

OTDK-dolgozat

2017

Pelles Márton

Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

**FIUME IPARFEJLESZTÉSÉNEK TÖRTÉNETE –
KÜLÖNÖS TEKINTETTEL OSSOINACK LAJOS MUNKÁSSÁGÁRA
(1868–1913)**

**HISTORY OF FIUME'S INDUSTRIAL DEVELOPMENTS –
EMPHASISING ON THE BUSINESS ACTIVITIES OF
LAJOS OSSOINACK (1868–1913)**

Konzulens: Prof. Dr. Kaposi Zoltán

A kézirat lezárása: 2016. november 14.

Tartalomjegyzék:

Bevezetés.....	1.
1. A dualizmus kori magyar iparfejlődés.....	3.
2. A „corpus separatum” stratégiai jelentősége.....	9.
2.1. Szent István koronájának legszebb gyöngyszeme.....	9.
2.2. A kikötőváros lakossága és az iparban foglalkoztatottak aránya	13.
3. Fiume nagyvállalatai.....	16.
3.1. A Fiumei Magyar Királyi Állami Dohánygyár (1868–1913)	16.
3.2. A Whitehead és Társa Torpedógyár (1875–1913)	19.
3.3. Hajógyártás Fiumében 1892–1913 között.....	23.
3.4. Elfeledett fiumei iparvállalatok	30.
4. Ossoinack Lajos és a fiumei ipari- és kereskedelemi vállalatok.....	35.
4.1. Ossoinack Lajos élete (1849–1904)	35.
4.2. Az Ossoinack-féle Mechanikai Faipari Rt. (1875–1913).....	36.
4.3. A Fiumei Első Magyar Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt. (1882–1913) ...	39.
4.4. Első magyar tengerhajózási részvénytársaság: Oriente (1893–1913).....	42.
4.5. A Kőolajfinomító Rt. (1883–1913)	49.
4.6. A fiumei iparbáró vállalkozói portréja	58.
Összegzés – A fiumei ipar helyzete a nagy háború előtt.....	59.
Kitekintés – Fiume sorsa a háború alatt és után	61.

Táblázatjegyzék:

1. táblázat: A fiumei iparban dolgozók foglalkozási csoportok szerinti eloszlása 1900-ban és 1910-ben..... 14.
2. táblázat: A Danubius–Schoenichen–Hartmann Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyár Rt. részvénytőkéje (K), nyeresége (K) és osztaléka (K és K%) 1905–1910 között 29.
3. táblázat: A fiumei rizshántoló részvénytőkéje (K) és osztaléka (K és K%) 1882–1903 között (1890–91 kivételével) 42.
4. táblázat: Az Oriente Rt. részvénytőkéje (K) és osztaléka (K és K%) 1894–1903 között 48.
5. táblázat: A Kőolajfinomító Rt. részvénytőkéje (K) és osztaléka (K és K%) 1884–1904 között 54.
6. táblázat: Fiume és a vele azonos méretű városok összehasonlítása (1900–1910) 60.

Ábrajegyzék:

1. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma koronában 1867–1913 12.
2. ábra: Az egyes fiumei iparágakban egyedül működő nagyvállalatok segéd munkásainak száma 1910-ben 15.
3. ábra: A fiumei dohánygyár éves szivar és cigaretta termelése 1889–1912 között 18.
4. ábra: A Whitehead & Co. által gyártott torpedók értéke 1898–1913 között 22.
5. ábra: A Fiumei Rizshántoló termelése métermázsában 1889–1912 között 41.
6. ábra: Az Oriente Rt. gőzöseinek bruttó- és nettó-regisztertonnatartalma 1893–1914 között 44.
7. ábra: Az Oriente Rt. éves valós és becsült áruforgalma a levéltári számlák alapján 1893–1914 között 47.
8. ábra: Fiume importja 1893–1913 között és az Oriente Rt. importrészesedése 48.
9. ábra: A fiumei kőolajfinomító termelése egyes árunemek szerint métermázsában és koronaértékben 1889–1911 között 51.
10. ábra: Az SS Etelka által megtett út (tengeri mérföld), a szállított valós- és becsült áruforgalommal 1896–1908 között 56.
11. ábra: Fiume importja 1893–1913 között és az SS Etelka (Photogen) importrészesedése 57.

Képjegyzék:

1. kép: Fiume kerülete 1868–1919 között 9.

2. kép: A fiumei kikötő az 1910-es években	11.
3. kép: A fiumei dohánygyár helye 1865-ben (balra fenn) és 1913-ban (balra lenn); valamint az épülete 1840-ben (jobbra fenn) és 2013-ban (jobbra lenn)	16.
4. kép: Munka a fiumei dohánygyárban	17.
5. kép: Giovanni Luppis (1813–1875) és Robert Whitehead (1823–1905)	19.
6. kép: A Whitehead és Társa Torpedógyár helye Fiumében.....	20.
7. kép: Az SMU 6-os és SMU 12-es torpedó-tengeralattjárók.....	21.
8. kép: Képek a Whitehead & Co. életéből (fenn); a gyártott torpedók (balra lenn); torpedó kilövési kísérletek a torpedókikötőben (jobbra lenn)	21.
9. kép: A Whitehead gyár prospektusa	23.
10. kép: A Bergudiban felépített hajógyár térképen 1898-ban, és levegőből 1907-ben	24.
11. kép: A Popp Lajos tervei által készített fiumei úszódokk makettje	25.
12. kép: A Tengerészeti Hatóság SS Vontató hajójának tervrajza	27.
13. kép: Hadihajók felszerelés alatt: az SMS Helgoland (balra), az SMS Tatra (középen az úszódokkban) és az SMS Novara (jobbra)	28.
14. kép: Az SMS Szent István hajótestének vízrebocsátása Fiume-Bergudiban 1914. január 17-én	28.
15. kép: A fiumei csokoládégyár emblémái	30.
16. kép: A Smith- és Meynier-féle papírgyár épületegyüttese 1880-ban, 1920 körül és napjainkban.....	31.
17. kép: A Skull Mátyás fiumei gyárában készített kikötői vascölöpök egyike.....	32.
18. kép: A fiumei Magyar-Horvát Aszfaltgyár 1907-es tervrajza és az épület napjainkban	33.
19. kép: Ossoinack Lajos (1849–1904) balra és fia Ossoinack Endre (1876–1965) jobbra	36.
20. kép: Ossoinack-féle Láda- és hordógyár 1909-ben	38.
21. kép: A Fiumei Első Magyar Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt. Fiumében	40.
22. kép: Az összes eurázsiai kikötő, amelyet érintett az Oriente Rt. 1893–1914 között, súlyozva a kikötések számával	46.
23. kép: Az összes távol-keleti kikötő, amelyet érintett az Oriente Rt. 1893–1914 között, súlyozva a kikötések számával	46.
24. kép: A fiumei kőolajfinomító területe (piros kör)	49.
25. kép: A Fiumei Kőolajfinomító termékeit értékesítő Fiumei Magyar Olajipari Rt. 200 Koronás részvénye 1906-ból	52.
26. kép: A Fiumei Kőolajfinomító 1896-ban, 1922-ben és 2005-ben.....	53.
27. kép: Az SS Etelka tankerhajó a Photogen Rt. színeiben	55.

