

OTDK-dolgozat

2015

**Az államilag támogatott tengeri gőzhajózási vállalataink szerepe a
fiumei kikötő forgalmában (1867–1913)**

**The role of government-supported Hungarian maritime steamship
companies in the commerce of Fiume's Port (1867–1913)**

A kézirat lezárása: 2014. november 16.

Tartalomjegyzék:

Bevezetés.....	1.
A magyar külkereskedelem sajátosságai a dualizmus korában	3.
1. A magyar tenger mellék létrejötte, különös tekintettel Fiume városára ..	6.
1.1. A város fekvése és összeköttetése a belső területekkel	6.
1.2. Fiume hovatartozásának kérdése	8.
2. A Magyar Korona legszebb gyöngye	13.
2.1. Fiume közigazgatásának változásai	13.
2.2. Népeség	14.
2.3. A fiumei közlekedés fejlődése.....	17.
2.3.1. A szárazföldi forgalom – a vasút.....	17.
2.3.2. A tengeri kijárat	20.
2.3.3. Tengerészet és hajózás.....	23.
2.4. Pénzüzetek és helyi ipar	27.
2.5. Kereskedelem: Fiume tengeri áruforgalma	28.
3. Az állam által segélyezett hajózási vállalatok története és forgalma	33.
3.1. Az Osztrák-Magyar, illetve az Osztrák Lloyd.....	34.
3.2. Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság.....	42.
3.3. A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság.....	52.
3.4. A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság	60.
Összegzés	67.

Táblázatjegyzék:

1. táblázat: Fiume népességének változása 1881–1918 között	14.
2. táblázat: Vasúti behozatal Fiuméba métermázsában 1887-1895 között	19.
3. táblázat: A fiumei kikötő tíz legfontosabb importcikke 1904-ben és 1913-ban	31.
4. táblázat: A fiumei kikötő tíz legfontosabb exportcikke az 1904-ben és 1913-ban	31.
5. táblázat: Az 1871. évi, magyar kormány és a Lloyd közötti megállapodás.....	35.
6. táblázat: Az 1878. évi, magyar kormány és a Lloyd közötti megállapodás.....	36.
7. táblázat: Az 1888. évi, magyar kormány és a Lloyd közötti megállapodás.....	37.
8. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1880–1885 között.....	42.
9. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1886–1891 között.....	43.
10. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1891–1901 között.....	44.
11. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1901–1914 között.....	45.
12. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1914. április 30– (1929-ig), valójában 1914. július 28. között	46.
13. táblázat: Az Adria Rt. hajói 1882–1920 között.....	49.
14. táblázat: Az Adria Rt. üzleti eredményei koronában 1882–1913 között	51.
15. táblázat: A Magyar-Horvát Tengerhajózási Részvénytársaság 1901–1914 között fennálló kelet-adriai segélyezett járatai	53.
16. táblázat: A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság 1914 áprilisától (1929) 1914 augusztusáig fennálló segélyezett járatai.....	55.
17. táblázat: A Magyar-Horvát társaság gőzösei 1891–1913 között	56.
18. táblázat: A Schwarcz Lipót-féle vállalat által bonyolított velencei és anconai személyforgalom 1893–1900 között	57.
19. táblázat: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. hajóállománya 1898–1913 között	63.
20. táblázat: A Magyar Keleti Rt. üzleti eredményei 1901–1913 között.....	66.
21. táblázat: A segélyezett vállalatok részesedése a Fiuméba érkezett gőzösök számában 1896-ban és 1913-ban	67.
22. táblázat: A segélyezett vállalatok részesedése a Fiuméba érkezett gőzösök NRT tartalmában 1896-ban és 1913-ban	67.

Ábrajegyzék:

1. ábra: Fiume és a Quarneroi-öböl	6.
2. ábra: A fiumei kerület és kikötő (1870–1913).....	12.
3. ábra: Magyarország címere 1913-ban, az alsó mezőben Fiume címerével	12.
4. ábra: Fiume lakosságának összetétele kor alapján 1890-ben, 1900-ban és 1910-ben	14.
5. ábra: Nemzetiségek megoszlása Fiumében 1880-ban.	15.
6. ábra: Nemzetiségek megoszlása Fiumében 1910-ben	16.
7. ábra: A fiumei vasút.....	18.
8. ábra: A fiumei kikötő 1867-ben.....	20.
9. ábra: A fiumei kikötő 1896-ban.....	22.
10. ábra: Az egységesített Osztrák-Magyar lobogó (1869–1918).....	24.
11. ábra: Fiuméba érkezett gőzösök és vitorlások száma 1867–1913 között.....	26.
12. ábra: Fiuméba érkezett gőzösök és vitorlások nettó tonnatartalma 1867–1913 között...	26.
13. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma métermázsában 1867–1913 között	29.
14. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma koronában 1867–1913 között	29.
15. ábra: A fiumei kikötő áruforgalmának százalékos változása métermázsában és koronában 1867–1913 között.....	30.
16. ábra: A Lloyd fiumei hajóforgalma a hajók számában 1896–1913 között.....	39.
17. ábra: A Lloyd fiumei hajóforgalma a hajók nettó tonnatartalmában 1896–1913 között.	40.
18. ábra: A Lloyd fiumei áruforgalma 1889–1913 között.....	41.
19. ábra: Az Adria Rt. járatainak és saját gőzöseinek száma 1883–1913 között	48.
20. ábra: Az Adria Rt. saját gőzöseinek nettó és bruttó tonnatartalma 1882–1913 között....	49.
21. ábra: Az Adria Rt. áruforgalma métermázsában 1883–1913 között	50.
22. ábra: Az Adria Rt. 1885–1895-ös éveinek (kivéve az 1889. és 1890. éveket) átlagos havi forgalma	51.
23. ábra: A későbbi egységes Magyar-Horvát Rt. fiumei járatainak száma 1896–1913 között.....	57.
24. ábra: A későbbi egységes Magyar-Horvát Rt. fiumei járatainak nettó tonnatartalma 1896–1913 között.....	57.
25. ábra: A Magyar-Horvát Rt. és a Schwarcz Lipót-féle vállalatok behozatala és kivitele métermázsában 1893–1913 között	58.

26. ábra: A Magyar-Horvát Rt. fiumei személyforgalma, eltekintve a közbeeső kikötők közötti forgalomtól, 1893–1913 között.....	60.
27. ábra: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. hajóállományának NRT-ban és BRT-ban való változása 1898–1913 között.....	63.
28. ábra: A Magyar Keleti Rt. járatainak száma 1899–1913 között.....	64.
29. ábra: A Magyar Keleti Rt. fekete-tengeri és nyugat-európai áruforgalma métermázsában 1899–1912 között.....	64.
30. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1901–1913 között.....	65.
31. ábra: A vizsgált vállalatok fiumei importrészesedése 1893–1913 között	70.
32. ábra: A vizsgált vállalatok fiumei exportrészesedése 1893–1913 között.....	71.

Egyenletjegyzék:

1. egyenlet: A 15. számú ábra lineáris trendjének egyenlete	30.
---	-----

*„Nagybul sokszor semmi sem lesz, kicsinyből pedig sokszor nagyon is nagy. A kisdéd
Makkbul magas Tölgyfa lesz; míg a Tök soha nem emelheti fel magát a földről.”*

(Széchenyi István: Lovakrul. Pest 1828. 231. o.)

Bevezetés

Fiume 1776–1920 között a Magyar Koronához tartozó kikötőváros volt. Ez a tengeri kijárat a 19. század közepén méretét és forgalmát tekintve még csak egy volt a Magyar-Horvát Tenger mellék kikötői között, ám 1913-ra már a világ egyik legdinamikusabban fejlődő kikötőjévé vált. Ennek a „fiumei csodának” a társadalomtörténeti vonatkozásai kutatott területek (Fried 2001; Domonkos 2010), az egykori helyi hajózásról (Horváth 1999; Ákos – Horváth 2010) és oktatásról is születtek már publikációk (Pelles 2006), ám gazdaságtörténeti oldalról elhanyagolt a témakör. Különösen elhanyagolt az 1906–1913 között terjedő időszakra nézve a magyar tengerhajózási vállalatok szerepének vizsgálata. A hazai szakirodalomban ugyan fellelhetők olyan munkák, melyek még Fiume magyar uralma alatt készültek pl.: Borovszky Samu és Sziklay János 1896-os tanulmánykötete, vagy Gonda Béla 1906-os munkája, ám ezek értelemszerűen nem foglalkoztak a számukra még eljövendő évek adataival.

Dolgozatomban összegezni kívánom azt a fiumei forgalomnövekedést, amelyet a források leírnak, hogy utána megvizsgálhassam a szakirodalom által említett, állami támogatással működő hajózási vállalatok – név szerint az Osztrák-Magyar Lloyd, az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt., a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. és a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. – részesedését a fiumei hajó- és áruforgalomból. Ezen kívül keresem a választ arra a kérdésre, hogy megérte-e a magyar államnak segítenie ezeket a vállalatokat? Képesse vált-e a magyar kormányzat arra, hogy a Magyarországon megtermelt javaink forgalmát a fiumei kikötő felé terelje? Vizsgálom továbbá, hogy sikeresen tudott-e működni a fiumei kikötő a magyar termékek export, és a külföldi árucikkek importkikötőjeként, vagy pedig a kereskedelem iránya elbillent valamelyik oldalra.

A „magyar Fiume” története gyermekkorom óta foglalkoztat, részben innen elszármazott ismerőseim fennmaradt történetei révén, részben saját családi örökségként. Ez vezetett oda, hogy míg általános iskolában csak a térképeket forgattam, addig gimnazista koromra a komolyabb tanulmányok és egykorú források is felkeltették figyelmem. A városhoz való vonzódás vezetett, amikor második idegen nyelvnek az olaszt választottam az

egykori fiumei lakosok beszámolóinak megértéséhez (pl.: Gigante 1928), és a kikötő története foglalkoztatott, amikor elkezdtem az egyetemen gazdaságtörténetet hallgatni. Itt megtanultam, hogy a kíváncsiságom szükséges, de nem elégséges feltétel egy szakmai dolgozat elkészítéséhez, ezért az elmúlt évben nagy hangsúlyt fordítottam arra, hogy igyekezzek jártassá válni egy specifikus témakörben, és remélem, hogy az egykori magyar hajózási vállalatok gazdaságtörténetében meg is találtam saját kutatási területem.

Elemzésem módszere elsősorban az elmúlt 100–200 évben keletkezett Fiumével foglalkozó hazai és nemzetközi szakirodalom, továbbá a városra, kerületére és kikötőjére vonatkozó törvények feldolgozása, valamint a kikötő forgalmával foglalkozó statisztikai adatok alapos elemzése lesz, melyben forrásaim elsősorban a Magyar Statisztikai Évkönyvek (1885–1913) és a Fiume hajó- és áruforgalma (1906–1913) kötetek lesznek. Konzulensemmel való előzetes egyeztetések alapján, tanulmányomon belül több helyen alkalmazom a lábjegyzetes hivatkozási formát, hogy sokkal átfogóbban tudjam a felmerülő megjegyzéseket, értelmezéseket leírni.

Dolgozatom felépítését tekintve először adok egy rövid összefoglalást az Osztrák-Magyar Monarchia vizsgált időszakbeli külkereskedelmi sajátosságairól, majd áttekintem a város és a kikötő múltját, elemzem a dualizmus alatti (1867–1913) Fiumét, majd a harmadik fejezetben megvizsgálom a magyar állam által segélyezett vállalatokat történetük, hajó- és áruforgalmuk (a Magyar-Horvát Rt. esetben személyforgalom alapján is), és ahol lehet, üzleti eredményeik alapján, majd zárásként igyekszem megválaszolni az imént megfogalmazott kérdéseket.

A magyar külkereskedelem sajátosságai a dualizmus korában

Az osztrák és magyar közös külkereskedelem erősödése a 18. század közepétől figyelhető meg. Az 1700-as években a Habsburg gazdaságpolitika igyekezett a Birodalom kulturálisan és jogilag különböző területeit egységes munkamegosztásba és közös bel- és külkereskedelmi rendszerbe integrálni. Gazdasági oldalról ezt szolgálta az 1754. október 1-én életbe léptetett kettős vámrendszer, mely egyfelől „prohibitív” külső vámfallal megvédte a belső piacokat a sokkal erősebb német gazdaságtól, másrészt 5–20%-os vámokkal irányította a belső kereskedelmet (Kaposi 2002:54). Ez a rendelkezés rákényszerítette az egymásra utalt osztrák és magyar gazdaságot, hogy többleteikkel egymás felé forduljanak úgy, hogy mindkét állam megpróbálja a komparatív előnyeit kihasználni. A kettős vámrendszer két módosításon esett át, előbb 1786–88-ban, majd 1829-ben, de lényegében egészen 1850-ig életben maradt. Az így kialakult gazdasági munkamegosztásnak voltak árnyoldalai is, ugyanis, az ipari termékek magasabb bérköltsége miatt, az agrár- és ipari termékek cseréjénél egy „lassú, folyamatos tőkeelszívás történik, ami természetesen megakadályozhatja, vagy legalábbis hátráltathatja a belső tőkeakkumulációt”. Ezen túl, konzerválhatja a magyar piacot abban a kényelmes állapotban, hogy előállított agrártermékeinek folyamatos piaca van, és így nem ösztönzi azt, sem a termelékenység növelésére, sem arra, hogy több lábon állva fejlessze iparát is (Kaposi 2002:55).

A 19. század második felének közgazdasági gondolkodására nagy hatást gyakorolt Friedrich List munkássága. Fő művében leírta, hogy a szabadkereskedelem hátrányos lehet a gazdaságilag fejletlenebb félnek, ezért azt tanácsolta a közép-európai térségnek, hogy egy védővámokkal elzárt piacon, célzott felzárkóztató fejlesztésekkel erősítse az ipart és a kereskedelmet, hogy utána a védővámokat megszüntetve kiléphessen a világpiacra (List 1940). Elképzelésére, valamint a német gazdaságirányítás hatására az Osztrák-Magyar Monarchia gazdaságpolitikájának gyakorlata igyekezett is ezen az úton járni. Ez vezetett oda, hogy, mint látni fogjuk, a magyar állam kiépítette a vasúti összeköttetést az ország belső területei és Fiume között, hogy célzottan fejlessze a tengeri, s ezen keresztül a gyarmati kereskedelmet, de nemzetgazdasági szinten is hatással volt ez az elv az államalakulat politikájára.

A Monarchia egységes vámrendszerének történetében fontos állomás volt, amikor 1850-ben eltörölték az addig fennálló belső vámokat, s csak a birodalom külső határán tartották meg a vámokat, eltekintve néhány olyan szabadkereskedelmi övezettől, mint Trieszt

vagy Fiume (Komlos 1990). A vizsgált időszak végéig többször, átlagosan 10 évente módosították a pontos vámrendelkezéseket (például a megnevezett városok szabadkikötői státuszának megszüntetésével), és így gazdaságilag még inkább összefonódott ez a két ország, ugyanakkor a Monarchián belüli áruforgalmat egyik fél sem terhelhette belső illetékkel (Katus 1979).

A vámszövetség első megújításakor heves viták zajlottak, ám végül a döntéshozók belátták, hogy a két ország gazdasági egymásrautaltsága és az 1850 óta eltelt időszak tapasztalatai azt a tényt erősítették, hogy ennek a szövetségnek sokkal nagyobb haszna volt, mint kára. A magyar áruk, s azon belül főleg az agrártermékek, hiánycikket képeztek az osztrák piacokon. Ki kell emelni ugyanakkor, hogy a Monarchia belső kereskedelmében végig erős maradt az osztrák ipari és a magyar agrártermékek cseréje, ám az is tény, hogy a magyar fél részéről folyamatosan emelkedett az ipari termékek kivitele is (az 1840-80-as évek között az agrártermékek részaránya 30%-al csökkent, és helyét átvették az ipari termékek) (Katus 1979). Az előnyök világosan látszanak John Komlos (1990) számításaiból, aki tételesen kibontotta az imént leírt folyamatokat és elemezte többek között a magyar liszt kivitelt, mely jelentős piaccal bírt a Monarchián belül, és mint látni fogjuk, ez hozta létre az első magyar tengerhajózási vállalatot, az Adria Rt-t is. Itt igazolható vissza List azon gondolata, hogy az ipar megteremti a maga keresletét, hisz pont a magyar malomipar működése teremtett keresletet és így növelte a magyar gabonatermelést, és azon túl az ország gabona importját is.

A vámszövetségnek azonban volt még egy jelentős hatása közvetve a magyar gazdaságra: elindult egy nagyarányú belső tőkeképződés a kezdeti külföldi tőke egyeduralmával szemben, amely lehetővé tette, hogy a magyar gazdaság, mind az agráriumra, mind az iparra nézve folyamatosan fejleszteni tudjon, így érve el még nagyobb hatékonyságot. E tőkefelhalmozás tett lehetővé olyan beruházásokat, mint amilyen a magyar Fiume kiépítése volt (Katus 1989; Komlos 1990). Azonban, ahogy Kövér György (1982) rámutatott, az 1900-as évek lassuló gazdasági növekedésének is legnagyobb oka a vámunió volt, mely ugyan gyors növekedést indukált a 19. század második felében, de mivel mégis kiszolgáltatottabb maradt a gyengébb iparral rendelkező Magyarország Ausztriával szemben, ez a vámunió okozta a növekedés hanyatlását és a kiépült gazdasági struktúra deformáltságát, amelyet leginkább talán az élelmiszeripari vállalatok burjánzása jelzett.

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 kivitelét ezen országokba. Így azzal együtt, hogy rohamosan tudott növekedni a magyar termékek világpiaci

részesedése, a külkereskedelmünk szerkezete nagyban hasonlított a vámunió belüli kereskedelmünkről elmondottakhoz, hiszen a nyerstermékek 64%-ot (köztük a gabona 29%-ot), az ipari termékek pedig 36%-ot (az élelmiszeripari termékek 15%-ot) tettek ki az 1800-as évek végén (Katus 1979:994). Ugyanakkor az is elmondható a külföldi exportunkról, hogy egyfelől az osztrák belkereskedelemből származó felesleg tudott távozni tengeren – elsősorban Fiumén keresztül – (így például a liszt, illetve olyan termékek, melyek kiszorultak az osztrák piacról, például a cukor) (Lásd: 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 (tengeri kereskedelmünk az 1904-1913-as években átlagosan 8% körül mozgott) (MSÉ 1904-1913). 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 rászorul a világgazdaság nyersanyagaira és beruházási javaira.” (Katus 1983:279).

Fiume kikötőjének fontosságát nem a magyar külkereskedelemben betöltött szerepe adta, hanem inkább stratégiai jelentősége. Ez a közvetlenül Magyarországhoz tartozó kikötő, kapu volt a magyar gazdaságnak a világpiachoz, hisz rajta keresztül bármikor hozzáférhetett a világpiac nyerstermékeihez és gyarmatáruihoz, illetve rajta keresztül az osztrák piaccal való kereskedelméből származó többletet és a magyar ipar termékeit is árusítani tudta a világ bármely pontján. Ezt támasztja alá Fest (és társai 1896b:241) 1895. évi számítása, mely szerint a Monarchián kívüli magyar kereskedelem átlagosan 33%-a bonyolódott Fiumében.

1. A magyar tenger mellék létrejötte, különös tekintettel Fiume városára

1.1. A város fekvése és összeköttetése a belső területekkel



1. ábra: Fiume és a Quarneroi-öböl F.: Kennedy 1884 alapján saját szerkesztés

Az Adriai-tenger keleti partjánál terül el a Quarneroi-öböl.¹ Ez az öböl adta a Magyar Királyság, tengerpartját Magyar tenger mellék néven (1. ábra). Területe az Isztriai-félszigettől egészen a Karlopago városától délre fekvő Szt. Magdolna-öbölig húzódott, az ettől délre eső terület már Dalmácia volt az Osztrák tenger mellék részeként. Az Adriai-tengernek önálló áramlása van, mely a tenger nyugati oldalán délkelet felé mozog, a keleti oldalon pedig északnyugati irányt vesz fel. Ebben a mozgásában, csak az ősztől és télen megjelenő Bora és Scirocco szelek tudják kitéríteni, melyek a szigetek között más és más irányokba terelik a hullámzást, így akadályozva a közlekedést.² Az öböl három nagyobb szigete Veglia, Cherso és

Arbe, melyek közül az első kettő képezi a szárazfölddel a Fiumei-öblöt.

Fiume városa a Liburni-Karszt meredek lejtői alatt, a Recsina (Fiumara) folyó jobb partján emelt hordalékkúpon épült fel, innen kapta a horvát Rijeka és az olasz Fiume nevet. A folyónak és a városban található édesvízi forrásoknak köszönhető, hogy a város tartósan fenn tudott maradni. A Karszt-hegység és annak folytatásaként a Nagy- és Kis Kapella, majd a Velebit és a Dinári Alpok sokszor ezer méter magas csúcsokkal, valódi bástyaként védték a tengerpartot (Denk és társai 1896a).

¹ Utalva a helyi, római-kori tölgyesekre (quernus).

² Az adriai mondás szerint, a Bora: „a Segna la nasce, a Fiume, la fiorisce, a Trieste la crepa” azaz, a Bora Zengben születik, Fiumében virágzik és Triesztben múlik el (Héjjas 1896).

Fiume a 18. századig jelentős szállítmánnyal, szárazföldön csak karavánokkal, a tenger felől pedig hajókkal volt megközelíthető. Ezért III. Károly rendelkezésére a várost előbb a bécs-trieszti útvonalhoz kapcsolták 1728-ban, majd az első jelentős műút a Károly út (Via Karolina) megépülésével (1771), 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 kikötőkön át a magyar gabona olasz, spanyol és angliai exportja. Azonban, az út emelkedése sok helyen oly jelentős volt, hogy szekerekkel, nagy szállítmányokat lehetetlen volt szállítani rajta, így a megépülésével, mely pont a nagy hágók miatt körülbelül ötven esztendőt ölelt fel, a beinduló export nem tudott ezen az úton, kocsikon a tengermellékre érni, csak málhás állatokkal, amely jelentősen növelte a szállítási költségeket (Teleki 1796).³

A kor közgazdasági eszméinek terjedése következményeként beinduló hazai gondolkodás is foglalkozott az export növelésének kérdésével. Ez a diskurzus, és a 18. és 19. század fordulójának francia háborúi alatt Itáliában állomásozó osztrák seregek, a magyar tengermellékről való ellátmányozásának tapasztalatai elvezettek a Lujza út megépítéséig (1809), melyre a Károly út elégtelensége okán volt szükség, ugyanis nagyon nehéz volt a magyar gabonát az Alföldről Fiuméba szállítani. 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 szekereknek sehol sem kellett fékezniük (Fest és társai 1896d).

Összességében tehát három út kötötte össze a belső magyar területeket a tengermellékkel, ezek közül a Károly-út és a Lujza út Károlyvárost kötötte össze Fiumével, a Via Josephina pedig Károlyvárost Zenggel. Ezen utak így 1873-ig – fiumei vasút megépüléséig – a fő közlekedési és kereskedelmi útjai voltak a magyar-horvát tengermelléknek, és nagyban hozzájárultak Fiume felvirágzásához.

³ Külön érdekesség, hogy gróf Benyovszky Móric, a nagy utazó is próbálkozott egy időben egy fiumei patrícussal, 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).

1.2. Fiume hovatartozásának kérdése

A római birodalom részeként már a Kr. u. 1–2. században létezett a mai Fiume helyén, „Eneum” néven település. Ennek köszönhető a térség mai olaszos jellege. Az első írásos említés a város hovatartozását illetően, 1139-ből származik, amikor a pólai püspökséghez tartozó várost, az aquileiai pátriárka a Duinoi grófoknak adományozta (Radich 1883). A Fiumara ekkoriban határfolyó volt, a német és a magyar területek határa és Fiume ekkor a német oldalon volt. A horvát-magyar oldali vármegyéket, Modrust illetve Vinidolt a magyar királyok a 13. század elején a Frangepánoknak adományozták, akik Veglia szigetével így az egész magyar tengerpartot felügyelték. A Duinoiak és a Frangepánok háborúinak nyomán, a város 1337–1365-ig bizonyíthatóan Horvátország és így a magyar korona része volt. A horvátok, erre a huszonnyolc esztendőre alapozták a későbbiekben igényüket Fiuméra vonatkozóan (Radich 1883). A Duinoiak kihalásával a Walseei családra szállt a város feletti jog. A fiumei kereskedelem ezekben a késő középkori években virágzott, mert a város kötötte össze az anconai partokat a krajnai területekkel a dalmát városok között itt a legnagyobb forgalmat generálva (Fest 1895), valamint Fiume fegyveres árumegállító jogot gyakorolt az öbölben áthaladó forgalomra, azaz minden kereskedő hajót mely a várost elkerülve haladt, hadihajóival elfogott és kifosztott. Fiume fő kiviteli forgalma, a vas, bőr, faárúk, olaj, bor voltak ezekben az években. A város gazdasági hanyatlását előidézte, hogy 1467-ben kihalt a Walseei család és a város a Habsburgok birtokába került, és hogy III. Frigyes osztrák császár, 1489-ben kizárólagos kereskedelmi monopóliumot adott Triesztnek. Mátyás király is igyekezett az akkor még azonos méretű, lakosságú és kereskedelemmel rendelkező Triesztet és Fiumét elfoglalni, sikertelenül. A század végére felerősödtek a török becsapások, és az uszkókok (zenggi kalózok) támadásai. Majd a 16–17. századokban a vidék kikerült a kereskedelem érrendszeréből (Fest és társai 1896a).

A 17–18. század fordulóján, a török háborúk és a Rákóczi szabadságharc után, a Habsburg birodalom belső részein békés évszázad kezdődött. A határokon, még folytak harcok (Temesvár), de a belső területeket nem pusztította háború. A Kárpát-medencében, így megindulhatott a népesség növekedése, melyet tervezett és spontán betelepülések is segítettek. A népesség gyors számbeli növekedése és a birodalmi vezetés intézkedései magával hozták az agrárium bővülését. A Duna-menti Habsburg birodalom ebben a században kezdett gazdaságilag egységesülni. Ez a folyamat megfigyelhető abban, hogy jogi oldalról is elismertették a Habsburg uralkodók jogát a nemességgel szemben a Királyság fölött (lemondás a szabad királyválasztásról és az Aranybulla záradékáról) de gazdaságilag is

megfigyelhető, hogy igyekeztek Magyarországot bekapcsolni a birodalom vérkeringésébe. A gazdasági egységesítést jól jellemzi az egységes pénzrendszer bevezetése (1723), melyben meghatározták, hogy a korábbi pénzek, hogyan számolhatóak el az új Ft-tal, illetve a kettős vámrendszer bevezetése (1754), mely a külföldi, főleg német piacokkal szemben védte az Osztrák-Magyar Monarchiát azáltal, hogy kifelé magas vámokat, a tartományokon belül pedig alacsony, keresletélénkítő vámokat határoztak meg (Kaposi 2002).

III. Károly (1711–1740) magyar király, aki Barcelonában élt sokáig spanyol trónkövetelőként, felismerve a szabad tengeri kikötőkben rejlő kereskedelmi lehetőségeket, azaz, hogy vámok nélkül forgalmat tud generálni a kikötőkben (átrakodás), ezzel is erősítve a helyi ipart, 1725. december 19-én kelt rendeletében, az Isztriai-félszigettől északra fekvő Triesztet és délre fekvő Fiumét, mely már évszázadok óta a Habsburgok birtoka volt, egyidejűleg felruházta ezzel a státusszal. A mai vélekedés szerint, Trieszt sokkal gazdagabb város volt azokban az időkben, és nem világos, miért emelte fel az uralkodó Fiumét is erre a rangra, ám, ahogy Fest Aladár rámutatott, a korabeli időkben, még nyitott volt a kérdés, hogy *„a hanyatló Velencének melyik város lép örökébe”* (Fest 1916:241). A királyi rendeletet hét pontban irányozta elő a helyi fejlesztéseket: *„a kikötőhöz vezető út kiépítése, veszteglő intézet, és kórház felállítása, állami raktárak építése, vámmentes övezetet létrehozása a kikötő területén, adókedvezmény a kikötőt és Belső-Austriát is érintő kereskedőknek, helyi ítélőszékek felállítása, kedvezményes letelepedési lehetőség a városban”* (Császár 1842:42–51).

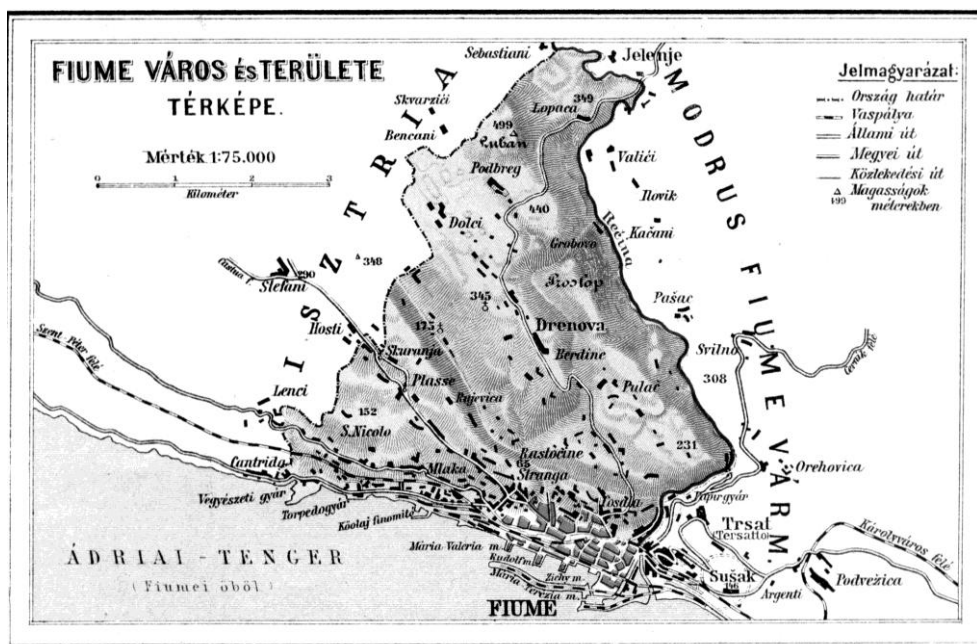
Mária Terézia (1740–1780), a birodalom tengeri politikáját folytatva, országai összes tengerpartjait kiemelte a birodalmat alkotó államok alól és egy nagy provinciába szervezte 1754-ben *„Littorale Austriacum”* néven, és azt felügyelendő hatóságot nevezett ki Bécsben *„Consilium Commerciale Aulicum”* néven. A magyar rendi gyűlés, az így keletkezett területi veszteségei miatt, szót emelt a centralizáció ügyében az 1764–65. rendi gyűlésen. Ennek és József főherceg (később II. József magyar király) 1775-ös fiumei útjának következtében, a királynő, mind az ország, mind Fiume kérésére Magyarországhoz csatolta a várost és kerületét. Az 1776. augusztus 9-i adománylevel, nyíltan kimondta, hogy belátva Magyarország kereskedelmének szükségét, egy önálló kikötővárost adományoz neki. A 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, ki így nem csak kereskedelmi, de polgári, és katonai ügyekben is irányította a területet. A közigazgatási átrendezés, míg Magyarországot tekintve, kitörő örömmel üdvözlötett, 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 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 rendjeinek 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.

