



ÜZLETI ÉS NEMZETI ÉRDEKEK HARCA A DUALIZMUS IDEJÉN. AZ OSZTRÁK LLOYD TÁRSASÁG TENGERI KERESKEDELME FIUMÉBAN (1871–1913)

*THE WAR OF BUSINESS AND NATIONAL INTERESTS DURING THE
DUALISM. THE AUSTRIAN LLOYD'S MARINE TRADE IN FIUME
(1871–1913)*

PELLES MÁRTON Közgazdasági elemző mesterszakos hallgató
a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán

ABSTRACT

In my paper, I introduce the operational history of an important trading company, the Austrian Lloyd, in terms of its connection to Hungary, between 1871 and 1913 focusing on Fiume's port. This company connected Fiume (and Hungary) with the eastern ports of the Adriatic Sea, the Black Sea and the Mediterranean Sea (Levante) until 1891 with beneficial help from the Hungarian Government; and later by the company's own interests. In the presentation I analyse the agreements made in the governmental contracts and why the contracts were terminated in 1891. I also had a look at the size of ship and goods turnover the company had in Fiume's life between 1889 and 1913. In my study I don't mean to present the company's life and operations only but I would like to place it horizontally in terms of its turnover rate among the other governmentally supported marine trading steam ship companies. As references I am using and working with relevant Hungarian and Italian bibliographies, laws and statistical publications. From my research I await to enlighten a slice of Hungarian export which is important and not very much processed.

1. Bevezetés

Az osztrák-magyar és az magyar-horvát kiegyezéseket követően az 1870-es, 80-as években Magyarországnak szüksége volt arra, hogy egy gyors és hatékony modernizációt hajtson végre mind a közlekedés infrastruktúrájában, mind a gazdaság-szerkezetben.²⁶³ Ezen célok egyik eszközeként – az 1776 óta a magyar állam részét képező, és 1868-ban újra visszaszerzett – Fiume kikötője kiemelt helyen szerepelt a

263 Gulyás László (2009): Regionális folyamatok a 19. században. In: Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 93-95. old.





tervekben. A mindenkori magyar gazdasági irányítás ezért igyekezett érvényesíteni saját hazai érdekeit, mind szárazon, mind tengeren a rivális, osztrák érdekeltségű vállalatokkal és tőkésekkel szemben, amelyek kezükben tartották, vasútvonalainkat (Déli Vasút) és a Monarchia tengeri kereskedelmét is Trieszt kikötőjén keresztül (Osztrák Lloyd).²⁶⁴ Ez a szembenállás és érdekérvényesítés eredményezte azt, hogy az 1891-98-as évektől kezdődően már hazai vasútvonalon, saját kikötőn keresztül nemzeti vállalatok voltak képesek a honi árut a tengerre vinni (Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt., Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt., Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.), és így az ország szükségleteit függetleníteni a szárazföldi importtól. A kor gazdaságát taglaló leírások ennyivel rendezettnek is szokták bélyegezni a történeteket. Én azonban jelen tanulmányomban szeretném bővíteni a Lloydhoz kapcsolódó ismereteinket, ezért szeretném előbb bemutatni a Lloyd történetét abban az időszakban, amikor magyar állami támogatású vállalként is működött (1871-1891 között), majd kitérni az eddig még fel nem tárt 1891-1913 közti évekre, amelyben bemutatom a Lloyd társaság fiúmei áruforgalmát és részesedését horizontálisan a többi tengeri kereskedelmi vállalat között. Forrásaim e célok eléréséhez az elmúlt 100-200 év szakirodalma, törvényei és statisztikai leírásai.

2. A vállalat története

Az Osztrák Lloyd társaságot 1832-ben trieszti kereskedők Bruck Károly vezetésével alapították, az akkor már létező British Lloyd mintájára.²⁶⁵ Forrás: az 1872. évi XXVI. tc. alapján saját szerkesztés. A vállalat alapvetően a postaforgalom lebonyolítására alakult a térség első ilyen vállalataként, így járatokat indított az Adriai-tengeren a dalmát partvidékre, illetve Velencébe, Konstantinápolyba és a levantei kikötőkbe (Földközi-tenger keletre eső kikötői). 1855-ben a vállalat a térségben megjelenő francia és angol versenytársak miatti vesztesége okán szerződéses viszonyra lépett az osztrák kormánnyal, és évenkénti előre meghatározott összegű államsegély fejében rendszeresítette járatait. Így a Lloyd a Levante egyik nagy és kiszámítható hajózási vállalatává vált, mely a postaforgalom mellett a kikötők között jelentős kereskedelmi forgalmat is bonyolított.