Bevezetés

Az egykori Magyarországhoz tartozó Fiumének története gyermekkorom óta foglalkoztat. Középiskolás koromban azért kezdtem olaszul tanulni, hogy az egykor olasz nyelvű városról a fiumeiek anyanyelvén is olvashassak. Egyetemi tanulmányaim alatt, előző OTDK dolgozatomban (2015) a város és a magyar kereskedelmi tengerészet dualizmus korabeli (1867–1918) összefüggéseivel foglalkoztam, amely munkám eredményeiről azóta több konferencián is beszámoltam és tanulmányaim is megjelentek (pl a Közgazdasági Szemlében és a Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóiratban).¹

Annak érdekében, hogy a tengerészet és Fiume kapcsán bővíthessem az ismereteimet, 2016-ban kétszer is ellátogattam a Rijekai Állami Levéltárba (Državni Arhiv u Rijeci) és összesen hat héten keresztül kutattam az egykori Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, a Magyar Királyi Fiumei Kormányzóság, a Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamara és több helyi vállalat és vállalkozó iratainak főként olaszul és magyarul írt iratanyagában. Miközben elmélyítettem a korabeli kereskedelem-történeti ismereteimet, rádöbbsentem arra, hogy mekkora űr van a fiumei iparról szóló ismereteink és a levéltári iratokban őrzött információk között. Észrevettem, hogy a mai magyar gazdaságtörténeti gondolkodás mennyire keveset tud az egykori fiumei gazdasági fejlődést létrehozó helyi vállalkozók munkájáról és eredményeiről.

Jelen dolgozatom megírásába azért kezdtem bele, hogy a fiumei iparra fókuszálva szülessen egy olyan munka, amely megvizsgálja, hogy milyen állami és helyi keretrendszerben, kik és hogyan hozták létre azt a gazdasági fejlődést, amely összefonódva a hajózásban és a kereskedelemben elért eredményekkel híressé tette a magyar koronához tartozó Fiume városát. A dolgozatban bemutatásra kerülő vállalkozók közül kiemelkedik a címben is jelzett Ossoinack Lajos személye, aki egész életét a fiumei, illetve a magyar kereskedelem- és ipar fejlesztésének szentelte. Ezért, miután bemutatom Fiume nagyvállalatait, és az egykor működött de mára elfeledett iparvállalatokat, Ossoinack személyével, és az ő közreműködésével létrehozott vállalatokkal egy külön fejezetben foglalkozom.

Az eddig leírtakon felül az írásomnak van még egy, a jövőre mutató oka. A természettudományokkal szemben, a társadalomtudományokban nem tudunk létrehozni egy a külvilágtól elzárt labort, ahol kikísérletezhetjük, hogy mi a legjobb útja egy térség

¹ Az első diplomámat 2015-ben a PTE KTK Alkalmazott közgazdaságtan (BA) szakán szereztem. Jelenleg, a PTE KTK Vezetés és szervezés (MA) szak hallgatója vagyok.

lehetőségeinek leginkább megfelelő gazdaság- és iparpolitika létrehozásának. Úgy gondolom, hogy az én munkám is, és minden más gazdaságtörténeti munka is azért fontos, hogy megismerve és tanulva a múlt tapasztalataiból, a jelen korunkban felmerülő, hasonló gazdasági kérdésekben legyenek előttünk minták, amelyek alapján megfelelő döntéseket hozhatunk. Céлом ezen munka megírásával, hogy a történelmünkben lejátszódott eseményeket megismertetve tanulhassunk a múltból, és ezáltal közgazdászként valóban a köz javát szolgálhassuk.

A dolgozatom megírásához többféle forrást is felhasználtam. Feldolgoztam az elmúlt 150–200 évnek a Fiumével és az iparfejlesztéssel foglalkozó magyar és olasz nyelvű szakirodalmát, és átnéztem a korabeli magyar törvényeket. Az elemzéseim alapjául összegyűjtöttem a Magyar Statisztikai Évkönyvek, az 1900. és 1910. évi Népszámlálások, a Fiume áru- és hajóforgalmáról szóló kiadványok, a Mihók-féle- és a Nagy Magyar Compassok, valamint Thirring Gusztáv munkájának számos releváns adatát.² Ezeken felül, ahogy már jeleztem is, egy átfogó kutatást végeztem a Rijeka Állami Levéltárban is, de a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárában is kutattam az egykori Fiuméra vonatkozó forrásokat.

Felépítését tekintve tanulmányom egy, a korabeli magyar ipart leíró általános bevezetővel kezdődik. Ezt követi Fiume történelmének és a fiumei kerület dualizmus korabeli viszonyainak rövid bemutatása, majd a városi lakosság iparban foglalkozó részének elemzése azért, hogy differenciálni lehessen a fiumei iparvállalatok között. A dolgozat gerincét így a fiumei vállalatokról szóló fejezet és az azt követő Ossoinack Lajos pályájával foglalkozó fejezetek adják. A vállalatok elemzését három fő szempont szerint végzem. Először leírom a fellelt források tükrében az adott vállalat működésének történetét. Ezt követően összegzem a vállalatok rendelkezésére álló, a termelésre fordítható tőke, valamint emberi- és gépi erőforrás mértékét, és ezek összefüggéseit. Végül bemutatom a vállalat termelését, és ahol lehet, a működésből fakadó üzleti eredményeket.

Dolgozatomban annak érdekében, hogy a felhasznált levéltári források ne tegyék töredezetté a szöveget, a konzulenssemel való egyetértésben minden hivatkozást (továbbra is Harvard-rendszer szerint) lábjegyzetben jelenítek meg, együtt az írásomhoz tartozó magyarázó jellegű összefüggések leírásával. Munkámtól azt remélem, hogy általa hozzájárulhatok a magyar történelmi tudásunk mélyítéséhez, és bekapcsolhatom Fiume iparfejlesztésének történetét a magyar gazdaságtörténeti gondolkodás főáramlatába.

² MSÉ 1885–1918; Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910; Fiume forgalma 1906–1915; Compass 1881–1914; Thirring 1912.

