábor [2011]: Két magyar gőzös elkobzása az orosz–japán háború idején. Aetas, 26. évf. 1 sz. 78–93.
- Ujj György [1912]: A tengeralatti távírókábel. A tenger. 115–130.: https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/Tenger_1912/?pg=121&layout=s Letöltve: 2020. augusztus 14.
- Underwood, D. [1978]: Industrial relations in the shipping industry', Personnel Management 10.
- Unger, R. [1980]: The Ship in the Mediaeval Economy. London, Croom Helm.
- Vale, V. [1984]: The American Peril: Challenge to Britain on the North Atlantic 1901–04. Manchester, University Press.
- Varga László [1978]: Az állami ipartámogatás a dualizmus időszakában a századforduló után. Századok, 1978. 4. 662–704.
- Vasgyártás [2016]: <http://tarjanikepek.hu/?p=1835> Letöltve: 2016. november 5.
- Ville, S. [1986]: Total factor productivity in the English shipping industry: the north-east coal trade 1700–1850. Economic History Review 1986, 355–370.
- Walton, John K. [2014]: Tourism and maritime history. International Journal of Maritime History, 26, [1]. 110–116.
- Wardle, A. C. [1948]: LIVERPOOL MERCHANT SIGNALS AND HOUSE-FLAGS. The Mariner's Mirror, 34[3], 161–168.
- Weber, Max [1979]: Gazdaságtörténet. Válogatott tanulmányok. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Williams, E. N. [1970]: The Ancien Regime in Europe, Government and Society in the Major States 1648–1879. New York, Harper & Row Torchbooks.
- Williams, David M. [1982]: State regulation of merchant shipping, 1839–1914: the bulk carrying trade. In: Palmer, Sarah – Williams G. [eds]: Chartered and Uncharted Waters. London, National Maritime Museum and Queen Mary College.
- Williams, David M. [2020]: Maritime history: contexts and perspectives. International Journal of Maritime History, vol 32, No. 2. 370–375.
- Wilson, Charles [1965]: England's apprenticeship 1663–1763. New York, St. Martin's Press.
- Wischermann, Clemens [1989]: Changes in Population Development, Urban Structures and Living Conditions in Nineteenth-Century Hamburg. In: Lawton, Richard – Lee, Robert [eds.]: Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century. Liverpool. 270–304.

- Wray, W. D. [1984]: Mitsubishi and the N.Y.K. 1870–1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry. Cambridge, Mass., and London, Harvard University Press.
- Wray, W. D. [1985]: N.Y.K. and the commercial diplomacy of the Far Eastern Freight Conference 1896–1956. In Yui, T. –Nakagawa K. [eds]: Business History of Shipping. Tokyo.
- Žic, Igor [2007]: Breve storia della città di Fiume. Rijeka, Adamić.
- Žic, Igor [2017]: Riječki hoteli nekad i sad – Hotels in Fiume then and now. Exhibiton in Galerija Principij, Rijeka voltun 4., between 2017. october 24 and 31.
- Zsigmond Gábor [2009a]: Az osztrák-magyar Lloyd története. Aetas. Történettudományi folyóirat. 24. évf. 1. sz. 126–143. pp.
- Zsigmond Gábor [2009b]: Kísérletek a magyar borok tengeri kivitelére az első magyar tengeri gőzhajózási társaság megalakulása előtt [1850–1880]. In: Agrártörténeti Szemle 2009/1-4.
- Zsigmond Gábor [2011]: A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban. Doktori [PhD] értekezés, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Bp.
- Zsigmond Gábor [2014]: Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége. In: Haditechnika 2014/6.
- Zsigmond Gábor [2015]: Az osztrák-magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban. In: Katonai Logisztika, 2015. 2. sz. 215-228.

MELLÉKLETEK:

1. melléklet: Fiume és a Magyar Tenger mellék területe az 1848. augusztus 31-i horvát megszállás előestéjén [<https://marinknezovic.files.wordpress.com/2016/10/josip2.jpg>]



2 melléklet: Az osztrák-magyar
kereskedelmi hajók közös lobogója
[rajzolta Željko Heimer]



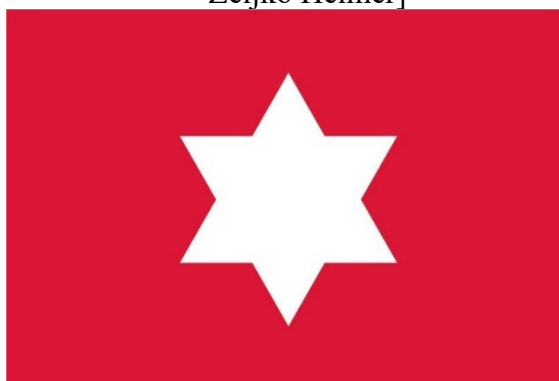
5. melléklet: A Magyar Keleti
Tengerhajózási Rt. lobogója [rajzolta
Željko Heimer]



3. melléklet: Az Osztrák Lloyd
lobogója [rajzolta Željko Heimer]



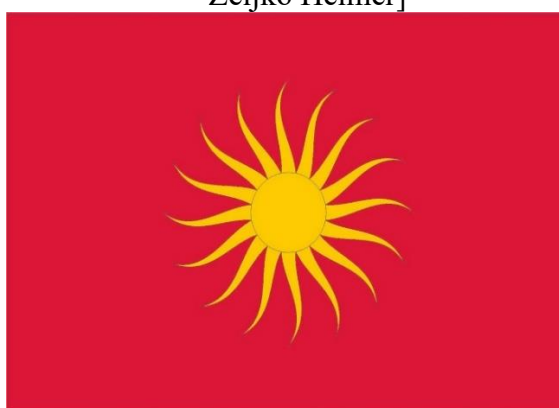
6. melléklet: A Magyar-Horvát Tengeri
Gőzhajózási Rt. lobogója [rajzolta
Željko Heimer]



4. melléklet: Az Adria Magyar Királyi
Tengerhajózási Rt. lobogója 1914-ben
[rajzolta Željko Heimer]



7. melléklet: Az Oriente Magyar
Tengerhajózási Rt. lobogója [rajzolta
Željko Heimer]