A kiegyezést követően, a vállalat nevében is átalakult „Osztrák-Magyar Lloyd” gőzhajózási vállalattá. 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 fiúmei kikötő építési munkálatainak megkezdése és a kiegyezések folyamányaként 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.) szer-

²⁶⁴ Kaposi 2002.

²⁶⁵ Becher – Kenessey 1892.





ződés világosan rendelkezett a vállalat feladatairól és a fedezésére szolgáló támogatás mértékéről 1877. december végi hatállyal. A törvény világosan megszabta, hogy a vállalat évenkénti 1 700 000 Ft támogatásban részesült, mely összeg megoszlott az osztrák és magyar költségvetések között azok teherbírása alapján, és a szerződésben megjelölték, hogy mely kikötőket volt köteles a vállalat összekötni Fiumével és Trieszttel (ezt mutatja be az alábbi 1. számú táblázat).²⁶⁶

1. táblázat: Az Osztrák-Magyar Lloyd járatai 1871-1877 között
Table 1: The Austrian-Hungarian Lloyd routes from 1871 to 1877

Tétel	MENET MEGNEVEZÉSE	Az évi menetek száma	Egy-egy teljes menettel megjárt tengeri mértföldek száma	Összes megtett tengeri mérföld	Össztérték 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-Piraeus 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

Forrás: az 1872. évi XXVI. tc. alapján saját szerkesztés

Azért, hogy a trieszti és fiumei kikötők között ne legyen hajózás szempontjából különbség a Lloydon belül, a törvény értelmében a vállalatnak azonos díjszabást kellett alkalmaznia mind a trieszti, mind a fiumei kikötőkből és kikötőkbe érkező posta és áruk tekintetében. Ezekben az években azonban a már említett Szuzei-csatorna megnyitása következtében élénk verseny indult meg a hatékonyságukban egyre inkább fejlődő európai gőzhajózási vállalatok között. Mivel az osztrák és a magyar költségvetések a Lloyd távol-keleti járatait kevésbé támogatták, mint a versenytárs vállalatokat fenntartójuk (például a brit kormány a Peninsular társaságot) és amiért egyre több francia, német, olasz, török, görög felségjelű kereskedelmi hajó jelent meg a Földközi-tengeren, az Osztrák-Magyar Lloyd kénytelen volt hitelt felvenni a versenyben maradásért 3 000 000 Ft összegben.²⁶⁷ Az

²⁶⁶ Érdekeség, hogy ha összegezzük a táblázatban szereplő támogatás mértékét, akkor 1 732 360 Ft 80 krt kapunk.

²⁶⁷ Zsigmond 2009:133.





1877-78-as években komoly parlamenti viták keresztüzébe került a Lloydal való szerződésmegújítás kérdésköre. Ezekben az években a közlekedés modernizálása érdekében tett erőfeszítések hatására kiépült már a közvetlen Budapest-Fiume vasútvonal, azonban az még mindig a trieszti érdekeltségű osztrák tőkések, azaz a Déli Vasút társaság birtokában volt, mely tarifáival sikeresen szívta el a Fiuméba irányuló magyar áruforgalmat. Ez az osztrák érdekeltség a Lloydon keresztül is érzékelhető volt, hiszen az egy év alatt megtett tengeri mérföldekben a társaság Fiumét érintő járatainak aránya (23,5%) messze elmaradt a Lloyd trieszti járatainak arányától (76,5%), ráadásul a vállalat abban volt érdekelt, hogy az osztrák iparcikkeket a keleti régiókba juttassa, szemben a magyar piaci igényekkel, azaz hogy az agrártermékeket a nyugati piacokra juttassuk.²⁶⁸ A nyugati nyitást sürgette más is, a Bismarck-féle német védővámok bevezetése; ahogy Gonda Béla fogalmaz „[...] a német vám- és vasúti politika változása, ráutalta a magyar államot, hogy exportját tengeri úton függetlenítse az idegen államoktól” vagyis, hogy a magyar kivitel irányát az angol, olasz, francia kikötőkre kell helyezni.²⁶⁹ Azonban ezekhez a beruházásokhoz nem volt elegendő forrása a magyar államnak, mivel akkor éppen évi 533 800 Ft államsegélyt biztosított a Lloydnak. Ezek a folyamatok vezettek el a későbbi nevén „Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.” megalapításhoz, és ezért igyekezett az 1878. évi XXVII. törvénnyel beiktatott újbóli szerződés a Lloydal szemben alacsonyabb segélyt megjelölni, 1 300 000 Ft-ot (2. számú táblázat).²⁷⁰