1. A dualizmus kori magyar iparfejlődés

Az 1867. évi kiegyezés előtt Ausztria és Magyarország egymásrautaltsága magában hordozta a komparatív előnyök kihasználásának lehetőségét, azaz a birodalom részei specializálódhattak azon termékek előállítására, amelyekben helyzeti előnyük volt.³ Annak ellenére, hogy tradicionálisan Ausztria és Magyarország is agrárország volt, a zárt vámhatárokon belül az iparosodottabb Ausztria az ipari termelésre orientálódott, míg Magyarország a helyenként nem létező, vagy elégtelen iparosodottság folytán inkább agrártermékek előállítója volt.⁴

A 19. század modernizációja a közlekedésben, a vasutak, a gőzhajók megjelenése egyre közelebbivé tette egymás számára a távoli országok és birodalmak piacait. Az ezekkel való verseny előfeltételeként, és nem utolsósorban az ipari termékek nagyobb hozzáadott értéke miatt, a magyarországi és betelepült vállalkozók belátták a hazai ipar fejlesztésének szükségességét. Erre adott lehetőséget az 1850-ben létrehozott, és később tízéves időközönként újragondolt osztrák-magyar vámunió, mely a belső vámokat eltörölve egy kívülről védett belső piacon tette lehetővé az ipar számára az erősödést. Az a szándék húzódott meg ezen elképzelés mögött, hogy majd kellő időben a falakat lebontva a „Nyugat” potenciális versenytársaként léphessen a szabadkereskedelem útjára Ausztria-Magyarország.⁵

A közös vámterület pozitív hozadéka volt, hogy kiszámíthatóvá tette a gazdaság működését. Ez egyfelől megnyilvánult abban, hogy a megtakarítások növekedésével beindult a hazai tőkeakkumuláció, melynek révén már nemcsak a külföldről beáramló tőke tudott ipari vállalatokat létrehozni Magyarországon, de a század végén a hazai üzletemberekből összeálló csoportok is, például részvénytársasági formában. Másfelől az, hogy a magyar iparnak részben az osztrákkal is versenyeznie kellett, ráutalta a gyárosokat a kooperációra és a racionalizált működésre. A versenyképességet segítette az 1892-ben bevezetett aranyalapú valuta a korona is, mely kiszámíthatóbbá tette a gazdaság működését, hisz előtte a forint ezüsttartalmának ingadozó értéke is gondot okozott.^{6 7}

³ Katus 1989a.

⁴ Scott 1977.

⁵ List 1841; Scott 1982; Komlos 1983; Katus 1979.

⁶ Dolgozatomban 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-nak felelt meg. Az összehasonlíthatóság érdekében, végeztem egy rövid számolást mely nagyságrendileg megmutatja, hogy bevezetésekor a korona (1892. évi XVII. tc.), mennyi mai, 2016-os forintot érne: 1kg színarany 2016. október 30-án 11 556 000 HUF-ot ért, 1892-ben a törvény szerint 3280 koronát ért, azaz 1 korona ma körülbelül 3500 HUF-ot érne.

⁷ Kövér 1986; Hanák 1989.

Mindehhez persze szükség volt a hazai vállalkozókra is. Az ő vizsgálatuknál több csoportot különíthetünk el a 19. század egyes korszakaiban. A reformkorban (1825–1848) Lengyel György és Bácska Vera felosztása szerint az „előfutárok” generációja alapított ipart Magyarországon.⁸ Ők javarészt nagykereskedők, illetve a céhes mesteremberek voltak, akik stabil vevőkörrel a hátuk mögött tudták felépíteni vállalkozásaikat (a kocsigyáros Kölberek, a kékfestőgyárat alapító Felmayer Antal, Maderspach Károly). Maga Ganz Ábrahám is ebbe a kategóriába sorolható, aki Svájcban kiindulva, Budán kezdett dolgozni a Hengermalomnál, majd kemény munkával egy olyan vállalatot alapított, amely meghatározta a magyar gépipart.⁹ Közös jellemzőjük ezen embereknek, hogy általában nagy anyagi kockázatot vállalva indították el az üzleteiket, amelybe többen bele is buktak.

Jelen voltak közöttük az arisztokrata földbirtokosok és politikusok is. Gondolhatunk itt Széchenyi István mellett Batthyány Lajosra, akinek ikervári birtokán cukorgyár működött vagy Ürményi Ferencre (aki, fiumei kormányzó is volt), aki a pénzügyi szférában szerepelt. Továbbá a Rádayakra, Telekyekre, Zichykre is. Ennek a kategóriának és kornak a képviselői közé tartozik gr. Andrássy Manó is. A vasgróf 1821-ben született és az iskolái befejeztével külföldi utazásokat tett. Ekkor bejárta Nyugat-Európát és Marokkót, majd a szabadságharcban való részvétele után a Távol-Keleti régiókba is eljutott. Hazatérése után átvette atyjától a család gömöri vaskohóit és a környékbeli tulajdonosokat összegyűjtve 1868-ban megalapította a Salgótarjáni Vasfinomító Egyletet.¹⁰ Később (1881) ebből fejlődött ki a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt., mely az egyik legnagyobb acélgyártó vállalattá lett Magyarországon.¹¹

A második vállalkozói generáció az „alapítóké”. Ők voltak azok, akik az 1867-es kiegyezést követően javarészt külföldön szerzett ismereteiknek köszönhetően alapítottak gyárat Magyarországon. Sokszor a kereskedelmi-forgalmi szférából érkeztek.¹² Ilyen volt Burchard-Bélaváry Konrád, aki danzigi gabonakereskedelmi tapasztalatit felhasználva lett a Pesti Hengermalom alkalmazottja, majd vezérigazgatója; Pick Márk, aki itáliai útjáról hozta haza a szalámigyártás ötletét; Hatvany-Deutsch Sándor, aki a berlini banki élete után cukorgyárat alapított.¹³ Az alapítók magukat a „szociális progresszió” hordozóinak tekintették, hisz nagyüzemeik révén általában sok embernek adtak megélhetést, nélkülözhetetlen

⁸ Bácskai 1989; Lengyel 1989.

⁹ Klement 2004.

¹⁰ Szinnyi 1891.

¹¹ Vasgyártás 2016.

¹² Lengyel 1989:40.