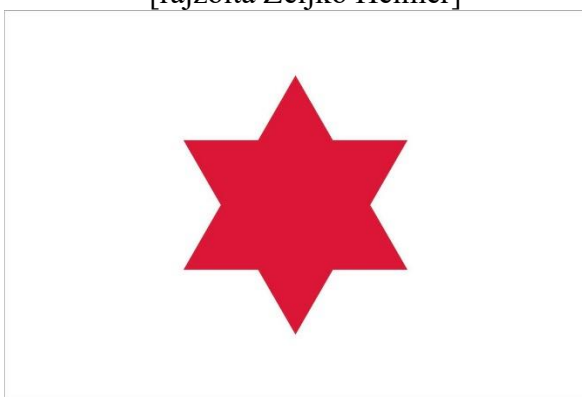
8. melléklet: A Photogen Forgalmi Rt.
lobogója [rajzolta Željko Heimer]



11. melléklet: Az Indeficienter gőzös
lobogója [rajzolta Željko Heimer]



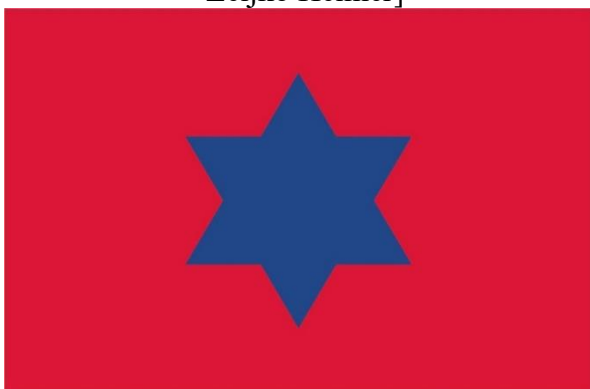
9. melléklet: A Copaitich&Co Rt. lobogója
[rajzolta Željko Heimer]



12. melléklet: A Grünhut és Társa Rt.
lobogója [rajzolta Željko Heimer]



10. melléklet: A Magyar-Horvát
Szabadhajózási Rt. lobogója [rajzolta
Željko Heimer]



13. melléklet: Az Atlantica Tengerhajózási
Rt. lobogója [rajzolta Željko Heimer]



14. melléklet: tiszasülyi Polnay Jenő nemesi címere [Libri regii]



15. melléklet: bakari Copaitich Zsigmond nemesi címere [Libri regii]



16. melléklet

Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. kereskedelmi flottája 1882-1919 között									
Név	NRT	BRT	Hordképesség	Hossz	Szélesség	Űrmélység	Építési hely	Építési év	Vállalati tulajdonban
Szápáry 2	682	1022	1440	70	9	6	Port Glasgow	1877	1883-1921
Tisza	708	1041	1551	73	9	5	Port Glasgow	1877	1882-1919
Adria	707	1039	1580	74	10	5	Port Glasgow	1880	1880-1920
Báró Kemény	885	1129	-	76	10	5	Dumbarton	1881	1881-1898
Szápáry	746	1033	-	75	9	5	Paisley	1881	1881-1882
Jókai	885	1148	-	75	10	5	Barrow	1882	1882-1897
Stefanie	788	1160	-	75	10	5	Barrow	1882	1882-1892
Tibor	863	1223	-	74	11	5	Dumbarton	1882	1882-1898
Széchényi	1149	1773	2490	79	11	6	Stockton	1884	1885-1916
Zichy	1217	1877	2440	83	11	6	Stockton	1884	1886-1915
Matlekovits	1249	1905	2538	79	11	7	Stockton	1887	1887-1914
Baross (ex Apex)	1380	2119	3050	84	12	6	Newcastle	1888	1893-1914
Andrássy	939	1553	2220	73	10	7	Newcastle	1892	1892-1916
Árpád	712	1172	1450	70	10	7	Newcastle	1892	1892-1919
Báthori	1421	2247	3530	87	12	7	Newcastle	1892	1892-1914
Buda	737	1190	1450	70	10	6	Newcastle	1892	1892-1903
Carola	513	889	1000	64	9	6	Newcastle	1892	1892-1916
Deák	1388	2218	3477	87	12	8	Newcastle	1892	1892-1915
Mátyás király	944	1552	2220	73	10	7	Newcastle	1892	1892-1919
Rákóczy	943	1555	2220	73	10	7	Newcastle	1892	1892-1919
Szent István	1429	2258	3460	88	12	7	Newcastle	1892	1892-1909
Szent László	942	1551	2220	73	10	7	Newcastle	1892	1892-1919
Zrínyi	947	1553	2220	73	10	7	Newcastle	1892	1892-1916
Kálmán király	1386	2224	3519	87	12	8	Newcastle	1893	1893-1919
Nagy Lajos	1401	2253	3505	87	12	8	Newcastle	1893	1893-1914
Petőfi	1425	2257	3530	87	12	7	Newcastle	1893	1893-1904
Stefánia	1456	2321	3524	89	12	7	Newcastle	1893	1894-1914
Báró Kemény 2	1669	2727	4160	101	13	8	Middlesbrough	1899	1899-1919
Jókai 2	1718	2737	4160	101	13	8	Middlesbrough	1899	1899-1919
Tibor 2	1678	2727	4240	102	13	8	Middlesbrough	1900	1900-1914
Arad	2431	3926	6101	111	15	9	Newcastle	1902	1901-1919
Balaton	1524	2468	3824	96	13	7	Newcastle	1902	1901-1919
Báró Fejérváry	2431	3926	6114	111	15	9	Newcastle	1902	1902-1920
Duna	1783	2860	4480	102	14	8	Newcastle	1902	1902-1915
Kassa	981	1587	2116	75	11	6	Newcastle	1902	1902-1919
Kolozsvár	1210	1971	3107	88	12	7	Newcastle	1902	1902-1919
Szeged	1783	2859	4480	102	14	8	Newcastle	1902	1902-1919
Széll Kálmán	2431	3926	6062	111	15	8	Newcastle	1902	1902-1914
Lederer Sándor	1249	1607	1768	78	11	5	Greenock	1903	1903-1919
Buda 2	1559	2489	3698	95	13	6	Glasgow	1904	1904-1919
Vega (ex Lord Curzon)	-	3678	-	111	15	7	Dumbarton	1904	1917-1919
Szent István 2	1914	3080	4608	105	14	8	Port Glasgow	1910	1910-1919
Ferencz Ferdinánd	2224	3687	3150	110	15	8	Port Glasgow	1913	1913-1919