Változás a szerződésben a Lloyd pénzügyi ellenőrzésénél érhető tetten. A vállalatot a magas állami támogatás fejében arra kötelezték, hogy az állampolgárok számára átláthatóan működjön. Továbbá csak magyar és osztrák polgárok lehetek az igazgatótanács tagjai, szabályozták a késésekért kiszabható bírságot 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, s nem utolsó sorban az évek alatt felhalmozott 1 340 000 forintnyi adósságát 10 év alatt törlesztenie kellett. Ha megvizsgáljuk ennél a szerződésnél is a megtett tengeri mérföldek hosszát, akkor Fiume (37,7%) szempontjából erősödés tapasztalható Trieszttel szemben (62,3%).²⁷¹ A szerződés további tíz évre 1888-ig kötött.

268 Az egy év alatt megtett összes tengeri mérföld a szerződés értelmében 827 838 mérföld volt, ebből Fiumét érintette 194 584 mérföld, Triesztet pedig 633 254 mérföld.

269 Gonda 1906:88–89.

270 Itt is megfigyelhető, hogy az összes segély mértéke valójában 1 302 326,9 Ft-ot tett ki egy évre.

271 Az egy év alatt megtett összes tengeri mérföld a szerződés értelmében 917 870 mérföld volt, ebből Fiumét érintette 346 398 mérföld, Triesztet pedig 571 472 mérföld.





2. táblázat: Az Osztrák-Magyar Lloyd járatai 1878-1888 között
Table 2: The Austrian-Hungarian Lloyd routes from 1878 to 1888

Tétel	Menet megnevezése	Az évi menetek száma	Egy-egy teljes menettel megírt tengeri mértföldek száma Menet és jövet	Összes megtett tengeri mérföld	Összérték forintban
<i>A) 10 csomó sebesség; 4 o. é. ft segély</i>					
1	Konstantinápoly-Várna és vissza	104	290	30 160	120 640,0
<i>B) 9 csomó sebesség; 1,8 o. é. ft segély</i>					
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
<i>C) 8 csomó sebesség; 1,15 o. é. ft segély</i>					
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

Forrás: az 1878. évi XXVII. tc. alapján saját szerkesztés

Az 1888. évi XXI. törvény nem tartalmazott az új járat táblázaton (3. táblázat) kívül érdemi változásokat azt leszámítva, hogy kötelezte magát a Lloyd, hogy szénszükségletét igyekszik hazai nyersanyaggal kielégíteni az angol szén áremelkedése miatt.

3. táblázat: Az Osztrák-Magyar Lloyd járatai 1888-1891 között
Table 3: The Austrian-Hungarian Lloyd routes from 1888 to 1891