¹³ Halmos 2004b.

gyártmányaikkal a haza javát szolgálták, és társadalmi érzékenységük folytán karitatív tevékenységet is folytattak.¹⁴

A harmadik generációt az „örökösök” adták. Ők javarészt 1861–1891 között születtek, és így az alapító atyjaiktól az 1900-as évek első két évtizedében vették át a megörökölt vállalatokat. Ebben a kategóriában főleg üzletvezetőket, vezérigazgatókat találunk, és nem kereskedőket, hiszen a századforduló idejére a korábban alapított vállalatok nagyrésze már részvénytársasági formában működött, és sokszor élesen különvált a tulajdonlás és a menedzsment. Jó példa erre a különválásra a Ganz-örökség is, ahol vállalatot nem a tulajdonosok, hanem az igazgatók vezették (pl Mechwart András).¹⁵ A társasági forma kialakulása nem volt véletlen. Míg a nyugati országokban a tőke családon belül évszázadok óta öröklődött, és mindig újabb fejlesztéseket, modernizációt szolgált, addig Magyarországon túl nagy kockázatot jelentett egy tőkésnek, egy számára új iparágban az egész vagyonát befektetni. Sokkal jobban eloszlott a kockázata, ha a portfólióját úgy osztotta meg, hogy inkább több különböző ipari, kereskedelmi, vagy közlekedési társaság megalakulásában vett részt részvényesként. Ez az oka annak, hogy szinte minden nagyvállalat esetében – Fiumében is – részvénytársaságokat találunk.¹⁶

A hazai ipar fejlesztésében döntő szerepe volt a vállalkozóknak, a kereskedőknek és a bankároknak, azonban mellettük a magyar állam is igyekezett intézkedéseivel segíteni az iparfejlesztést. Az iparosítás útján fontos állomás volt a céhek eltörlése 1872-ben és a kereskedelmi törvény megalkotása is.¹⁷ Továbbá, hogy az állam adó- és illetékmentességet adott bizonyos iparágakban az új alapítású gyárak részére; adókedvezményt adott a hazai ipart támogató pénzüzeteknek; ösztönözte a vállalatokat, hogy hazai alapanyagokat használjanak fel; a vasúti díjszabásban pedig leszállította a hazai ipari termékek szállítási költségét.¹⁸

Az 1867-es kiegyezés utáni Magyarországon több szempontból is akadályba ütközött az ország iparosításának kérdése. A fő hátrányt a Lajtán túli és a nyugat-európai országokhoz képest nem az jelentette, hogy Magyarország inkább agrárország volt. A problémák gyökere a társadalom aluliskolázottsága volt. Ahogy Katus rámutatott: túl azon, hogy Magyarország tőkeimportra szorult 1868–1890 között, a munkaképes korú népesség kétharmada írástudatlan volt, és nehezen betanítható a fejlett ipari termelőeszközök melletti munkára.¹⁹

¹⁴ Lengyel 1989:43.

¹⁵ Klement 2004.

¹⁶ Katus 1983:345.

¹⁷ 1875. évi XXXVII. tc.

¹⁸ 1881. évi XVI. tc. és XLIV. tc.; 1882. évi XVIII. tc.; 1890. évi XIII. tc.; 1890. évi XIV. tc.; Katus 1979:1009.

¹⁹ Katus 1979:921.

Az iparban foglalkoztatott élő munkaerő kérdése mellett figyelmet kell szentelnünk a gépesítés kérdéseinek is, hiszen míg a munkások száma 1869–1910 között megkétszereződött (656 ezer főről 1427 ezer főre), addig az iparban alkalmazott gépek lóereje 1863 és 1913 között 76-szorosára nőtt (7500 LE-ről 576 400 LE-re). Ezen adatok tükrében nem meglepő, hogy két iparcsoport, az élelmiszeripar és a nehézipar (vas- és fémipar; gépgyártás és közlekedési eszközök gyártása) játszotta a legnagyobb szerepet a 19. század fejlődésében, és ezek mellé zárkózott fel a 20. század elejére a könnyűipar és a vegyipar. Ezen ágazatok között azonban a gépipar volt a leginkább nagyipari jellegű, hisz 1910-ben a gépipari keresők 74%-a 100 főnél többet foglalkoztató nagyvállalatoknál dolgozott.²⁰ Az élelmiszeripar vezető szerepe az agrárhagyományokkal rendelkező Magyarország esetében nem meglepő jelenség. Ezzel szemben a gépipar, és így a vastermékek iránti kereslet felfutása jól mutatja milyen nagy volt a 19–20. század fordulóján az üzemek, a mezőgazdaság, a szárazföldi és tengeri szállítás, illetve a hadászat részére gyártott gépek mennyisége.

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

Az élelmiszeriparon belül a legnagyobb súlyt a Budapesten kiépült malomipar adta. A Duna, a kiépülő vasútvonalak, mind felértékelték a korabeli Pest-Buda térbeli helyét, mely eleinte a gabonakereskedelem központjává, majd az első gőzmalmok (pl Hengermalom 1839) megalapításával a dualizmus idejére malomipari centrummá vált. Ezen időszakban többféle előnye is volt a budapesti malomiparnak. Egyfelől a magyar gabona (elsősorban a búza) előbb beért a nyugat-európai gabonánál, így a hazai termékek akár liszt formájában is hamarabb jelentek meg a külföldi piacokon az ottani termelésű áruknál. Másfelől a hazai gőzmalmok folyamatosan fejlesztették a technológiájukat. Ide kell sorolni a Ganz-féle gyár (Mechwart András) által létrehozott hengerszékeket és a Haggenmacher-féle síkszítát.²¹ A gyors felfutást azonban a századfordulótól lassuló növekedés jellemezte. Ennek főbb oka az volt, hogy az 1900-as években folyamatosan nőtt az agráriumban előállított, vagy a külföldről behozható gabona felvásárlási ára, így a malomipar, a méretgazdaságos termelés megszűnésével egyre

²⁰ Katus 1989b:834.

²¹ Halmos 2004a.

veszteségesebben tudott működni. Ennek következtében pedig a vidéki kisebb malmok, amelyek nyereségesebben tudtak működni, elvitték Budapest elől a belső piac egy részét.²²

Így Magyarországon az iparban hagyományosan két ellenpólus erősödött meg leginkább, az élelmiszergyártás és a gépgyártás, de a dolgozók juttatásaiban és életkörülményeiben mégis élesen elkülönült ez a két szektor. Szemben az agráriummal, ahol a termelési folyamat hozzáadott értéke a késztermék értékének csak 30%-át adta, és a dolgozók bére 4–6%-ot tett ki a végső értékből, a gépgyártásban a hozzáadott érték 50%-ot és a bérek 30–33%-ot tették ki. Azaz a gépgyártásban, és általában az iparban felértékelődött a szaktudás és ezzel együtt az ipartestületek, szakszervezetek érdekképviselői lehetőségei is.²³ Így áttételesen az ipari fejlődés hozzájárult az oktatási színvonal emeléséhez is, hisz a sokasodó iparvállalat művelt iparos utáni munkakereslete kitermelte a maga munkakínálatát.