17. melléklet

A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. kereskedelmi flottája 1891-1918 között									
Név	BRT	Lóerő	Hossz	Szélesség	Űrmélység	Építési hely	Építési év	Eredeti tulajdonos	Vállalati tulajdonban
Hrvat	109	170	35	5	3	Fiume	1872	Krajacz	1879-1902
Sibyl	55	80	26	4	2	Southampton	1872	Sverljuga	1890-1896
Vinodol	54	80	25	4	2	Trieste	1875	Krajacz	1880-1894
Senj	132	35	36	5	3	Trieste	1876	Sverljuga	1890-1901
Sokol	70	160	30	4	3	Nantes	1876	Ungaro-Croata	1893-1913
Zvonimir	61	-	29	4	2	Nantes	1881	Ungaro-Croata	1892-1897
Venezia	317	317	42	7	3	Paisley	1883	Schwarz	1883-1922
Abbazia	69	125	28	4	2	Trieste	1884	Sverljuga	1884-1901
Nehaj	135	180	38	5	3	Trieste	1884	Krajacz	1884-1922
Ika	110	170	37	5	3	Trieste	1885	Sverljuga	1885-1897
Dalmazia	268	268	40	6	3	Sunderland	1886	Sverljuga	1886-1922
Fiume	369	400	48	7	4	Kiel	1888	Sverljuga	1888-1922
Velebit	186	340	43	5	3	Trieste	1889	Krajacz	1889-1922
Pola	186	225	43	5	3	Trieste	1890	Sverljuga	1890-1922
Croatia	558	680	50	7	4	Kiel	1891	Ungaro-Croata	1891-1919
Budapest	400	700	51	8	4	Trieste	1892	Ungaro-Croata	1892-1919
Hungária	558	680	55	7	4	Kiel	1892	Ungaro-Croata	1902-1910
Zagreb	537	500	52	7	4	Alloa	1892	Ungaro-Croata	1892-1917
Stephanie	95	180	31	6	2	Kiel	1893	Ungaro-Croata	1893-1906
Villám	854	519	64	9	4	Dundee	1893	Schwarz	1893-1922
Cirkvenica	193	400	45	6	3	Fiume	1895	Ungaro-Croata	1895-1922
Volosca	129	180	35	5	2	Fiume	1895	Ungaro-Croata	1895-1922
Dániel Ernő	714	1050	62	8	4	Dundee	1896	Schwarz	1896-1922
Liburnia	178	400	44	6	3	Trieste	1896	Ungaro-Croata	1896-1922
Pannónia	779	1500	67	9	4	Newcastle	1896	Ungaro-Croata	1896-1922
Duna	281	260	42	7	3	Trieste	1897	Ungaro-Croata	1897-1922
Drava	159	350	39	5	3	Trieste	1898	Ungaro-Croata	1898-1911
Sava	159	350	40	5	3	Trieste	1898	Ungaro-Croata	1898-1922
Bakar	119	260	34	6	3	Lussinpiccolo	1900	Ungaro-Croata	1900-1922
Hegedűs Sándor	928	1100	64	10	4	Stettin-Grabow	1900	Schwarz	1900-1919
Sirály	125	250	34	6	2	Lussinpiccolo	1900	Ungaro-Croata	1900-1922
Abbazia 2	142	260	37	5	3	Lussinpiccolo	1902	Ungaro-Croata	1902-1922
Gödöllő	782	1300	68	9	4	Newcastle	1902	Ungaro-Croata	1902-1922
Hrvat 2	180	300	39	6	3	Trieste	1902	Ungaro-Croata	1902-1922
Magyar	180	300	39	6	3	Trieste	1902	Ungaro-Croata	1902-1922
Istriano	157	410	39	6	3	Trieste	1904	Ungaro-Croata	1905-1922
Salona	936	1500	71	9	6	Newcastle	1904	Ungaro-Croata	1904-1922
Skodra	249	250	37	6	3	Lussinpiccolo	1904	Ungaro-Croata	1904-1922
Lovrana	147	280	37	6	2	Lussinpiccolo	1905	Ungaro-Croata	1905-1922
Tátra	232	650	46	6	3	Trieste	1905	Ungaro-Croata	1905-1922
Stefania	146	280	36	6	2	Lussinpiccolo	1906	Ungaro-Croata	1906-1922
Maros	545	350	53	8	4	Lussinpiccolo	1907	Ungaro-Croata	1907-1922
Senj 2	274	650	48	7	3	Trieste	1907	Ungaro-Croata	1907-1922
Brassó	498	480	49	7	4	Kiel	1908	Ungaro-Croata	1908-1923
Lika	204	400	46	6	3	Trieste	1908	Ungaro-Croata	1908-1921
Novi	274	650	48	7	3	Trieste	1908	Ungaro-Croata	1908-1922
Pozsony	396	480	49	7	4	Kiel	1908	Ungaro-Croata	1908-1916
Szamos	138	271	38	6	3	Lussinpiccolo	1908	Ungaro-Croata	1908-1922
Tihany	204	420	40	6	3	Trieste	1908	Ungaro-Croata	1908-1922
Vértes	550	630	54	8	4	Lussinpiccolo	1908	Ungaro-Croata	1908-1922
Valona	346	410	39	7	-	Porsgrunds	1911	Ungaro-Croata	1913-1918
Almádi	216	600	42	6	3	Lussinpiccolo	1912	Ungaro-Croata	1912-1922
Füred	216	600	42	6	3	Lussinpiccolo	1912	Ungaro-Croata	1912-1922
Kupa	790	1200	60	9	4	Aberdeen	1912	Ungaro-Croata	1912-1915
Drava 2	199	300	43	6	3	Lussinpiccolo	1913	Ungaro-Croata	1913-1922
Knin	284	650	47	6	3	Lussinpiccolo	1913	Ungaro-Croata	1913-1922
Sparta	982	1190	66	9	5	Aberdeen	1913	Ungaro-Croata	1913-1922
Visegrád	1243	2600	75	10	4	Sunderland	1913	Ungaro-Croata	1913-1922
Lomnicz	284	-	47	6	3	Lussinpiccolo	1914	Ungaro-Croata	1914-1922
Hungária 2	864	1280	65	9	4	Lussinpiccolo	1916	Ungaro-Croata	1916-1922
Hunyad	1275	2224	77	10	4	Fiume	1916	Ungaro-Croata	1916-1920