Tétel	A járatok megnevezése	Az évi menetek száma	Egy-egy járatall menet és jövet befutott tengerimérföld. száma
<i>A) 11,5 csomó sebesség; 2,6 o. é. ft segély</i>			
1	Trieszt-Alexandria és vissza	52	2 402
<i>B) 10 csomó sebesség; 1,65 o. é. ft segély</i>			
2	Fiume-Alexandria és vissza	12	2 330
3	Trieszt-Cattaro és vissza	52	756
4	Fiume-Cattaro és vissza	52	584
5	Trieszt-Korfu-Piräus-Konstantinápoly és vissza	52	2 386
6	Piräus-Smyrna és vissza	52	418
<i>C) 8 csomó sebesség; 1,05 o. é. ft segély</i>			
7	Trieszt-Spalato-Metkovich és vissza	52	543
8	Trieszt-Pola-Durazzo-Korfu és vissza	52	1 262
9	Trieszt-Pola-Dalmatia-Korfu-Preveza és vissza	52	1 464
10	Fiume-Trieszt és vissza	52	254
11	Fiume-Cattaro és vissza	52	772
12	Spalato-Metkovich és vissza	52	156
13	Trieszt-Fiume-Korfu-Patras-Piräus-Syra-Salonich-Konstantinápoly és vissza	26	3 690

Forrás: az 1888. évi XXI. tc. alapján saját szerkesztés





Ami fontos az új törvénnyel kapcsolatban az az, hogy a támogatott járatokból ki lett hagyva az Adriai-tenger part menti forgalma. Ennek oka, hogy a magyar államnak, az ország belső tőkeképződésével együtt forrása nyílt, hogy erre a tevékenységre is a saját nemzeti érdekeket képviselő vállalatot támogasson, ez lett későbbi nevén a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. Ez a járatkimaradás jobban érzékelhető, ha itt is megvizsgáljuk a járatok által megtett összes tengeri mérföldet Fiumét illetve Triesztet tekintve. Azon járatok, amelyek érintették Fiumét 11,8%-ot, amelyek pedig csak Triesztet 88,2%-ot tettek ki a vállalat összes szerződésben támogatott járatának hosszából.²⁷²

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 helyeztetik. A szerződésbontásnak több előzménye is volt, mind gazdasági, mind politikai oldalon. Egyfelől a Lloyd fuvardíjai folyamatosan növekedtek köszönhetően az egyre erősödő versenynek a többi rivális vállalattal, és a gazdaságtalan hajóbeszerzéseknek.²⁷³ Másfelől az talpra álló magyar (és horvát) tengeri kereskedelmi vállalatok rohamosan növekvő forgalma, sikeressége is egyre nagyobb anyagi támogatásokat kívánt; de a Lloydnak is megnehezítette a politika a dolgát, hisz „Az állami beleszólás a társaság ügyeibe nem egyszer a részvények kedvező időben történő kibocsátását is megakadályozta, mivel a kormányzati döntés esetenként csak több hónapos késéssel született meg”.²⁷⁴

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 18-án.²⁷⁵ A megállapodás értelmében felosztották a kereskedelem iránya szerint a tengereket a magyar Adria Rt. és a nevében újból Osztrák Lloyd között. Az Adria Rt. bírta a nyugatra, a Lloyd pedig a keletre irányuló forgalmat. Brazíliába (ahova addig csak az Adria Rt. járatott gőzösöket) ekkortól felváltva közlekedtek a társaságok évi 6–6 járatral. A megállapodás 1898. június 30-ig kötöttetett.

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 Részvénytársaság (1894. évi XXXVI. tc.), mely egyértelműen az al-dunai kikötőkön keresztül kívánta elérni a Fekete-tengert, így biztosítva kapcsolatot Regensburg és Galac között.²⁷⁶ A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. meg-

272 Az egy év alatt megtett összes tengeri mérföld a szerződés értelmében 946 000 mérföld volt, ebből Fiumét érintette 111 680 mérföld, Triesztet pedig 834 320 mérföld.

273 Gonda 1906:96.

274 Zsigmond 2009:139.

275 Gonda 1906:97.

276 Bartos – Bornemissza 1942:108.





alapításával (1898. évi IX. tc.), a magyar állam hazai vállalattal tudta elérni a keleti kikötőket Galacból és ennek a vállalatnak a szerződése kimondta, hogy azért, hogy ne támasszon a Magyar Keleti Rt. versenyt az Osztrák Lloydnak, köteles átadni annak a Fekete-tengerről a Levantéba irányuló árukat és maximum évi 60 000 K támogatást.²⁷⁷ 1898. július 1-én a Monarchia két nagy tengeri gőzhajózási vállalata között újabb megállapodás is kötött, melynek értelmében újraosztották „területeiket”, 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”.²⁷⁸ Ez a megállapodás a világháború kitöréséig fenn is állt. A háború után a vállalat olasz felségjelzéssel újjászerveződött „Lloyd Triestino” néven, és ma is több létező vállalat jogelődjének tekinti azt, például az „Italia Marittima SpA” vagy az „Österreichischer Lloyd”.