Az itthon megtermelt mezőgazdasági és ipari termékek kétféleképpen tudtak hasznosulni: vagy Ausztria-Magyarországon belül kerültek felhasználásra, akár végső fogyasztási cikként, akár félkésztermékként, vagy a vámunió kívül kerültek eladásra. A magyar áruk, és azon belül főleg az agrártermékek hiánycikket képeztek az osztrák piacokon, hisz Ausztria sokkal erősebben iparosodott ezekben az években, mint Magyarország és a már emlegetett komparatív előnyök miatt rábízhatta magát Magyarország agrárelőállítására.²⁴ Ez meglátszott azon is, hogy a Monarchia belső kereskedelmében végig jelentős maradt a két ország specializációja, így az osztrák ipari termelés és a magyar agrárium kibocsátása; ugyanakkor az is tény, hogy a magyar fél részéről folyamatosan emelkedett az ipari termékek kivitele is. *„Míg az 1840-es években Ausztriába irányuló kivitelünk 90 százaléka volt mezőgazdasági nyerstermék, addig az 1880-as évekre ez az arány 63 százalékra csökkent, az ipari termékek részesedése 35 százalékra emelkedett”.*²⁵ Az előnyök világosan látszanak John Komlos számításaiból is, aki tételesen kibontotta az imént leírt folyamatokat és elemezte többek között a magyar lisztkivitel, mely jelentős piaccal bírt a Monarchián belül.²⁶

A monarchián kívüli külkereskedelmünkben fontos szerepet játszottak a világ számos államával (pl. Olaszország, Franciaország, Anglia, Japán, Kína stb.) kötött kölcsönös kereskedelmi egyezmények, melyek biztosították a magyar agrártermékek közel vámmentes, és egyes ipari termékek olcsóbb kivitelét ezen országokba. Így azzal együtt, hogy rohamosan tudott növekedni a magyar termékek világpiaci részesedése, külkereskedelmünk szerkezete

²² Klement 2012.

²³ Katus 1989b.

²⁴ Katus 1989a.

²⁵ Katus 1979:959.

²⁶ Komlos 1983.

nagyban hasonlított a vámunió belüli kereskedelmünkhöz, hiszen a nyerstermékek 64%-ot (köztük a gabona 29%-ot), az ipari termékek pedig 36%-ot (az élelmiszeripari termékek 15%-ot) tettek ki az 19. század végén.²⁷ Ugyanakkor az is elmondható külföldi exportunkról, hogy a tengeri kivittel lehetőség nyílt arra, hogy az Ausztriával való belső kereskedelemről származó felesleget is el lehessen adni (így például lisztet vagy cukrot).²⁸ Tehát el kell különítenünk a főleg Ausztriával való belső külkereskedelmünket (az 1904–1913-as években 74% körüli értékkel), és a világgpiaccal való külső külkereskedelmünket (tengeri kereskedelmünk az 1904–1913-as években átlagosan 8% körül mozgott) egymástól.²⁹ Fiume kikötőjének kereskedelemben betöltött fontosságát, pedig az 1890-es évektől érezhetjük, hiszen ekkortól „*a behozatal növekvő része származott a Monarchia határain túlról, jelezve, hogy az iparosodó ország egyre nagyobb mértékben rászorult a világgazdaság nyersanyagaira és beruházási javaira.*”³⁰

Összességében tehát azt láthatjuk, hogy az 1867–1913 közötti esztendőkből Magyarország tőkeerőben, a hazai vállalkozók mentalitásában, vállalkozásai számában és teljesítményében, és az állam támogató magatartásának köszönhetően fel tudott zárkózni az akkori fejlett világ mintáihoz. Ez hozta magával azt is, hogy a hazai piacgazdaságban a felnövekvő generációk iskolázottsága és szociális helyzete is javult, Magyarország pedig egyre iparosodottabb lett.

²⁷ Katus 1979:994.

²⁸ Scott 1977; Scott 1982.

²⁹ MSÉ 1904–1913.

³⁰ Katus 1983:279.

A város történetének fontos állomása volt, amikor 1873-ban két irányból is elérte a vasút, egyrészt Szentpéter (ma Pivka) felől a Déli Vasút laibachi (ma Ljubjana) leágazásaként, másrészt Károlyváros felől, mely (1883-tól a MÁV vonalaként) a Budapesttel való közvetlen összeköttetést jelentette.³⁵

Közigazgatásilag Fiume, sajátos helyzete miatt elkülönült Magyarország többi területétől.³⁶ A kikötőváros ősi autonómiát élvezett, mely úgy jelent meg a gyakorlatban, hogy a helyi ügyeket a városi képviselők, a választott polgármester és a király által kinevezett fiumei kormányzó közösen intézte.³⁷ A fiumei kormányzó ezen felül az egész Magyar-Horvát Tengeremellék kormányzója is volt, ebben a munkájában pedig a Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság segítette, amely felügyelt minden kereskedelmi tengerészeti ügyet Fiumében, és az egész tengeremelléket lefedő rév hivatalaiban.³⁸

A helyi pénzügyintézetek közül a Cassa comunale di risparmio (Községi Takarékpénztár) 1858-tól kezdve működött. A Banca Fiumana 1870-től az Osztrák-Magyar Bank kihelyezett fiókja volt. A Néptakarékpénztár (Cassa di risparmio popolare) 1873-ban alakult. A nagybankok közül a Magyar Általános Hitelbank (1887-től Banca di credito Fiumano néven) és a Magyar Leszámloló és Pénzváltó Bank (1891-től) volt jelen.³⁹ Ezeken felül 1916-ra már 13-ra nőtt a helyi pénzügyintézetek száma.^{40 41 42}

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 az 1865–1867-ben épült Adamich-mólónál volt hajókikötő, összesen 6 ha-os vízfelszínnel. A fejlesztésekhez szükséges 13,12 millió forint (31 238 095 K) összeget a magyar kormány saját költségvetéséből finanszírozta.⁴³ A fontosabb építkezések 1906-ig, a kisebb javítások, apróbb fejlesztések egészen 1914-ig tartottak. Így összesen több

³⁵ Majdán 2014; Stelli 1884.

³⁶ Radich 1883.

³⁷ Hajdú 2013; Simonné Pallós 2013.

³⁸ Bősze – Crnković 2011.

³⁹ Fest és társai 1896b:259–260.

⁴⁰ A felsoroltakon felül létrejött a Banca e Cassa di risparmio nel Littorale, a Banca Commerciale Fiumana (1898-as alapítású), a Banca Mobiliare, a Banca Cooperativa di Fiumana, a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank, a Filiale della Prima Cassa di Risparmio Croata in Fiume és a Podjelska Banca Hrvatska Rijecka Podružnica.

⁴¹ DAR: JU–5. Eln. 55–1916–II; Thirring 1912:392.