18. melléklet

A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. flottája 1898-1918 között								
Név	NRT	BRT	Hossz	Szélesség	Űrmélység	Építési hely	Építési év	Vállalati tulajdonban
Nádor	1891	2 876	101	12	8	Newcastle on Tyne	1884	1897-1910
Corvin Mátyás	1995	3 093	97	13	8	Newcastle on Tyne	1890	1897-1906
Attila	2140	3 278	100	13	8	Newcastle on Tyne	1891	1897-1915
Vaskapu	1101	1 728	79	11	5	Newcastle on Tyne	1891	1897-1904
Gróf Tisza István	2309	2 939	97	14	7	Newcastle on Tyne	1904	1904-1933
Hieronymi	1444	2 288	92	14	6	Newcastle on Tyne	1904	1904-1913
József Ágost Főherczeg	1710	2 859	97	14	7	Newcastle on Tyne	1904	1904-1915
Kelet	535	942	63	10	4	Newcastle on Tyne	1904	1904-1933
Kossuth	2284	3 553	107	15	7	Middlesbrough	1906	1906-1933
Orsova	2225	3 547	107	15	7	Middlesbrough	1907	1907-1935
Turul	2220	3 530	107	15	7	Middlesbrough	1907	1907-1915
Auguszt Főherczegnő	3245	5 056	115	15	9	Newcastle on Tyne	1911	1911-1923
Erdély	-	5 035	115	16	8	Newcastle on Tyne	1911	1911-1935
Kárpát	3233	5 056	115	15	9	Newcastle on Tyne	1912	1912-1914
Corvin	-	1 444	73	11	-	Newcastle on Tyne	1913	1913-1935
Tátra	3261	5 121	114	16	-	Sunderland	1913	1913-1915

19. melléklet: Az Oriente Rt. flottája

Név	NRT	BRT	Hossz	Szélesség	Űrmélység	Építési hely	Építési év	Vállalati tulajdonban
Orient	1496	2 307	87	12	6	Sunderland	1891	1891-1899
Burma	2004	3 078	99	13	7	West Hartlepool	1893	1893-1905
Siam	1990	3 172	99	13	8	Newcastle	1893	1893-1905
Java	2598	3 472	103	14	8	Stockton on Tees	1899	1899-1919
Kobe	2970	4 569	110	15	9	Stockton on Tees	1900	1900-1919
Borneo	2337	3 685	101	14	7	Port Glasgow	1900	1900-1917
Luzon	3181	4 160	104	14	8	Newcastle	1902	1902-1915
Siam2	2953	4 629	120	15	8	Sunderland	1906	1906-1919
Burma2	3445	5 396	122	16	8	West Hartlepool	1912	1912-1919

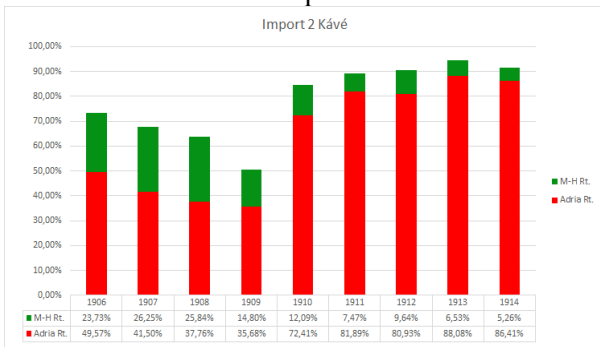
20. melléklet: Az MHSZRt. flottája

Név	NRT	BRT	Hossz	Szélesség	Űrmélység	Építési hely	Építési év	Vállalati tulajdonban
Olga	1 951	3 129	104	14	7	Sunderland	1900	1900-1915
Zvir	2 119	3 332	101	15	8	Sunderland	1900	1900-1902
Klek	2 485	3 842	109	14	8	Sunderland	1901	1901-1903
Korana	2 387	3 779	107	14	9	Sunderland	1901	1901-1916
Plitvice	3 847	2 487	109	14	8	Sunderland	1902	1903-1923
Dunav	2 491	3 854	109	14	8	Sunderland	1903	1903-1923
Buda	2 492	3 857	109	14	8	Sunderland	1904	1904-1923
Zvir 2	2 766	4 285	108	15	7	Sunderland	1912	1912-1923

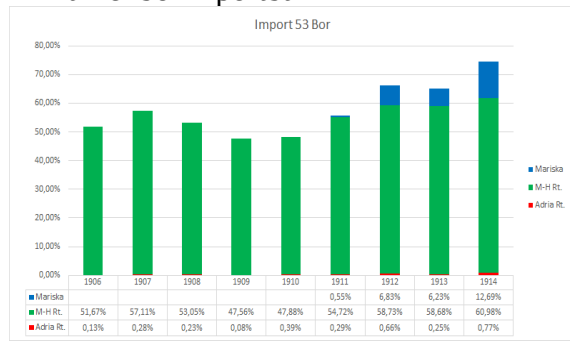
21. melléklet: Az Atlantica Rt. flottája

Név	NRT	BRT	Hossz	Szélesség	Űrmélység	Építési hely	Építési év	Vállalati tulajdonban
Szterényi	2366	3 669	101	15	7	West Hartlepool	1907	1907-1924
Magyarország	2358	3 661	101	15	7	West Hartlepool	1907	1907-1924
Polnay	2370	3 682	101	15	7	West Hartlepool	1907	1907-1914
Gróf Serényi Béla	2365	3 665	101	15	7	West Hartlepool	1907	1907-1922
Morawitz	3100	4 795	115	16	-	Sunderland	1907	1907-1917
Kossuth Ferencz	3100	4 781	115	16	-	Sunderland	1907	1907-1924
Tenger	857	1 220	70	11	-	Hoboken	1910	1910-1912
Budapest	2321	3 651	101	15	7	Stockton on Tees	1911	1911-1917
Gróf Khuen Héderváry	3241	4 988	115	16	7	Newcastle	1911	1911-1924
Hunnia	1383	2 233	86	13	-	Newcastle	1911	1911-1914
Fiume	2326	3 663	101	15	7	Stockton on Tees	1911	1911-1924
Atlantica	3239	4 996	115	16	7	Newcastle	1911	1911-1923