Ezután kezdődött Fiume város első a 19. századi magyar uralom alatti virágzása, és tartott egészen az 1848. évi forradalom kirobbanásáig. A szabadságharc elején Horvátország nevében, Bunyeváczt József megyei alispán, megelőzve a város magyar csapatokkal való ellátását, amely veszélyeztette volna a horvát hátszínét, 1848. augusztus 31-én elfoglalta a várost. A kormányzóságot feloszlatta és elzavarta Kiss Pál kormányzó; a város lakosságát pedig biztosította, hogy megtarthatja az olasz nyelvűségét (Fest 1920). Ennek ellenére, a városban egészen az osztrák-magyar, illetve a magyar-horvát kiegyezésig a horvát lett a hivatalos nyelv, „*a magyar jelenlét pedig láthatatlanná vált*” (Hajdú 2013:9). Ezek után, 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.

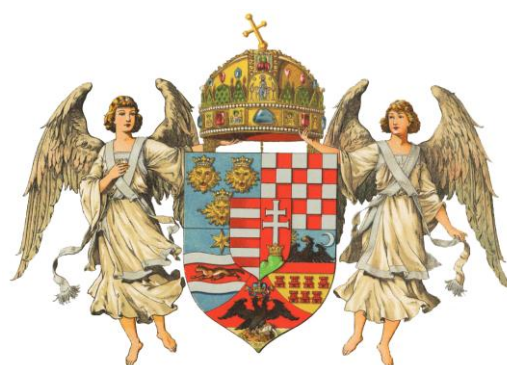
Az 1868. évi XXX. tc. értelmében, Magyarország elismerte, hogy Horvátország külön területi és politikai egységet képezett a magyar koronán belül, de kifelé egységes államként jelentek meg. Horvát-Szlavónország területe kiegészült, három délvidéki vármegyével: Pozsega, Verőce és Szerém vármegyékkel (Makkai 2013), és kilátásba helyezték, a katonai határőrvidék és az osztrák kézen levő Dalmácia hozzacsatolását is, mely a 20. század elejei kutatások szerint, valóban Horvátország része szeretett volna lenni (Šišić, 1906). Fiume kérdésében nem tudtak a felek egységes álláspontot kialakítani, így az, Magyarország közvetlen része lett („*separatum sacrae regni coronae adnexum corpus*”). A városban és kerületében 1870-től, az ideiglenesnek tervezett, de világháborúig fennálló „*fiumei provizórium*” látta el a feladatokat (közigazgatás, kultúra, tanügy, stb.), mivel a regnikoláris bizottságok nem tudtak a későbbiekben sem végleges döntést hozni (Král – Szántó 1901). A provizórium élén a fiumei kormányzó állt, ő volt felelős a magyar-horvát tengerpart, Fiume város és kerülete, valamint a tengerészeti hatóság közigazgatási, kereskedelmi, illetve a fiumei építkezések vezetéséért; közvetlen felettese a miniszterelnök volt. 1901-től a kormányzó mellé bizottságot rendeltek ki, hogy segítse munkáját. Az első kormányzó a provizórium alatt, ifj. gróf Zichy József (1870–1872) lett.



2. ábra: A fiumei kerület és kikötő (1870-1913)

A fiumei kerület (2. ábra) területe 19,57 km² volt, hivatalos nyelve pedig az olasz volt. A kerület, a városon és a kikötőn kívül három alközségből állt: Plasse, Cosala, Drenova néven. A várost autonóm önkormányzat irányította; képviselőtestülete 56 tagból állt, mely ötven városi és hat alközségi tagot tartalmazott. A képviselőtestület választotta a polgármestert és két alelnökét; a polgármester megválasztását az uralkodónak kellett megerősítenie. A polgármester közvetlen vezetője volt a városi tanácsnak, mely a napi ügyek intézője volt, tagjait életfogytig választották. Látható, hogy a várost így felülről a magyar kormány, alulról pedig a helyi lakosok irányították, és ez a kétszintű együttműködés teremtette meg a fejlődés feltételeit (Brelich 1896).

Azt, hogy milyen nagy értéket képviselt a magyar gondolkodásban Fiume városa, bizonyítja az is, hogy az akkor használatos magyar címer alján a „kétfejű sas és a korsóból folyó víz” motívum – I. Lipót óta ez volt Fiume címere (3. számú ábra) – egyenrangúként helyezkedik el a többi magyar korona alatti terület címerével.



3. ábra: Magyarország címere 1913-ban, az alsó mezőben Fiume címerével

2. A Magyar Korona legszebb gyöngye

2.1. Fiume közigazgatásának változásai

A város a kiegyezéssel végleg kiemeltetett Modrus-Fiume vármegyéből, ám annak székhelye Fiumében maradt. Az ideiglenes állapotok miatt 1881–82-ben újabb tárgyalások indultak a provizóriumot megszüntetendő a magyar, a horvát és fiumei felek között, sikertelenül, de 1885-ben a horvát-szlavón közigazgatás átszervezésekor Ogulinba helyezték a horvát megyei hatóságot (Brelich 1896). A 19. század végén, gyors és békés gyarapodás jellemezte a magyar Fiumét. A 20. század elején erősödött a városban az olasz irredentizmus (hisz az ősi, helyi olasz népesség kívül rekedt az egységes olasz nemzetállamon) és a horvát nacionalizmus, válaszul a magyar nemzeti politikára, mely igyekezett az addig mindenben kedvezményezett Fiumét magyar várossá tenni (Fried 2001). 1905-ben megalakult a fiatal olasz irredenták szervezete a „*Giovane Fiume*”, melyet azonban a magyar kormány 1912-ben feloszlatozott (Gigante 1928:138). 1915-ben Olaszország hadba lépésével az olasz lakosság egy része „*politikailag nemkívánatos*” vált, ezért őket Magyarországra internálták. Az első világháború után Fiume hovatarozása kérdésessé vált, mind az antant, mind IV. Károly (1916–1918) Horvátország részének tekintette. 1919. szeptember 12-én az olasz D' Annunzio mintegy ezer katonával megszállta a várost és 1920. szeptember 8-án kikiáltotta a független fiumei államot „*Quarneroi Olasz Kormányzóság*” néven (Fried 2001). Fiume önálló maradt 1924. január 27-ig, amikor a római szerződéssel Olaszország része lett, ezzel elveszítve korábbi különleges helyzetét. A korábban helyi vállalatok és a magyar kormány kártérítéséről háromoldalú olasz-osztrák-magyar tárgyalások indultak, amelyek a korona elértéktelenedése miatt nem lehettek sikeresek (Szávai 2013).

A kikötőre nézve beteljesült, a jóslat: „[...] azzal, hogy Fiume, mint gyöngy kihullott a magyar korona foglalatból [...] elkerülhetetlenül áldozata lesz Trieszt versenyének”, mivel mindkét kikötő egyazon hatalom, az Olasz Királyság kikötőjévé vált (Fest 1920:24). Így részben azért, mert elvesztette egyedülállóságát az olasz kikötők között, és mert elvesztette az Osztrák-Magyar Monarchia piacait, melyek kereskedelmének fő mozgatórugói voltak, a hanyatlásra ítéltetett (Nagy 2013). A város kereskedelmi forgalma Olaszország árnyékában meg is csappant, és a második világháború után, Jugoszlávia részeként egy kikötővé vált a sok jugoszláv kikötő között, ma is csak egy a sok horvát kikötő között.

2.2. Néesség

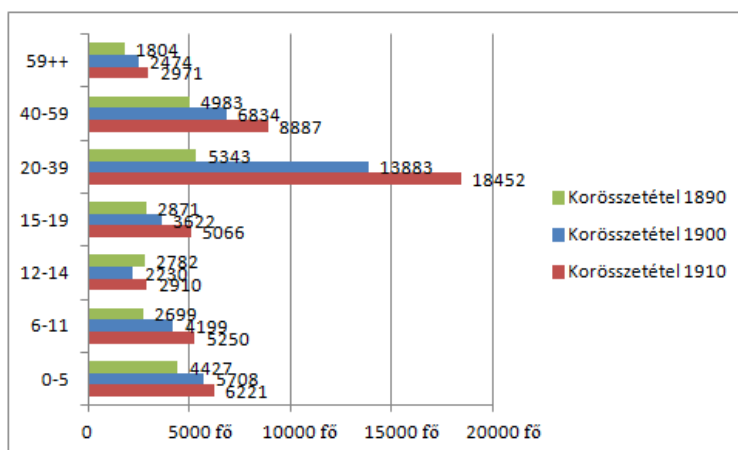
1. táblázat: Fiume népességének változása 1881–1918 között F.:
MSÉ 1885–1918 alapján saját szerkesztés

év	fő	előző évhez viszonyított növekedés	év	fő	előző évhez viszonyított növekedés
1881	20 981	kezdő év	1900	38 057	16,17%
1882	21 709	3,47%	1901	39 864	4,75%
1883	22 489	3,59%	1902	40 738	2,19%
1884	23 266	3,46%	1903	41 585	2,08%
1885	24 438	5,04%	1904	42 382	1,92%
1886	25 015	2,36%	1905	42 999	1,46%
1887	25 640	2,50%	1906	43 891	2,07%
1888	26 620	3,82%	1907	44 620	1,66%
1889	27 737	4,20%	1908	45 438	1,83%
1890	28 879	4,12%	1909	46 429	2,18%
1891	29 494	2,13%	1910	50 302	8,34%
1892	29 816	1,09%	1911	50 798	0,99%
1893	30 172	1,19%	1912	52 131	2,62%
1894	30 409	0,79%	1913	53 337	2,31%
1895	30 651	0,80%	1914	54 685	2,53%
1896	31 046	1,29%	1915	55 404	1,31%
1897	31 340	0,95%	1916	55 736	0,60%
1898	32 403	3,39%	1917	55 796	0,11%
1899	32 760	1,10%	1918	55 992	0,35%

Fiume lakossága a 19. század végén rohamosan növekedett. Az 1. számú táblázat bemutatja, Fiume népességének évenkénti mértékét, valamint az évenkénti növekedési ütemet mindig az előző évhez viszonyítva. Leolvasható a táblázatból, hogy Fiume nagyjából tíz évenként, 10 000 fővel növekedett. Az évenkénti növekedési ütemek átlaga az 1881–1918-ig tartó évekre évi 2,72%. Ez az átlagos érték jól fedi

a valóságot, hisz végig növekedés figyelhető meg, és az 1899–1900-ik évi megugrás (16,17%) inkább a népszámlálás profizmusának tudható be, mint valós változásnak a helyi népesség számában.

Férfiak és nők aránya a városban kiegyenlített volt. Az 1890. évi népszámláláskor ezer férfira 1100 nő, 1900-ban 1024 nő, míg az 1910. évi népszámláláskor 963 nő jutott. Ezen éveket korfán, férfiakat és nőket együtt véve az alábbi 4. számú diagram mutatja.

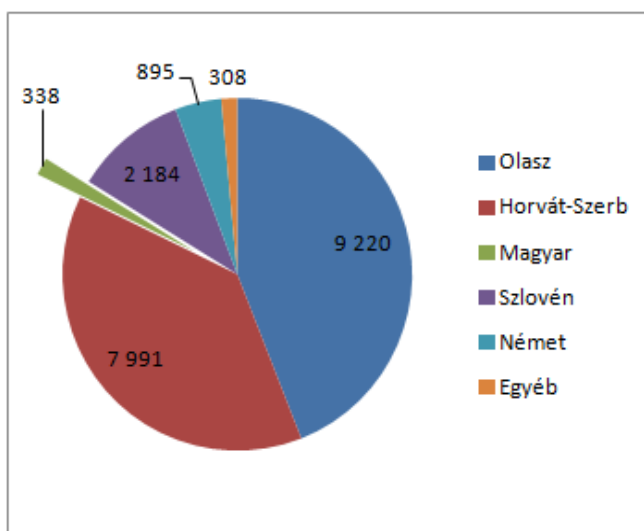


4. ábra: Fiume lakosságának összetétele kor alapján 1890-ben, 1900-ban és 1910-ben F.: Népszámlálás 1910; Jekelfalussy szerk. 1892 alapján saját szerkesztés

Látható, hogy a legnagyobb növekedés Fiume lakosságában a 20–39 éves korcsoporton belül, azaz a leginkább munkaképes korosztályon belül jelentkezett, ezzel is mutatva a nagy gazdasági fellendülést igénylő munkaerő meglétét.

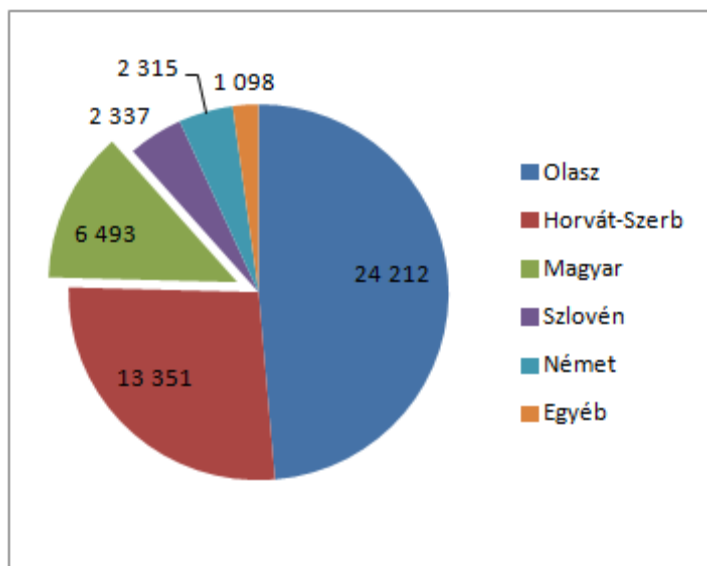
Fiume lakosságának vallási összetételét tekintve, a korra jellemzően élhetünk azzal az előfeltevéssel, hogy a fiumei ipar az izraelita vallású nagytőkések kezében volt, ám ez a feltételezés közvetlenül nem igaz. A vallások megoszlásánál mind 1890-ben, 1900-ban és 1910-ben 90% felett volt a katolikusok aránya, 2%-ot tettek ki az ortodoxok, 1%-nál kisebb arányban voltak jelen a protestáns egyházak és 3%-on az izraelita vallásúak. Ez azt jelenti, hogy vallásukat tekintve a fiumei közélet az olasz, a horvát és a magyar katolikus népességet takarta leginkább (Népszámlálás 1910).

Az 1880. évi népszámlálás és Fest Aladár számításai nyomán, a lakosság anyanyelv szerinti megoszlását, az 5. számú ábra mutatja be. Ha százalékosan tekintjük, kicsit összevonva, akkor olasz anyanyelvű volt a lakosság 44%-a, horvát-szerb 38,2%, magyar 1,6%, szlovén 10,4%, német 4,3% és az egyéb nemzetiségek 1,5%-ot képviseltek a kerületben. Természetesen ez az olasz nyelv, nem az irodalmi olasz volt, hanem annak fiumei dialektusa, mely erős horvát hatást mutatott (Fried 2001:69).



5. ábra: Nemzetiségek megoszlása Fiumében 1880-ban
F.: Domonkos 2010:26

Az 1910-es népszámlálást a 6. számú ábra mutatja be. Ha százalékosan akarjuk az előbbiekhöz hasonlóan összefoglalni a különböző anyanyelvűek arányát, akkor, olasz volt 48,6%, horvát-szerb 26,8%, magyar 13%, szlovén 4,7%, német 4,6% és egyéb nemzetiségű 2,2%.. Megfigyelhető, hogy a város etnikai összetételében a magyarság a horvát-szerb ajkúak helyét vette át, ha nem is szó szerint, de százalékosan mindenképp. Ez mutatja, hogy a magyarság számára, Fiume nagy vonzerőt biztosított, hisz harminc év alatt, mintegy 6 000 fővel nőtt a magyarság lélekszáma. Érdekes felvetni a kérdést, hogy miért és mitől nőtt ilyen mértékben a fiumei magyarság aránya. Erre egyfelől a magyar bürokrácia fenntartásához szükséges köztisztviselőkre kell gondolnunk és arra a körülbelül ezerfős állandó katonaságra, mely a népszámlálási adatokból előtűnik, illetve arra, hogy a fiumei vasút megépítésével rohamosan települtek iparosok és kereskedők Fiuméba. Fontos adalék továbbá, hogy mivel az



**6. ábra: Nemzetiségek megoszlása Fiumében 1910-ben F.:
Domonkos 2010:26**

Amerikába tartó kivándorlás Fiumén keresztül történt, néhány kivándorló a könnyebb megélhetés reményében a városnál megállt és ott telepedett le (Domonkos 2010), ugyanakkor jelentős hatás köszönhető a magyar tengerészeknek is. A fiumei Tengerészeti Akadémia, a „Nautica” nagyon sok fiataalt vonzott Magyarországról – ahogy az kiderül

Horváth József (1999) kutatásaiból – így természetes jelenség volt az is,

ha Felső-Magyarországról, vagy Erdélyből jöttek fiatalok szerencsét próbálni a tengeren, de tanárokat is vonzott az iskola, illetve a többi fiumei iskolába is helyeztek át olaszul tudó tanárokat Magyarországról (Józsa – Pelles 2000). Nem csak a tengerészeti iskola, de a Magyar Királyi Kiviteli Akadémia is vonzotta a magyarországi fiatalságot. Ez a létesítmény 1912-ben nyílt meg, kizárólag magyar nyelvű képzéssel és célja volt, a fiumei kereskedelemhez szükséges elméleti és gyakorlati tudással rendelkező szakemberek képzése (Pelles 2006).

Érdekességgéppen megemlíthetjük, hogy Fiume polgára volt Wilfredo Pareto is, aki az 1894-es magyar törvények miatt költözött a városba, hogy elválhasson feleségétől (amelyet az olasz törvények, akkor még tiltottak), és vélhetően második házasságát is Fiume városában kötötte (Fried 2001:31). Ez rávilágít arra, hogy Fiume lakosságának egy része alapvetően nem az Osztrák-Magyar Monarchia területéről származott, amely egy kikötővárosban természetes jelenség. Ez az adatokat tekintve azt jelentette, hogy 1880-ban 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).

2.3. A fiumei közlekedés fejlődése

2.3.1. A szárazföldi forgalom – a vasút jelentősége

A 19. század elejére világossá vált a kor gondolkodói számára, hogy belső úthálózatunk hiányosságainak következtében tengeri kivitelünk a világpiacon nem lesz versenyképes. Így megfigyelhető volt, hogy a fiumei kikötőbe érkező odesszai kikötőből származó orosz gabona 20–60 nap alatt lett leszállítva, mérőnként harminc krajcárért, míg a magyar alföldi gabonát (leginkább a délvidékről), főként folyami szállítással, Újbecséről Fiuméba 60–180 nap alatt szállították el 1,20 Ft-ért (Gergely 1982:13).^{4 5} Így ezt a forgalmat segítő jött létre a Ferenc-csatorna és a Lujza út is, ám a kor technikai újításainak következtében egyre többször került napirendre a vasút kérdése, mely a magyar árut, főként a gabonát mielőbb a tengerhez juttatja. Már Széchenyi rámutatott a Világban 1831-ben, hogy kivitelünk két iránya folyami szállítással a Fekete-tenger, illetve vasúttal az Adria lehetett. Azonban az 1829-es drinápolyi béke és a helyi feudalista reformok 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.), mutatja a döntéshozás közgazdasági hozzá nem értését, hogy a következő országgyűlésen, az egyik nyugati megye kívánságra, ugyanazokat a kedvezményeket megadták a Bécs-Trieszt közötti rivális vasút magyarországi szakaszának is. Az 1836-os törvény következtében az első vasútépítő társaság megalakult, de a Sziszecktől a magyar tengermelléig 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 (Gergely 1982).

⁴ Dolgozatom jelen szakaszától kezdve sok helyen fogok a kor pénznemeiben, Ft-ban és K-ban közölni adatokat. Az 1892. évi XIX. tc. értelmében 42 Ft 100 K-val volt egyenértékű az átváltás évében, a Ft váltópénze a krajcár, a koronáé a fillér volt. Az összehasonlíthatóság érdekében, végeztem egy rövid számolást mely nagyságrendileg megmutatja, hogy bevezetésekor a korona (1892. évi XVII. tc.), mennyi mai, 2014-es forintot érne: 1kg színarany 2014. július 8-án 9 664 000 HUF-ot ért, 1892-ben a törvény szerint 3 280 koronát ért, azaz 1 korona ma körülbelül 3 000 HUF-ot érne.

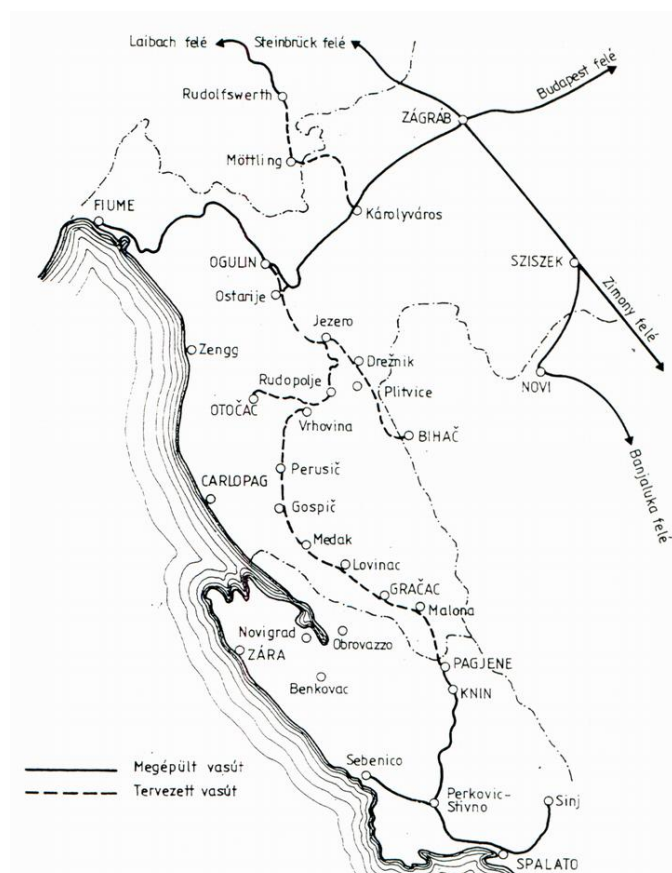
⁵ Egy pozsonyi mérő körülbelül 62 l-t jelentett.

Lendületet a terv 1848-ban vett Széchenyi István minisztersége idején. Az 1848. évi XXX. tc., mely a „*felelős minisztérium a közlekedési tárgyak iránti teendőiről*” szól, hangsúlyozta a Fiumei vasút építési munkálatainak mielőbbi megkezdését. Az így építendő vaspálya tervezett útvonala Budáról indult és a Balaton déli partja mentén ment Károlyváros felé, majd végül befutott volna Fiuméba (Fest és társai 1896d). A szabadságharc leverése utáni abszolutista berendezkedés levette napirendről a magyar érdekeltségű vasútvonalak építésének ügyét, és a fiumei vonal helyett már 1857-ben átadta a Bécs és Trieszt közötti vonalat, ezen felül 1862-ben a Sziszek, Zágráb és Steinbrück közötti vonalat, mellyel a fiumei kikötőbe irányuló forgalom, jelentős részét Triesztbe irányították.

A kiegyezés pillanatában létező 2160 km vasútvonalunk az Alföldet kapcsolta össze Bécsen keresztül Trieszttel és a világpiaccal. Vasútvonalaink 97%-a három társaság kezében volt, ezek közül a már említett 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 megíúsított elképzeléseket, egy Pest-Buda centrumú vasúti hálózat tervezetéről döntött,

melynek jelentős eleme volt Fiume elérése is (Katus 1979).

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 az állam építtette meg. Erre három terv született, melyek közül a harmadik valósult meg. 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



7. ábra: A fiumei vasút

vállaltak. A második terv, a Karsztot dél felől kerülve, vezette volna a hegység nyugati

oldalán Fiuméba a vasutat, ezt a tervet, a Bora zabolátlan ereje döntötte romba, hisz így a nagy hófúvások, viharok ellehetetlenítették volna a közlekedést. A harmadik tervezet mely 1873. október 23-án megvalósult (7. számú ábra), 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 és társai 1896d). Azonban hozzá kell tenni, hogy csak egy vágányos volt a vasút, a pálya esése miatt Fiuméből három mozdony vontatta fel a Karszton a szerelvényeket Károlyváros felé, illetve a Bora miatt még így is védőfalakat kellett emelni a pálya jelentős szakaszára (Gergely 1982).

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 1884:96) érte el a várost.⁶ 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 krt, Sziszekből fa szállítmánynál Trieszt javára 8,1 krt, Szabolcstól kőszén szállítmányoknál 22,1 kr előnyt jelentett; kőolaj Budapestre Triesztből 64,6 kr 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).

év	MÁV	Déli Vasút	Összesen
1887	3 557 187 q	772 836 q	4 330 023 q
1891	4 506 915 q	721 567 q	5 228 482 q
1892	3 792 573 q	810 215 q	4 602 788 q
1893	4 561 827 q	1 721 569 q	6 283 396 q
1894	4 400 992 q	1 601 566 q	6 002 558 q
1895	3 734 963 q	1 591 911 q	5 326 874 q

2. táblázat: Vasúti behozatal Fiuméba métermázsában 1887-1895 között F.: Fest és társai 1896d:307

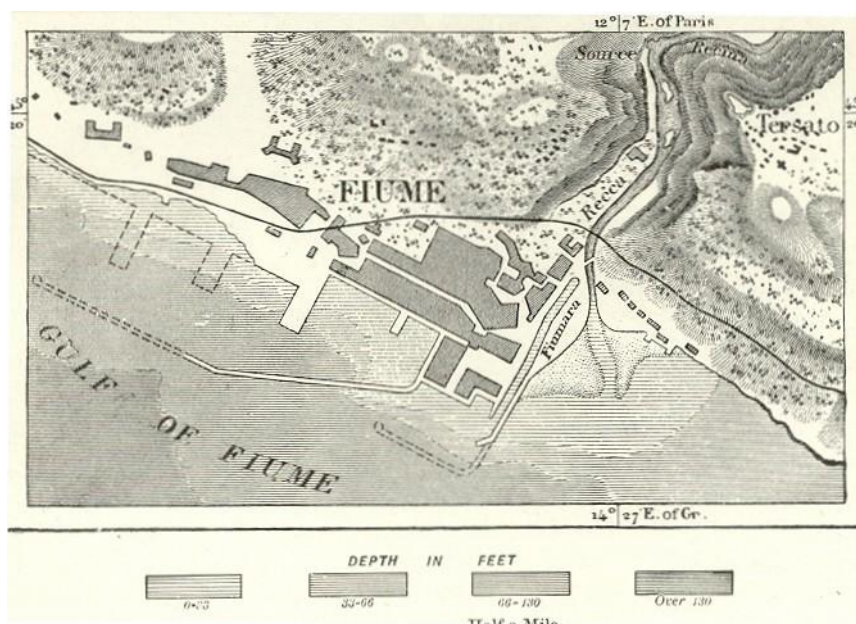
Ezt a problémát a magyar kormánynak Baross Gábor államtitkársága és minisztersége idején sikerült megoldania. Ekkor ugyanis megváltotta a Déli Vasúttól a Zágráb-Károlyváros szakaszt (1880. évi XLIV. tc.), kiépítette a Budapest-Zákány vonalat (1881. évi XLVI. tc.) és államosította a Zákány és Bátaszék valamint az Alföld és Fiume közötti

⁶ A Bécs-Trieszt Vasútvonal leágazásaként.

(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 az Magyarországra az importot. E folyamat jótékony hatásait mutatja be a 2. számú táblázat. Látható, hogy mekkora volument képviselt az 1887–1895-ös évekig a MÁV-al Fiuméba érkező forgalom. 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; valószínűleg ezért mutat a táblázat jelentős forgalmat a Déli Vasúton is Fiuméba (Fest és társai 1896d). Ezzel mintegy harmincévnyi késéssel 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.

2.3.2. A tengeri kijárat

A fiumei kikötő a város mentén, fekszik, végig a tengerpart mentén. A kikötő kiépítése már 1847-ben megkezdődött, ám a már részletezett közjogi akadályok miatt, csak 1872-ben vette kezdetét a nagyobb mérvű fejlesztés. A város átvételekor csupán a Fiumara torkolatnál és



8. ábra: A fiumei kikötő 1867-ben

az 1865–67-ben épült Adamich-mólónál volt hajókikötő, mintegy 6 ha vízfelszínnel (1 ha – 5 ha) ezt mutatja be a 8. számú ábra. Ezzel szemben a meginduló beruházások első hullámában a Fiumara torkolatát 8 ha-nyi vízfelülettel bővítették ki oly módon, hogy a hullámoktól védő Mária Terézia-hullámgát tövét átvágták és kiszélesítették, a partot pedig 200 méterrel meghosszabbították (ez lett később a Baross-kikötő). Továbbá a hullámgátat 1200 méterrel meghosszabbították és 12 méterre kiszélesítették, hogy később egy vasúti vágányt is

rávezethessenek, három új mólót építettek a gát védelmében ezzel 33 ha vízfelületű kikötőt nyerve a hajók számára, továbbá egy naszádkikötőt létesítettek, 1 ha vízfelülettel a haditengerészeti akadémia céljaira (Gonda 1906).