⁴² 1908-ban Fiumében 4 bank működött. összesen 4000 000 K alaptőkével, és 2 takarékpénztár összesen 120 000 K alaptőkével. A bankok nyeresége 362 309 K a takarékpénztáraké 200 226 K volt (Thirring 1912:388). Ezekből Községi Takarékpénztárnak volt 1908-ban 190 313 K nyeresége, melyből 69 946 K osztalékot fizetett ki. A Fiumei Banknak (Osztrák-Magyar Bank) volt 400 000 K alaptőkéje, 52 538 K nyeresége, melyből 37 500 K (9,4%) osztalékot fizetett ki. A Néptakarékpénztárnak 120 000 K tőkéje, 9913 K nyeresége és 8000 K (6,67%) osztaléka volt. A Fiumei Kereskedelmi Bank (1898) 1000 000 K tőkével, 97 020 K nyereséggel és 70 000 K (7%) osztalékkal bírt. A fennmaradó 2600 000 K tőke eloszlott a többi bank között (Thirring 1912:392).

⁴³ 1871. évi XIX. tc.

mint 70 000 000 K értékben jött létre 6169 m rakpart, 2080 m hullámgát, 53,8 ha vízfelszín és 60 ha feltöltött terület (2. kép).⁴⁴

2. kép: A fiumei kikötő az 1910-es években



Forrás: ELTE Lazarus.

A kikötő életének történetében fontos volt az 1891-es év. Egyrészt azért, mert létrejött egy áramfejlesztő telep Fiumében, amely ellátta az egész kikötőt és néhány nagyobb üzemet is elektromos árammal (pl. világítás, elektromotorok meghajtása). Másrészt azért, mert ebben az évben megszűnt Fiume és Trieszt szabadkikötői státusza, és mindkettő az osztrák-magyar vámhatáron belülre került, egy-egy kisterületű, szabályozott szabadkikötői övezet (punto franco) kivételével. Ahogy arra Karaman rámutatott, a szabadkikötői státusz korlátozása és megszüntetése a kiegyezés pillanatától tervezett intézkedés volt.⁴⁵ A megvalósítás kapcsán a gyakorlati problémát az jelentette, hogy az újonnan kijelölt szabadkikötői terület csak a Kőolajkikötőtől a Fiumara folyó jobb partjáig terjedő mólókat, és a Mária Terézia hullámgátat jelentette, a Baross kikötőt (ami hivatalosan Sušak horvát város része volt) már nem.⁴⁶ Ez azonban az átrakodás szűk helye miatt kivitelezhetetlenné tette volna a szabadkereskedelmet. Ezen szükség miatt alakult meg a városban – Ossoinack Lajos kezdeményezésére – a kérdéses területre koncentrálni a Magyar Leszámláló és Pénzváltó Bank által 1891-ben a Fiumei Nyilvánosraktár Vállalat Rt., mely új, modern vasbeton raktárak építésével lehetővé tette, hogy az importált és az exportra váró áruk a kikötőben várakozhassanak.⁴⁷ Azzal, hogy Fiume területének a jelentősebb része vámbelfölddé lett, felértékelődött a helyi ipari létesítmények alapításának szükségessége, mivel ha mindenképpen kellett ezentúl egy iparosnak vámot fizetnie, akkor a szállítási költségeit úgy tudta legjobban csökkenteni, és ezzel együtt a nyereségét maximalizálni, ha közvetlenül a kikötőbe települt.

A kikötő és a hajózás állami fejlesztésének hatására a fiumei kikötő áruforgalma 1867–1913 között növekvő tendenciát mutatott, azon belül is szinte végig az export dominált – egyedül az

⁴⁴ Gonda 1896; Gonda 1906; DAR. TH. Eln. 8–1908–IV–168.

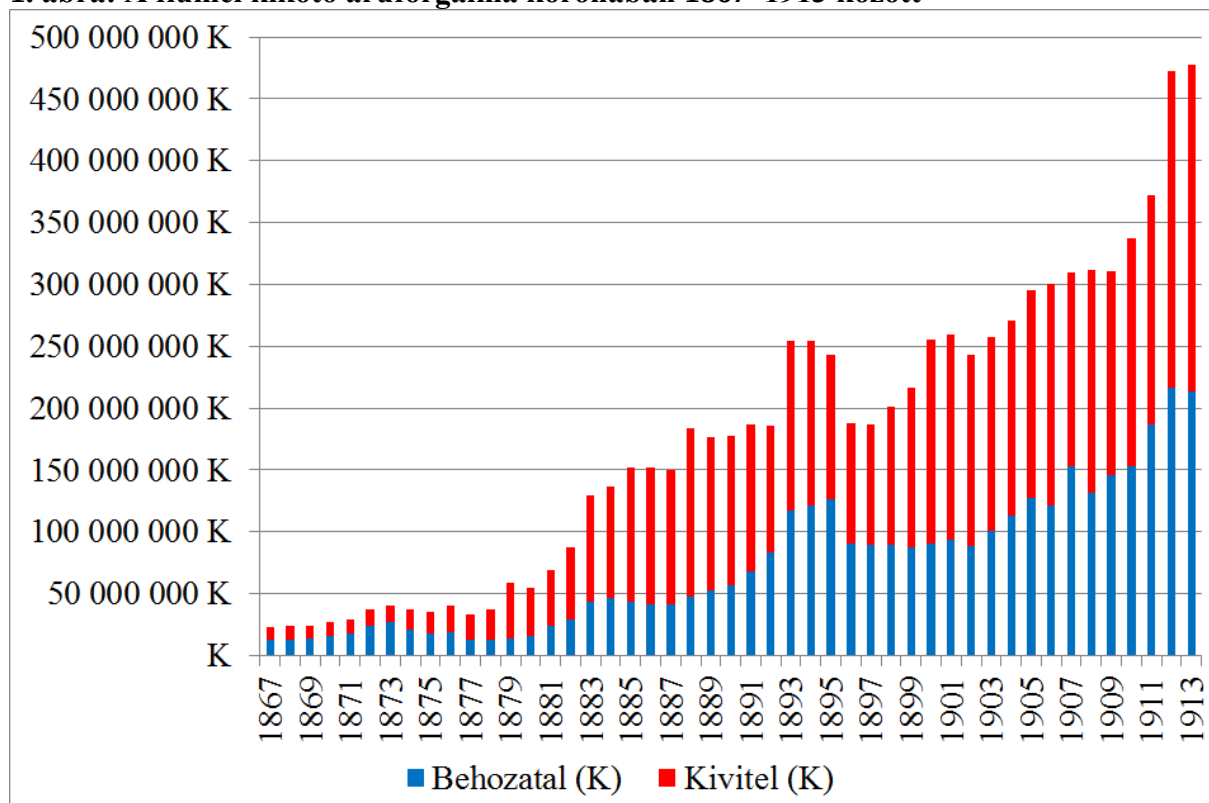
⁴⁵ Karaman 1974.

⁴⁶ DAR. TH. Ált. 48–1891–I–480.

⁴⁷ Fest és társai 1896b.

1869–1874-ig tartó években és az 1907-es és 1909-es években volt importtöbblete a kikötőnek (1. ábra).^{48 49}

1. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma koronában 1867–1913 között



Forrás: Fiume forgalma (1913).