3. A vállalat fiumei hajó- és áruforgalma

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. A Magyar Statisztikai Évkönyvekben csak 1896-tól találunk adatokat a Lloyd fiumei hajóforgalmát (számuk és nettó tonnatartalmuk) illetően, mind befutott, mind elindult gőzösök tekintetben (ezt mutatja az 1. számú ábra).²⁷⁹

Az ábrán a két oszlopdiaagram mutatja a Fiuméba érkezett és onnan elindult gőzösök számát, míg a jobb oldali tengely a szaggatott vonal által reprezentált összes (indult+érkezett) nettó regisztertonna tartalmat (azért nem külön itt is, hogy egyszerűsítsem az elemzést). Elsőre feltűnhet az ábrát 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 gőzőseit 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. Érkező hajókat tekintve 1896–1901 között kiegyenlített volt a szomszédos, illetve a távolsági forgalom.

²⁷⁷ Pelles 2015.

²⁷⁸ Frisnyák 2001:123.

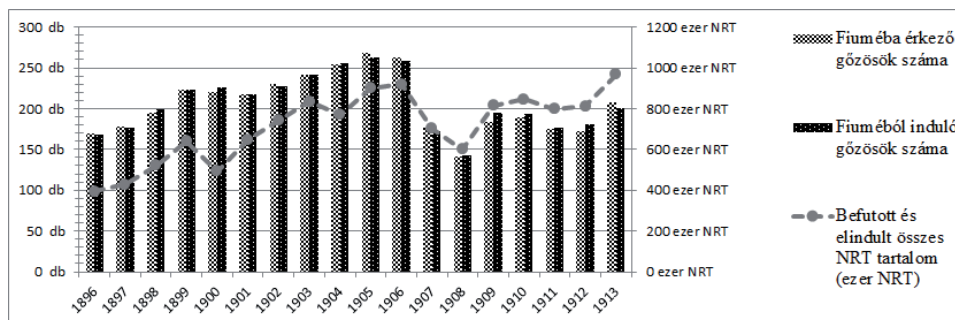
²⁷⁹ A statisztikákban mindkét irány tovább van bontva két irányban: a távolsági forgalom a monarchián kívüli kikötőket jelenti, míg a szomszédos kikötők további két részre oszthatók: magyar és osztrák kikötőkre. Magyar kikötő volt az összes akkori Horvátország területén fekvő „Magyar birodalom” részét képező kikötő és osztrák kikötő volt értelemszerűen Trieszt, az Osztrák Tenger mellék és Dalmácia összes kikötője is.





1. ábra: Az Osztrák Lloyd fiumei járatainak és NRT tartalmának összegei 1896-1913 között

Figure 1: The Austrian Lloyd routes of Fiume and their NRT contents' sums
from 1896 to 1913



Forrás: a MSE 1896–1913 alapján saját szerkesztés

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 NRT-val, illetve 861 NRT-val szemben azon évek összes 300 251 NRT, illetve 385 463 NRT tartalmával). 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 idősoron is csak 1904-ben indultak gőzösök szomszédos kikötőbe, kettő darab összesen 1550 NRT-val szemben az akkori összes 432 214 NRT-nyi elindult gőzös térfogattal. Az, hogy miért tűnt el 1902-től kezdődően a szomszédos forgalom, a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság működésével magyarázható, amely ezekre az évekre átvette a Lloydtól a partvidék teljes forgalmát és így az kiszorulva az Adriai-tengerről (hisz annak nyugati fele is a magyar tengerhajózás kezében volt a Magyar-Horvát Rt. és az Adria Rt. által) teljesen a levantei és távol keleti kikötőkre tudta fordítani figyelmét.