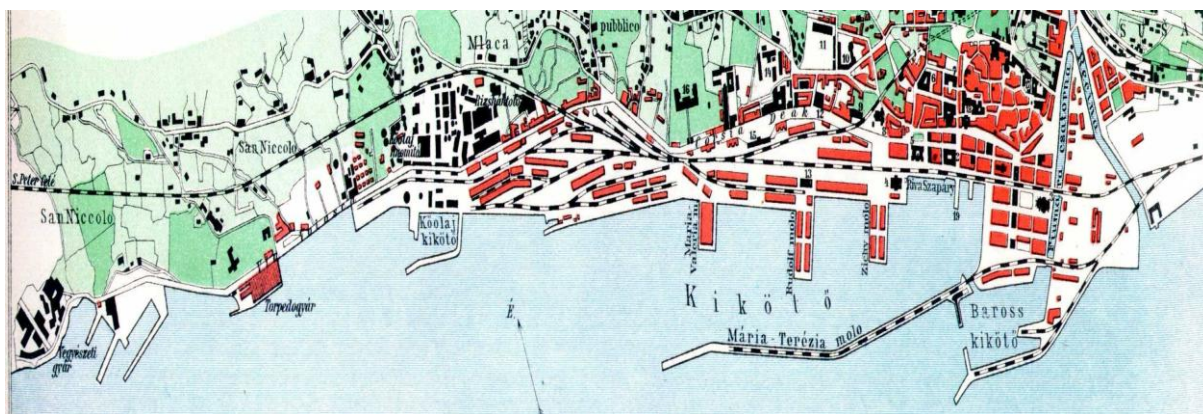
Erre a tervezetre a kormány a megfelelő összegű 13 120 000 Ft-ot törvényben rögzítve bocsátotta az építkezésre (1871. évi XIX. tc.). Az építkezések sorrendjét azonban nem kötötte meg, csak az volt a cél, hogy a vasút átadása után azonnal kezdődhessék meg a kereskedelem minél nagyobb volumenben. Az építkezések és a part feltöltése sikeresen el is indult az 1872–79-es építési ciklusban, és az 1882-es évre lényegben el is készültek vele, ám ekkor reagálva a megjelenő nagymértékű kőolajforgalomra, a tervezéstől számított kilenc hónapon belül már állt a zárt kőolaj kikötő a maga 1,9 ha-s vízfelületével és hamarosan a kőolajfinomító épülete is (1883. évi XXVIII. tc.).

Joggal tehetjük fel a kérdést, hogy egy a kőolajszármazékokkal hajtott gépek kora előtti időszakban, miért volt szükség kőolajra? Erre a választ a lámpaolaj adhatja meg. 1854-ben a lemergi Lukaszewicz Ignác, sikeresen állított elő kőolajból lámpaolajat. 1872-ben zajlott le az Amerikai Egyesült Államok nagy „*olajháborúja*”, melyben a Rockefeller család birtokolta Standard Oil árháborúba kezdett a rivális cégekkel a monopólium felé vezető út egyik állomásaként, ez hirtelen árzuhanást eredményezett, amely nagyarányú kőolaj exportot indukált az európai kikötők felé (Szurovy 1993:49).

A kőolajkikötőtől nyugatra az isztriai határ mellett felépítésre került egy torpedó és egy vegyészeti gyár, továbbá elkezdődött ugyanezen a területen, állami támogatással a kielői Howaldt-féle hajógyár építése, mely 1894-re elkészült. A kikötőkkel és mólókkal összhangban sínparókákkal 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.⁷ 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 (9. számú ábra) (Gonda 1896).

⁷ Így a megépült tárházak összesen 92 566 m² rakodóterülettel 94 020 tonna, azaz 940 200 métermázsas áru befogadására voltak képesek (Fest és társai 1896d:307).



9. ábra: A fiumei kikötő 1896-ban

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 érthette el a pályaudvart, illetve a farakodó kikötőt is egy hasonló megoldással érték el. Továbbá a kikötői tüzesetek megelőzésére a kikötőt önálló vízvezetékrendszerrel szerelték fel, illetve az éjszakai rakodást megkönnyítendő villamos energiával való világítást is kiépítettek. Megállapítható, hogy 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.

1891. július 1-vel az 1700-as évektől fennálló trieszti és fiumei kikötők 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 létesülnek ipari és kereskedelmi vállalatok, melyek az előnyös félgyártmány-szállítmányokat összeszerelik, és onnan hozzák forgalomba*” (Bartos – Bornemissza 1942:178). Ugyanakkor a szabadkikötők a gazdaságilag kiszolgáltatott országoknak is nagyon nagy jelentőségű pontjaik voltak, hiszen, így kitűnő „*biztonsági szelephez*” jutottak, amellyel el tudták hárítani a belső gazdasági válságokat, hisz a *punto franco* olyankor is szolgálta a független gazdálkodást és a szabad kereskedelmet. A döntés értelmében, az osztrák-magyar vámterületen belülre vonták a két várost, és az átmenő vámkülföldi árukat ezek után vám terhelte. Fest Aladár véleménye szerint, 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 vetélytárral szemben. Az osztrák kormány ezzel egyszerre Triesztnak is megadta a magyar kormány által Fiuménak adott kedvezményeket, és Triesztben is beindult a helyi ipar bővítése (Fest és társai 1896b:240).

A fiumei kikötőben nagyarányú fejlesztések zajlottak le: tárházak épültek, amelyekhez sínek vezettek, daruk segítették a rakodást. Annak érdekében, hogy legalább rövidtávon 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 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 krt, harmadik negyedik útjuknál 30 krt, ötödik és minden további érkezésnél 20 krt, ha belföldről érkeztek 15 krt voltak kötelesek fizetni. Vitorlásoknál szintén, ha belföldi, vagy belföldi tulajdonú cég birtokában voltak, belföldről érkezés esetén 100 NRT alatt 2krt, 100 NRT felett 5krt; külföldi érkezés esetén 100 NRT alatt 4 krt, 100 NRT felett 10 krt fizettek. Mindennemű külföldi hajó pedig 1 Ft illetéket fizetett. A fiumei kikötőnek könnyen belátható módon jelentős bevétele származott ezen illetékekből.

1906-ra az összes fiumei építkezés és bővítés a magyar államnak több mint 70 millió koronáját emésztette fel. Létrejött összesen 6169 m rakodópart, 2080 m hullámgát, 53,8 ha vízfelszín és 60 ha feltöltött terület (Gonda 1906). A fiumei kikötő, a Kárpát-medencének köszönhette kiépülését és forgalmát is, és amikor az első világháborúval leállt a kereskedelem és az 1920-as olasz megszállással elszakított Magyarországtól, ennek a háttérnek megszűnésével, a kikötő egyértelmű hanyatlásra lett ítélve (Nagy 2013).

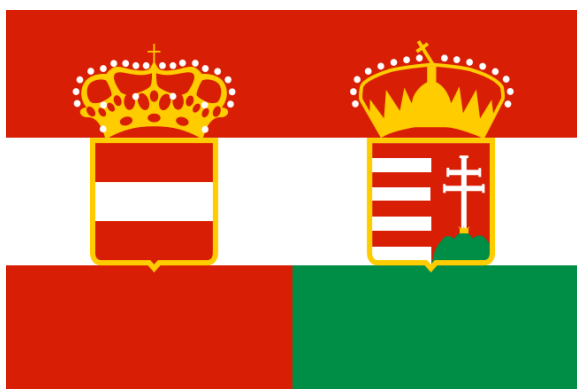
2.3.3. Tengerészet és hajózás

Önálló magyar tengerészetünk, mely hivatali formát is öltött, szintén a kiegyezés korának gyermeke volt. 1870-ben a magyar kormány Fiumében felállította, majd 1884-ben állandósította is (1884. évi XI. tc) a Tengerészeti Hatóságot, mely az egész magyar-horvát tengerpart, és Magyarország összes tengerpartjának ügyeiért felelős volt. A hivatal foglalkozott, mindennemű tengerészetet és hajózást, vagy magukat a tengerészeket érintő ügygel, így feladata volt, a tengeri hajók építésének, karbantartásának felügyelete, a szabályzatok betartatása; kikötők, világítótornyok karbantartása, fejlesztése; tárházak,

épületek karbantartása; felügyelte továbbá a Tengerészeti Akadémia működését; eljárta a tengerészek peres, illetve halálügyeiben; felügyelte a halászatot, kereskedelmet, egészségügyet (veszteglési intézetek).⁸

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 révkirendeltség 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 tzelező 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 (Ákos – Horváth 2007). Ezekben az években Fiumében huszonhárom állam konzulja volt jelen, az ő feladatuk volt a helyi Hatósággal karöltve, hogy a hajókat útlevéllel és egészségügyi levéllel lássák el. Utóbbi nélkül egy hajó hónapokat „*pihenhetett*” karanténban, nehogy fertőző járványokat vigyen az országokba (Ákos – Horváth 2007).

Az Osztrák-Magyar Monarchia egysége megkívánta, hogy a lobogókban is tükrözzék ezt az egységet. Ennek példája az egységesített zászló, melyet minden osztrák-magyar felségjelű hajónak viselnie kellett. A lobogó, ahogy látszik a 10. számú ábrán is, a két névadó nemzet zászlait vonja össze, feltüntetve külön-külön a címereiket.



10. ábra: Az egységesített Osztrák-Magyar lobogó (1869–1918)

A 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-öböl (1879. évi XVI. tc.). A háromféle hajózáshoz nagyjából ugyanazokat a vitorlás típusokat használták. Ezek: nave, bark, brigg, szkúner, barkentin, bark lugger,

⁸ Meg kell említeni 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).

brigantin, brigantino, polacca, a felsorolt hajótípusokat elsősorban a vitorlázat és árboc típusai szerint osztályozza a tengerésznyelv és nem a méret vagy első férőhely alapján.⁹

Néhány szó a hajók tonnatartalmáról: a bruttó regisztertonna (BRT) megmutatja a hajó összes férőhelyét, a nettó regisztertonna (NRT), pedig csak a tiszta szállító teret számolja, levonva a BRT-ből az olyan egységeket, mint kabinok, élelemraktár, szivattyúk, stb.; egy regisztertonna száz köbláb, körülbelül 2,83 köbméter. A vitorlások űrtartalmát a 19. században fokozatosan, egyre pontosabban határozták meg, hisz ez alapján rótták ki rájuk a lajstromot. A furfangos hajóépítők ugyanis, a kezdeti regisztertonna számítás szabályait megkerülve igyekeztek mindig olyan hajókat építeni, amelyek alakjukkal kicselezték a számítási módszert, lehetővé téve sokkal nagyobb valószínűségi férőhelyet a regisztrált értékhez képest. Azonban az 1870-es évekre már az Osztrák-Magyar Monarchiában is azt az angol szabványt alkalmazták, mely a legpontosabban adja vissza a nettó férőhelyet a hajókban (Ákos – Horváth 2007).

A tengeri szállításban a távolságokat tengeri mérföldben mérik.¹⁰ Fiumében jelentős vitorlás hajóépítő telepek működtek egészen a gőzhajózás elterjedéséig, illetve a fiumei kikötő kiépítéséig, mely időben nagyjából egybeesett. A kikötő már megtárgyalt kiépülése pedig felszámolta az addig partközelségben működő vitorlaskészítő telepeket. A Quarneroi-szigeteken levők pedig a század végére, a gőzösök térnyerésével szintén teljesen ellehetetlenültek, noha a 19. század első felében, ezen hajóépítő telepek termelték a régió legnagyobb bevételét, és innen látták el hajókkal, a trieszti és velencei hajóstársaságokat is, a kereslet pedig jelentős volt, hisz egy két fuvarral meg is térült a hajó ára (Ákos – Horváth 2007).

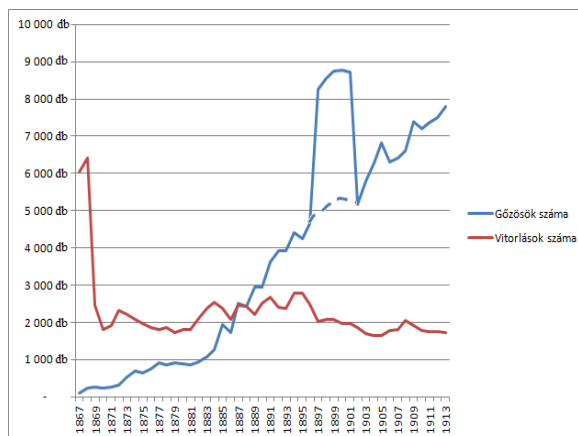
A gőzhajózás rohamos növekedése alatt volt még egy második aranykora a vitorlásoknak 1865–75 között (Gonda 1906), ugyanis az amerikai kivitelként és behozatalként a kőolaj és gabona sokkal hatékonyabb volt a gépesített hajókkal történő fuvarnál, mert az akkor használt gőzhajóknak még nagy mennyiségű szenet kellett magukkal vinni, és így kevesebb volt a kereskedelmi szállítmányra jutó hely a hajókon. Az 1870-es évek végére azonban olyannyira redukálódtak az gőzhajózás költségei, hogy nem érte meg fenntartani a hajósgazdáknak a vitorlásflottáikat, ezért azt elhanyagolva, leépült mind a helyi

⁹ Ezt mutatja az is, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia történetében a legkisebb vitorlás hajó, mindössze 146 tonnát, míg a legnagyobb 2000 tonnát nyomott.

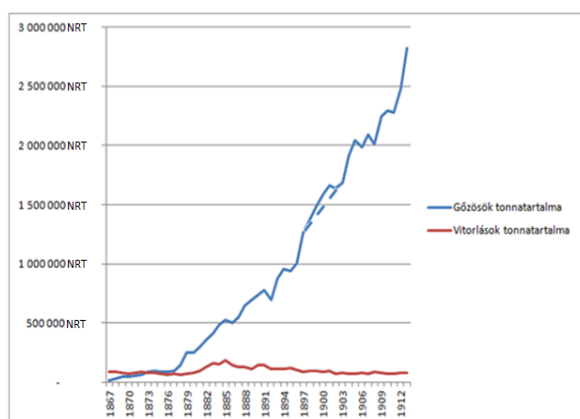
¹⁰ Ez a hosszúság elviekben a föld egyenlítői kerületének bizonyos törtrészén alapszik, ám felismerve a tényt, hogy a Föld nem mindenhol ezzel a kerülettel rendelkezik, definíció szerint 1852 méterben egységesítettek egy tengeri mérföldet. A sebesség mérés, szintén a tengeri mérföldön alapszik. A csomó, mely elnevezés inkább az angolszász területeken terjedt el, megmutatja, hogy egy óra alatt a hajó, mennyi tengeri mérföldet képes megtenni.

vitorlásforgalom, mind a Fiume környéki vitorlás hajóépítés. Később a Szuezi-csatorna, és a Panama-csatorna megnyitásával az óceániai és indiai vizekre is előnyt szereztek az európai gőzösök, amelyekre egyébként háromszor akkora rakomány fért az újabb technológiai megoldások következtében, mint a vitorlásokra; így azok végleg kiszorultak a kereskedelemről, ám a tengerekről nem (Gonda 1896; Gonda 1906; Ákos – Horváth 2007).¹¹

Az eddig leírt folyamatokat jól szemlélteti az 1867–1913 között Fiuméba rakománnyal és rakomány nélkül érkező gőzösök és vitorlások forgalma számukra és nettó tonnatartalmukra való tekintettel (11. és 12. számú diagramok). Meg kell jegyezni, hogy az ábrákon az 1897–1901 között tartó négy év adatai tartalmazzák a Fiume-Abbazia közötti személyszállító forgalom gőzseit is, amely jelentősen torzítja felfelé a behajózott gőzösök számát. Ezért szaggatott vonallal



11. ábra: Fiuméba érkezett gőzösök és vitorlások száma 1867–1913 között F.: Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés



12. ábra: Fiuméba érkezett gőzösök és vitorlások nettó tonnatartalma 1867–1912 között F.: Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés

jeleztem a valószínűsíthető forgalmat a gőzösök számában és tonnatartalmában.

Megfigyelhető az ábrákon, hogy a Fiuméba érkező gőzösök száma a vitorlások számát, az 1887–88-as évektől kezdte lehaladni; tonnatartalmat nézve pedig már az 1873. évtől kezdve előnyük volt. Itt, ezeket az ábrákat szemlélve érthető meg igazán az a kijelentés mely szerint a fiumei kikötőnek jelentős bevétele származott a kikötői illetékből. Ha megnézzük az 1912. évi gőzös

tiszta tonnatartalmat (2 564 665 NRT) és csak 20 krajcárral szorozzuk ezt az értéket, akkor kis kerekítéssel 512 933 Ft-ot kapunk (körülbelül 1 221 269 K) mely jelentős bevételnek számított.

¹¹ A tengerekről annyira nem, hogy például rendelkezés is született arról 1897. július 1-i hatállyal, hogy az összeütközések elkerülése végett a gőzösöknek ki kell kerülniük a vitorlásokat (Frisnyák 2001:120)

2.4. Pénzintézetek és helyi ipar

A fiumei aktív pénzügyi élet messze elmaradt a trieszti hitelügytől. Míg Triesztben állandó fiókot tartottak fenn a bécsi bankok, mint a Creditanstalt, Unionbank, Anglo-Oesterreichische Bank és a helyi pénzügyi kultúra is virágzott, addig Fiumében 1896-ban a budapesti pénzintézetek közül csak a Magyar Általános Hitelbank (1887-től) és a Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank (1891-től) volt jelen (Fest és társai 1896b).¹² Pénzintézetekre szükség van egy kereskedelmi központban, hiszen azok segítségével bonyolítják a kereskedelmi partnerek az üzleteket, tehát a helyileg megjelenő egyre több pénzintézet, nagyobb tranzakciók lehetőségét hozzák magukkal, amely segíti a kereskedelmet.

Fiumében pénzintézetek közül működött helyi fiókja az Osztrák-Magyar Banknak, létezett egy községi takarékpénztár 1858-tól „*Cassa comunale di risparmio*” néven, a Banca Fiumana egy 1870-től működő helyi bank volt, a Néptakarékpénztár („*Cassa di risparmio popolare*”) 1873-ban alakult (Fest és társai 1896b:259–260). 1887-től működött a városban a Fiumei Hitelbank („*Banca di credito Fiumano*”), mely a Magyar Általános Hitelbank helyi fiókja volt és tulajdonában volt a helyi kőolajfinomító- és rizshántoló gyár, továbbá a fa és cukoriparban is szerepet vállalt.

A fiumei helyi iparban a kiegyezéskor jelen volt a Smith és Meynier-féle papírgyár, egy vegyészeti gyár, egy hajó-, gép- és motorgyár és az állami dohánygyár (Fest és társai 1896c). 1875-ben megalakult a városban, a későbbiekben világhírűvé vált Whitehead és társa hajó- és torpedógyár.¹³ 1880–81-ben a Magyar Általános Hitelbank a Steinacker és társa céggel közösen alapították a már említett kőolajfinomító gyárat, továbbá alapítottak egy rizshántoló- és keményítő gyárat, mely később az Osztrák-Magyar Monarchia egyik legnagyobb ilyen jellegű gyára lett (Fried 2001). Az 1885–89-ig tartó években alakult a városban egy bútorgyár, egy térsztagyár, ércöntő gyár továbbá az Ossoinack-féle láda- és hordógyár, mely a Brazíliába szánt liszt exportot segítette oly módon, hogy ezen hordókba rakodták a budapesti malmokból hozott lisztet (Fest és társai 1896c). 1891-ben jött létre az a villamossági telep mely többek között a kikötőt is ellátta elektromos világítással és a gabona elevátort is működtette. A Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank ebben az évben telepedett meg a városban, és azonnal jelentékeny szerepet vállalt a helyi gyáripar életében. A bank létrehozta azt a raktározási vállalatot, mely megépítette a fiumei tárházakat, melyről a kikötő

¹² Gondoljunk itt Verne Gyula: Sándor Mátyás c. regényének Torontál Simon szereplőjére, aki bankházat tartott fenn Triesztben.

¹³ A torpedót a dalmát származású Luppis János (Giovanni de Luppis) találta fel a 19. század második felében (Fried 2001).

kiépítésénél már szóltam, ezen felül felépíttette a most említett gabona elevátort, mely a fiumei gabonaexport fontos eleme volt, ugyanis ez végezte a gabona kezelését, tisztítását, osztályozását és hajókra rakodását is (Fest és társai 1896b). 1893-ban létrejött állami támogatással a Howaldt-féle hajógyár, a fiumei Dock-társulat közreműködésével.^{14 15} 1896–97-ben alapítottak Fiumében csokoládégyárat és jéggyárat is, működött továbbá gáz- és konyakgyár is. 1904-ben sikerült a Magyar Általános Hitelbank közreműködésével megalapítani a Danubius Hajó- és Gépgyár Rt-t, mely kifejezetten hadihajó építő üzemként működött.

A teljesség igénye nélkül ez a néhány jelentősebb fiumei gyár és ipari létesítmény jól szemlélteti, hogy Fiume városa, nem csak tranzitkikötőként üzemelt, hanem a helyi tőkések és a nagy pénzintézetek hathatós támogatásával egy helyi feldolgozóipart is létre tudott hozni. A helyi ipar természetesen nem csak a kivitelre szakosodott, például a rizshántoló gyár a magyar gyárak között is elsőrangú volt és belső magyar területekre is szállított. Azt, hogy mekkora volumennel járult hozzá a kikötő forgalmához a helyi ipar, remekül szemlélteti a következő alfejezet, melyben részletezem a kikötő összforgalmát és lebontom a legfontosabb árucikkekre is, melyek között fellelhetők a Fiumében előállított késztermékek is.

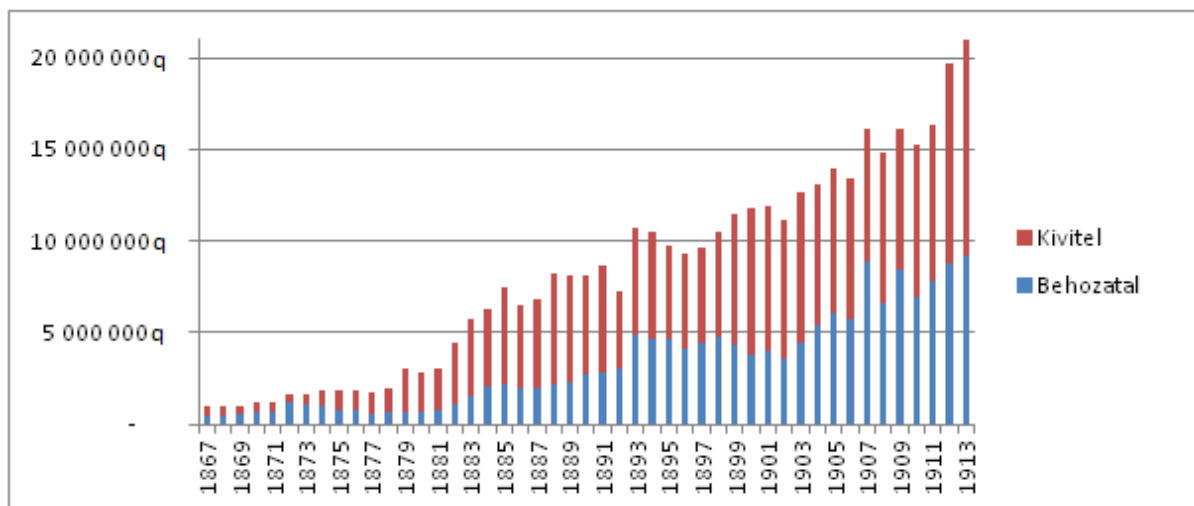
2.5. Kereskedelem: Fiume tengeri áruforgalma

A fiumei kikötő áruforgalmát tekintve rendelkezésünkre állnak hosszú idősorok egészen 1867–1913-ig, ez pedig 47 év adatait jelenti. Ezért az alább közlöm Fiume importját és exportját előbb a 13. számú diagramon métermázsában, majd pedig a 14. számú ábrán koronában, ugyanis az 1913-as fiumei statisztikával foglalkozó kötet szerzői visszaszámolták a külkereskedelmi adatokat koronára (Fiume forgalma 1913).¹⁶

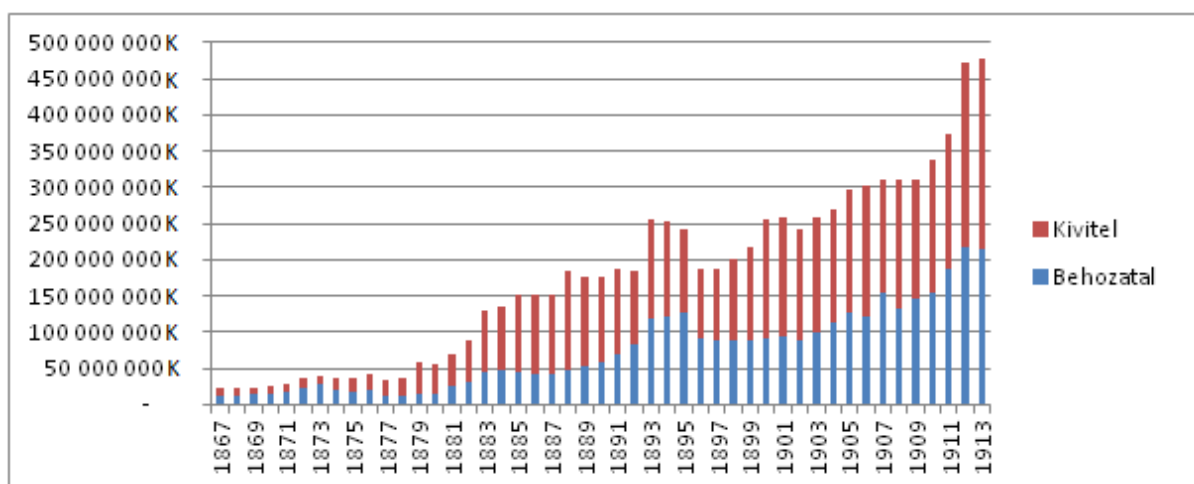
¹⁴ A magyar sörárpa különösen keresett áru volt a nyugat-európai piacokon (Fest és társai 1896b).

¹⁵ 1894–1899 között 10 db új gőzös épült itt, összesen 561 BRT tartalommal (Fiumei adatok 1901).

¹⁶ A métermázsa az Osztrák-Magyar Monarchiában 100 kg-ot jelentett.



13. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma métermázsában 1867–1913 között F.: Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés

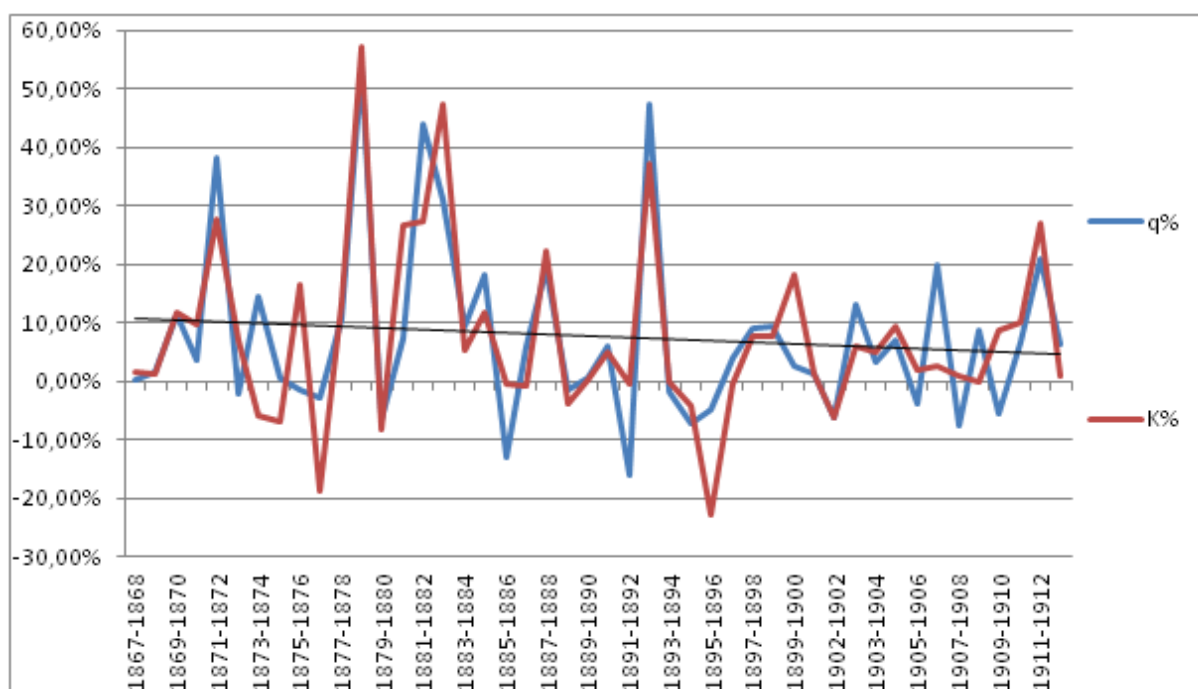


14. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma koronában 1867–1913 között F.: Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés

A két diagram nagyjából azonos dinamikával mutatja a fiumei kikötő összforgalmát mind métermázsában, mind koronában. A növekedés egyértelmű, és rendkívül nagyarányú. A 47 év alatt szinte végig a kivitel dominált, métermázsákat tekintve egyedül az 1869–1874-ig tartó években és az 1907-es és 1909-es években volt import többlete a kikötőnek; ugyanezt koronaértékben tekintve 1867–1875-ig és az 1895-ös és 1911-es években volt import többlet.

Számolhatunk százalékos értékeket is. 1867-ben a behozatalunk métermázsában és koronában 423 721 q illetve 12 331 000 K volt, 1913-ra ezek az értékek 9 229 592 métermázsára és 213 410 000 koronára nőttek, a kivitelünk pedig az 1867-es 604 734 q és 10 890 000 K értékekről 1913-ra 11 738 827 q-ra és 264 594 000 K-ra nőtt. Ez százalékosan az összforgalmat tekintve métermázsában 2038,83%-os és koronában 2058,5%-os növekedést jelentett. Ez éves növekedési ütemeket nézve, métermázsában évi 8,49%-os átlagos növekedést, illetve koronában évi 8,17%-os éves növekedést jelentett. Azonban, hogy lássuk

ez a gyarapodásmennyire nem kiegyensúlyozott volt tekintsük meg a 15. számú diagramot, melyen az idősor százalékos változását mutatom be az összforgalom alapján a métermázsányi és a koronaértékbeli adatokban.