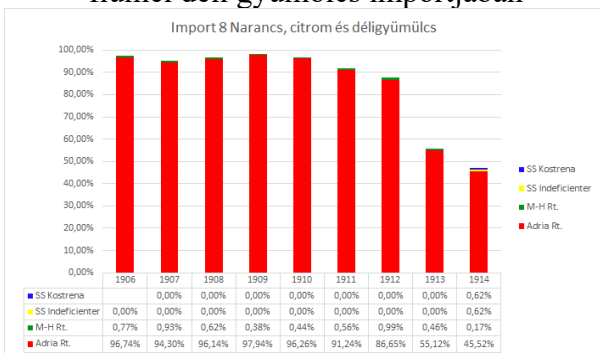
22. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kávéimportban



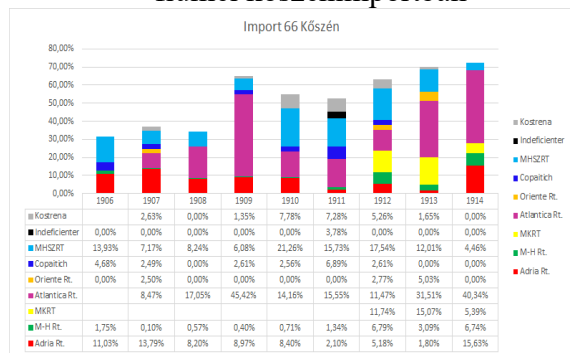
26. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei borimportban



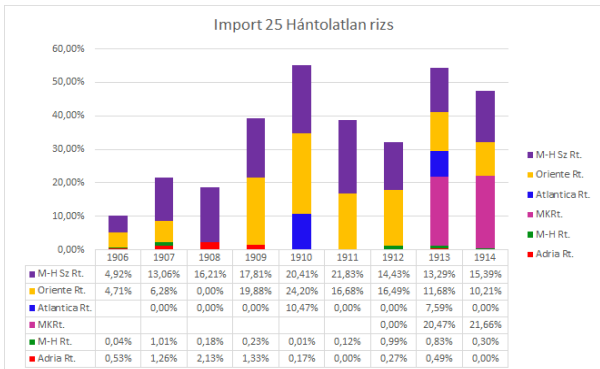
23. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei déli gyümölcs importjában



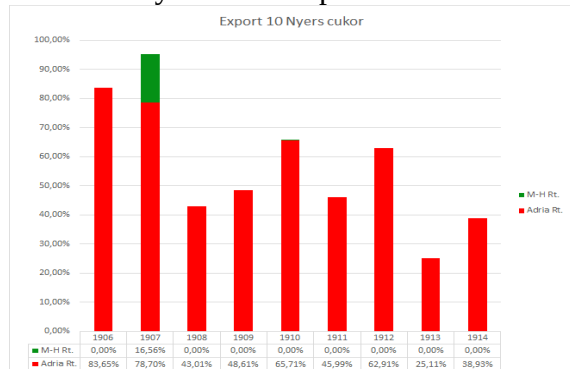
27. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kőszénimportban



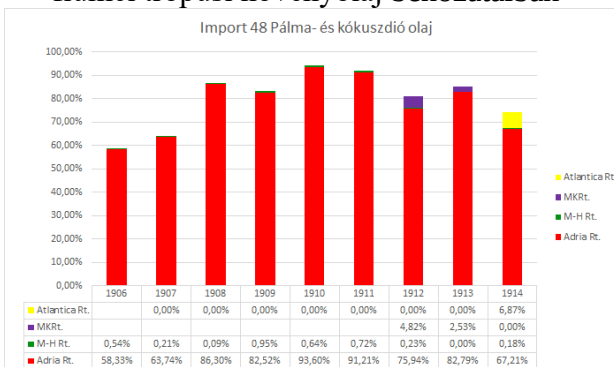
24. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei rizsbehozatalban



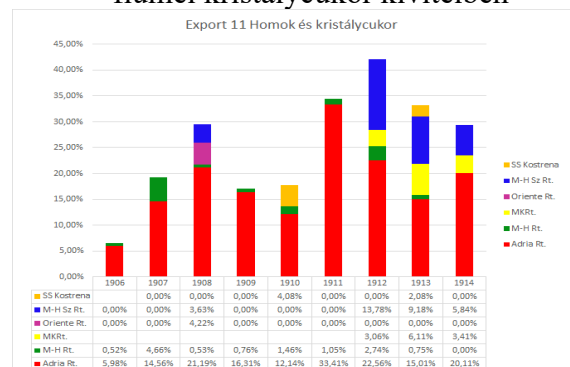
28. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei nyerscukor exportban



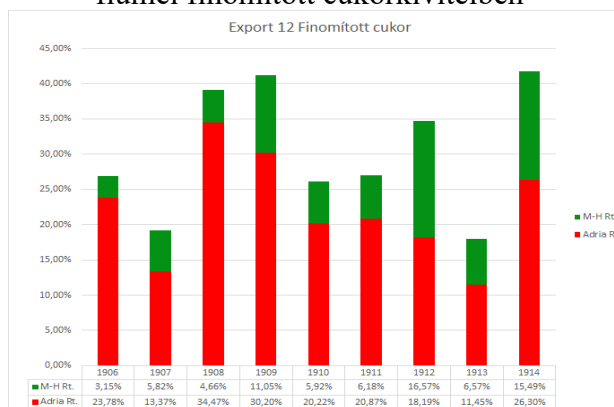
25. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei trópusi növényolaj behozatalban



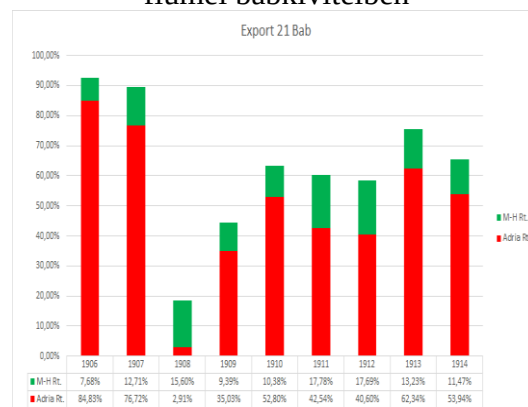
29. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kristálycukor kivitelben



30. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei finomított cukorkivitelben



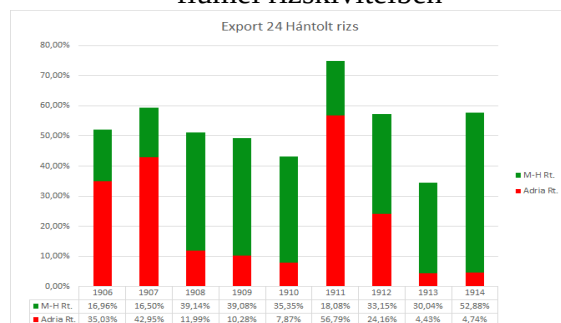
34. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei babkivitelben



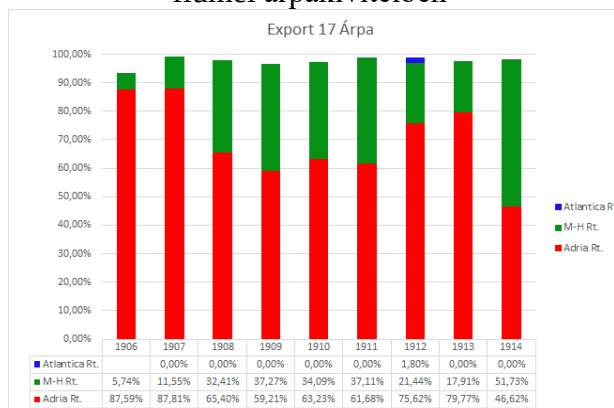
31. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei nyers dohánykivitelben



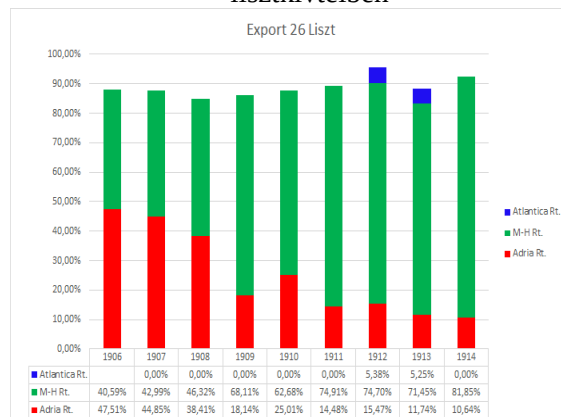
35. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei rizskivitelben



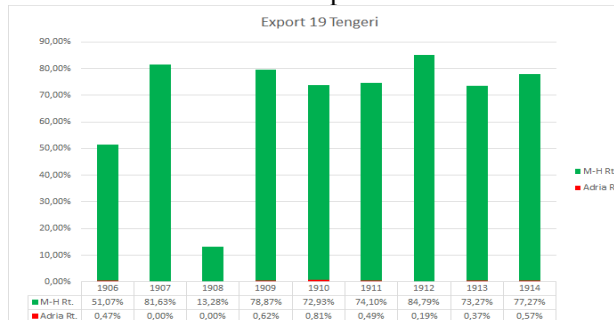
32. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei árpakivitelben



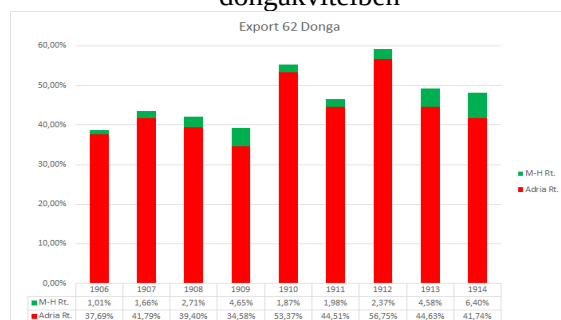
36. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei liszt kivitelben



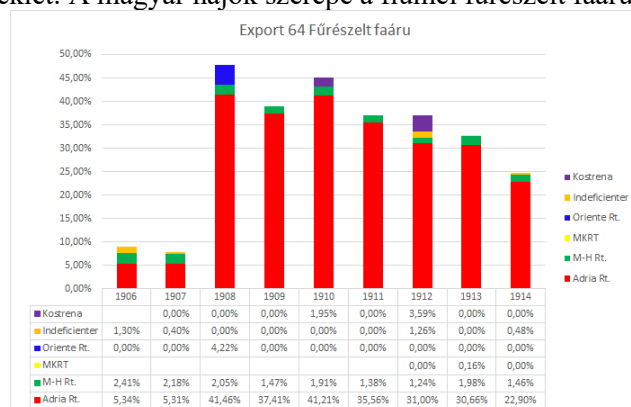
33. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei kukoricaexportban



37. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei dongakivitelben



38. melléklet: A magyar hajók szerepe a fiumei fűrészelt faárú kivitelben



39. melléklet: Az MHRt. hajóinak sorsa az első világháborút követően

	gőzös	rekvirálás kezdete	lobogó a rekvirálás alatt	rekvirálás vége	új tulajdonos	új név
MHRt.	Abbazia 2	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1920. okt. 1.	Jadranska d. d.	Učka
MHRt.	Almádi	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1923. január 31.	Jadranska d. d.	Bled
MHRt.	Bakar	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1920. jún. 25.	Brodarsko Boka d. d.	Sitnica
MHRt.	Brassó	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1921. jún. 27.	Jadranska d. d.	Cetinje
MHRt.	Budapest	1918. dec. 5.	Olaszország	1920. dec. 31.	Jadranska d. d.	Slavonija
MHRt.	Crikvenica	1918. nov. 30.	SZ-H-SZ	1921. jún. 19.	Jadranska d. d.	Crikvenica
MHRt.	Croatia	1918. dec. 5.	Olaszország	1921. feb. 26.	Jadranska d. d.	Hrvatska
MHRt.	Dalmazia	1918. dec. 5.	USA	1920. szept. 10.	Jadranska d. d.	Dalmacija
MHRt.	Dániel Ernő	1918. dec. 5.	USA+Olaszország	1920. jún. 4.	Jadranska d. d.	Sumadija
MHRt.	Duna	1919	Franciaország	1922	Jadranska d. d.	Morava
MHRt.	Drava 2	1918. dec. 3.	USA	1921. jún. 19.	Jadranska d. d.	Drava
MHRt.	Fiume	1918. dec. 5.	USA+Olaszország	1921. márc. 27.	Jadranska d. d.	Sušak
MHRt.	Füred	1918. dec. 3.	USA	1923. január 31.	Jadranska d. d.	Plav
MHRt.	Gödöllő	1918. dec. 3.	Franciaország	1918. dec. 24.	Jadranska d. d.	Zagreb
MHRt.	Hegedűs Sándor	1918. dec. 3.	Olaszország	1921. júl. 6.	General Shippin Agency Valetta	Ljubljana
MHRt.	Hrvat 2	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1923. feb. 3	Jadranska d. d.	Hrvat
MHRt.	Hungaria		nem lett rekvirálva		Jadranska d. d.	Beograd
MHRt.	Hunyad		nem lett rekvirálva		Jadranska d. d.	Jugoslavija
MHRt.	Istriano	1918. dec. 3.	USA	1921. júl. 5.	Jadranska d. d.	Istriatin
MHRt.	Knin	1918. dec. 3.	Olaszország	1921. júl. 2.	Jadranska d. d.	Knin
MHRt.	Kupa		1915. 12. 29-én Cattaronal torpedótalálat érte			
MHRt.	Liburnia	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1919. szept. 1.	Jadranska d. d.	Jadran
MHRt.	Lika	1918. dec. 3.	USA+Olaszország	1921. júl. 4.	Jadranska d. d.	Lika
MHRt.	Lomnicz		nem lett rekvirálva		Jadranska d. d.	Topola
MHRt.	Lovrana	1919	Franciaország	1922	Brodarsko Boka d. d.	Bistrica
MHRt.	Magyar		nem lett rekvirálva		Jadranska d. d.	Sloboda
MHRt.	Maros	1918. dec. 5.	Franciaország	1918. dec. 27.	Jadranska d. d.	Soca
MHRt.	Nehaj	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1921. máj. 31.	Jadranska d. d.	Nehaj
MHRt.	Novi	1918. dec. 6.	Olaszország	1921. júl. 4.	Jadranska d. d.	Novi
MHRt.	Pannónia	1918. dec. 3.	Olaszország	1920. jún. 2.	Jadranska d. d.	Sarajevo
MHRt.	Pola	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1920. júl. 16.	Jadranska d. d.	Krk
MHRt.	Pozsony		1916. 08. 16-án Durazzonál elsüllyedt			
MHRt.	Salona	1918. dec. 5.	Franciaország	1918. dec. 24.	Jadranska d. d.	Salona
MHRt.	Senj 2	1918. nov. 10.	USA+Olaszország	1921. jún. 7.	Jadranska d. d.	Senj
MHRt.	Sirály	1918. dec. 3.	USA+Olaszország	1920. márc. 11.	Jadranska d. d.	Kraljevica
MHRt.	Skodra	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1920. júl. 16.	Jadranska d. d.	Skodra
MHRt.	Sparta	1918. dec. 3.	Franciaország	1918. dec. 27.	Jadranska d. d.	Srbín
MHRt.	Stefania	1918. nov. 30.	SZ-H-SZ	1921. máj. 12	Jadranska d. d.	Bakar
MHRt.	Szamos	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1920. ápr. 22.	Jadranska d. d.	Trsat
MHRt.	Sava	1918. dec. 3.	Olaszország	1921. ápr. 1.	Brodarsko Boka d. d.	Morava
MHRt.	Tátra	1918. dec. 3.	USA	1921. júl. 3.	Jadranska d. d.	Triglav
MHRt.	Tihany		1917. 02. 12-én Cattaronál elsüllyedt			
MHRt.	Valona		1918. 10. 14-én Sebeniconál elsüllyedt			
MHRt.	Velebit	1918. dec. 3.	USA	1921. jún. 27.	Jadranska d. d.	Velebit
MHRt.	Venezia	1918. dec. 3.	SZ-H-SZ	1921. máj. 31.	Jadranska d. d.	Sava
MHRt.	Vértes	1918. dec. 5.	Franciaország	1918. dec. 24.	Jadranska d. d.	Vardar
MHRt.	Villám	1918. nov. 30.	USA+Olaszország	1920. ápr. 13.	Jadranska d. d.	Slovenac
MHRt.	Visegrád	1918. dec. 5.	Franciaország	1918. dec. 21.	Jadranska d. d.	Karagjorgje
MHRt.	Zagreb		1917. 01. 14-én a Planka-foknál elsüllyedt			
MHRt.	Volosca		nem lett rekvirálva		Jadranska d. d.	Primorje