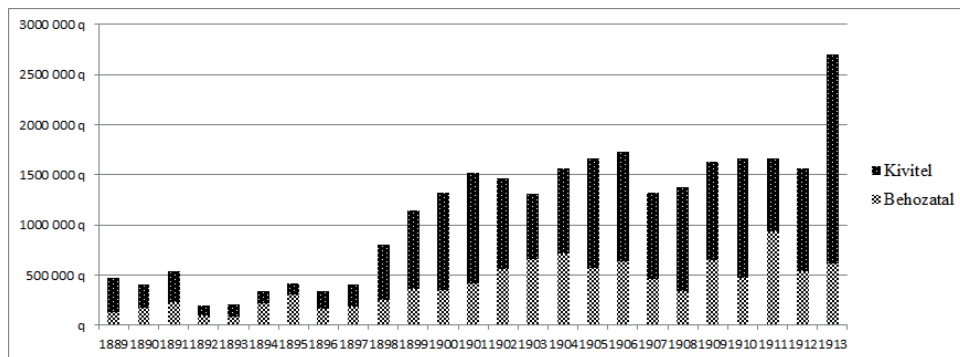
A Lloyd fiumei áruforgalmát tekintve 1889-1913 között állnak rendelkezésünkre adatok (2. számú ábra) a Magyar Statisztikai Évkönyvekben, illetve az erre a célra speciálisan kiadott Fiume hajó- és áruforgalmát részletesebben leíró, statisztikai kötetekben.

Az ábrán nagyon jól látszik a Lloyd fiumei áruforgalmának történelmileg már bemutatott dinamikája. Megállapítható, hogy a vállalat magyar szerződéses korának lejártával (1891-92), a fiumei összforgalma hirtelen visszaesett 542 223 métermázsáról 192 690 métermázsára, ám az 1893. évtől újra növekedést mutatnak az adatok. Sőt, az 1899. évre – a kereskedelmi területek végleges felosztásával, mely megszüntette a rivalizálást az Adria Rt. és a Lloyd között – már sikerült is a Lloydnak megdupláznia az 1891-es forgalmát (1147 628 q).





2. ábra: A vállalat összesített áruforgalma Fiumében 1889–1913 között
Figure 2: The company's cumulate goods turnover in Fiume between 1889 and 1913



Forrás: a MSÉ 1889–1913 alapján saját szerkesztés

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 métermázsa, 1913-ban pedig 2 084 714 métermázsa volt. Ez utóbbi növekedés a balkáni háborúknak volt betudható, hisz a Levantéba szánt cukorexport ebben az évben Fiume felé vette az irányát (így ez adta a legnagyobb mennyiségét is a Lloyd exportjának 1 524 145 q értékben).²⁸⁰ 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 éveit voltak, illetve az 1903. és az 1911. évek nagy kivitelcsökkenésének tudható be.

Ha átnézzük a Lloyd által legnagyobb mennyiségben szállított árukat, ott sem találunk meglepő adatokat. Ahogy elmondható Fiume összes tengeri áruforgalmáról, hogy nyerstermékeket és gyarmatárúkat importált és a hazai és fiumei ipar által feldolgozott árukat exportált, úgy ez a Lloyd kereskedelmi forgalmáról is elmondható. Így a Lloyd legfontosabb helyi importcikkei a fiumei kikötő háború előtti utolsó tíz évében a következők voltak: nyers dohány; kukorica; olajos magvak; hántolatlan rizs; nyers juta; nyers bőrök; bor; nyers pamut. Legfontosabb exportcikkei pedig: homok- és kristálycukor; finomított cukor; hántolt rizs; paraffin; donga, vasúti talpfa és egyéb faárúk; papíros anyag és papíráruk; vas- és acélárúk. Tehát a trieszti Osztrák Lloyd, Fiume forgalmát tekintve nagyon fontos vállalat tudott maradni az állami támogatású járatok szerződésének magyar felbontása után is.

²⁸⁰ Fried 2001:108; Scott 1977; Fiume forgalma 1913:72–73.