15. ábra: A fiumei kikötő áruforgalmának százalékos változása métermázsában és koronában 1867–1913 között F.: Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés

Látható ezen az ábrán, hogy ez a növekedés, illetve néhol csökkenés nem követett olyan kiegyensúlyozott növekedési pályát, mint amelyet, azt az a két 8% körüli érték sugall. Sőt láthatunk olyan éveket is, mint például az 1879-es évet, amikor koronában 57,28%-os volt a növekedés az előző évi értékhez képest, vagy az 1883-as évet, amikor további 47,17%-os növekedés volt. Ez előrevetíti számunkra a kérdést, hogy mi okozta az idősorban ezt a nagyarányú pozitív kilengést az „*egyensúlyinak*” számító 8,17%-os éves növekedéstől? A válasz erre a kérdésre az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság megalakulása és forgalma lesz, de erről a 3.2-es számú alfejezetben szólok részletesebben.

Ez az ábra lehetőséget nyújt arra, hogy vizsgáljuk a kérdést: a fiumei kikötő áruforgalma milyen pályán mozgott, illetve feltételezve, hogy az 1913-as év után is ezen a pályán mozog, hova juthatott volna? Válaszul, a koronaérték lineáris trendjét kell vizsgálni, mely negatív meredekségű. Ennek a trendnek az egyenletét, a 17. számú ábra mutatja.

$$y = -0,0014x + 0,1101$$

1. egyenlet: A 15. számú ábra lineáris trendjének egyenlete (saját számítás)

A trend egyenletéből pedig világosan kiderül, hogy a fiumei kikötő az 1867–1913 között, annak ellenére, hogy abszolút értékekben elképesztően hatalmas növekedést ért el, enyhén, de

lassuló pályán mozgott. A trend értéke az 1868-as évre 11%-ot ad éves növekedési ütemnek, az 1913-as évre azonban csak 4,57%-ot és ezt az ütemet tartva „*ceteris paribus*” 1930-tól kezdődően negatív lett volna a fiumei kikötő növekedési pályája.

Tekintsük át a fiumei kikötő kereskedelmének legfontosabb árucikkeit is. Az 1904. és 1913. évek legfontosabb tíz termékét mutatja be a 3. számú táblázat behozatalban és a 4. számú táblázat kivitelben. (Azért választottam bemutatásul ezt a két időpontot, mert ez a fiumei kikötő általam vizsgált időszakának utolsó 10 éve és máig kevésbé feldolgozott időszak.)

3. táblázat: A fiumei kikötő tíz legfontosabb importcikke 1904-ben és 1913-ban F.: Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés

Behozatal						
sorrend	1904			1913		
	áru	métermázsában	koronában	áru	métermázsában	koronában
1.	Rizs, hántolatlan	807948	13623605	Rizs, hántolatlan	1 260 705	26 220 361
2.	Kukorica	1113482	13341038	Nyers pamut	115 646	18 221 070
3.	Nyers pamut	47519	8505573	Bor	420 254	15 971 323
4.	Nyers dohány	36460	8380623	Nyers juta	181 065	11 588 160
5.	Bor	293087	7816849	Nyers fémek	62 500	10 625 000
6.	Nyers juta	138159	5802390	Gépek és készülékek	129 902	9 659 850
7.	Hajók	25 db	3759710	Nyers dohány	36 733	9 009 687
8.	Dohánytermék	2684	3211900	Olajos magvak	258 638	8 367 605
9.	Nyers fémek	29083	3199130	Foszfátföldek	1 184 930	8 214 448
10.	Salétrom	117432	2935792	Kukorica	618 104	8 093 722

4. táblázat: A fiumei kikötő tíz legfontosabb exportcikke az 1904-es és 1913-as években F.: Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés

Kivitel						
sorrend	1904			1913		
	áru	métermázsában	koronában	áru	métermázsában	koronában
1.	Liszt	1 122 192	31 633 825	Homok- és kristálycukor	1 992 765	56 594 526
2.	Homok- és kristálycukor	701 868	20 378 306	Nyers cukor	1 684 101	36 797 606
3.	Fűrészelt és ácsolt fa	1 704 790	11 933 530	Liszt	743 340	23 943 456
4.	Nyers cukor	366 552	8 142 184	Fűrészelt és ácsolt fa	2 189 386	22 613 273
5.	Finomított cukor	234 562	7 576 353	Finomított cukor	212 449	6 932 724
6.	Árpa	395 353	6 090 677	Bab	229 357	6 192 639
7.	Donga	623 168	5 608 512	Paraffin	136 743	6 153 435
8.	Pamutáru	7 929	4 193 373	Kukorica	331 856	5 278 959
9.	Kukorica	332 026	3 966 487	Pamutáru	12 543	5 017 200
10.	Rizs, hántolt	75 017	2 801 963	Magnezit	674 999	4 454 993

Fiumei behozatalt tekintve, láthatjuk, hogy a rizshántoló gyárnak köszönhetően, ez a termék vezette a listát, de a legfontosabb importcikk között ott volt még a bor, a gabona és többségében nyers termékek, ha kivitelt nézzük, ott többségében feldolgozott termékeket találunk, mint a liszt, feldolgozott cukrok, feldolgozott faárak.¹⁷ Elmondhatjuk, hogy a fiumei kikötő fő funkciójaként alapvetően feldolgozatlan termékeket importált és feldolgozottakat exportált. Koronaértéken számolva az 1904-es behozatal első tíz terméke az összes import 62,2 %-át jelentette, 1913-ban pedig 59,03%-át. Kivitelt tekintve az első tíz legnagyobb

¹⁷ Az 1913-as cukorkivitel messze felülmúlja az addigi éveket, ez a balkáni háborúnak tudható be, hisz a Levantéba szánt cukorexport így Fiume felé vette az irányát (Fried 2001:108).

értékkel bíró áru 1904-ben az összforgalom 65,2%-át 1913-ban pedig 65,75%-át jelentette. A legfontosabb áruk között, ahogy utaltam rá, megtalálhatjuk a torpedót is (21. helyen), mely exportcikke volt a fiumei kikötőnek. 1904-ben 60 db-ot exportáltunk 115 800 K értékben, 1913-ra ezek az értékek 1125 db-ra és 2 250 000 K-ra növekedtek és a fiumei Whitehead gyár, még Dél-Amerikába is szállított.

3. Az állam által segélyezett hajózási vállalatok története és forgalma

Az, hogy a kikötőépítés mellett, a magyar érdekű hajózás is beindult és a század végére jelentős méreteket öltött, a magyar állami segélyezésnek köszönhető. A mindenkori magyar kormányok felismerték, hogy hiába fejlesztik és építik a fiumei kikötőt, ha nem hoznak létre állami irányítású intézményeket a magyar termékek kivitelére és a külföldi áru importjára, akkor az idegen kézben levő vállalatok a trieszti kikötőt fogják előnyben részesíteni díjszabásukkal.

Tengeri kereskedelmünknek két fajtája alakult ki, egyfelől az államilag segélyezett, és államilag felügyelt vállalatok, másrészt a szabadhajózást végző vállalatok, melyek előre nem rögzített járatokat tartottak fenn, mindig a nagyobb hasznot hozó szállítmányokat keresve a kikötők között. Természetesen a segélyezett vállalatok is üzhettek szabadhajózást, ha bírták az államilag előírt járatokon túl, és ha az állammal kötött szerződésük lehetővé tette.

Az 1893. évi XXII. tc. kimondta, hogy igénybe vehet szabadhajózásra minden legalább kétharmad részben magyar tulajdonú vállalkozás állami segélyt. Kétféle segély állt ezen belül rendelkezésükre, egyfelől a hajóbeszerzési segély, mely új hajók vételére irányult és azok vízrebocsátásától számított tizenöt évig érvényben is maradt. Ez a rendelkezés nagypart hajózású vitorlásoknál minden NRT után 6 K-át, gőzösöknél minden NRT után 9 K-t jelentett. Hosszújáratú vitorlásoknál NRT / 9 K-t, gőzösnél NRT / 12 K-t jelentett. A segély mértéke a 15 év alatt évenként 7%-al csökkent az előző évi mértékéhez képest. A másik segélyezési forma, a forgalmi segély volt, mely minden hazai kikötőből, vagy kikötőbe érkező járat esetén igényelhető volt, továbbra is kétharmados magyar tulajdon mellett. 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 szintúgy a szabadhajózó és állami segélyezésű vállalatok is igénybe vehettek szabadhajózó állományuk fejlesztésére. Azon vállalatokat, melyek éltek az eddig leírt kedvezmények valamelyikével, további adó- és illetékkedvezményeket kaptak, a törvény hatályban maradó tíz évére.¹⁸ A támogatásért cserébe csupán három kötelezettsége volt a vállalatoknak: azon hajókat melyek után igénybe vették a támogatást, nem adhatták el; háború esetén kötelesek voltak hajóikat állami célokra átadni; a kereskedelmi miniszter megbízott emberei ingyen utazhattak hajóikon. A költségvetés évente maximum 200 000 K segélyt fizethetett ki ilyen irányú igénybevételekre.

¹⁸ Ezt a segélyezési törvényt, lejártakor 1903-ban a magyar kormány nem hosszabbította meg a belpolitikai viták miatt (Gonda 1906).

Az 1895. évi XXXIV. tc. értelmében a magyar hajóépítő telepeken, a vasból vagy acélból készülő gőzös vagy vitorlás minden BRT után 30–60 K segélyre jogosult, a fatestű hajók pedig BRT / 10–25 K segélyre. 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.

3.1. Az Osztrák-Magyar, illetve az Osztrák Lloyd

Az osztrák Lloyd gőzhajózási vállalat, Bruck Károly trieszti kereskedő javaslatára jött létre Triesztben 1836-ban. A társulat alapvetően a postaforgalom lebonyolítására alakult első ilyen vállalként az addigi rendszertelen és kiszámíthatatlan forgalom miatt, és így járatokat indított az Adriai-tengeren a dalmát partvidékre, illetve Velencébe, valamint a levantei kikötőkbe (Földközi-tenger keletre eső kikötői). 1855-ben a vállalat szerződéses viszonyra lépett az osztrák kormánnyal és évenkénti előre meghatározott összegű államsegély fejében, rendszeresítette járatait, így a Lloyd vált a Levante legnagyobb és legkiszámíthatóbb hajózási vállalatává, mely a postaforgalom mellett a kikötők között jelentős kereskedelmi forgalmat is bonyolított (Becher – Kenessey 1892).

A Kiegyezést követően, a vállalat nevében is átalakult „*Osztrák-Magyar Lloyd*” gőzhajózási vállallattá. A Szuezi csatorna megnyitása (1869) után, elérhetővé váltak az addig gazdaságosan csak vitorlásokkal a „*Jó Reménység*” fokon át elért brit-indiai és keleti kikötők. 1870-ben, már rendszeres járatokat tartott fenn a vállalat Bombay, Szingapúr és Kalkutta kikötőivel. A fiumei kikötő építési munkálatainak megkezdésével és a Kiegyezés folyamánként 1871–72-ben a magyar kormánnyal is megállapodás született posta- és kereskedelmi forgalom ügyében. Az 1871. november 18-án kötött és 1872-ben törvénybe iktatott (1872. évi XXVI. tc.) törvény világosan rendelkezett a vállalat feladatairól és a fedezésére szolgáló segély mértékéről 1877. december végi hatállyal. A törvény nagyon részletes volt a postaforgalommal illetően, illetve biztosította, a már a „*Politicum Edictumban*” is lefektetett irányelveket, azaz rendelkezett a külföldi kikötőkben rekedt magyar tengerészek hazaszállításának kötelezettségéről.

A kereskedelmi forgalmat érintette a 8.§, mely külön választotta a forgalmat állami segélyezés alapján. Így 4 osztrák értékű Ft segélyben részesült minden megtett tengeri mérföld után a vállalat a Trieszt-Fiume-Korfu-Alexandria, a Trieszt-Korfu-Syra-Konstantinápoly és a Konstantinápoly-Várna közötti, oda-vissza gyorsmenetekért és 1,15 o. é.

Ft segélyt kapott tengeri mérföldenként az összes többi rendszeresített járatért. Az összes törvény által előírt járat megtalálható az 5. számú táblázatban.

5. táblázat: Az 1871. évi, magyar kormány és a Lloyd közötti megállapodás F.: 1872. évi XXVI. tc. alapján saját szerkesztés

Tétel	MENET MEGNEVEZÉSE	Az évi menetek száma	Egy-egy teljes menettel megjárt tengeri mérföldek száma	Összes megtett tengeri mérföld	Összérték forintban
<i>A) 10 csomó sebesség; 4 o. é. ft segély</i>					
1	Trieszt-(Fiume)-Korfu-Alexandria és vissza, gyorsm.	52	2 402	124 904	499 616,0
2	Trieszt-Korfu-Syra-Konstantinápoly és vissza, gyorsm.	52	2 356	122 512	490 048,0
3	Konstantinápoly-Várna és vissza, gyorsmenet	91	290	26 390	105 560,0
<i>B) 8 csomó sebesség; 1,15 o. é. ft segély</i>					
4	Fiume-Lussin piccolo és vissza (kapcsolatban a konstantinápolyi menettel)	52	124	6 448	7 415,2
5	Trieszt-Pola-Dalmatia-Albania-Prevesaig és vissza	52	1 468	76 336	87 786,4
6	Trieszt-Pola-Dalmatia-Albania-Durazzoig és vissza	52	921	47 892	55 075,8
7	Trieszt-Pola-Dalmatia-Cattaroig és vissza	52	797	41 444	47 660,6
8	Trieszt-Fiume és vissza	104	272	28 288	32 531,2
9	Fiume-Zengg és vissza	52	56	2 912	3 348,8
10	Fiume-Zengg-Zara és vissza	52	210	10 920	12 558,0
11	Fiume-Lussin-Zara és vissza	52	248	12 896	14 830,4
12	Fiume-Veglia-Zara és vissza	26	198	5 148	5 920,2
13	Fiume-Lussin grande és vissza	26	118	3 068	3 528,2
14	Trieszt-Ancona-Korfu-Syra-Smyrna és vissza	52	2 164	112 528	129 407,2
15	Syra-Piracus és vissza	104	156	16 224	18 657,6
16	Konstantinápoly-Burgas-GalatZ és vissza	40	700	28 000	32 200,0
17	Konstantinápoly-Trapezunt és vissza	26	980	25 480	29 302,0
18	Konstantinápoly-Salonich-Volo és vissza	26	940	24 440	28 106,0
19	Konstantinápoly-Smyrna-Rhodus-Cyprussziget-Beirut Jaffa-Portsaid-Alexandria-Smyrna-Konstantinápoly	26	2 154	56 004	64 404,6
20	Konstantinápoly-Smyrna-Alexandria-Portsaid-Jaffa-Beirut-Cyprussziget-Rhodus-Smyrna-Konstantinápoly	26	2 154	56 004	64 404,6

A törvény megszabta, hogy egy évben az állam maximum 1 700 000 Ft-tal segíyezheti a vállalatot (a segély megosztott az osztrák és magyar költségvetések között), amely azért meglepő, mert ha összegezzük a táblázatban meghatározott, megtett tengeri mérföldek által számított összegeket Ft-ban, akkor 1 732 360 Ft 80 krt kapunk. A törvény továbbá meghatározta, hogy a gyorsmenetekben óránként 10, míg a közönséges meneteknél 8 tengeri mérföldet kell megtennie a gőzösöknek „rendes” időjárási viszonyok mellett. Azért, hogy a trieszti és fiumei kikötők között ne legyen hajózás szempontjából különbség a Lloydon belül, a törvényben kimondták, hogy a vállalatnak azonos díjszabást kell alkalmaznia mind a trieszti, mind a fiumei kikötőkből és kikötőkbe érkező posta, áruk és személyek tekintetében. A táblázatot elemezve igazolhatjuk, hogy a Lloyd valóban az Adriai-tenger és a görög szigetvilág, a Fekete-tenger és a Levante között létesített kapcsolatot (1–3. és 14–20. tételek), illetve a dalmáciai partvidék kikötői között bonyolított forgalmat (4–13. tételek).

A megkötött megállapodás 1877. december végén lejárt volna, de az 1878. évi XII. tc. meghosszabbította, így az 1878. évi XXVII. tc. rendezte újra a vállalat és a magyar állam között fennálló megállapodást. Ebben az időszakban, „[...] a német vám- és vasúti politika változása, ráutalta a magyar államot, hogy exportját tengeri úton függetlenítse az idegen államoktól” (Gonda 1906:88–89). A magyar kivitel irányának – főként a gabonának – a Bismarck-féle német védővámok következtében, nyugati végcélokat kellett kitűznie, vagyis

az angol, olasz, francia kikötőket. Azonban ezekhez a beruházásokhoz nem volt elegendő forrása a magyar államnak, mivel akkor éppen évi 533 800 Ft államsegélyt biztosított a Lloydnak, mely nem csak fiumei, de trieszti érdekeltségű vállalat is volt, azaz a magyar állam támogatott egy szervezetet, amely a rivális kikötő forgalmát bonyolította. Ezek a folyamatok vezettek el a későbbi nevén „Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.” megalapításhoz, és ezért igyekezett az 1878. évi törvény a Lloyddal szemben alacsonyabb segélyt megjelölni.

Az 1878. évi szerződés fő vonalaiban megegyezett az 1871-ben kötöttel. Változás a Lloyd pénzügyi ellenőrzésénél érhető tetten. A vállalat a magas állami támogatás fejében arra lett kötelezve, hogy az állampolgárok számára átláthatóan működjön. Ezt olvashatjuk ki a 29. cikkektől kezdődően a törvényben rögzített szerződésből: csak magyar és osztrák polgárok lehettek az igazgatótanács tagjai, és évi 4%-os osztaléknál többet nem adhatott a vállalat a részvényeseinek. Köteles volt továbbá a havi bruttó bevételeket megjelentetni a hivatalos bécsi, budapesti és trieszti lapokban minden hó 15-ig, és főügynökséget kellett elhelyeznie a vállalatnak Bécsbe és Fiuméba, és nem utolsósorban az évek alatt felhalmozott 1 340 000 osztrák értékű Ft-nyi adósságát 10 év alatt törlesztenie kellett. Jelen szerződés 1888. június végéig kötött. Tekintsük át (6. számú táblázat) a szerződéssel megkötött hajózási útvonalakat, azok segélyeivel együtt.

6. táblázat: Az 1878. évi, magyar kormány és a Lloyd közötti megállapodás F.: 1878. évi XXVII. tc. alapján saját szerkesztés

Tétel	Menet megnevezése	Az évi menetek száma	Egy-egy teljes menettel megírt tengeri mértföldek száma	Összes megtett tengeri mérföld	Összérték forintban
			Menet s jövet		
A) 10 csomó sebesség; 4 o. é. ft segély					
1	Konstantinápoly-Várna és vissza	104	290	30 160	120 640,0
B) 9 csomó sebesség; 1,8 o. é. ft segély					
2	Trieszt-Fiume-Korfu-Alexandria és vissza	52	2 402	124 904	224 827,2
3	Trieszt-Korfu-Syra-Konstantinápoly és vissza	52	2 356	122 512	220 521,6
C) 8 csomó sebesség; 1,15 o. é. ft segély					
4	Trieszt-Pola-Dalmátia-Durazzo és vissza	52	1 037	53 924	62 012,6
5	Trieszt-Pola-Dalmátia-Albania-Prevesa és vissza	52	1 488	77 376	88 982,4
6	Trieszt-Pola-Cattaro és vissza	52	825	42 900	49 335,0
7	Fiume-Lussin piccolo-Zara-Cattaro és vissza	26	705	18 330	21 079,5
8	Fiume-Lussin piccolo-Zara-Cattaro-Albania-Patras és vissza	26	1 369	35 594	40 933,1
9	Trieszt-Fiume és vissza	52	272	14 144	16 265,6
10	Fiume-Trieszt és vissza	52	272	14 144	16 265,6
11	Fiume-Zengg-Zara és vissza	52	252	13 104	15 069,6
12	Fiume-Zara-Ancona és vissza	26	293	7 618	8 760,7
13	Trieszt-Fiume-Korfu-Syra-Smyrna és vissza	52	2 280	118 560	136 344,0
14	Trieszt-Patras-Pyraus-Volo-Galonich-Konstantinápoly és vissza	26	3 306	85 956	98 849,4
15	Konstantinápoly-Küstendje-GalatZ és vissza	40	858	34 320	39 468,0
16	Konstantinápoly-Trapezunt és vissza	12	1 074	12 888	14 821,2
17	Konstantinápoly-Smyrna-Cyprussziget-Beirut-Port-Said-Alexandria és vissza	26	2 704	70 304	80 849,6
18	Alexandria-Port-Said és vissza	26	320	8 320	9 568,0
19	Pyraus-Syra és vissza	104	156	16 224	18 657,6
20	Syra-Candia és vissza	52	319	16 588	19 076,2

Ebben a szerződésben már három tarifaosztályt különböztetünk meg: a 10 csomó sebességű meneteket 4 o. é. Ft-tal segélyezte az állam megtett tengeri mérföldenként, a 9

csomó sebességűeket 1,8 o. é. Ft-tal, és a 8 csomó sebességűeket 1,15 o. é. Ft-tal.¹⁹ A törvény értelmében az évenkénti segélyezés nem haladhatta meg az 1 300 000 Ft-ot (Ft-ban összegezve az összes tervezett menetet az évre 1 302 326,9 Ft-ot kapunk). A késéseket elkerülendő a törvény rögzítette, hogy a vállalatnak öt órát meghaladó késésért bírságot kellett fizetnie, pontos összeget itt nem határozott meg, azonban minden további óránál az 'A' csoportú járatnál 50 Ft-ot, a 'B' valamint a 17. számú járatoknál 25 Ft-ot és a 'C' csoport járatainál 15 Ft-ot kellett fizetnie a Lloydnek. Egy kikötő kihagyásáért 120 Ft bírságot kell fizetnie, ha csak nem rendkívüli okkal történt a kikötő kihagyása. Látható a táblázatból, hogy a Lloyd forgalma továbbra is a fekete-tengeri, a kelet-adriai (kivéve Anconát), a levantei és a görög kikötőkbe irányult.

Az 1888. évi törvényben, amelyet újabb 10 évre kötöttek, érdemi változást nem foganatosítottak, leszámítva azt, hogy bizonyos járatoknál megsabták a bruttó tonnatartalmait a gőzösöknek.²⁰ Továbbá ugyanúgy kikötötték például a 4%-os felső osztalékhatárt, illetve a fiumei lapokban is megjelentették a Lloyd havi bevételeiről szóló kimutatásokat. Az új járatsegélyezési táblázatot alább közlöm a 7. számú táblázatban, az összes segély továbbra sem haladhatta meg az 1 300 000 Ft-ot, noha összegnek 1 332 970 Ft-ot kapunk.

7. táblázat: Az 1888. évi, magyar kormány és a Lloyd közötti megállapodás F.: 1888. évi XXI. tc. alapján saját szerkesztés

Tétel	A járatok megnevezése	Az évi menetek száma	Egy-egy járatnál menet és jövet befutott tengerimértföld. száma	Összes megtett tengeri mérföld	Összérték forintban
<i>A) 11,5 csomó sebesség; 2,6 o. é. ft segély</i>					
1	Trieszt-Alexandria és vissza	52	2 402	124 904	324 750,4
<i>B) 10 csomó sebesség; 1,65 o. é. ft segély</i>					
2	Fiume-Alexandria és vissza	12	2 330	27 960	46 134,0
3	Trieszt-Cattaro és vissza	52	756	39 312	64 864,8
4	Fiume-Cattaro és vissza	52	584	30 368	50 107,2
5	Trieszt-Korfu-Piräus-Konstantinápoly és vissza	52	2 386	124 072	204 718,8
6	Piräus-Smyrna és vissza	52	418	21 736	35 864,4
<i>C) 8 csomó sebesség; 1,05 o. é. ft segély</i>					
7	Trieszt-Spalato-Metkovich és vissza	52	543	28 236	29 647,8
8	Trieszt-Pola-Durazzo-Korfu és vissza	52	1 262	65 624	68 905,2
9	Trieszt-Pola-Dalmatia-Korfu-Preveza és vissza	52	1 464	76 128	79 934,4
10	Fiume-Trieszt és vissza	52	254	13 208	13 868,4
11	Fiume-Cattaro és vissza	52	772	40 144	42 151,2
12	Spalato-Metkovich és vissza	52	156	8 112	8 517,6
13	Trieszt-Fiume-Korfu-Patras-Piräus-Syra-Salonich-Konstantinápoly és vissza	26	3 690	95 940	100 737,0
14	Trieszt-Fiume-Korfu-Candia-Smyrna és vissza	52	2 605	135 460	142 233,0
15	Konstantinápoly-Smyrna-Cyprus-Beirut-Alexandria és vissza	26	2 674	69 524	73 000,2
16	Konstantinápoly-Küstendze-Braila és vissza	40	758	30 320	31 836,0
17	Konstantinápoly-Trapezunt-Batum és vissza	12	1 246	14 952	15 699,6

¹⁹ Az osztrák értékű forint 100 krajcárral volt egyenértékű.

²⁰ Így a 7., 10., 12., és a 9. járat Korfu-Preveza közötti szakaszán legalább 350 BRT-nyi hajóknak kellett közlekedniük. A 3., 4., 8. és 9. járatoknak, utóbbinak kivéve a fenn említett szakaszt, 700 BRT-nyi, a 6., 14., 16. és 17. számú járatoknak 1 000 BRT-nyi és végül az 1., 2., 5., 13. és 15. számú járatoknak 1 700 BRT-nyi hajókkal kellett közlekedniük.

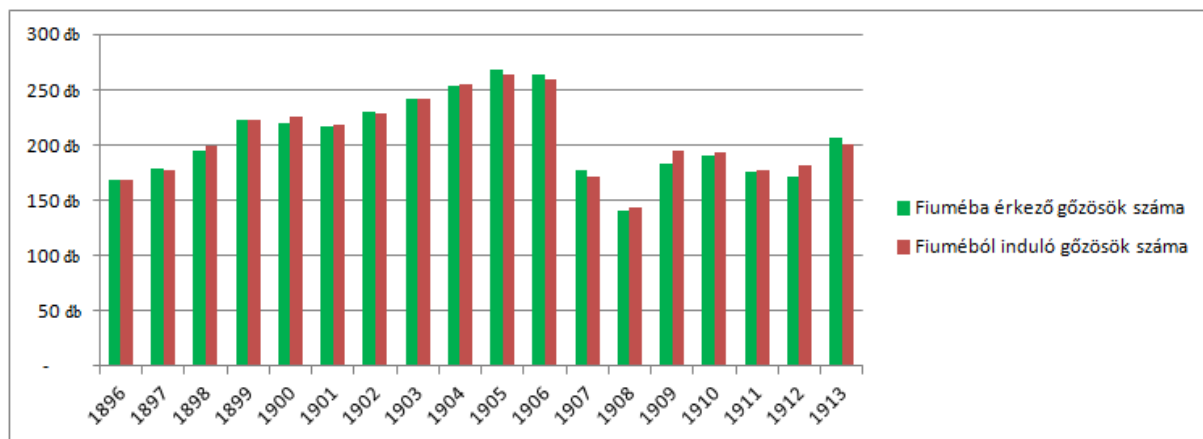
A törvénnyel együtt felvett jegyzőkönyv pár apróbb módosítást tartalmazott, de azok között a legjelentősebbek is csak olyan intézkedések, mint hogy az 1-es számú járatra ha a Lloyd új hajókat szerez be, akkor az 13 csomó sebességgel fog közlekedni, ugyanazon tarifa mellett, vagy olyan ígéret, hogy a korinthusi-csatorna megnyílása után, az 5-ös járat azon keresztül fog közlekedni. Az állam és az Osztrák-Magyar Lloyd viszonyában változást az 1891. évi XXIX. tc. hozott, melyben törvénybe foglalták az 1891. május 12-én hozott egyezményt. Az egyezmény kimondta, hogy az 1888. március 19-én megkötött szerződés 1891. december 31-ével hatályon kívül helyezték.

Az 1892. évtől így a vállalat már nem részesült magyar állami segélyezésben, ám ez nem jelentette azt, hogy meg is szűnt volna, hisz az osztrák kormány tovább segélyezte. Ahogyan látni fogjuk, a Lloyd még ezután is bonyolított forgalmat a fiumei kikötőn keresztül. Annak hátterében, hogy a magyar állam felbontotta a szerződést a vállalattal, leginkább az állt, hogy a Lloyd szerette volna felemeltetni az államsegély összegét, illetve hogy sok panasz érkezett a Lloyd magas viteldíjaira, és hogy a magyar kormány újabb hazai vállalatot hozott létre (Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt.) (Gonda 1906:96). Mivel a fiumei kikötő és a Lloyd által összekapcsolt brit-indiai- és más távol-keleti kikötőkkel való összeköttetés továbbra is fontos volt a forgalom szempontjából, egyezmény született a magyar és osztrák kormányok között 1891. február 13–18. között (Gonda 1906:97). A megállapodás értelmében felosztották a kereskedelem iránya szerint a tengereket a magyar Adria Rt. és az osztrák Lloyd között. Az Adria Rt. bírta a nyugatra, a Lloyd pedig a keletre irányuló forgalmat, megemlítve, hogy a frissen alapított Magyar-Horvát Rt. ellátta a már az 1888. évi Lloydal kötött megállapodásból kihagyott Fiume és az Adriai-partvidék közti kikötők forgalmát. Brazíliába az Adria Rt. és a Lloyd hajói felváltva közlekedtek, évi 6–6 járatral. A megállapodás 1898. június 30-ig kötött.