40. melléklet: A többi egykori magyar vállalat hajóinak sorsa 1914 után

Régi cég	gőzös magyar neve	Új cég	gőzös új neve	gőzös további sorsa
Adria Rt.	Adria	Adria S. A.	Galvani	1923-ban Monfalconében szétbontva
Adria Rt.	Andrássy			1916-ban San Giovanni di Medua-nál elsüllyedt
Adria Rt.	Arad			1919. 03. 13-án Terschellingnél elsüllyedt
Adria Rt.	Árpád	Adria S. A.	Canova	1926. 10. 25-én eladták Anconába
Adria Rt.	Balaton	Adria S. A.	Aleardi	1925. 02. 15-én eladták Brazíliába
Adria Rt.	Báró Fejérváry	Adria S. A.	Ariosto	1942. 02. 14-én Tunizéiánál elsüllyedt
Adria Rt.	Báró Kemény 2	Adria S. A.	Mameli	1925. 02. 15-én eladták Brazíliába
Adria Rt.	Báthori			1914 szeptemberében Vigonál elsüllyedt
Adria Rt.	Buda 2			1919. 10. 9-én eladták Brazíliába
Adria Rt.	Carola			1916. 07. 22-én Antivarinál elsüllyedt
Adria Rt.	Deák	Adria S. A.	Angelo Scarsellini	1925. 09. 5-én eladták Messinába
Adria Rt.	Duna	Adria S. A.	Ugo Bassi	1941. 06. 28-án Oroseinél elsüllyedt
Adria Rt.	Ferencz Ferdinánd	Adria S. A.	Adria	1937-ben eladták Triesztbe
Adria Rt.	Ferencz József király	Adria S. A.	Carnaro	1925-ben eladták Triesztbe
Adria Rt.	Jókai 2	Adria S. A.	Manzoni	1924 áprilisában Fiumében szétbontották
Adria Rt.	Kálmán király	Adria S. A.	Alfieri	1935-ben szétbontották
Adria Rt.	Kassa	Adria S. A.	Tiepolo	1933-ban szétbontották
Adria Rt.	Kolozsvár	Adria S. A.	Carducci	1946-ban szétbontották
Adria Rt.	Lederer Sándor	Adria S. A.	Tiziano	1943-ban Livorno felé elsüllyedt
Adria Rt.	Matlekovits			1917. 03. 03-án Nápoly felé elsüllyedt
Adria Rt.	Mátyás király	Adria S. A.	Boito	1930. 02. 20-án Punta Biancánál elsüllyedt
Adria Rt.	Nagy Lajos	Adria S. A.	Boccaccio	1932-ben szétbontották
Adria Rt.	Rákóczy	Adria S. A.	Cimarosa	1934-ben szétbontották
Adria Rt.	Stefánia	Adria S. A.	Goldoni	1932-ben szétbontották
Adria Rt.	Szapáry	Adria S. A.	Righi	1927. 07. 18-án Fiumében szétbontották
Adria Rt.	Széchenyi			1916-ban Portugália elfoglalta
Adria Rt.	Szeged	Adria S. A.	Pascoli	1941. 05. 07-én Sansegonál elsüllyedt
Adria Rt.	Szell Kálmán			1918. 04. 5-én Brazíliába eladták
Adria Rt.	Szent István 2	Adria S. A.	Petrarca	1943. 02. 15-én Punta Vergadoronál felrobbant
Adria Rt.	Szent László	Adria S. A.	Donizetti	1928-ban szétbontották
Adria Rt.	Tibor 2			1914-ben Bordeauxban elfoglalták
Adria Rt.	Tisza	Adria S. A.	Stoppani	1923 júniusában Monfalconében szétbontották
Adria Rt.	Vega	Adria S. A.	Tasso	1932-ben La Speziában szétbontották
Adria Rt.	Zichy	Adria S. A.	Volta	1923 szeptemberében Monfalconében szétbontották
Adria Rt.	Zrínyi	Adria S. A.	Rossini	1926-ban Giglionál leégett
Magyar Kereskedelmi Bank Rt.	Indeficienter	Alfio Napoli	San Giovanni	1943. 05. 14-én Olbiánál elsüllyedt
Keleti Rt.	Kelet	Levante S. A.	Orte	1933-ban eladták
MHSZ Rt.	Buda	Prekomorska d. d.	Rudnik	1933-ban La Speziában szétbontották
MHSZ Rt.	Dunav	Prekomorska d. d.	Dunav	1932-ben La Speziában szétbontották
MHSZ Rt.	Korona			1916-ban az antant Galaxidiben elfoglalta
MHSZ Rt.	Olga			1915. 05. 28-án Malamocconál elsüllyedt
MHSZ Rt.	Plitvice	Prekomorska d. d.	Plitvice	1932-ben La Speziában szétbontották
MHSZ Rt.	Zvir 2	Prekomorska d. d.	Zvir	1925-ben Triesztbe eladták
Keleti Rt.	Attila			1914. 08. 25-én elfoglalták
Keleti Rt.	Gróf Tisza István	Levante S. A.	Conte Stefano Tisza	1933-ban Genovába eladták
Keleti Rt.	József Ágost Főherceg			1916. 04. 22-én Scillynél elsüllyedt
Keleti Rt.	Kossuth	Levante S. A.	Kossuth	1933-ban Genovába eladták
Keleti Rt.	Augusta Főherceg	Atlantska Plovidba	Izgled	
Keleti Rt.	Corvin	Levante S. A.	Corvin	1933-ban görögöknek eladták
Keleti Rt.	Erdély	Levante S. A.	Levante	1935-ben olaszoknak eladták
Keleti Rt.	Kárpát			1914-ben angliában elfoglalták
Keleti Rt.	Orsova	Levante S. A.	Orvieto	1935-ben olaszoknak eladták
Keleti Rt.	Tátra			1915. 05. 23-án Olaszország elfoglalta
Keleti Rt.	Turul			1914 augusztusában Sydneyben elfoglalták
Oriente Rt.	Borneo	Oceana Tengerhajózási Rt.	Alföld	A hajót 1917-ben az USAban eladták, így lett Oceana hajó később
Oriente Rt.	Java	Oriente S. A.	Java	1934-ben eladva Velencébe
Oriente Rt.	Kobe	Oriente S. A.	Kobe	1934-ben szétbontották
Oriente Rt.	Luzon			1915. 05. 23-án Livornóban elfoglalták
Oriente Rt.	Siam 2			1917. 09. 24-én az USAban eladták
Oriente Rt.	Burma 2	Oriente S. A.	Burma	1941. 01. 21-én Puerto Santa Marianál hajótörést szenved
Atlantica Rt.	Atlantica			1919-ben a Francia kormány elkobozta
Atlantica Rt.	Budapest			1917-ben az USAban eladták
Atlantica Rt.	Fiume	Fiumana S. A.	Fiumana	1944. 03. 10-én Ragúzánál elsüllyedt
Atlantica Rt.	Gróf Khuen Hédervá	Fiumana S. A.	Atlantica	1933-ban Splitbe eladták
Atlantica Rt.	Gróf Serényi Béla	Fiumana S. A.	Danubio	1932-ben Londonba eladták
Atlantica Rt.	Kossuth Ferencz	Fiumana S. A.	Alberto Fassini	1932-ben Genovába eladták
Atlantica Rt.	Magyarország	Fiumana S. A.	Ungheria	1931. 06. 14-én Quessantnál elsüllyedt
Atlantica Rt.	Morawitz	Oceana Tengerhajózási Rt.	Morawitz	A hajót 1917-ben az USAban eladták, így lett Oceana hajó később
Atlantica Rt.	Polnay			1914-ben angliában elfoglalták
Atlantica Rt.	Szterényi	Fiumana S. A.	Budapest	1932-ben Piraeusba eladták