1867-ben a behozatal 423 721 métermázsa, illetve 12 331 000 korona volt, 1913-ra ezek az értékek 9 229 592 métermázsa és 213 410 000 koronára nőttek, a kivitel pedig az 1867-es 604 734 métermázsa és 10 890 000 korona értékekről 1913-ra 11 738 827 métermázsa és 264 594 000 koronára nőttek.⁵⁰ Ez az összfordalmat tekintve mind mennyiségben, mind értékben is több mint húszszoros, évenkénti 8,3%-os növekedést jelentett. Fiume importja főleg nyerstermékekből és gyarmatárúkból állt összhangban a fiumei és a hazai ipar szükségleteivel (például hántolatlan rizs, nyers pamut, nyers dohány, bor). A kivitelt főként a feldolgozott áruk jelentették, és itt távozott a megtermelt, de az osztrák– magyar belső piacon eladhatatlan felesleg is (például liszt, cukor, faáru, paraffin).

A város magyar történelmének végét az jelentette, amikor D’Annunzio 1919. szeptember 12-én megszállta a várost és kikiáltotta a Quarneroi Olasz Kormányzóságot.⁵¹ Ezután 1920.

⁴⁸ 1893. évi XXII. tc., 1895. évi XXXIV. tc., 1907. évi. VI. tc.

⁴⁹ A magyar kormányzat egyes vállalatokat közvetlen állami szubvencióval, másokat közvetett fuvardíj- és hajóépítési támogatásokkal segített (Lásd bővebben: Pelles 2015a, Pelles 2015b, Pelles 2016a, Pelles 2016b, Pelles 2016c, Pelles 2016e; Zsigmond 2009). A Kereskedelmi Minisztérium így 1871–1913 között így összesen 126 997 294 K 48 fillért költött a magyar kereskedelmi tengerészet támogatására (MSÉ 1885–1913, Gonda 1906).

⁵⁰ MSÉ 1913.

⁵¹ Simonné Pallós 2014.

november 12-én a rapallói egyezmény független szabad állammá nyilvánította Fiumét, amellyel a város el is vesztette addigi gazdasági hátországát.⁵² Az 1924-es római szerződés Olaszországhoz csatolta a kikötővárost.⁵³ A második világháború után (1947-től) a város Jugoszlávia része lett, napjainkban pedig a délszláv háborút (1991–1995) követően Horvátország része.

2.2. A kikötőváros lakossága és az iparban foglalkoztatottak aránya

Fiume lakossága a 19. század végén rohamosan növekedett. Népszámlálási adatok alapján a lakosság száma 1881-ben 20 981 fő, 1890-ben 28 879 fő, 1901-ben 38 057 fő, 1910-ben 50 302 fő és 1918-ban 55 992 fő volt.⁵⁴ Ezen időszak alatt nagyjából tízévente mintegy tízezer fővel bővült a lakosság lélekszáma, átlagosan évente 2,72% növekedési ütemet produkálva. Korösszetételt tekintve, mindhárom népszámlálásnál (1890; 1900; 1910) a 20–39 évesek korosztálya tette ki a lakosság legnagyobb hányadát, azaz 1890-ben 21,5%-t, 1900-ban 35,6%-t és 1910-ben 37%-t. Fontos kiemelni, hogy nem csak a város belső szaporodásának volt köszönhető a lakosság számának növekedése, hanem az irányított és spontán betelepítésnek (pl. hivatalnokok, ipari munkások) is.⁵⁵

Nemzetiségeiben – a magyart leszámítva – nincsenek kiugró eltérések Fiume és az osztrák–magyar–horvát tenger mellék többi kikötőjének arányai között. 1881-ben Fiume lakosságának 44%-a volt olasz, 38,2%-a szerb-horvát, 1,6%-a magyar, 10,4%-a szlovén, 4,3%-a német és 1,5%-a egyéb. Ezzel szemben 1910-ben a város lakosságának 48,6%-a volt olasz, 26,8%-a szerb-horvát, 13%-a magyar, 4,7%-a szlovén, 4,6%-a német és 2,2%-a egyéb. Számszerűsítve: a magyarság lélekszáma az 1881-es 338 főről 1910-re 6493 főre tudott növekedni.⁵⁶ Fiume lakosainak több mint 90%-a katolikus, 3%-a izraelita, 2%-a ortodox, és kevesebb mint 1%-a protestáns volt.⁵⁷ A város lakosságának egy része alapvetően nem Ausztria–Magyarország területéről származott, ami persze egy kikötővárosban természetes jelenség. Ez az adatokat tekintve azt jelentette, hogy 1881-ben a lakosság 25,12%-a, 1890-ben 38,11%-a, 1900-ban 43,47%-a, 1910-ben 39,4%-a külföldi állampolgár volt.^{58 59}

⁵² Nagy 2013.

⁵³ Gigante 1928; Fried 2001.

⁵⁴ MSÉ 1885–1918.

⁵⁵ Jekelfalussy 1892; Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

⁵⁶ Domonkos 2010:26.

⁵⁷ Népszámlálás 1910.

⁵⁸ Domonkos 2010:27.

⁵⁹ Fiume polgára volt Wilfredo Pareto is, aki az 1894-es magyar törvények miatt költözött a városba, hogy elválhasson feleségétől (amit az olasz törvények akkor még tiltottak), és vélhetően második házasságát is Fiume városában kötötte (Fried 2001:31).

A lakosság foglalkozások szerinti megoszlásáról a századforduló után készültek jól összehasonlítható statisztikák. Ezek alapján 1900-ban Fiume lakosságának (38 955 fő) 34,21%-a az iparban, 14,3%-a kereskedelemben, 14,12%-a a közlekedésben dolgozott. 1910-ben a lakosság (49 746 fő) 38,93%-a dolgozott az iparban, 14,78%-a a kereskedelemben és 15,73%-a a közlekedésben (a maradék 30,56% a többi ágazatban).⁶⁰ Az ipari népesség megoszlását tovább bontva kiderül a statisztikákból, hogy a háziipar és a vándoripar nem létezett Fiumében; 1900-ban 4144 férfi és 2138 nő dolgozott a tulajdonképpeni iparban, míg ezek a számok 1910-re, 6962 férfire és 2882 nőre emelkedtek. Ezen adatokat tovább bontva az 1. táblázatban bemutatom az önállók és az iparban dolgozó segédszemélyzet munkakör szerinti megoszlását.