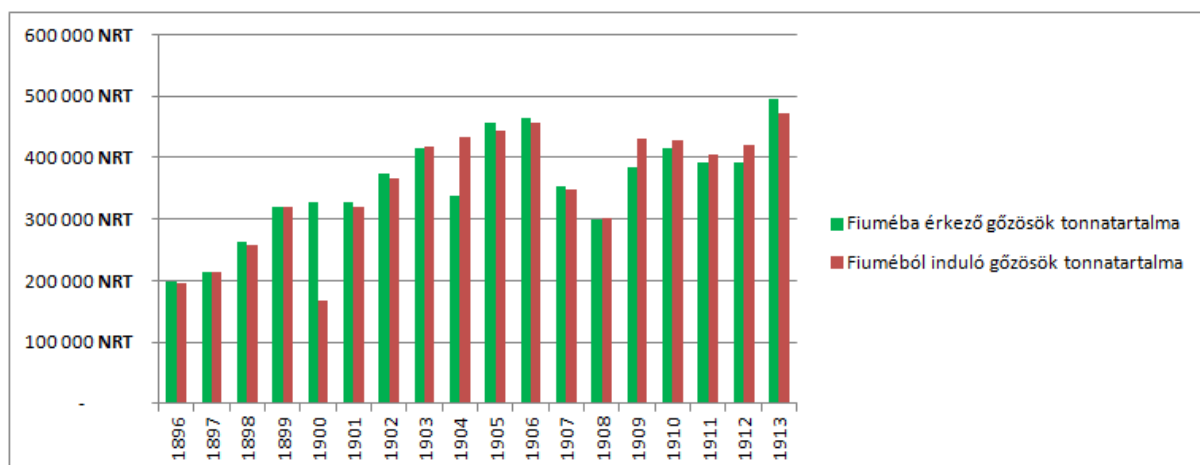
1898-ra a magyar kormánynak már volt forrása a keleti hajózás hazai kézbe vételére is. Részben ezt a célt szolgálta az 1894-ben megalapított Magyar Folyam és Tengerhajózási Társaság (1894. évi XXXVI. tc.), mely egyértelműen az al-dunai kikötőkön keresztül kívánta elérni a Fekete-tengert, így biztosítva kapcsolatot Regensburg és Galac között (Bartos – Bornemissza 1942:108). A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. megalapításával (1898. évi IX. tc.), a magyar állam hazai vállalattal tudta elérni a keleti kikötőket Galacból, ezzel azonban nem ért véget a Lloyd magyar vonatkozású története, ugyanis a trieszti forgalmon kívül, a vállalat kapcsolta össze Fiumét a távol-keleti kikötőkkel. Ezen felül az 1898. július 1-én kötött megállapodás értelmében, újraosztották a Lloyd és az Adria Rt. „területeit”. Ahogy Frisnyák Zsuzsa fogalmaz: „Az Osztrák Lloyd társaság forgalmi területe: Kelet-Afrika, India, Kína,

Japán. Az Adria Tengerhajózási Rt. területe: Olaszország, Málta, Spanyolország, Franciaország, Anglia, Északnyugat-Afrika Egyiptom kivételével, Észak-Amerika. A Lloyd járatai kötelesek Fiumét érinteni, az Adria nyugati járatai pedig Triesztet.” (Frisnyák 2001:123). Ez a megállapodás a világháború kitöréséig fenn is állt.

Az Osztrák-Magyar illetve a későbbi Osztrák Lloyd, jelentékeny szerepet töltött be a fiumei hajóforgalomban. A vállalatnak szerződésileg ugyanazon kedvezmények jártak a kikötőkben, mint a hadihajóknak, azaz bizonyos illetékek fizetése alól mentesültek az osztrák és a magyar kikötőkben, de a kikötői infrastruktúra fenntartásának illetékei, azaz például a világítótorony használatáért kirótt illeték megfizetendő volt. A Magyar Statisztikai Évkönyvekben csak 1896-tól, de onnantól évenként találunk adatokat a Lloyd fiumei hajóforgalmát (számuk és nettó tonnatartalmuk) illetően, mind befutó, mind induló hajók tekintetben (mindkét irány tovább van bontva szomszédos és távolsági forgalomra). Ezt mutatják be a 16. számú és a 17. számú ábrák. A távolsági forgalom értelemszerűen az Osztrák-Magyar Monarchián kívüli kikötőket jelenti, azonban észben kell tartanunk, hogy a szomszédos kikötők, melyek mind a Monarchián belüli kikötők, két részre oszthatók, magyar és osztrák kikötőkre. Magyar kikötő volt az összes akkori Horvátország területén fekvő kikötő, hisz a statisztikai évkönyvek fogalmait használva a „Magyar birodalom” részét képezték (Buccari, Zengg, stb.). Osztrák kikötő volt értelemszerűen Trieszt, az Osztrák Tenger mellék és Dalmácia összes kikötője is.



16. ábra: A Lloyd fiumei hajóforgalma a hajók számában 1896–1913 között F.: MSÉ 1896–1913 alapján saját szerkesztés



17. ábra: A Lloyd fiumei hajóforgalma a hajók nettó tonnatartalmában 1896–1913 között F.: MSÉ 1896–1913 alapján saját szerkesztés

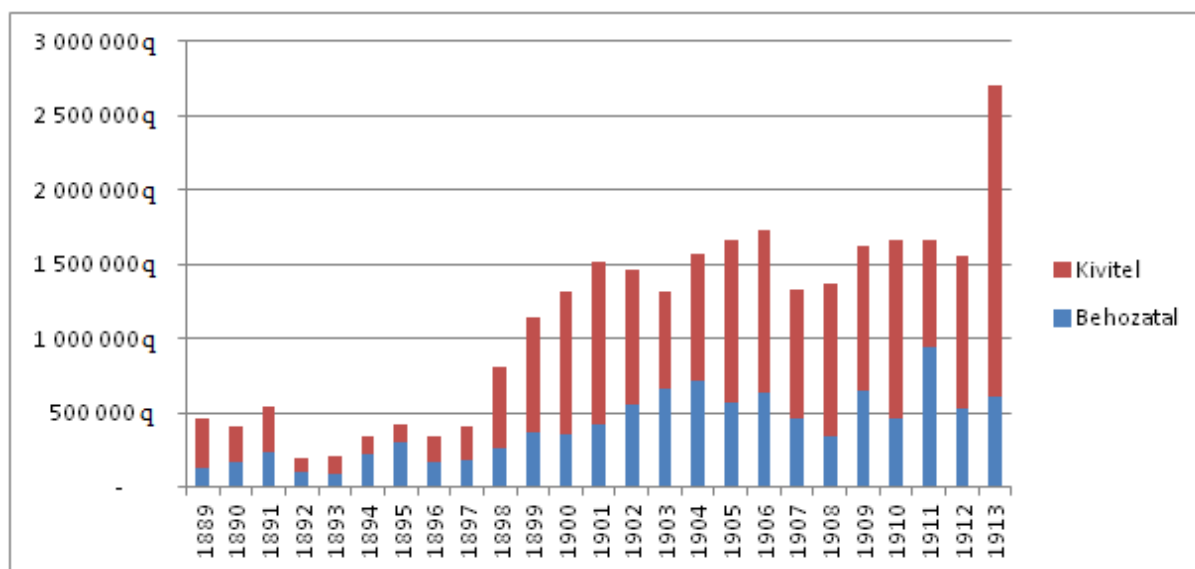
Ami elsőre feltűnhet az ábrákat szemlélve, hogy a kikötőbe beérkező és onnan elinduló hajók száma nem egyezett meg. Mivel a vállalatnak akkor érte meg leginkább szállítania, ha a kirakott áru helyére tudott is árut felvenni, azaz nem járatta gőzöseit üresen, valószínűsíthetjük, hogy az ilyen eltérések az évek között azért voltak jelen, mert például a decemberben érkező gőzös, csak januárban tudott útjára indulni megrakottan, vagy mert Fiumében maradtak javítási vagy egyéb okokból. Továbbá tudjuk, hogy a kikötő építéséhez szükséges nyersanyagot is hajókon szállították a kikötőkbe.²¹

A gőzösök számát és nettó tonnatartalmát is tekintve meg kell említeni, hogy érkező hajókat tekintve 1896–1901 között kiegyenlített volt a szomszédos, illetve a távolsági forgalom. Mindkét adatsornál kb. 50–50%-os, ám az 1902–1913-ig tartó években csak az 1908-as és 1909-es években futott be 1–1 gőzös a szomszédos kikötőkből (azok is, 2700, illetve 861 NRT-val szemben azon évek összes 300 251 NRT, illetve 385 463 NRT-val). Hasonlóan az elindult gőzösöknél is 1896 és 1901 között kiegyenlített volt a forgalom, mind az iránya, mind a tonnatartalma tekintetében, és az 1902–1913-as időszoron csak 1904-ben indultak gőzösök szomszédos kikötőbe, kettő darab összesen 1550 NRT-val szemben az akkori összes 432 214 NRT-nyi elindult gőzössel. Az, hogy miért tűnt el 1902-től kezdődően a szomszédos forgalom, a Magyar-Horvát Gőzhajózási Részvénytársaság működésével magyarázható, mely, (ahogyan látni fogjuk) ezekre az évekre átvette a Lloydtól a partvidék forgalmát. Nettó regiszter tonnatartalmat tekintve az 1900. év lóg ki leginkább a sorból. Ebben az évben a Fiuméből induló hajók összes tonnatartalma csupán fele volt a befutott gőzösök aggregált tonnatartalmának, és itt érdekes módon a szomszédos forgalom bizonyult

²¹ Az 1900-as év nagy különbsége a hajók nettó tonnatartalmában is betudható ennek.

markánsabbnak a maga 146 246 NRT-val, szemben a távolsági forgalom 20 829-es összesített NRT-val.

A Lloyd fiumei áruforgalmát tekintve 1889–1913 között állnak rendelkezéseinkre adatok. Az adatok – ahogy a 18. számú ábrán is láthatjuk – behozatalt, kivitelt és összes forgalmat takarnak jelen esetben; értelemszerűen Fiume szempontjából.



18. ábra: A Lloyd fiumei áruforgalma 1889–1913 között F.: MSÉ 1889–1913 alapján saját szerkesztés

Az ábrán nagyon jól látszik a Lloyd fiumei áruforgalmának dinamikája. Megállapítható, hogy a szerződéses járatok korának lejártával (1891–92), a vállalat összforgalma hirtelen visszaesett 542 223 métermázsáról 192 690 métermázsára, ám az 1893. évtől újra növekedést mutatnak az adatok. Sőt, az 1899. évre már sikerült a Lloydnak megdupláznia az 1891-es kivitelét (1 147 628 q). Az 1900-as éveket tekintve a növekedés fennmaradt, csak 1903-ban és 1907-ben esett vissza, de az utolsó békeévre 1913-ra újra meg tudta duplázni a forgalmát, elsősorban a kivitelét az 1912-es értékhez képest. 1912-ben a kivitel mértéke 1 026 924 métermázs, 1913-ban pedig 2 698 127 métermázs volt. Továbbá az is megfigyelhető a diagramot szemlélve, hogy a Lloyd főként exportszállítóként működött a fiumei áruforgalomban, csak néhány időszakban rendelkezett importtöbbslettel, azok is az 1890-es évek szerződésbontás utáni időszakában, a forgalomstabilizálás és a növekedés beindításnak évei voltak, illetve az 1903. és az 1911. évek nagy kivitelcsökkenésének tudhatók be.

Összességében megállapítható, hogy a trieszti Osztrák Lloyd Fiume forgalmát tekintve nagyon fontos vállalat tudott maradni az állami segélyezésű járatok szerződésének felbontása után is, és a fiumei külkereskedelem fejlődésének elengedhetetlen tényezője maradt a legnagyobb osztrák vállalatként.

3.2. Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság

A magyar Adria Rt. története, egészen 1874-ig nyúlik vissza, amikor Ossoinack Lajos fiumei kereskedő céget alapított Fiumében. Látva a Lloyd trieszti működését, kezdeményezte gr. Szapáry Géza fiumei kormányzónál a magyar kereskedelmi tengerészet létrehozását. A tervük az volt, hogy a magyar lisztet a nyugat-európai kikötőkbe juttatják, elsősorban Angliába. Ezen a volt miniszterelnöktől Tisza Kálmántól kezdve, képviselőkön, államtitkárokon (Matlekovichs) keresztül sokan munkálkodtak, még a nagy budapesti malmok is támogatták a tervet (Bakonyi, Pannonia, Brüll és Egyesült malmok). 1877-ben a magyar kormány, évi 25 000 Ft-os segély mellett, 12 gőzhajót indított el Fiume-Liverpool között oda és vissza. Azért, hogy a szállítás költségét csökkenthessék, így kerülve versenyelőnybe Trieszttel szemben, megnyerték az ügynek a *Schenker & Comp.* vállalatot, mely részvényesként 30 Ft-ot meghaladó kedvezményt élvezett a Déli Vasút tarifáiból mérföldenként (Denk és társai 1896b:202–203).

8. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1880–1885 között F.: 1880. évi XXV. tc. alapján saját szerkesztés

Egy évben teljesítendő menetek	Honnan	Hova
24 db	Fiume	Liverpool
24 db	Liverpool	Fiume
12 db	Fiume	Glasgow
12 db	Glasgow	Fiume
12 db	Fiume	London v. Hull v. Leith
12 db	London v. Hull v. Leith	Fiume
12 db	Fiume	Marseille
12 db	Marseille	Fiume
12 db	Fiume	Amszterdam v. holland- v. belga

Több angol hajózási vállalattal együtt, így jött létre előbb a „*Hungarian Sea Navigation Company*”, majd annak felbomlásával az „*Adria Steamship Company*”, amely vállalattal való szerződést törvénybe is foglalták. Így az 1880. évi XXV. tc. alapján, a vállalat részvényesei lettek a glasgow-i *Burrell & Son*; a Bécs, Budapest illetve már Fiume székhelyű *Schenker & Comp.*; a liverpooli *Burns & Mac Iver* és a londoni *Glarkson & Comp.* vállalatok. Ám az Adriát a mindenkori kirendelt magyar felettes minisztérium irányította, még ha névlegesen az igazgató bármely fiumei lakos is lehetett. A vállalat székhelye Budapest, ám az üzleti központja Fiume volt. A szerződést a felek öt évre kötötték. Az Adriának ebben az öt évben, évente 150 000 Ft segély ellenében fenn kellett tartania 150 járatot Fiume és Nyugat-Európa között, oly módon, hogy 60–75 járat inkább Európából érkezzen Fiuméba, 75–90 járat pedig Fiuméből tartson Európába. A törvény által előírt minimális járatokat a 8. számú táblázat mutatja. Ez összesen 132 szerződéses járatot jelentett, ezért a törvény megengedte, hogy a maradék 18 járatot a vállalat oszthassa be. Ezen felül, ha fél fuvardíjat a vállalat biztosított, az állam segélyezett évente, további járatokat Fiume és Havre, Rouen vagy ír kikötők között, de az összes (egész és fél fuvar támogatású)

Több angol hajózási vállalattal együtt, így jött létre előbb a „*Hungarian Sea Navigation Company*”, majd annak felbomlásával az „*Adria Steamship Company*”, amely vállalattal való szerződést törvénybe is foglalták. Így az 1880. évi XXV. tc. alapján, a vállalat részvényesei lettek a glasgow-i *Burrell & Son*; a Bécs, Budapest illetve már Fiume székhelyű *Schenker & Comp.*; a liverpooli *Burns & Mac Iver* és a londoni *Glarkson & Comp.* vállalatok.

járat nem haladhatta meg a 170 darabot. A szerződésben az Adria vállalta továbbá, hogy csak I. osztályú gőzösöket állít forgalomba, és azok minimális fejenkénti bruttó tonnatartalma 800 BRT-nál nem lehetett kevesebb. A 7.§ kikötötte, hogy a fuvardíjak nem lehettek magasabbak Fiuméből Fiuméba, 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 szállítani. A 8.§ engedélyt adott az Adriának arra, hogy bármely járaton útba eső kikötőben saját forgalmat bonyolíthasson le, de mindig fenn kellett tartania a hajó rakterének kétharmadát a fiumei kereskedelem számára. A törvényben, hasonlóan (mint a Lloydnál) benne foglaltatott, hogy külföldi kikötőben ragadt tengerészeket köteles volt a vállalat ingyen hazaszállítani. A hajóparkját pedig köteles volt folyamatosan bővíteni. A törvény új név felvételére kötelezte a vállalatot: Adria Magyar Tengeri Hajózási Részvénytársaság néven.

1882-ben felülvizsgálták az 1880-as megállapodást, és az 1882. évi XIII. tc. változásokat foganatosított ahhoz képest. 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 segélyezett járatszám nem haladhatta meg egy évben a 200-at. Amennyiben a vállalat képes volt még járatokat indítani, úgy fuvaronként 600 Ft segélyt igényelhetett. A késések elkerülése végett, 500 Ft bírság került kilátásba. Fontos rendelkezés volt továbbá, hogy az

9. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1886–1891 között F.: 1886. évi XXXI. tc. alapján saját szerkesztés

Egy évben teljesítő menetek száma	Honnan	Hova
24 db	Flume	Liverpool
24 db	Liverpool	Flume
24 db	Flume	London v. Hull v. Leith
24 db	London v. Hull v. Leith	Flume
12 db	Flume	Glasgow
12 db	Glasgow	Flume
12 db	Flume	Bordeaux
12 db	Flume	Rouen v. Havre v. Dunquerk

igazgatótanácsba tagokat delegálhatott a minisztérium, és például ez a tanács döntött havonta a következő havi fuvardíjszabásról.

Az ötéves periódus lejártával 1886. május 15-én állapodtak meg a felek a szerződés meghosszabbításáról. Az 1886. évi XXXI. tc. értelmében, új

megállapodás jött létre, évi 250 000 Ft-os segéllyel. Ezt a szerződést a felek 1896. december 31-ig kötötték. Az új járatokat a 9. számú táblázat mutatja. A táblázatban foglalt segélyezett járatok száma 144 db. volt, egy hónapban minimum 12-nek el is kellett indulnia. Az állam kilátásba helyezett további segélyt, ha a vállalat a fél fuvar fizeti. Így a vállalat indíthatott további évi 12 járatot Glasgowba, 12 járatot Amszterdamba vagy Antwerpenbe. 1200 o. é. Ft plusz segélyért a fél fuvardíjon felül 12 járatot bármely spanyol kikötőbe; 1200 o. é. Ft és fél fuvar feletti segély mellett 12 járatot Máltára vagy Tuniszba; 3000 o. é. Ft plusz segély mellett

6–6 járatot Brazíliába és vissza. Ez utóbbi járatok összesen 60 darabot tettek ki. A magyar állam további 600 Ft segélyt adott, minden nyugati kikötőbe irányuló járatért. A 12.§-ban kikötötték, hogy a vállalat az akkori hajóparkját, mely hét darab saját hajóból állt – a többit bérelte – két ütemben, 12 gőzösré volt köteles bővíteni. Az első ütemben azonnal be kellett szereznie 3 db. összesen 3600 BRT-val rendelkező gőzöst; a második ütemben pedig a szerződés lejártáig további 2 db. összesen 2400 bruttó tonnatartalmú gőzhajót.

10. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1891–1901 között F.: 1891. évi XXX. tc. alapján saját szerkesztés

Egy évben teljesítendő menetek	Honnan	Hova
18 db	Fiume	Glasgow
12 db	Glasgow	Fiume
12 db	Fiume	Leith v. Kelet-Nagy-Britannia
12 db	Leith v. Kelet-Nagy-Britannia	Fiume
12 db	Fiume	London
12 db	London	Fiume
24 db	Fiume	Liverpool
24 db	Liverpool	Fiume
12 db	Fiume	Hull v. New Castle
12 db	Hull v. New Castle	Fiume
12 db	Fiume	Rouen v. Észak-Franciaország
12 db	Rouen v. Észak-Franciaország	Fiume
12 db	Fiume	Bordeaux
12 db	Bordeaux	Fiume
18 db	Fiume	spanyol és portugál kikötő vagy nyugat-francia kikötő vagy Marseille vagy Cette
12 db	Fiume	kelet-olasz kikötők és Szicília és Málta és Tunisz (La Goulette)
12 db	Tunisz (La Goulette) és Málta és Szicília és kelet-olasz kikötők	Fiume
6 db	Fiume	Hamburg és Antwerpen vagy Rotterdam vagy Amszterdam
6 db	Hamburg és Antwerpen vagy Rotterdam vagy Amszterdam	Fiume
6 db	Fiume	Brazília (2 járat La Plata-ig)
6 db	Brazília (2 járat La Plata-tól)	Fiume

A megállapodást 1891. március 28-án felülvizsgálták és törvénybe iktatták 1891. évi XXX. tc. néven. Emlékezhetünk, hogy a Lloydal, pont ekkor bontotta fel a XXIX. tc-ben az állam a szerződéses viszonyt, tehát a XXX. tc. az, amely most már az összes rendelkezésre álló segélyt a magyar kézben levő tengerhajózási vállalatnak juttatja, és így az Adria vette át a tengeri postaforgalmat is a Lloydtól Fiumében. A törvény

1911. december végi hatállyal lépett törvényerőre (ennek ellenére 1901-ben felülvizsgálták) és évi 570 000 o. é. Ft-os segéllyel (ezt mutatja be a 10. számú táblázat). A megállapodás újfent és most már véglegesen módosította a vállalat

nevét „Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaságra”. Ekkor 1891-ben jött a megállapodás a Lloydal, miszerint Brazíliába felváltva közlekedtetnek oda és vissza 6–6 járatot egy évben az Adria és a Lloyd gőzösei oly módon, hogy a hajók érintették Fiumét és Triesztet is, a Lloyd Triesztnek fenntartotta raktere kétharmadát, Fiuménak egyharmadát, az Adria pedig fordítva. A táblázatban foglalt járatokon felül (264 db.) a vállalat indíthatott még segélyezve 15 db. járatot, vagy bővíthetette az eddigieket 45 000 megtett tengeri mérföldig, de minden járatának Fiume kellett legyen a kezdő és végpontja is. Az Adria köteleztetett arra is, hogy hajóparkját tovább bővítse: 1892-ben 10 új gőzöst kellett beszereznie, 1893-ban

további hármat, és a szerződés lejártáig a második tíz évben (1901–1911) ötöt, kétévente egy új gőzös felosztással. Az első tizenhárom új gőzsből hat darabnak fejenként 2200 BRT-nak, öt darabnak fejenként 1500 BRT-nak és a maradék kettőnek fejenként 800 BRT-nak kellett lennie. Az első tízből kettőt és az utóbbi két 800 BRT-s gőzöst személyszállításra is be kellett rendeznie a vállalatnak és utóbbiakat a Fekete-tengeren járatnia, elsősorban Sulina és Konstantinápoly között legalább 10 csomós sebességgel, míg a többi beszerzendő hajónál 9 csomó volt az elvárt sebesség. A második tíz évre beszerzendő öt hajónak fejenként 1500 BRT-nak kellett lennie.

11. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1901–1914 között F.: 1901. évi VII. tc. alapján saját szerkesztés

Egy évben teljesítendő menetek	Honnan	Hova
12 db	Fiume	Glasgow
12 db	Glasgow	Fiume
12 db	Fiume	Leith v. nyugat-európai kikötő
12 db	Leith v. nyugat-európai kikötő	Fiume
12 db	Fiume	London
12 db	London	Fiume
24 db	Fiume	Liverpool
24 db	Liverpool	Fiume
12 db	Fiume	Hull v. New Castle
12 db	Hull v. New Castle	Fiume
12 db	Fiume	Rouen v. Észak-Franciaország
12 db	Rouen v. Észak-Franciaország	Fiume
12 db	Fiume	Bordeaux
12 db	Bordeaux	Fiume
52 db	Fiume	Barcelona v. Valencia
72 db	Fiume	kelet-olasz kikötők és Szicília és Málta és Marseille
72 db	Marseille és Málta és Szicília és kelet-olasz kikötők	Fiume
6 db	Fiume	Hamburg v. Antwerpen v. Rotterdam v. Amszterdam v. Koppenhága
6 db	Hamburg v. Antwerpen v. Rotterdam v. Amszterdam v. Koppenhága	Fiume
6 db	Fiume	Brazília és La Plata
6 db	La Plata és Brazília	Fiume

Az 1901. évi VII. tc. az 1900. december 11-i szerződést foglalta törvénybe. Ez a módosított szerződéses járatokon felül csak néhány változtatást hozott, mint például azt, hogy a késések bírságát 100 K és 1000 K közötti értékekben határozták meg. Az új szerződés 1921. december 31-ig kötött (1914-ben felülvizsgálták). A magyar állam újra emelt az évenkénti segély mértékén, ahogyan azt a 11. számú táblázatban közölt szerződéses járatok számának növekedése (412 darab) meg is követelte, 1 140 000 K-ra. A szerződés túl a segélyezett járatok deklarálásán, most is

javaslatot tett a vállalatnak további segély fejében még 20 járat beindítására, vagy az akkoriak megtoldására 60 000 tengeri mérföldnyi maximum hosszig, azonban Tunisz, Algír és Tanger kikötőiben irányt is adott ennek a bővítésnek. A vállalatnak újfent növelnie kellett a gőzhajóállományát is. Az ekkori saját tulajdonban levő 25 db. gőzöst további 8 db. gőzhajóval kellett a vállalatnak növelnie összesen 33–38 000 BRT-ig és 10–11 000 000 K értékig. Ezen felül, ha a kereskedelmi miniszter elrendelte, a vállalat köteles volt havonta két járatot indítani

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

1910-ben oly módon módosították a szerződést, az 1910 évi XX. tc. (az Adria m. kir. tengerhajózási részvénytársasággal kötött egyezmény becikkelyezéséről), hogy a vállalatot további öt darab gőzhajó beszerzésére kötelezték az 1912–22-ig tartó tíz évben kétévenkénti elosztásban. Az új hajóknak fejenként 1500 BRT-val kellett rendelkezniük és legalább 10 csomó elérésére kellett képesnek lenniük. Az 1912. évi XII. tc-ben (az Adria m. kir. Tengerhajózási Részvénytársasággal kötött egyezmény becikkelyezéséről) rögzített egyezményben, sürgették a vállalatot, hogy szerezze be a már elrendelt hajókat. Ez vélhetően nem történt meg, ugyanis az 1913. évi XXVIII. tc-ben újfent sürgették a vállalatot a hajók beszerzésére.

12. táblázat: Az Adria Rt. teljesen segélyezett járatai 1914. április 30–(1929-ig), valójában 1914. július 28-ig F.: 1914. évi XX tc. alapján saját szerkesztés

	Honnan	Hova
Heti egy járat 12 csomóval	Fiume	olasz kikötők és Marseille és Barcelona és Valencia
Heti egy járat 12 csomóval	Valencia és Barcelona és Marseille és olasz kikötők	Fiume
Kéthetenként egy járat 10 csomóval	Fiume	olasz kikötők és Marseille
Kéthetenként egy járat 10 csomóval	Marseille és olasz kikötők	Fiume
Kéthetenként egy járat 12 csomóval	Fiume	Tunisz és Algír és Marokkó és a Kanári-szigetek
Kéthetenként egy járat 12 csomóval	a Kanári-szigetek és Marokkó és Algír és Tunisz	Fiume
Kéthetenként egy járat 10 csomóval	Fiume	Tripolisz és Bengázi
Kéthetenként egy járat 10 csomóval	Bengázi és Tripolisz	Fiume
Egy évben teljesítendő menetek	Honnan	Hova
12 db	Fiume	Glasgow
12 db	Glasgow	Fiume
12 db és 10 csomó	Fiume	Brazília és La Plata
12 db és 10 csomó	La Plata és Brazília	Fiume
12 db	Fiume	London
12 db	Fiume	Rotterdam
12 db	Fiume	Antwerpen
12 db	Fiume	Rouen
12 db	Fiume	Lisszabon
12 db	Fiume	Leixoes v. Oporto (Porto)
12 db	Fiume	Bordeaux
12 db	Bordeaux	Fiume

Az 1914-ben, még a világháború kitörése előtt, április 30-án kötött egy szerződés a magyar állam és az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. között, 1929. június 30-i hatállyal. Az újonnan megalkotott segélyezési járatrenden (12. számú táblázat) felül a tervek szerint, segélyezés nélkül létesedett volna kapcsolat Fiume-Liverpool, Fiume-Hull, Fiume-London, Fiume-Hamburg között 12 oda és 12 vissza járatban évenként.

A vállalatnak maradt három hajóvételi kötelezettsége az előző periódusból, azzal együtt tizenöt új hajó épült volna

lehetőleg Fiumében, és az állam legfeljebb 6%-os segélyt adott volna erre, ha amit csak lehet, magyar alapanyagból gyártanak a hajókon. Született olyan rendelkezés is, mely értelmében az Adria saját és bérelt hajóinak számával megegyező hajóapród gyakornokoskodhatott volna a vállalat hajóin. A kilátásba helyezett segély mértéke az 1929. évi évente 4 600 000 K lett

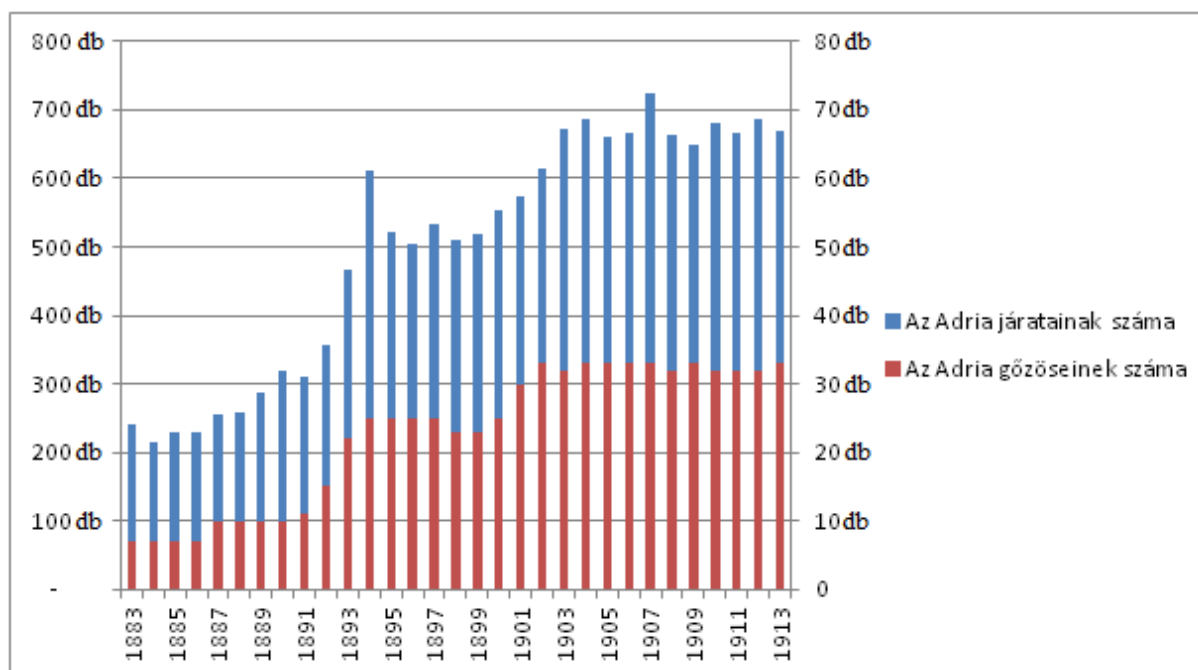
volna, további 96 000 K egy La Plataig (Dél-Amerika) közlekedő rendszeres járatra, illetve 600 000 K a New Yorkkal való rendszeres összeköttetésre (melyet addig a Cunard Line társaság vitt) lett volna kérhető. Tovább emelték a bírságokat, a törvény értelmében az 1914-es évtől kezdve 3 600–33 000 K segélymegvonás járhatott volna a késésekért, és 500–10 000 K bírság a szabálytalanságokért.