Összegzés

Azért, hogy a fiumei forgalma alapján a vállalatot el lehessen helyezni a többi államilag támogatott vállalat között, megvizsgáltam magát a kikötő forgalmát is. Ez alapján az államilag támogatott vállalatok tették ki a Fiuméba érkezett gőzösök számának átlagosan 85%-át (Adria Rt. 4%; Magyar-Horvát Rt. 78%; Osztrák Lloyd 3%; Magyar Keleti Rt. 0,01%) 1893-1913 között úgy, hogy az idő előrehaladtával fokozatosan esett vissza arányuk a megjelenő további külföldi és önálló hazai vállalatok térnyerésével szemben.²⁸¹ Raktérben (NRT) mérve pedig átlagosan a kikötőbe érkezett gőzösök 69%-át (Adria Rt. 20%; Magyar-Horvát Rt. 30%; Osztrák Lloyd 19%; Magyar Keleti Rt. 0,05%) ebből is látszik, hogy a statisztikai adatok megerősítik, hogy a Lloyd alapvetően a nagy távolságú forgalomban volt érdekelt, hisz kevés gőzössel, de nagy szállítótérfogattal szerepelt ezen években a Fiuméba befutott gőzösök között.

Fiume 1867-1913 között alapvetően exportkikötőként működött azaz a métermázsányi forgalom 40,4%-a volt import, és 59,6%-a export. 1893-1913 között az államilag támogatott vállalatok átlagosan a fiumei behozatal 30,3%-át tették ki (ebből az Adria Rt. 13,2%-ot, a Lloyd 8%-ot, a Magyar-Horvát Rt. 8,6%-ot és a Magyar Keleti Rt. 0,5%-ot képviselt). Az exportból ebben az időszakban átlagosan 61% volt a részesedésük (Adria Rt. 35,8%; Lloyd 9,9%; Magyar-Horvát Rt. 15,2%; Magyar Keleti Rt. 0,1%). A fiumei kikötő összforgalmában is átlagosan 47,6%-os részesedést bírtak a vállalatok, amelyből kitűnik számunkra, hogy a Lloyd a maga átlagos 9%-os részesedésével jelentős szereplő tudott maradni a kikötő életében, tudva hogy az 1870-es évek szerződéskötéseiben még szinte egyedül képviselte az egész fiumei áruforgalmat.

Belátható, hogy az Osztrák Lloyd társaság 19. századi és a nagy háborúig tartó történelme, nem csak az osztrák Trieszt, de a magyar Fiume történetével is mélyen összefonódott az idők folyamán. A téma alapos megismerése és kutatása így nem csak a magyar közlekedés történetéhez, és fejlődési okainak alaposabb megvilágításához szolgáltathat újdonságokat, hanem a magyar kereskedelem- és gazdaság történetének alaposabb újragondolásához is nyújt számos fogódzkodót, különösen a Fekete-tenger, a Levante és Fiume magyar áruforgalma kapcsán.

²⁸¹ Ne feledjük, hogy a Lloyd 1891 után továbbra is az osztrák kormány támogatását élvezte és 1898-tól a Magyar Keleti Rt-n keresztül is kaphatott évi 60 000 koronát.





FELHASZNÁLT IRODALOM

- 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.
- Denk Árpád és társai (Batthyány Tivadar, Kemény Ödön, Ossoinack Lajos, Solymásy Endre) (1896): A magyar tengerészet. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 191–218. o.
- Ezer év törvényei: <http://www.1000ev.hu>
- Fest, Alfredo (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.
- Fiume forgalma (1906–1915): Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915. Szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.
- Fried Ilona (2001): Emlékek városa Fiume. Budapest. Ponte alapítvány.
- Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest. História – MTA Történettudományi Intézete.
- Gonda Béla (1906): A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.
- Gulyás László (2009): Regionális folyamatok a 19. században. In: Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 93–95. old.
- Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Budapest–Pécs. Dialóg Campus Kiadó.
- MSÉ (1885–1918): Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.
- Pelles Márton (2015): A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. In: Dr. Szabó István (szerk.): IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs. Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat. 405–414. o.
- 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.
- Zsigmond Gábor (2009): Az osztrák-magyar Lloyd története. In: Pelyach István (szerk.): Aetas. Történettudományi folyóirat. 24. évf. 2009. 1. sz. Szeged. AETAS Könyv- és Lapkiadó Egyesület. 126–143. o.