E törvénynél meg kell említenem a világháború kitörése okán az eddigi szerződéseknél nem közölt, hadiállaputra vonatkozó intézkedéseket. Ezeket a törvényben a 45.§-nál találjuk. Háború esetén a szerződéses járatok nem jártak, és a hajók azonnal visszarendeltettek a fiumei kikötőbe és hadászati célokat láttak volna el onnan kezdve a törvény értelmében. Ezzel szemben a világháború kitörése felkészületlenül érte a vállalatot, sok hajót pedig idegen kikötőkben ért a hadiállapot.^{22 23} *„A több mint négy évig tartó esztelen küzdelem szétzilálta a jól szervezett vállalat eszköz- és személyzeti állományát. [...] A vállalat részvényesei látva szorongatott helyzetüket, eladták részvényeiket – s ezzel együtt a teljes vállalatot – a trieszti Cossulich családnak [...] A budapesti igazgatóság egy ideig még küszködött a háborús jóvátételért, de az egyre jobban elértéktelenedő korona végül nem volt elég a szanálásra. [...] Az öreg gőzösök szétszóródtak a világban svéd, francia, portugál, brazil, görög lobogók alá”* (Horváth 1990–92).

Az Adria Rt., ahogy eddig kiderült, folyamatosan növelte hajóállományát, ugyanakkor a járatain nem csak a saját, hanem bérelt gőzösöket is járatott, mert olyan nagy kereslete volt a nyugati piacokon a fiumei magyar árunak, amelyet az Adria Rt. gőzősei nem tudtak kielégíteni (Denk és társai 1896b). Adataink a hajóforgalmat illetően 1883-tól vannak, így az alábbi, 19. számú diagramon feltüntettem az Adria járatainak számát 1883–1913 között, melyet a baloldali tengely mutat, illetve saját gőzőseinek számát, melyet a jobboldali tengely mutat.

²² Ezt jól mutatja, hogy a *Károly Ferencz József* néven épülő új gőzöst, még az építő sólyán lefoglalták a britek és *Titania* néven saját csapatszállítót kreáltak belőle.

²³ A *Báró Fejérváry* az oroszok kezére került 1914-ben. Érdekes, hogy ugyanakkor a magyarok elfogták 1917-ben az angol *Lord Curzon* nevű hajót, melyet *Vega* néven szolgálatba is állított az Adria, a *Báró Fejérváryt* pedig 1918-ban visszafoglaltuk (Horváth 1990-92).



19. ábra: Az Adria Rt. járatainak és saját gőzöseinek száma 1883–1913 között F.: MSÉ 1885–1913 alapján saját szerkesztés

Az ábráról leolvasható, hogy az Adria hajóparkja az 1882-es szerződéskor 7 darabból állt és ezt fokozatosan, az 1895-ös évekre 25-re, majd az 1901–1913-ig tartó évekre 30 darabra fejlesztette. Eközben a fenntartott járatainak száma 1883–1888-ig 250 darab körül mozgott, majd gyors emelkedéssel 1895 és 1901 között átlagosan 550 darab volt és 1902–1913-ig átlagosan 650 darabot jelentett. Hajóit tekintve, az volt a bevett szokás, hogy amennyiben egy hajója elsüllyedt, annak helyébe azonos névvel egy új hajót szereztek be. Ez történt egyik első hajójával, „a Szapáryval, mely 1882. december 27-én az ír partokon hajótörést szenvedett” (Denk és társai 1896b:208). A hajókat érdekes módon, többször akkor még élő politikusokról, írókról (*Jókai*), vállalatvezetőkről (*Szapáry* volt az Adria vezérigazgatója), államtitkárokról (*Matlekovits*) nevezték el; de természetesen felbukkantak a régi magyar királyaink is (*Nagy Lajos*, *Szent László* stb.).²⁴ Erről álljon itt a következő 13. számú táblázat, mely az Adria 1914-ig épült és máig felkutatott hajóállományát mutatja (Hajóregiszter 2014).

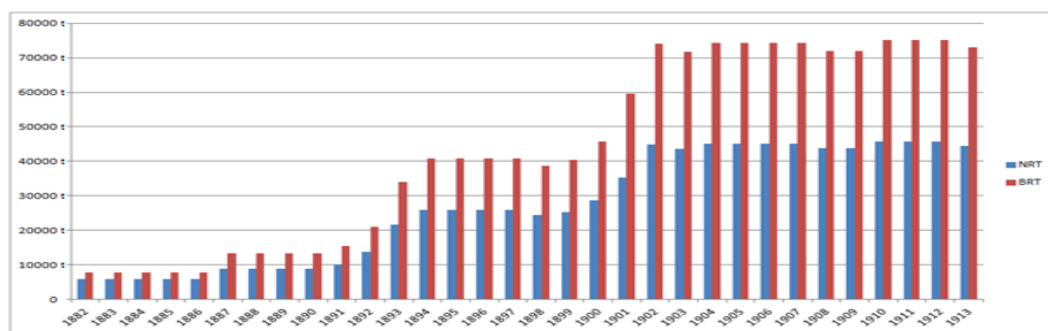
²⁴ A *Nagy Lajos* az 1908-as messinai Richter-skála szerinti 7,5-ös földrengésnél menekülteket mentett, amiért egyik tisztjét az Olasz Királyság lovagjává ütötték később.

13. táblázat: Az Adria Rt. hajói 1882–1920 között F.: MSÉ 1885–1895 és Hajóregiszter 2014 alapján saját szerkesztés

Építés éve	Neve	NRT	BRT	vállalati	Építés éve	Neve	NRT	BRT	vállalati
1877	Szapáry 2	695	1022	1888	1893	Kálmán király	1386	2224	1919
1879	Tisza	708	1041	1919	1893	Nagy Lajos	1401	2253	1919
1880	Adria	707	1039	1920	1893	Petőfi	1401	2232	1903
1881	Szapáry 1	-	1175	1882	1894	Stefánia	1457	2321	1919
1882	Báró Kemény 1	767	1129	1898	1899	Báró Kemény 2	-	2710	1919
1882	Jókai 1	780	1148	1897	1899	Jókai 2	-	2727	1919
1882	Stefanie	-	1180	1892	1900	Tibor 2	-	2727	1914
1882	Tibor 1	787	1157	1898	1901	Balaton	-	2468	1919
1884	Széchenyi	1149	1773	1916	1902	Báró Fejérváry	-	3925	1914
1884	Zichy	1217	1877	1915	1902	Duna	-	2899	1915
1887	Matlekovits	1249	1905	1914	1902	Kassa	-	2468	1919
1888	Baross	1331	2117	1914	1902	Kolozsvár	-	1972	1919
1892	Andrássy	939	1553	1916	1902	Szeged	-	2859	1919
1892	Árpád	712	1173	1919	1902	Széll Kálmán	-	3925	1917
1892	Buda 1.	714	1175	1902	1903	Lederer Sándor	-	1249	1919
1892	Carola	513	889	1916	1904	Vega ex Lord Curzon (1917)	-	3678	1922
1892	Deák	1388	2218	1915	1905	Arad	-	3925	1919
1892	Mátyás király	944	1552	1919	1905	Buda 2.	-	2460	1919
1892	Rákóczy	943	1554	1919	1910	Szent István 2	-	3087	1919
1892	Szent István	1376	2214	1908	1914	Ferencz Ferdinánd	-	3542	1919
1892	Szent László	942	1551	1919	1914	Ferencz József király	-	3542	1919
1892	Zrínyi	941	1553	1919	1914	Titania ex Károly Ferencz József	-	3542	1914
1893	Báthory	1383	2223	1914					

A táblázatban láthatjuk, hogy több hajó is elsüllyedt, illetve volt hajó melyet tőlünk és volt melyet mi ragadtunk el az első világháborúban.^{25 26}

Természetesen az Adria saját hajóinak a nettó és bruttó tonnatartalmáról is vannak adataink, ezt a 20. számú diagram mutatja.



20. ábra: Az Adria Rt. saját gőzöseinek nettó és bruttó tonnatartalma 1882–1913 között F.: MSÉ 1885–1913 és Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés

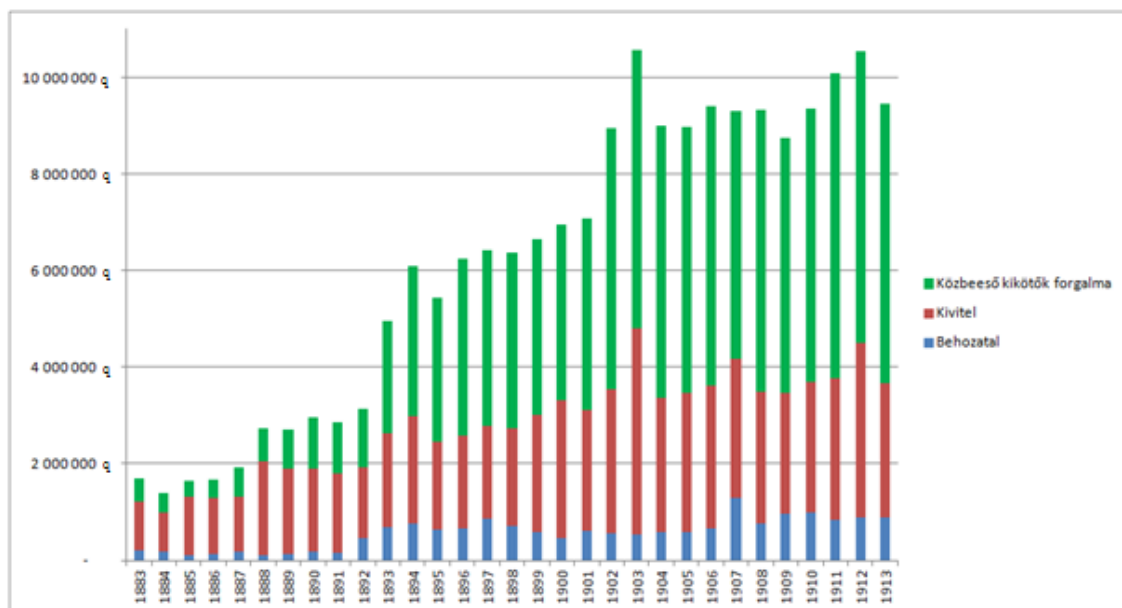
Látható a hasonlóság az Adria Rt. gőzöseinek számával a diagramon. Itt is elmondható, hogy a növekedés gyors és dinamikus volt. Az alapításkor alig 10 000 NRT-nyi tiszta szállítótér 1893-ra elérte a 20 000 NRT-t, 1902-től pedig már 40 000 NRT felett járt egészen a háború kitöréséig. Az ábra már nem tartalmazza az 1914-ben munkába állított két új gőzöst, azok

²⁵ Azon hajóknál, melyeknél a név után szerepel, az 1-es vagy 2-es szám arra utal, hogy a hajó elsüllyedt és pótolta egy másikkal, az „ex” kifejezés pedig a régi hajó nevét jelöli.

²⁶ Néhány példa: Az *Andrássy* 1916. 03. 31.-én San Giovanni di Medua-nál (ma Shenjin, Albánia) elsüllyedt saját aknája által, mivel aknarakó hajóvá vált a 1914. évi XX tc. 45. § értelmében. Az *Aradot* 1914-ben Amszterdamban, a *Széll Kálmánt* Pernambuco-ban (Brazília), a *Deákot* 1915-ben Bariban foglalták le.

tonnatartalmával a bruttó tonnatartalom már 80 000 BRT fölött járt, és vélhetően a nettó tonnatartalom is elérte az 50 000 NRT-t.²⁷

Az Adria Rt., mint fiumei cég bonyolított forgalmat a várossal, ám a legjelentősebb forgalmat mégis a közbeeső kikötők közti szállítás jelentette. Gondolhatunk itt olyan központi kikötőkre, mint Marseille, melynek a kereskedelmét jól szolgálta az Adria Rt., mely közlekedett tőle Nyugatra és Keletre is. A vállalat 1883–1913 közötti harmincéves áruforgalmát mutatja a 21. számú diagram.

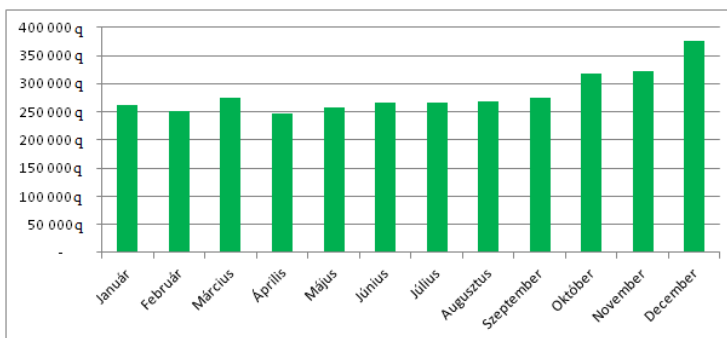


21. ábra: Az Adria Rt. áruforgalma métermázsában 1883–1913 között F.: MSÉ 1885–1913 alapján saját szerkesztés

A vállalat forgalmában egyértelműen a kivitelé és köztes kikötők közötti forgalomé volt a legnagyobb hangsúly. Az Adria fennállásának első évtizedében még a kivitel volt a legnagyobb tétel a háromirányú forgalomból, ám 1893-tól egyértelműen a köztes forgalom vált jelentősebbé. Fontos az ábra kapcsán kiemelni, hogy a köztes forgalom mértékére az 1896–1900 között csak átlagos, évenkénti 3 652 580 métermázsra adatunk van, ezért ott minden évre ezzel az értékkel számoltam. Megállapítható az ábrát szemlélve, hogy az Adria Rt. forgalma sokkal jelentősebben nőtt saját hajóinak tonnatartalmánál, ezért itt érthető meg igazán, hogy miért volt szükséges fennállása alatt folyamatosan hajókat bérelni, illetve az is itt igazolható, hogy mennyire helyes volt a magyar állam részéről – újfent kiemelve a Baross Gábor irányítása alatti időszakot – befektetnie ebbe a vállalatba, és folyamatosan emelnie az állami támogatás mértékét.

²⁷ Az 1914-es *Ferencz Ferdinánd* és *Ferencz József király* gőzösök a maguk 3542-es tonnatartalmaikkal.

Az 1885–1895 között az 1889. és 1890. éveket leszámítva havi bontásban is vannak adataink az Adria Rt. fiumei forgalmát illetően. ezért ennek a kilenc évnek az adatait átlagolva és ábrázolva vizsgálhatjuk az áruforgalom szezonálisának kérdését (22. ábra). Az átlagolt ábrán egyértelműen láthatjuk, hogy az év utolsó három hónapja az Adria forgalmában jelentősebb volt az év többi részével szemben; ez azt jelenti, hogy míg áprilisban



22. ábra: Az Adria Rt. 1885–1895-ös éveinek (kivéve az 1889. és 1890. éveket) átlagos havi forgalma F.: MSÉ 1885–1895 alapján saját szerkesztés

átlagosan az éves forgalom 7,27%-a bonyolódott, addig decemberben 11,08%. Ha évszakos bontásban szeretnénk megközelíteni, azt mondhatjuk, hogy a téli hónapokban 26,28%, tavasszal 22,98%, nyáron 23.66%, ősszel 27,08%-os volt átlagosan az Adria Rt. fiumei forgalma, és feltételezhetjük, hogy ez a későbbi években is így alakult.

Az, hogy az Adria Rt. forgalma és az államsegély szükségességének mértéke, hogyan és miként alakult, az üzleti eredményeinek vizsgálatával tudhatjuk meg. Az Adria Rt. üzleti eredményeiről a statisztikai évkönyvek alapján, készítettem egy táblázatot, mely az 1882–1913-ig tartó bő harminc évet foglalja magába, általában ötéves – ahol az adatok nem engedték – ott 3–4 éves átlagokban (14. számú táblázat).

14. táblázat: Az Adria Rt. üzleti eredményei koronában 1882–1913 között F.: MSÉ 1885–1913 alapján saját szerkesztés

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

Az adatokat szemlélve meg kell állapítani, hogy az osztalék, a részvénytőke százalékában van feltüntetve, melynek értéke 1891-ig 2 500 000 K, 1892–1901-ig 5 000 000 K és 1902–1913-ig

10 000 000 K volt.²⁸ A vállalat támogatás nélkül egészen az 1901–1905-ig tartó évekig veszteségesen működött volna, és nem tudott volna osztalékot fizetni. Ebben az esetben azonban a részvényesek vélhetően nem tartották volna fenn a vállalatot. Kijelenthetjük, hogy az állami segélyezés nemcsak hogy életben tartotta az Adriát, hanem fel is virágoztatta, hisz az 1913. évben már 15%-os osztalékot tudott fizetni a vállalat, de az utolsó háború előtti három év átlaga is 13%, annak ellenére, hogy a segély nélkül újra veszteséges lett volna. Az Adria bevételei és kiadásai több forrásból fakadtak. Álljon itt példaképp az 1911-es év százalékos bontásban. A bevételeket három irányból kapjuk: ez az 1911. évben 3 220 727 K-t jelentett, mely állt a hajók jövedelmeiből (76,7%), a kamatokból (10,37%) és az egyéb bevételekből (12,93%-ot). A kiadások jóval sokrétűbbek voltak (összes kiadás 3 428 203 K): általános kiadás 28,72%, hajóbiztosítási díj 25,03%, az elsőbbségi kamatfizetési kötelezettség 0,58%, leírás 39,23% és az egyéb kiadások 6,44%-ot jelentettek (MSÉ 1911).

Tulajdonképpen azt a folyamatot láthatjuk itt, amikor az állam oly módon vonzza a befektetőket, hogy ő maga ruház be a tengeri kereskedelembe; támogat egy amúgy veszteséges vállalatot, hogy a részvényesek azt lássák, hogy az állam tartósan és biztosan jelen van, kvázi biztosítja a megtérülést és emiatt egyre több részvényes szeretne ennek a biztosan megtérülő üzletnek része lenni. Ez volt az Adria sikerességének kulcsa.

3.3. A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság

A Magyar-Horvát Rt. múltja szorosan összefügg azzal, hogy az 1888. évi Osztrák-Magyar Lloyd szerződésből kimaradt a dalmát partvidék gőzhajózási összeköttetése. Ekkor már létezett egy megállapodás a magyar kormány és Schwarz Lipót zágrábi vállalkozó között, a fiume-velencei rendes gőzhajójáratok fenntartásáról. 1888-ban a már említett partvidék személy- és áruforgalmának ellátására a kormány újabb két megállapodást kötött. Egyet a fiumei *Sverljuga és Társai* vállalattal, mely a következő öt évre vállalta a Fiume-Metkovich, a Fiume-Ragusa, a Fiume-Pola és a Fiume-Veglia közötti forgalom rendszeres ellátását. A másik szerződés a zenggi *Krajac és Társa* vállalattal kötött, mely vállalta a Fiume-Zengg-Zára vonalat és lényegében az összes kisebb adriai kikötő közötti forgalom fenntartását (Gonda 1906).

1891-ben mindhárom szerződést felülvizsgálta az állam, oly módon, hogy Schwarz járatait határozatlan ideig újrakötötték évi 35 000 Ft segély ellenében. Az említett másik két

²⁸Az 1910-es évek statisztikusai átszámolták a Ft adatokat K-ra, és a statisztikai évkönyvekben azt tüntették fel.

vállalkozás pedig fuzionált, így létrejött 1891. május 2-án a Magyar-Horvát Tengerhajózási Részvénytársaság. Ez a vállalat az eddigi összes járatát megtartva kapott tíz évre segélyt, az első öt évre 105 000 Ft-ot, a második öt évre 110 000 Ft-ot. 1892-ben járatokat létesítettek Buccarival és Brazza szigetével, 1896-tól pedig némi plusz segély fejében Cattaro kikötőjével kötötték össze Fiumét.

15. táblázat: A Magyar-Horvát Tengerhajózási Részvénytársaság 1901–1914-ig fennálló kelet-adriai segélyezett járatai F.: 1901. évi X. tc. alapján saját szerkesztés

tételszám	időköz	járat szám	járat típus	hova (és onnan vissza)
12,5 csomó sebességű járatok				
1	heti	2-2	gyors	Cattaro
4	heti	2-2	gyors	Gravosa
10 csomó sebességű járatok				
5	heti	1-1	-	Metkovich
12	április 1 - szeptember 30. napi 1-1		gyors	Cirkvenica
16	heti	1-1	gyors	Lussinpiccolo
18	heti	1-1	gyors	Pola
9 csomó sebességű járatok				
2	heti	1-1	áru	Cattaro
6	heti	1-1	-	Brazza
7	heti	1-1	-	Zengg és Zára
8	heti	1-1	-	Lussingrande és Zára
9	heti	1-1	-	Pago
10	napi	1-1	-	Zengg és Zára
11	napi	1-1	-	Novi
13	márc. 1 - okt. 31-ig napi 2-2, egyébként 1-1		-	Buccari
14	heti	3-3	-	Veglia
15	napi	2-2	-	Lovrana
17	heti	1-1	áru	Lussinpiccolo
19	heti	2-2	áru	Pola
20	heti	2-2	-	Trieszt
8 csomó sebességű járatok				
3	kéthetenként 1-1		áru	Cattaro és Obotti

március 15-től tartott október 31-ig további heti 1–1 járat volt fenntartandó, ha szükségesnek látszott további heti 1–1 járat még indítható volt. A másik járat hasonló kondíciókkal a heti 2–2 Fiume-Ancona járat. Itt a nyári időszakban 1–1 járat volt még indítható azzal a kikötéssel, hogy az így létesülő három oda-, és három visszajárat közül 1–1 mindig nappal kellett, hogy közlekedjen. Mindkét vonalon, ha szükségesnek látszott, a vállalat köteles volt a személyforgalmon kívül önálló áruforgalmi gőzhajójáratokat is biztosítani.

A törvények továbbá előírták, hogy a vállalat köteles fejlesztenie a hajóparkját egyre gyorsabb és egyre jobb felszereltségű gőzösökre. Amennyiben egy hajó nem ütötte meg az elvárt mércét, a vállalat köteles volt jobbra cserélni. A 10.§ értelmében a díjszabást a magyar kereskedelmi miniszter jóváhagyásával tehetette közzé vállalat és annak összhangban kellett lenni a mindenkor „magyar kereskedelmi érdekekkel”. Alkalmazottait tekintve a vállalatnak ahol lehetett, a magyar jelentkezőket kellett előnyben részesítenie. Ezt ki is szolgálta a

1901-ben a két vállalat (Schwarcz-féle és a Magyar-Horvát Rt.) egyesült, azonban a jogalkotó még két külön törvényben, a X. és a XI. tc-ben rendelkezett a szerződéses járatokról. A megállapodást 15 évre 1916. december 31-ig kötötték, évi 430 000 K segéllyel a keleti parthajózást és évi 160 000 K segéllyel a nyugati parthajózást, mely fedezte a személy- és áruforgalmat is, a segélyezett járatokat a 15. számú táblázat mutatja. Ez a táblázat csak az Adria keleti partját taglalja, a nyugatira a következő járatokat határozták meg: heti 2–2 járat Fiume és Velence között. Ezen felül a nyári időszakban, mely

Nautica, mely ellátta a vállalatot mind tengerészekkel, mind hajóhadnagyokkal, vagy kapitányokkal, de a vállalatnak még a kísérszemélyzetnek és gépészeknek is magyarokat kellett lehetőség szerint felvennie. A vállalatnak át kellett vennie a postai szolgáltatásokat a térségből kivonult Lloydtól. Ez röviden azt jelentette, hogy a vállalat köteles volt a postát elszállítani vagy magyar kikötőből, vagy magyar kikötőbe, és nem volt szabad elszállítania idegen kikötőből idegen kikötőbe. A késések elkerülése végett megállapították, hogy a bírság esetenként maximum 800 K lehetett, a velencei és anconai járatoknál maximum 1000 K, mely a fiumei adóhivatalnál letétbe helyezett 60 000 K biztosítékból volt levonandó, vagy a következő havi segély részletéből. A vállalat székhelye Fiume volt, de ügynökségeket kellett felállítani a rendszeres járatokkal érintett kikötőkbe és egy főügynökséget Budapesten. Az igazgatóság kétharmadának magyarnak kellett lennie csakúgy, mint az elnöknek. A kereskedelmi miniszter delegálhatott két tagot, és kirendelt egy ellenőrző biztost is, aki jogosult volt a vállalatot érintő minden ügyet és dokumentumot megvizsgálni. Az ő fizetését, mely havi 2400 K volt, a vállalat volt köteles kifizetni.

A szerződést a lejárta előtt, 1914 tavaszán újrakötötték, akkori nevén a Magyar-Horvát Tengeri Gözhajózási Részvénytársasággal 1929. június 30-i hatállyal és évi 2 775 000 K segéllyel, ám azzal a kikötéssel, hogy a segély egy részét hajóépítésre kellett fordítania a vállalatnak. Az 1914. évi XXI. tc. így új szerződéses járatokat is hozott, melyet a 16. számú táblázat mutat.

16. táblázata: A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság 1914 áprilisától (1929) 1914 augusztusáig fennálló segélyezett járatai F.: 1914. évi XXI. tc. alapján saját szerkesztés

tételszám	időköz	járatszám	járattípus	hova (és onnan vissza)	tételszám	időköz	járatszám	járattípus	hova (és onnan vissza)
16 csomó sebességű járatok					10 csomó sebességű járatok				
4	heti	4-4	gyors	Cattaro	5	heti	2-2	gyors	a 4-es tétel hosszabbítása Gravosa és Valona között
14 csomó sebességű járatok					6	heti	2-2	-	Cattaro
36	márc. 1 - szept. 30-ig heti 2-2 nappal	-	-	Velence	7	heti	1-1	-	Ragusa (Gravosa)
13 csomó sebességű járatok					8	heti	1-1	-	Lagosta és Vallegrande
38	heti	1-1 nappal közlekedő	-	Ancona	10	heti	2-2	-	Metkovich
12,5 csomó sebességű járatok					11	heti	1-1	-	Gelsa
35	márc. 1 - szept. 30-ig heti 6-6,	-	-	Velence	12	heti	1-1	-	Lussingrande és Zára
39	márc. 1 - szept. 30-ig heti 3-3,	-	-	Ancona	13	heti	2-2	-	Zengg és Zára
12 csomó sebességű járatok					18	napi	1-1	-	Zengg
16	heti	1-1	gyors	Arbe	19	márc. 1 - okt. 31-ig napi 2-	-	-	Novi
17	márc. 1 - szept. 30-ig heti 1-1	-	-	Cirkvenica és Arbe	23	napi	1-1	-	Veglia
27	heti	2-2	gyors	Lussinpiccolo	24	napi	1-1	-	Lovrana
29	heti	1-1	gyors	Pola	25	napi	1-1	-	Moschenizze
11 csomó sebességű járatok					26	heti	6-6	-	Cherso
1	heti	1-1	-	Patras	28	heti	3-3	-	Lussinpiccolo
9	heti	1-1	gyors	Metkovich	30	heti	2-2	-	Pola
14	heti	3-3	-	Obravazzo	31	heti	2-2	-	Rovigno
32	heti	1-1	gyors	Trieszt	33	heti	1-1	-	Trieszt
10,5 csomó sebességű járatok					9 csomó sebességű járatok				
20	kizárólag I. osztályú, napi 1-1		-	Cirkvenica és Novi	15	márc. 1 - szept. 30-ig heti		-	Pago
					22	márc. 1 - szept. 30-ig napi 3-3, egyébként 2-2		-	Buccari
21	márc. 1 - okt. 31-ig I. oszt., napi 1-1		-	Cirkvenica és Novi	34	heti	1-1	-	Trieszt (vámkülföldi)
					37	heti	1-1	-	Ravenna
8 csomó sebességű járatok									
2			kétheti	1-1			-	Obotti	
3			kétheti	1-1			-	az 1-es tétel hosszabbítása Obottiból	

A törvény értelmében a hajók rakterét a Fiuméből induló járatokon csak fiumei vagy magyar árukkal volt szabad feltölteni. Érdekesség, hogy a 12.§ értelmében a hajók neveit a Ker. Minisztériummal közösen lehetett csak meghatározni az új hajóknál. A törvény 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 azonosak voltak az Adria elvárásaival azt leszámítva, hogy a Magyar-Horvát vállalatnak 800 tonna szenet kellett tartalékként hadi célokra Fiumében tárolnia. Két további kikötést tettek a törvényben, egyfelől 1914. szept. 30-ig a 36. járat nem járt, helyette a 35-ből járt heti 1–1 nappal, illetve a 39-ben heti 3–3 helyett csak 2–2 járt, ezért a vállalatnál megvonták az addig fennálló ilyen irányú segély összegét, havi 23 500 koronát. A világháború alatt az olasz partvidékkel kötött járatok megszűntek, de a magyar partvidék forgalma nem szűnt meg teljesen annak ellenére sem, hogy a hajók egy része hadi célokat szolgált.

A Magyar-Horvát Rt. hajóállománya több forrásból állt össze. Értelemszerűen, mivel több régebbi vállalkozás fúziójaként jött létre, hajói is tükrözték ezt a különbséget. Az alábbiakban a 17. számú táblázatban összefoglaltam a vállalat kezelésében levő hajókat. A vállalat megalakulásakor 1891-ben 11 db. gőzessel rendelkezett, ez a szám 1893-ban 16 db., 1903-ban 28 db., 1913-ban pedig már 46 db. volt. Nettó tonnatartalmat tekintve 1893-ban

1967, 1903-ban 4633 és 1913 már 9058 NRT állt a vállalat rendelkezésére a szállításhoz. Közben a Schwarcz Lipót-féle vállalat 1893-ban rendelkezett 1 gőzessel és 288 NRT-val, 1900-ban pedig 3 hajóval és 1021 NRT-val.

17. táblázat: A Magyar-Horvát társaság gőzösei 1891–1913 között F.: Hajóregiszter 2014 alapján saját szerkesztés

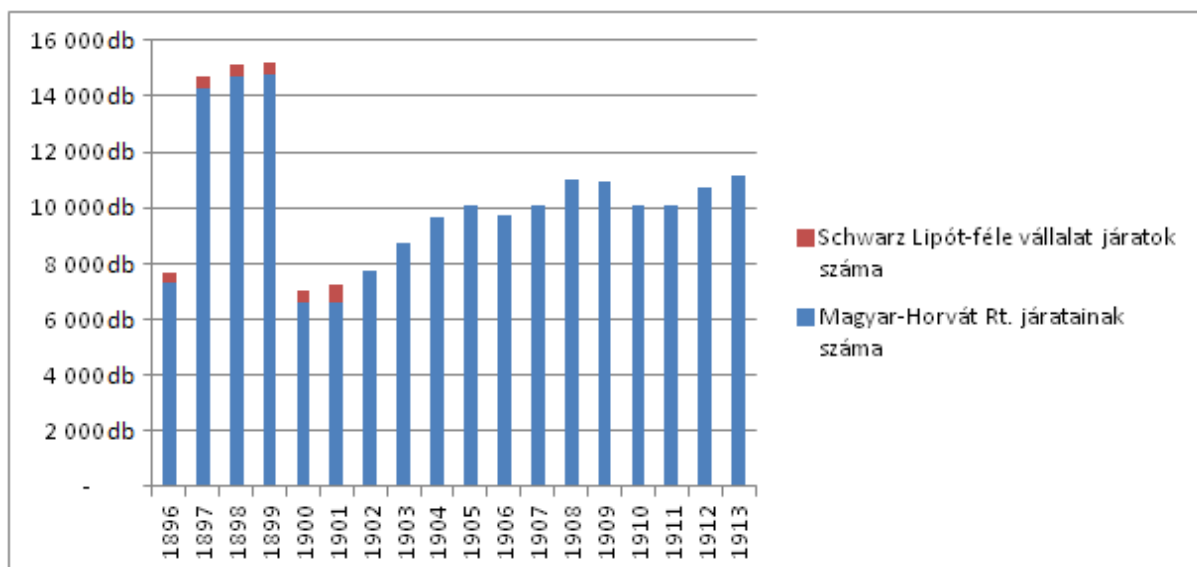
építés éve	neve	BRT	társaság	vállalat tulajdonában	építés éve	neve	BRT	társaság	vállalat tulajdonában
1872	Hrvat 1	109	Krajacz	1902	1900	Hegedűs Sándor	928	Schwarz	1919
1872	Sibyl	55	Sverljuga	1896	1900	Sirály	125	M-H Rt.	1921
1875	Vinodol exVinodolac	54	Krajacz	1894	1902	Abbazia 2	142	M-H Rt.	1921
1876	Senj 1	132	Sverljuga	1901	1902	Gödöllő	782	M-H Rt.	1921
1876	Sokol	70	M-H Rt.	1913	1902	Hrvat 2	180	M-H Rt.	1921
1883	Venezia	317	Schwarz	1921	1902	Magyar	180	M-H Rt.	1921
1884	Abbazia 1	69	Sverljuga	1901	1904	Istriano	157	M-H Rt.	1921
1884	Nehaj	135	Krajacz	1921	1904	Salona	936	M-H Rt.	1919
1885	Ika	110	Sverljuga	1897	1904	Skodra	249	M-H Rt.	1921
1886	Dalmazia	268	Sverljuga	1921	1905	Lovrana	147	M-H Rt.	1921
1888	Fiume	369	Sverljuga	1921	1905	Tátra	232	M-H Rt.	1921
1889	Velebit	186	Krajacz	1921	1906	Stefania	146	M-H Rt.	1921
1890	Pola	186	Sverljuga	1921	1907	Maros	545	M-H Rt.	1921
1891	Croatia	558	M-H Rt.	1919	1907	Senj 2	274	M-H Rt.	1921
1892	Budapest	400	M-H Rt.	1919	1908	Brassó	498	M-H Rt.	1921
1892	Hungária 1	558	M-H Rt.	1910	1908	Lika	204	M-H Rt.	1921
1892	Zagreb	537	M-H Rt.	1917	1908	Novi	274	M-H Rt.	1921
1893	Stephanie	95	M-H Rt.	1906	1908	Pozsony	396	M-H Rt.	1916
1893	Villám	854	Schwarz	1921	1908	Szamos	138	M-H Rt.	1921
1894	Zvonimir	61	M-H Rt.	1897	1908	Tihany	204	M-H Rt.	1917
1895	Cirkvenica	193	M-H Rt.	1921	1908	Vértes	550	M-H Rt.	1921
1895	Volosca	129	M-H Rt.	1913	1911	Valona	346	M-H Rt.	1918
1896	Dániel Ernő	714	Schwarz	1921	1912	Almádi	216	M-H Rt.	1921
1896	Liburnia	178	M-H Rt.	1921	1912	Füred	216	M-H Rt.	1921
1896	Pannónia	779	M-H Rt.	1921	1912	Kupa	790	M-H Rt.	1915
1897	Duna	281	M-H Rt.	1921	1913	Drava 2	199	M-H Rt.	1921
1898	Drava 1	159	M-H Rt.	1911	1913	Knin	284	M-H Rt.	1921
1898	Sava	159	M-H Rt.	1920	1913	Sparta	982	M-H Rt.	1921
1900	Bakar	119	M-H Rt.	1920	1913	Visegrád	1243	M-H Rt.	1921

A táblázatból is és a segélyezett járatok számából is kiderül, hogy ez a vállalat, szemben az Adriával mely kevesebb hosszú távú utat tett meg és nagy belső térfogattal rendelkező hajókat igénylő tevékenységet végzett az M-H. Rt. sok kistávú járatot tartott fenn, mely meglehetősen alacsonyabb regisztertonna értékkel is.

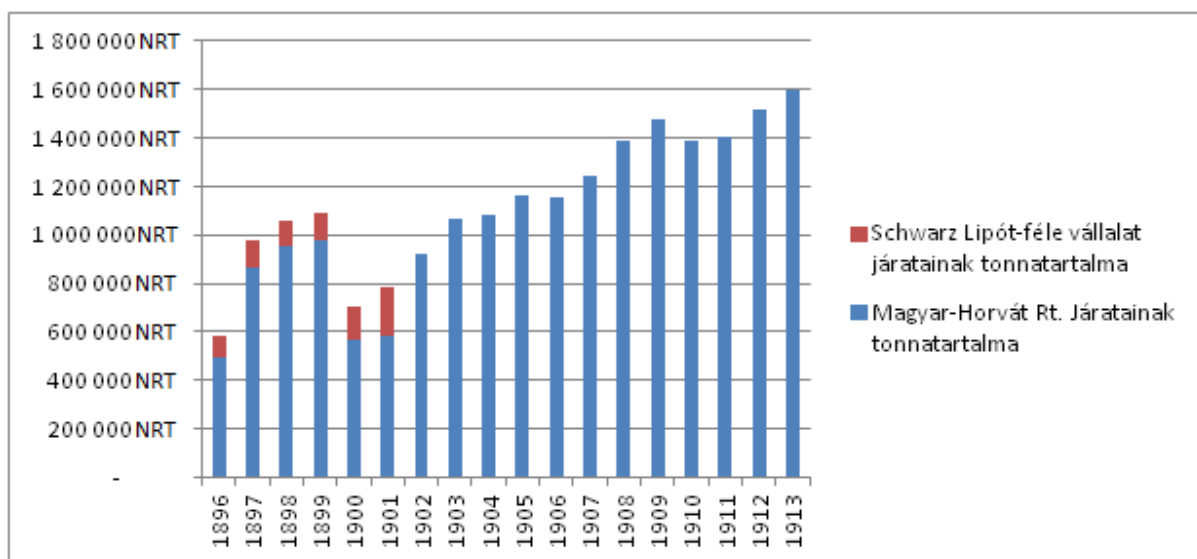
A fiumei hajóforgalom elemzésénél figyelmet kell fordítanunk arra a tényre, hogy az M-H Rt. és a Schwarcz-féle vállalat az 1900-as évek elején egyesült csak, így különbséget kell az azt megelőző években tennünk a vállalatok között. Adataink 1896-tól vannak egészen 1913-ig, így a 23. számú diagramon ábrázoltam a vállalatok halmozott forgalmát a hajók számában, illetve a 24. számú diagramon a járatok összes NRT tartalmát.²⁹ Továbbá meg kell jegyezni, hogy az ábrákon az érkezett és indult járatokat összegezve tüntetem fel. Ez lehet,

²⁹ Úgy vélem, hogy annak ellenére, hogy 1901-ig két külön vállalatról beszélünk szabad egy ábrán feltüntetni a hajóforgalmaikat, hisz a közös jövő így kívánja a prezentálást.

hogy kicsit elrugaszkodik a valóságtól abban, hogy ami hajó érkezett a kikötőbe, az onnan el is indult és fordítva, de hogy lássuk a volument és a dinamikát az évek múlásával, úgy vélem, hogy ezen adatok összegzése sokkal jobban megfelel az elemzésre.



23. ábra: A későbbi egységes Magyar-Horvát Rt. fiumei járatainak száma 1896–1913 között F.: MSÉ 1896–1913 alapján saját szerkesztés



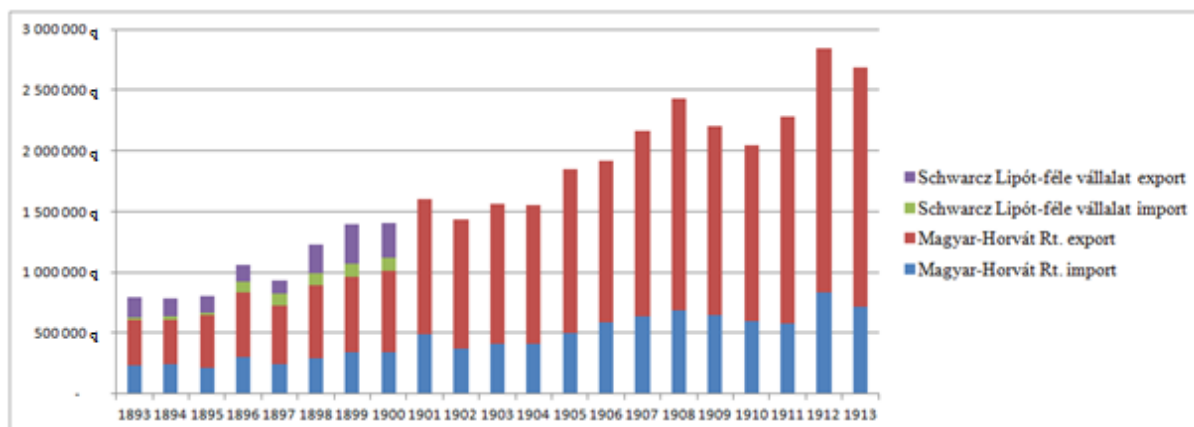
24. ábra: A későbbi egységes Magyar-Horvát Rt. fiumei járatainak nettó tonnatartalma 1896–1913 között F.: MSÉ 1896–1913 lapján saját szerkesztés

Látható az ábrákat áttekintve, hogy ez a vállalat nagyszámú járataival és azok összesített tonnatartalmával, jól szolgálta az Adriai-partok áruforgalmát. Az 1900–1901-es években tapasztalható egy erős visszaesés különösen a járatok számában, és érezhető azok nettó tonnatartalmában is, ám erre a szakirodalom nem hoz fel semmilyen külső indokot, így ez a sokkhatás vélhetően az adriai forgalmi viszonyok sajátossága és nem egy gazdaságpolitikai erő befolyása. Sőt ez a „válság” csak a Magyar-Horvát Részvénytársaságot

érte (az elindult és befutott gőzösök tonnatartalma azonos szinten volt az 1897–1901-es években, és mindkettő ugyanakkora arányú növekedése és csökkenése mutatkozik meg az összegben), a Schwarcz-féle vállalat ezekben az években is bővíteni tudta forgalmát.

Eltekintve ettől a magas ugrástól a hajóforgalomban, az 1897–99-es években, vagy válságtól az 1900–1901-es években, 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 7648 darab volt, addig 1913-ra ez az érték 11 168 lett, a nettó regisztertonnányi hajóforgalmak pedig 1896-ban 584 660 NRT, 1913-ban 1 660 446 NRT voltak. Százalékosan ez a járatok számában 146,03 %-os, a tartalomban pedig 273,74%-os növekedés, mely éves növekedési ütemet számolva, járatoknál 5,33%-os, tonnatartalomban pedig 7,67%-os növekedést jelentett.

Áruforgalmat tekintve egységes diagramon ábrázoltam mind a Magyar Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság, mind a Schwarcz Lipót-féle vállalat Fiumével bonyolított behozatalát és kivitelét, ezt a 25. számú halmozott oszlopdiagram mutatja.



25. ábra: A Magyar-Horvát Rt. és a Schwarcz Lipót-féle vállalatok behozatala és kivitele métermázsában 1893–1913 között F.: MSÉ 1893–1913 alapján saját szerkesztés

Itt is megfigyelhető, hogy az 1901-es fúzió előtt a velencei és anconai járatok milyen jelentékeny forgalmat jelentettek a Magyar-Horvát Rt. akkori forgalmához viszonyítva. Az egyesülés előtti 1900. évben a Schwarcz-féle behozatal 31,21%-a a Magyar-Horvát Részvénytársaságénak, a kivitele pedig 43,27%-a volt úgy, hogy az M-H Rt-nek 23 db. gőzöse volt szemben a Schwarcz-féle 3 db. gőzössel. Egyébiránt az összesített forgalmat tekintve, a későbbi egységes vállalat bírt 1893-ban 790 655 q, 1903-ban 1 560 707 q és 1913-ban 2 689 956 q forgalmat. Ez azt jelenti, hogy a vállalat ez alatt a húsz év alatt 276,95%-al növelte a behozatalát, 370,86%-al a kivitelét és 340,22%-al az összforgalmát, amely ha átlagos éves növekedést nézünk összforgalomban 17,01%-os éves növekedést jelentett.

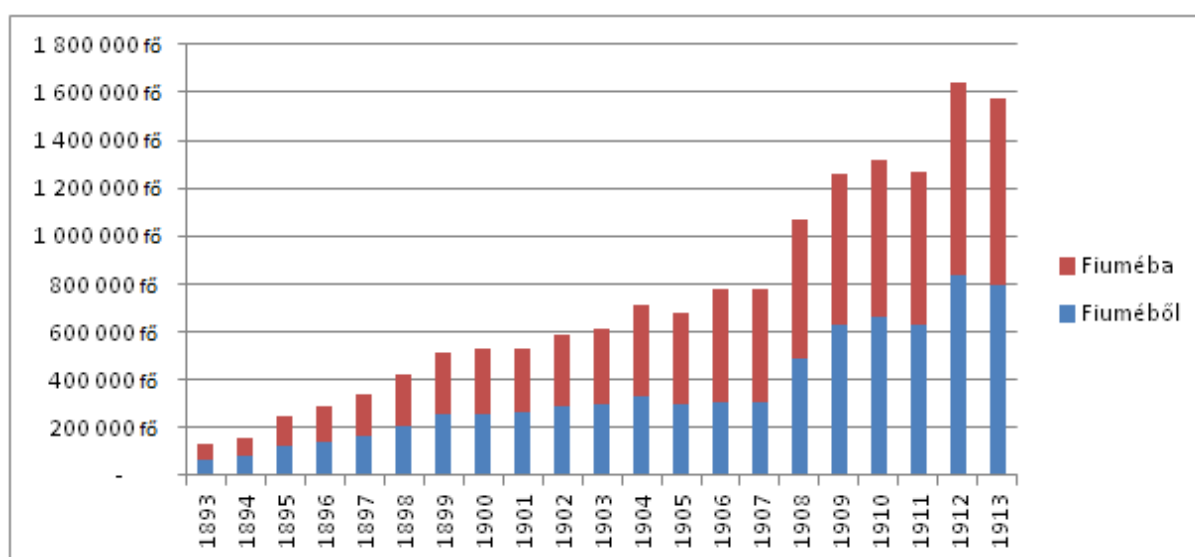
Személyforgalmat tekintve éles különbséget kell tennünk a két vállalat között ugyanis, míg az M-H Rt. esetében hasonlóan az export import megközelítéshez Fiuméből és Fiuméba érkező utasokról vannak adatink, addig a Fiume-Velence és a Fiume-Ancona járatokon összesített adatunk van a Velencébe illetve Anconába utazó, és onnan jövő utasok tekintetében. Ezen utóbbi információinkat a 18. számú táblázatban összegeztem.

18. táblázat: A Schwarcz Lipót-féle vállalat által bonyolított velencei és anconai személyforgalom 1893–1900 között F.: MSÉ 1893–1900 alapján saját szerkesztés

Év	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Hajók száma	1	2	2	2	3	3	3	3
Velencével	1 444	2 164	2 137	3 724	5 832	7 064	7 890	9 307
Anconával	2 487	4 114	6 701	11 048	12 105	16 503	13 120	10 546

Az előbbieken kiemeltem, hogy métermázsányi forgalmat tekintve milyen magas volt ezeken a vonalakon az áruforgalom az M-H Rt. akkori viszonyaihoz képest. Ez a személyforgalomnál nem mondható el, itt ugyanis, hogy a legjobb 1898-as évet vegyük a Schwarcz-féle vállalat adataiból, az összes forgalom csak 5,6%-a volt a Magyar-Horvát Rt. összes személyforgalmának. Ez teljesen érthető, hisz a vállalat segélyezett járataiból is kiderülhetett, hogy többször napi szintű hajózási kapcsolatoknak köszönhetően a személyforgalom sokkal nagyobb súlyú volt a vállalat életében, mint az áruforgalom, de utóbbi sem elhanyagolható. Olyannyira nem, hogy voltak olyan törvényi paragrafusok is, melyek kimondták, hogy a vállalat köteles volt árujáratokat indítani abban az esetben, ha az elszállítandó árumennyiség akadályozta a személyforgalom szállítását.

A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság fiumei összegzett személyforgalmát a 26. számú halmozott oszlopdiagram mutatja.



26. ábra: A Magyar-Horvát Rt. fiumei személyforgalma, eltekintve a közbeeső kikötők közötti forgalomtól, 1893–1913 között F.: MSÉ 1893–1913 alapján saját szerkesztés

A személyszállításban rohamos és folyamatos emelkedés látható mind a Fiuméből, mind a Fiuméba irányuló forgalom tekintetében. Az összforgalom 1893-ban 131 180 fő volt, 1895-ben már 251 234 fő, 1898-ban 420 985 fő, 1903-ban 616 960 fő, 1908-ban 1 064 966 fő és 1912-ben 1 639 848 fő volt. Ha százalékosan tekintjük, 1894–1913 között az átlagos évi növekedési ütem 14,18% volt. Az 1893-as évi adatokhoz viszonyítva az 1913-as adatokat, a Fiuméből induló személyek tekintetében 1194,91%-os emelkedést, a Fiuméba érkező személyek számában pedig 1204,19%-os növekedés tapasztalható, amely számszerűsíti ezt a hihetetlen fejlődést.

Kijelenthetjük, hogy személyforgalmat tekintve nagyon sikeresek voltak a magyar állam rendelkezései és a segélyezett járatok indításával elérték céljukat a személyforgalomban éppúgy, mint az áruforgalomban. Érdekes lenne a vállalat üzleti eredményeit is feldolgozni, de sajnos az erre vonatkozó információkat nem őrizték meg statisztikai forrásaink.

3.4. A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság

A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története, ahogy arra a Lloyd fejezeténél már utaltam, az 1890-es évek végén kezdődött, amikor a magyar állam elérte, hogy a dunai hajózással (Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt.) Regensburgtól a galaci kikötőig egységes díjszabással vitethessen az osztrák-magyar áru. A Magyar Keleti Rt-nek így az lett az elsődleges feladata, hogy a fekete-tengeri kereskedelemben szállítsa tovább ezt az árut, a galaci kikötőből indulva olyan járatokon, melyeken a Lloyd nem járt, felváltva ezzel az Adria Rt. Várna-Konstantinápoly járatait.

A vállalattal való segélyezett viszonyt először az 1898. évi IX. tc-ben szabályozta az állam. Ez évi 36 járatot jelentett a dunai hajózhatósága idején a Galac-Sulina-Konstanca-(esetleg Nyikolajev)-Konstantinápoly és a Várna-Burgas-Konstantinápoly szakaszokon. A dunai hajózás szünetelése idején Konstanca volt az első járat kezdőpontja, illetve a visszaútra is 36 járat volt megjelölve évenként, az pedig a Konstantinápoly-Burgas-Várna-Konstanca-Galac vonalon kellett, hogy járjon. Továbbá a vállalat köteles volt, a kereskedelmi miniszter külön kérésére, segélyezés nélkül járatokat indítania szintén galaci indulással a kis-ázsiai és szíriai kikötők érintésével Alexandriába és vissza, de ezen járatok maximális száma nem haladhatta meg az évi 12–12 darabot. Továbbá szintén köteles volt ilyen esetben járatokat indítani a török és görög kikötők érintésével Patrasba. A Lloydal pedig évi 60 000 K fejében úgy állapodtak meg, hogy átveszi a Magyar Keleti Rt. árúit és továbbítja azokat a saját vonalain. Szükség esetén a vállalat munkába állíthatott bérelt gőzösöket is. Köteles volt

továbbá beszerezni az induló négy gőzöse mellé további hármat oly feltételekkel, hogy azoknak legalább 9000 BRT tartalmúnak, 10 csomóval közlekedőnek és I. osztályúnak kellett lenniük, és ha bármely hajója elavult volna, csak ilyen kitételek teljesülésével pótolhatta. A 8.§ kimondta, hogy a vállalat az állami járatain felül üzhett szabadhajózást, de csak oly módon, hogy ne keltsen versenyt a Lloyd segélyezett vonalain, illetve, hogy ne okozzanak a kitérők meg nem engedett késést a rendszeres járatoknak. A késésekért esetenként 100 K és 500 K közötti bírság volt kiszabható. Háború esetén a vállalat köteles volt összes hajóját a hadi célokra átadni. Legénység felvételénél pedig előnyben kellett részesítenie a fiumei Tengerészeti Akadémiáról kikerült tengerészeket.

Ez a szerződés a vállalattal 1908. február végéig kötött, ám az 1914-es újbóli szabályozásokig életben maradt. A vállalat a szerződéses járatokért évi 180 000 K segélyt kapott, melynek, mint említettem 60 000 koronányi része a Lloydal való megállapodásra ment és további 60 000 koronában maximalizálták a járatkimaradásokért levonható bírságok összegét. A vállalat székhelye Budapest volt, ügyviteli nyelve a magyar, és alkalmazottainál is törekednie kellett rá, hogy magyarokat foglalkoztasson. Továbbá köteles volt ügynököket tartani azon kikötőkben, ahol rendszeres forgalmat bonyolított. A nyereségének 1%-át pedig köteles volt a nyugdíjazott tengerésztisztek alapjának befizetni.

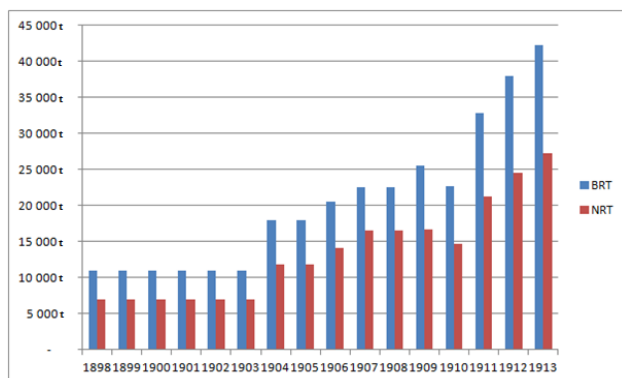
Az 1914. évben két szerződés is kötött a vállalat és az állam között. Ennek oka, hogy a már meglévő fekete-tengeri kereskedelem mellé (1914. évi XXIV. tc.), a már 1912-óta elindult Fiume-Ausztrália járatokat is törvényileg szabályozták az 1914. évi XXIII. tc-ben. Ezen a vonalon évi 8–8 járatot volt köteles a vállalat indítani, és ha volt rá igény, ki kellett ezt bővítenie a taszmániai, új-zélandi, és dél-ausztráliai kikötők (Fremantle és Brisbane) elérésével. Érinthetett útba eső kikötőket is, sőt szorgalmaznia kellett a Fiume-(Holland-India)-Ausztrália vonal kereskedelmének beindulását is, de Fiuménél Északabbra fekvő kikötőt nem érinthetett (Trieszt). A vállalat köteles volt négy új 6000 BRT-s és a posta mellett 15 személyt kényelmesen szállító gőzöst beszerezni, melyre támogatást is kapott oly módon, hogy ha Fiumében építik magyar gyárban, tonnánként 20 K és indukált lóerőnként 15 K támogatást kapott volna.

A szerződést 1929. június 30-ig kötötték, évi 1 290 000 K-nyi államsegéllyel, melyhez további 20 000 K volt lehívható a holland-indiai kitérő esetén. A kereskedelmi miniszter kérésére az évi 8–8 járat évi 12–12-re volt felemelhető, havi egy bontásban. Az igazolt, vállalaton kívüli okból történő késésekért, kivitelnél mérföldenként 9,7 K bírságot, behozatalnál pedig mérföldenkénti 4,85 K bírságot helyeztek kilátásba. Az igazolatlan, vállalat hibájából eredő késéseknél pedig kivitelben esetenként maximum 20 000 K,

behozatalnál pedig esetenként maximum 10 000 koronányi bírság volt kiszabható. Bármely más szabálytalanság esetén maximum 3000 koronányi volt a bírság. A vállalat székhelye továbbra is Budapest maradt, ám a fiumei és ausztráliai kikötőkben is ügynököket kellett tartania a vállalatnak. Hirdetményeit meg kellett jelentetnie legalább kettő budapesti és egy fiumei lapban. Az osztalékfizetés felső korlátját 760 000 K-ban határozták meg, oly kitételrel, mint a Magyar-Horvát Rt-nél, azaz az ezen felüli osztalékkal megegyező összeget kellett a saját hajóépítési alapjába tennie a vállalatnak.

Az 1914. évi XXIV. tc., mely a galaci kereskedelmet szabályozta lényegi eltérés nem foganatosított az 1898-ik évi szerződéshez.³⁰ Annyi különbség történt, hogy a vállalatnak nem csak a vasúti menetrendekkel, hanem az MFTR Részvénytársasággal is „szoros együttműködéssel kellett szolgálnia a magyar kereskedelmi érdekeket”. A fenntartott járataiért a vállalat évi 300 000 K államsegélyt kapott. Igazolt késés esetén 7 K-t kellett fizetnie a vállalatnak mérföldenként, illetve 2 K-t, ha nem tudott rajta kívül álló okok miatt átjutni a Dardanellákon. Igazolatlan késés esetén export irányban maximum 3000 K, import irányban maximum 1500 K, elavult gőzös használatáért maximum 1000 K bírságot kellett fizetnie, indokolatlan járatváltoztatásnál pedig esetenként 500 K-t.

A vállalat biztosan üzött jelentős mértékű szabadhajózást. Ezt tanúsítja, hogy nem egy hajóját a világháború kitörésekor Nagy-Britannia partjainál fogták le. Értelemszerűen az osztrák-magyar kikötőkbe visszatért hajóit ekkor át kellett adnia a hadi célok kiszolgálására,



27. ábra: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. hajóállományának NRT-ban és BRT-ben való változása 1898–1913 között F.: MSÉ 1898–1913, Fiume forgalma 1906–1913 alapján saját szerkesztés

ám oly váratlanul érte a vállalatot a háború, hogy nem egy gőzöse távol-keleti, idegen vizeken tartózkodott és azokat ott fogták el.³¹ A vállalat a világháború után olasz felségjelzés alatt nevében és hajóállományában újjászerveződött.

A Magyar Keleti Rt. 1898–1913 között folyamatos bővítéssel 4-ről 12-re fejlesztette hajóparkját. Nettó és bruttó tonnatarthalmairól álljon itt a 27. számú

diagram. Látható, hogy a vállalat életében az 1912-től létrejövő ausztráliai járatok (valóban

³⁰ A járatokban annyi változás történt, hogy a Konstantinápoly végcél módosítható volt Haidar Pasa kikötőjére, amely ma Isztambul külvárosa.

³¹ 1914. augusztusában a *József Ágost Főherceget* félreállították Mogadischoban (Szomália), az *Orsovát* Padangban (Szumátra szigete), a *Tátrát* Port Saidban (Egyiptom, Szuezi-csatorna bejárata), a *Turult* pedig Sydneyben (Ausztrália). Nagy-Britanniában, Kirkwallban fogták le az *Attilát* 1914-ben, illetve a *Kárpátot* South Shieldsben.

léteztek ekkor is ezen járatok, a törvényi szabályozás csak később párosult hozzá) hozták a változást, hisz ettől kezdve kezdett rohamosan nőni a hajók hordképessége. A vállalat hajóállományát mutatja a 19. számú táblázat, ez a tizenhat darab gőzös volt a társaság birtokában összesen, de nem egyszerre.

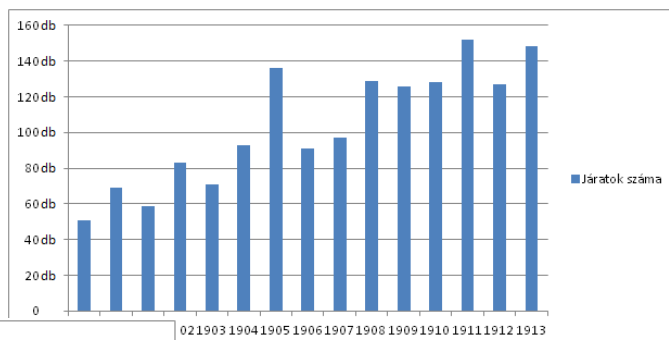
19. táblázat: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. hajóállománya 1898–1913 között F.: Hajóregiszter 2014 alapján saját szerkesztés

építés éve	neve	BRT	vállalat tulajdonában	építés éve	neve	BRT	vállalat tulajdonában
1884	Nádor	-	1910	1906	Kossuth	3 553	1914
1890	Corvin Mátyás	3 093	1906	1907	Orsova	3 549	1914
1891	Attila	3 278	1914	1907	Turul	3 530	1914
1891	Vaskapu	1 065	1903	1911	Augusztai Főhercegnő	5 056	1923
1902	József Ágost Főherceg	2 859	1914	1911	Erdély	5 035	1919
1904	Gróf Tisza István	2 939	1920	1912	Kárpát	5 056	1914
1904	Hieronym	2 288	1913	1913	Corvin	1 444	1924
1904	Kelet	942	1914	1913	Tátra	5 121	1914

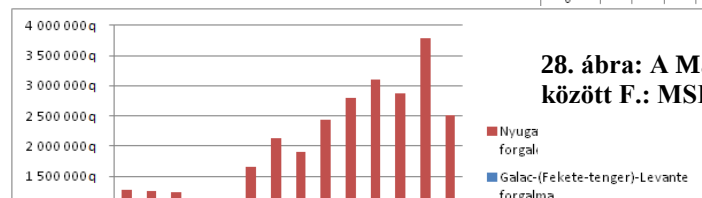
Nem találunk oly nagy hajókat ebben a táblázatban, mint az Adria Rt. hajóállományánál. Ennek az az oka, hogy a vállalat alapvetően kis parthajózást végzett a Fekete-tenger partvidékén, utána nagy parthajózást a Levantében, és csak harmadlagosan hosszújratú hajózást az ausztrál kikötőkbe. A hajóállományának bruttó tonnatartalmai is ezt tükrözik, ugyanis 1898–1903 között jóformán 10 000 BRT, 1904–1910-ig pedig 20 000 BRT körül mozgott hajóállománya. 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 tett ki, mely növekedést pont a háború akasztotta meg.

A Magyar Keleti Rt. áruforgalmát bemutató diagram előtt vessünk egy pillantást a vállalat járataira (28. számú ábra). Az oszlopdiagram elénk tárja a vállalat 1899–1913 közötti járatainak számát. Látható, hogy noha növekedés tapasztalható, az 1899–1907-es években (az 1905-ös évet leszámítva), érezhető a vállalat „magára találásának időszaka”. Az 1908-as évtől kezdődően egy stabil 125 darab járat körüli ingadozás figyelhető meg, a rekorder 1911-es évvel (152 db. járat).

A vállalat által közvetített áruforgalmat kétféle alakban lehet interpretálni. 1899–1912 között mérték a forgalmat éves statisztikákkal a Galac kiindulópontú, illetve a nyugat-

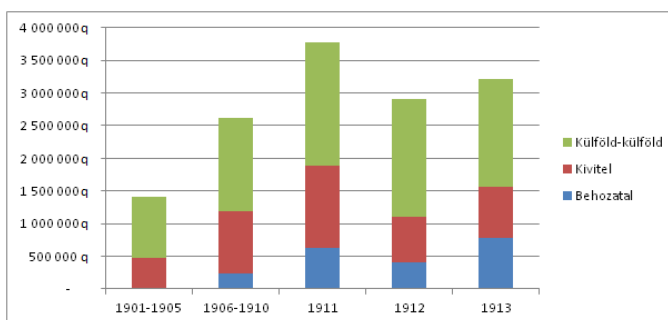


28. ábra: A Magyar Keleti Rt. járatainak száma 1899–1913 között F.: MSÉ 1899–1913 és Fiume forgalma 1913 alapján saját szerkesztés



29. ábra: A Magyar Keleti Rt. fekete-tengeri és nyugat-európai áruforgalma mértékmázsában 1899–1912 között F.: MSÉ 1899–1912 alapján saját szerkesztés

európai viszonylatokban történő áru továbbítás terén, és 1913-tól álltak át szemléletben a behozatal és kivitel számszerűsítésére, ám ez utóbbi adatokat átlagolva visszaszámolták az 1901. évig. Ezért mindkettőt bemutatom, először az 1899–1912 közötti időszakot a 29. számú ábrán. Ezen a diagramon megfigyelhető, hogy a fekete-tengeri forgalmánál a Nyugat-Európába történő kereskedelem sokkal nagyobb volument képviselt a vállalat életében, a szerződéses Galac-Konstantinápoly közötti járatoknál. Ez magyarázható lehetne, egyfelől azzal, hogy a Lloydon keresztül milyen nagy európai forgalomra lelt a Levantéba szállító Magyar Keleti Rt., ám tudva azt, hogy több hajóját a vállalatnak 1914-ben a brit partoknál foglalták el, valószínűsíthető, hogy ez a nagyarányú forgalom a vállalat által üzemeltetett szabadhajózásból eredt. Így érthető meg igazán az a tény is, hogy az ausztráliai áruforgalom létrejötté megelőzte két évvel a magyar állam ilyen irányú segélyezését, hiszen a szabadhajózást üzemeltető Magyar Keleti Rt. érzékelte ezt a „piaci rést” és igyekezett kitölteni, majd a magyar állam meglátva ebben a



lehetőséget támogatta később. Egyébként az ábrán látszik, hogy áruforgalmát tekintve a 1907–08-tól növekedésnek indult, melynek csúcspontjai az 1909-es és az 1911-es rekord évek voltak. Az 1899-es évben összesített forgalma a vállalatnak 1 272 340 q, és 1909-ben 3 101 730 métermázsa volt, ez százalékosan ezen évek alatt 243,78%-os növekedést jelentett.

Amint említettem, az 1913-as évben készítettek import-export statisztikát is, ezt a 30. számú ábra mutatja. Ezen az 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 a 30. ábra 1912-es értékében 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, így, ahogyan annakidején a Lloyd volt az egyedüli és megbízható kereskedelmi és postaszolgálat a Levantében, a világháború előtti évekre a Magyar Keleti Rt. is hasonló kaliberű vállallattá nőtt ki magát.

Összehasonlítva a két diagram összeforgalom adatait, azt kapjuk, hogy

30. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1901–1913 között F.: MSÉ 1913 alapján saját szerkesztés

az 1913. év összes áruforgalma 3 207 820 q volt. Ez az 1899-es évhez viszonyítva 252,12%-

os forgalomnövekedést jelent. Éves növekedést számolva azt kapjuk, hogy a Magyar Keleti Rt. áruforgalomban 9,32%-al tudta bővíteni forgalmát ebben a tizenöt évben. 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. A 20. számú táblázatban be is mutatom a vállalat ezen adatait.

20. táblázat: A Magyar Keleti Rt. üzleti eredményei 1901–1913 között F.: MSÉ 1913 alapján saját szerkesztés

év	bevétel	kiadás	eredmény	állami segély	jövedelem	osztalék összesen	osztalék a részvénytőke százalékában
1901-1905	358 518	605 666	- 247 148	208 997	- 38 151	-	-
1906-1910	699 627	899 778	- 200 151	305 127	104 976	64 000	2%
1911	1 029 542	1 134 387	- 104 845	416 852	312 007	273 000	6,5%
1912	1 143 362	1 357 493	- 214 131	1 005 138	791 007	510 000	8,5%
1913	601 331	1 465 964	- 864 633	1 664 779	800 146	540 000	9%

Részvénytőkét tekintve 1898–1906-ig 2 200 000 K, 1907–1911-ig 4 200 000 K és 1912–1913-ig 6 000 000 K állt a vállalat rendelkezésére. Látható, hogy a Magyar Keleti Rt. bevételeiről nem lehet elmondani egyfajta monoton növekedést vagy csökkenést, ám ha átlagosan nézzük az utolsó három – sőt az 1914-es bevételt is számítva (444 190 K) – négy évet akkor 804 606,25 K-t kapunk. Az átlagos bevételről elmondható, hogy az 1901–1913–14-es évek alatt végig növekedett. Ugyanezt kiadásra vizsgálva azt kapjuk, hogy az 1911–14-ig tartó évek átlagára (az 1914-es kiadás 1 251 925 K volt) 1 302 442,25 K-t kapunk, azaz a kiadások is egyre nőttek. Azonban 1914-ben az államsegély mértéke már 400 000 K-val csökkent az 1913-as értékhez képest, így a növekvő kiadásokat kevésbé fedezte ez a jövedelem, ezért ekkor már csak 5%-os osztalékot tudott adni a vállalat a részvényeseinek (300 000 K).

Szem előtt tartva az áruforgalmi statisztikákat belátható, hogy megérte az államnak segíyeznie a vállalatot, azonban az első világháború pont olyan pillanatban szakította meg a fejlődését, amikor az a legjobban növekedésnek indult. Összességében a Magyar Keleti Rt. annak ellenére, hogy legfiatalabb vállalatunk volt a segíyezés szempontjából, teljesíteni tudta a hozzá fűzött reményeket, hiszen a célját elérte; ellátta a fekete-tengeri kereskedelmet és ezen felül még Fiume kikötő forgalmát is növelni tudta a Fiume-Ausztrália vonalon történő kereskedelme révén.

Összegzés

Dolgozatomban egy széleskörű áttekintés után elemeztem a magyar állam által segélyezett tengerhajózási vállalatok történetét és működésüket. Láthattuk, hogy az aránylag magas Lloyd segélyezésétől hogyan pártolt át az állam a hazai vállalatok létrehozásához és támogatásához. Bemutattam, hogy külön-külön az Osztrák-Magyar illetve a későbbi Osztrák Lloyd, az Adria Rt., a Magyar-Horvát Rt. és a Magyar Keleti Rt. mekkora forgalmat bonyolított le, elsősorban Fiumében. Most szeretném sommázní ezeket az eredményeket és válaszolni a bevezetésben feltett kérdésekre.

A fiumei kikötő hajó- és áruforgalmát áttekintve, látható volt, hogy a vizsgált időszakban egy nagyarányú és tartós növekedés jellemezte a kikötőt minden területen, kivéve a vitorlások forgalmának és tonnatartalmának viszonylatában. Ez az időszak – a 19. század utolsó harmada – a vitorláshajózás hanyatlását hozta magával. Kiderült az elemzésből az is, hogy a Magyar Keleti Rt. csak az 1912-es évtől képviselt külön – a statisztikai leírásokban – feljegyzett fiumei forgalmat.³²

21. táblázat: A segélyezett vállalatok részesedése a Fiuméba érkezett gőzösök számában 1896-ban és 1913-ban F.: MSÉ 1896–1913 alapján saját szerkesztés

	Adria Rt.	Scwarcz	M-H. Rt.	Lloyd	segélyezettek együtt
1896	3,58%	3,82%	79,55%	3,62%	90,57%
1913	3,6%	-	72,29%	2,65%	78%

kikötőt, annak ellenére, hogy arányuk folyamatosan csökkent.³³ A 21. számú táblázatban láthatjuk ezeket az értékeket. Átlagosan ebben a tizenhét évben 85,44%-os volt a vállalatok részesedése a Fiuméba érkező összes gőzös között.

22. táblázat: A segélyezett vállalatok részesedése a Fiuméba érkezett gőzösök NRT tartalmában 1896-ban és 1913-ban F.: MSÉ 1896–1913 alapján saját szerkesztés

	Adria Rt.	Scwarcz	M-H. Rt.	Lloyd	segélyezettek együtt
1896	26,59%	4,44%	25,36%	19,68%	76,08%
1913	9,98%	-	28,73%	17,56%	56,26%

szabadhajózó és a külföldi gőzösök is az érkező gőzösök között (22. táblázat). Átlagosan tekintve az 1896–1913 közötti éveket, 69,14%-os éves részesedést kapunk a segélyezett vállalatokra. Itt is elmondható, hogy a szabadhajózás és a külföldi hajózás éreztette pozitív

Elmondható, hogy a segélyezett vállalatok a Fiuméba befutott gőzösök számát tekintve a vizsgált időszakban végig uralták a

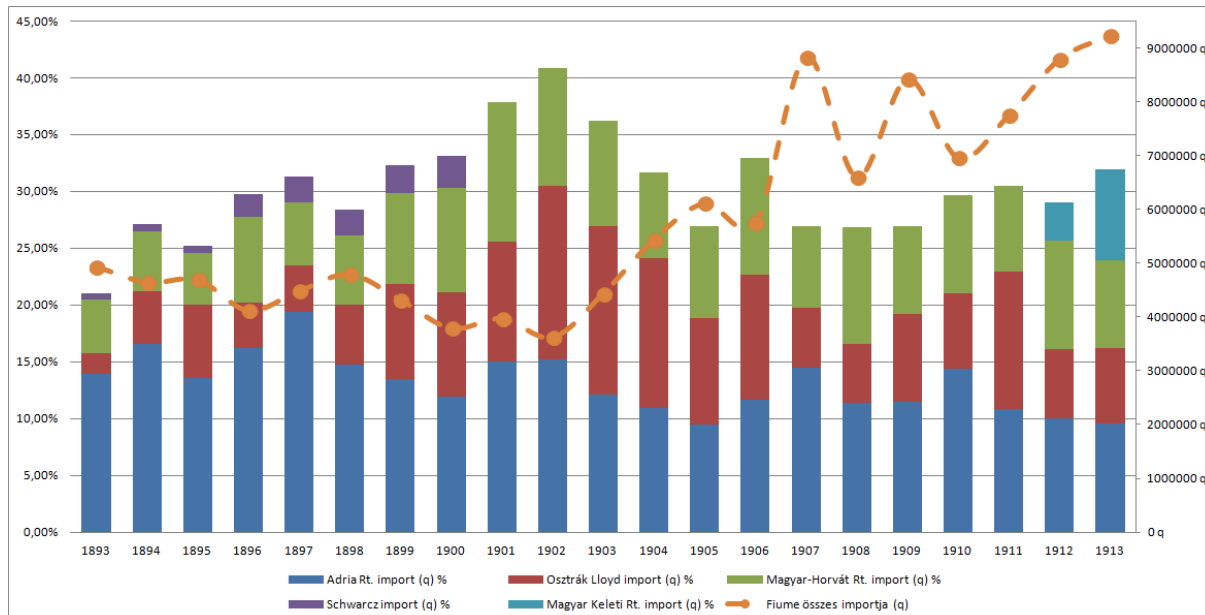
NRT tartalmat tekintve jobban érzékelhető, hogy a támogatott vállalatok mellett megjelentek a törvényileg segélyezett

³² Így az alábbiakban ennek a társaságnak feltüntetésétől az összegzés hajóforgalmi részénél el kell tekintenem, mert ezen adatoknál nem különíthetők el a vállalat fiumei és fekete-tengeri járatai.

³³ Azért az érkező gőzösöket vizsgáltam, mert az érkező és induló gőzösök száma általában kiegyenlített volt, hisz amely gőzös érkezett általában el is indult.

hatását a fiumei kikötőben, de még így is jelentős szerepet játszottak a vizsgált vállalatok. Megállapítható továbbá az elsősorban személyszállítással foglalkozó Magyar-Horvát Rt. adatait szemlélve, hogy sűrű járataival nagy forgalmat generált az érkező hajók számában, de a NRT tartalmát tekintve már pontosan érezhető a valós szerepe a kikötő hajóforgalmában.

Összességében elmondható, hogy az 1890-es évekre már stabilan tudott, mind a magyar agrártermék, mind a feldolgozott áru a fiumei kikötőn keresztül a világpiacra jutni, illetve mint láttuk, a Magyar Keleti Rt. révén az 1898-as évtől kezdve a dunai folyami hajózással érkező áru is eljutott a levantei kikötőkbe és a Lloyd közreműködésével, valamint saját szabadhajózásával a nyugati kikötőkbe is. A bemutatott vállalatok adataiból és a fiumei kikötő vizsgálatából is kiderült, hogy a fiumei kikötő inkább exportkikötőként működött. Ez az adatok alapján azt jelentette, hogy az 1867–1913 közötti időszakban a métermázsában mért összeforgalom behozatalra eső része 40,44%-os volt, a kivitelre eső rész pedig 59,56%-os. Ahhoz, hogy a kikötő forgalmán belül bemutathassam a vállalatok részesedését is, nézzük először a behozatalt. A 31. számú diagramon ábrázoltam az 1893–1913 közötti időszakra nézve a fiumei kikötő összes importját métermázsában a narancssárga görbe és a jobboldali tengely segítségével, illetve az egyes halmozott oszlopdiagramokkal a vizsgált vállalatok éves részesedését ebből az importból.³⁴

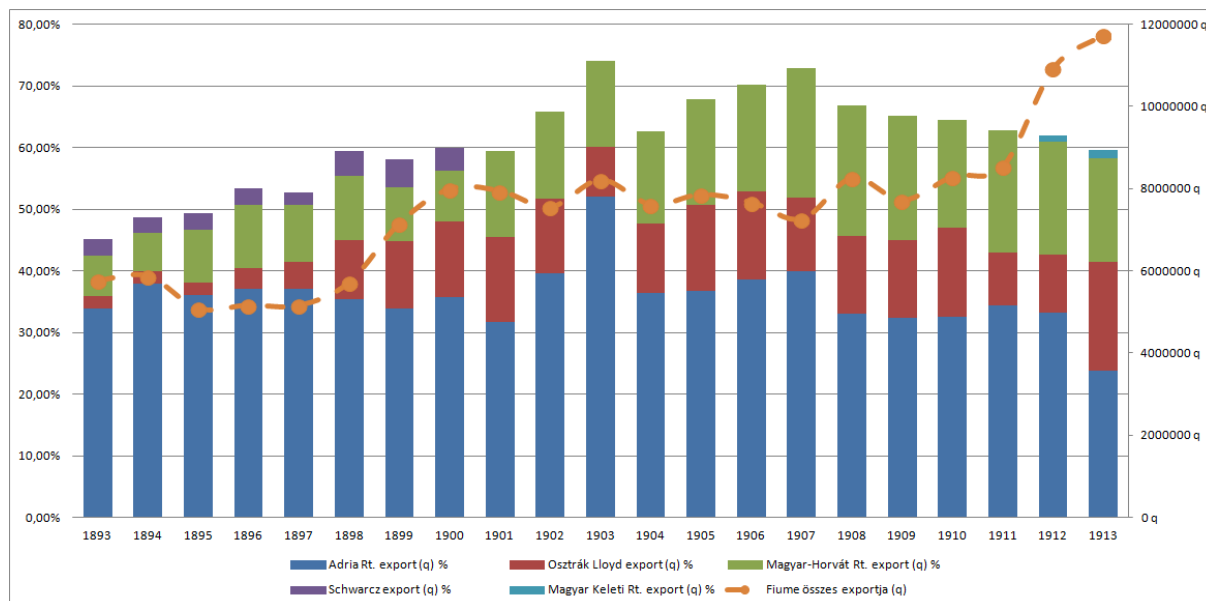


31. ábra: A vizsgált vállalatok fiumei importrészesedése 1893–1913 között F.: MSÉ 1893–1913 és Fiume forgalma 1906–1913 alapján saját szerkesztés

Láthatjuk, hogy átlagosan a vállalatok a fiumei behozatal 36,49%-ot tették ki évente ebben a húsz esztendőben, azon belül is az Adria Rt. képviselt 13,15%-ot, a Lloyd 7,99%-ot, a

³⁴ Azért az 1893. évvel kezdtem az elemzést, mert statisztikai adatok ekkortól állnak rendelkezésre az akkor már létező vállalatokról.

Magyar-Horvát Rt. 9,66%-ot és a Magyar Keleti Rt. a Fiume-Ausztrália járataival 5,68%-ot. A viszonylag alacsony importrészesedéssel szemben, a jóval magasabb (majdnem dupla akkora) exportrészesedéseket mutatja a 32. számú ábra, az iméntihez hasonló szín- és jelölésrendszerrel.



32. ábra: A vizsgált vállalatok fiumei exportrészesedése 1893–1913 között F.: MSÉ 1893–1913 és Fiume forgalma 1906–1913 alapján saját szerkesztés

A vállalatok átlagos évenkénti részesedése a fiumei exportból ebben a húsz esztendőben 63,86%-os volt, tételesen ebből az Adria Rt. bírt 35,77%-ot, a Lloyd 9,85%-ot, a Magyar-Horvát Rt. 17,17%-ot és a Magyar Keleti Rt. 1,06%-ot. Ezen adatok alapján megállapítható, hogy a vizsgált vállalatok áruforgalmukban jelentős exporttöbblettel rendelkeztek hasonlóan magához, a kikötő áruforgalmához (kivéve a Magyar Keleti Rt-t, mely importtöbblettel rendelkezett az 1912. és 1913. években).

Kijelenthető, hogy a vállalatok állami támogatása sikeresnek mondható az áruforgalmi statisztikák imént vázolt adatai alapján, hiszen összforgalmat tekintve az 1893–1913 közötti évekre, a vizsgált vállalatok részesedése 51,91%-os volt, tehát a fiumei kikötő meghatározó szereplőivé tudtak válni. Úgy gondolom – feltárva ezen vállalatok működését – hogy a mindenkor magyar kormányzat nagyon jó döntést hozott azzal, hogy befektetett a társaságokba.³⁵ Talán nem is szabad ennél a kérdésnél üzleti szemlélettel vizsgálódni, hiszen nem attól váltak volna eredményessé a vállalatok, hogy folyamatosan segély nélkül is profitot termeltek részvényeseiknek. A fő céljuk egyértelműen az volt, hogy a magyar termékeket a világpiacra juttassák és a magyar behozatalt függetlenítsék a szárazföldi kereskedelemtől (pl.:

³⁵ Ne felejtjük el, hogy a Lloyd noha nem állt közvetlen magyar támogatás alatt 1891-től, ám a Magyar Keleti Rt. által közvetve mégis részesült az állami segélyezésből.

a vasúti behozataltól a hamburgi kikötőből) és ezt sikeresen el is érték úgy, hogy a segélyezés folytán sokszor még igen magas osztalékot is tudtak fizetni befektetőiknek. Így kijelenthetjük, hogy megérte támogatnia a vállalatokat a magyar államnak. Azon túl, hogy Magyarország egyetlen, közvetlenül hozzátartozó kikötője volt Fiume, úgy gondolom, hogy a vállalatoknak volt köszönhető részben az is, hogy a „*magyar Fiume*” – közel száz év távlatából is – egy jó csengésű fogalom, és egy olyan szelete a magyar történelemnek, mely érdemes az újbóli felfedezésre, és az átfogó gazdasági vizsgálatokra.

Irodalomjegyzék:

Szakirodalom:

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.

Bartos Dezső – Bornemissza Félix (1942): Magyarország és a tengerhajózás. Budapest. A Kikötő – Tengerhajózás kiadása.

Becher Ernő – Kenessey Kálmán (1892): A tengerészet kifejlődése s a hajózás Triesztben és Isztriában. In: Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képekben. VIII. kötet. Az Osztrák tenger mellék és Dalmácia. Budapest. A Magyar Királyi Államnyomda kiadása. 305–326. o.

Bölöny József – Hubai László (2004): Magyarország kormányai 1848–2004. Budapest. Akadémiai Kiadó.

Brelich Ernő (1896): Fiume közigazgatása. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 310–319. o.

Bujatti Ede – Kenessey Kálmán (1892): Kereskedelem, ipar és hajóépítés Triesztben. In: Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képekben. VIII. kötet. Az Osztrák tenger mellék és Dalmácia. Budapest. A Magyar Királyi Államnyomda kiadása. 326–339. o.

Császár Ferenc (1842): A fiumei kikötő. Pest. Eggenberger J. és fia könyváruosi bizomány.

Czére Béla (1989): A vasút története. Budapest. Corvina.

Czoernig Károly – Paszlavszky József (1892): Ipar, kereskedelem, sókésztés és bányászat Isztriában. In: Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képekben. VIII. kötet. Az Osztrák tenger mellék és Dalmácia. Budapest. A Magyar Királyi Államnyomda kiadása. 350–358. o.

Dárday-Abriani Dezső (1920): Fiume kérdésének megoldása. Budapest. Zeidler Testvérek.

Denk és társai (Lóczy Lajos és Sziklay János) (1896a): 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. o.

Denk Árpád és társai (Batthyány Tivadar, Kemény Ödön, Ossoinack Lajos, Solymásy Endre) (1896b): 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. o.

Domonkos László (2010): A kicserélt város. Fiume: volt és van. Budapest. Unicus Műhely.

Ezer év törvényei: <http://www.1000ev.hu>

Fest Aladár (1895): Fiume kereskedelme a középkorban. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvény társaság nyomdája

Fest Aladár és társai (Batthyányi Tivadar és Borovszky Samu) (1896a): 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. o.

Fest Aladár és társai (Batthyány Tivadar, Holek Sámuel, Kormos Alfréd, Smoquina A. F.) (1896b): 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.

Fest Aladár és társai (Holek Sámuel, Kormos Alfréd, Smoquina A. F.) (1896c): 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. o.

Fest Aladár és társai (Edvi Illés Sándor és Kovács Gyula) (1896d): 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. o.

Fest Aladár (1916): Fiume Magyarországhoz való kapcsolásának előzményeiről és hatásairól. In: Domanovszky Sándor (szerk.): Századok. L. évfolyam. Budapest. A magyar történelmi társulat.

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 Società ungherese-italiana Mattia Corvino. Budapest. Società ungherese-italiana Mattia Corvino. 45–88. o.

Fried Ilona (2001): Emlékek városa Fiume. Budapest. Ponte alapítvány.

Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest. História – MTA Történettudományi Intézete.

Gigante, Silvino (1928): Storia del comune di Fiume. Firenze. R. Bemporad & Figlio.

Gergely András (1982): Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban – a fiumei vasút. Budapest. Akadémiai Kiadó.

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. o.

Gonda Béla (1906): A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.

Hajdú Zoltán (2013): Fiume 1868–1918: Erisz almája, avagy lebegő gyöngyszem Szent István koronáján? In: Gulyás László (szerk.): Közép-Európai Közlemények – Történészek regionalisták és geográfusok folyóirata. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 7–15. o.

Hajóregiszter (2014): <http://www.hajoregiszter.hu> Letöltve: 2014. október 21.

Havass Rezső (1881): Fiume. Budapest. Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság.

Havass Rezső (1898): Dalmácia Magyarországhoz való vonatkozásaiban tekintettel Fiumére. Budapest. Fritz Ármin könyvnyomdája.

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. o.

Horváth József (1990–92): Legyek a magyar tengerhajózás történetéből. Az ADRIA RT. http://www.hajoregiszter.hu/tarsasagok/tengeri/adria_magyar_kiralyi_tengerhajozasi_rt/121 Letöltve: 2014. október 21.

Horváth József (1999): A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Budapest. HA-JÓS Bt.

Jakab Elek (1881): A magyar Fiume. Budapest. Magyar Királyi Egyetemi Könyvnyomda.

Joó Gyula (1942): A másfél százados polémia Fiume birtokáért. Budapest. Az Erzsébet egyetem barátai tudományos szövetsége – Jog és társadalomtudományi szakosztályának kiadványai.

Józsa Judit – Pelles Tamás (2000): Alfredo (Aladár) Fest (1855–1943). Fiume – Rivista di Studi Adriatici – (Nuova Serie) 2. XX/7–12. luglio-dicembre. Róma. 148–153. o.

Kapitány Kálmán (1916): Egy támadásról Fiume államjogi kapcsolata ellen. Budapest. Lampel R. Könyvnyomdája Részvénytársaság.

Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Budapest-Pécs. Dialóg Campus Kiadó.

Katus László (1979): A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. In: Kovács Endre (szerk.): Magyarország története 1848–1890. Budapest. Akadémiai Kiadó. 913–1039. o.

Katus László (1983): Magyarország gazdasági fejlődése (1890–1914). In: Hanák Péter (szerk.): Magyarország története 1890–1918. Budapest. Akadémiai Kiadó. 263–403. o.

Katus László (1989): A Monarchia közös piaca. Magyar Tudomány. 1989. 10-11. 808–820. o.

Kenedi Géza (1884): A Quarnero Fiume és Abbazia. Budapest. Légrády Testvérek Könyvnyomdája.

Kobler, Giovanni (1896): Memorie per la storia della liburnica città di Fiume. Fiume. Stabilimento Tipo-litografico Fiumano di Emidio Mohovich.

Komlos, John (1990): Az Osztrák-Magyar Monarchia mint közös piac. Budapest. Maecenas Könyvkiadó.

Kövér György (1982): Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914. Budapest. Gondolat.

Král Vilmos – Szántó Andor (1901): Fiume államjogi helyzete. Budapest. Vas Tivadar könyvnyomdája.

List, Friedrich (1940): A politikai gazdaságtan nemzeti rendszere. Budapest. Magyar Közgazdasági Társaság.

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. o.

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: Gulyás László (szerk.): Közép-Európai Közlemények – Történészek regionalisták és geográfusok folyóirata. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 15–27. o.

Márki Sándor (szerk.: Gonda Béla) (1915): Magyar uralom az Adrián. Budapest. Magyar Adria Egyesület.

Nagy Miklós Mihály (2013): Magyar kikötőváros a térben (Fiume és földrajzi funkciói). In: Gulyás László (szerk.): Közép-Európai Közlemények – Történészek regionalisták és geográfusok folyóirata. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 27–39. o.

Palugyai Imre (1863): A kapcsolt-részek (Slavinia – Croatia) történelmi - s jog - viszonyai magyarországhoz. Pozsony. Sieber H. örökösei nyomdája.

Pelles Tamás (2006): A magyar-olasz két tanítási nyelvű oktatás. Pécs. Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola.

Radich Ákos (1883): Fiume közjogi helyzete. Budapest. Franklin társulat.

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. o.

Scott, Eddie (1982): Mit bizonyítanak az 1882–1913-as export-statisztikai adatok? In: Történelmi Szemle. 1982. 3. 416–426. o.

Šišić Ferdo (1906): A mai Dalmácia – földrajzi fejlődése és a visszacsatolás kérdése. Budapest. Révai és Salamon könyvnyomdája.

Stelli, Gianni (1884): 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.

Szalay László (1861): Fiume a magyar országgyűlésen. Pest. Kiadja Báth Mór.

Szávai Ferenc (2013): Vegyes választott döntőbíróságok (Fiume területén keletkezett pénzügyi kérdések rendezése). In: Gulyás László (szerk.): Közép-Európai Közlemények – Történészek regionalisták és geográfusok folyóirata. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 55–64. o.

Széchenyi István (1828): Lovakrul. Pest. Petrózai Trattner J. M. és Károlyi Istvánnál.

Széchenyi István (1831): Világ. Pest. Fűskúti Landerer Nyomtató Intézetében.

Szurovy Géza (1993): A kőolaj regénye. Budapest. Hírlapkiadó Vállalat.

Teleki Domokos (1796): Egynehány hazai utazások leírása. In: Kőszeghy Péter (szerk.) (1993): Régi magyar könyvtár – Források 3. Budapest. Balassi Kiadó.

Statisztikai irodalom:

Fiumei adatok (1880): Adatok Fiume kereskedelmi állapotáról. A községi tanács és a Kereskedelmi Kamra emlékirata. A Magyar Gazdasági Egyesületnek e városban tett látogatása alkalmára. Fiume. Mohovich E. könyvnyomó intézete.

Fiumei adatok (1901): Statisztikai adatok Fiume városáról és forgalmáról. Budapest. Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal – Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája.

Fiume forgalma (1906–1915): Fiume hajó- és árúforgalma 1906–1915. Szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.

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 r. társulat kiadása.

MSÉ (1885–1918): Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Népszámlálás (1910): A magyar Szentkorona országainak 1910. évi népszámlálása. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Urbanitsch, Peter (1980): Die Deutschen in Österreich. Statistisch-deskriptiver Überblick. In: Adam Wandruszka – Peter Urbanitsch (eds.) (1980): Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Band III. Die Völker des Reiches. 1. Teilband. Bécs. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. 33–153. o.