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

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

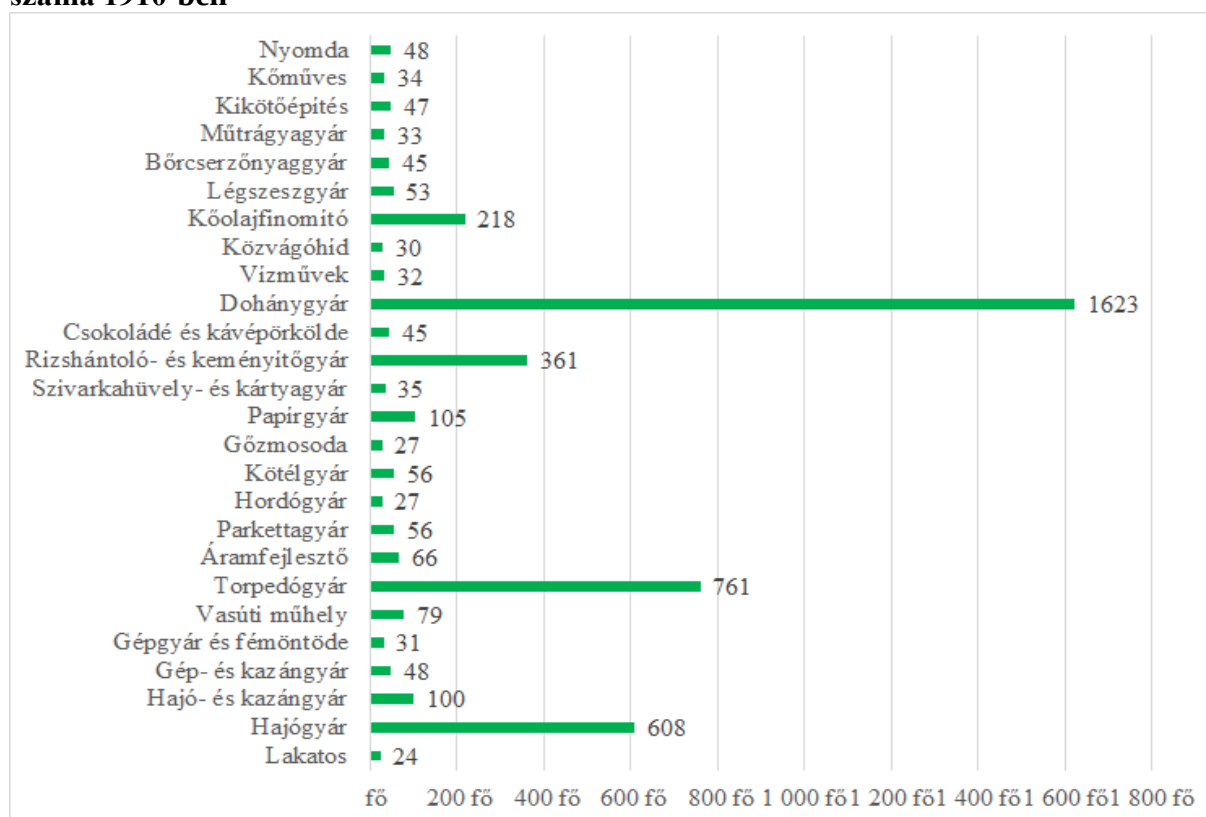
Forrás: Népszámlálás 1910.

Az ábrán jól látható, hogy sok segédmunkás élt a városban (1900-ban 3869 fő, 1910-ben 5830 fő). Ez azt jelenti, hogy a helyi vállalatokat osztályozhatjuk az ott dolgozó segédek száma alapján.⁶¹ Fiumében 1900-ban 590 db vállalat működött segéd nélkül, és 714 db volt, amely 1–20 főt foglalkoztatott. 1910-ben 877 db segéd nélküli, és 777 db foglalkoztatott 1–20 létszámú embert. A 2. számú ábrán megjelenítettem minden olyan iparágat 1910-ben Fiumében, amelyben csak egy darab 20 főnél többet foglalkoztató vállalat volt, így ezen cégek kapcsán könnyen összeegyeztethetők egymással a leíró statisztikák és a levéltári források.

⁶⁰ Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

⁶¹ Kövér 2001:77.

2. ábra: Az egyes fiumei iparágakban egyedül működő nagyvállalatok segédmunkásainak száma 1910-ben



Forrás: Népszámlálás 1910.

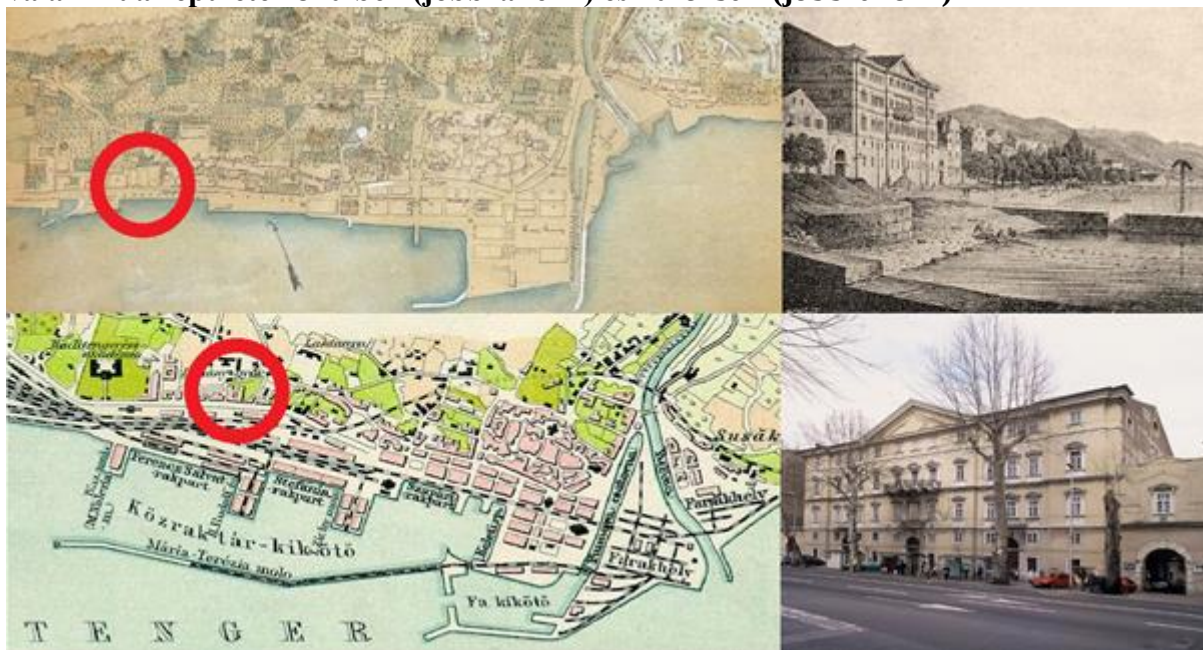
Az ábra alapján, jól kirajzolódik, hogy miért arról az öt nagyvállalatról (a dohánygyár, a torpedógyár, a rizshántoló, a kőolajfinomító és a hajógyár) kívánok részletesebben szólni a dolgozatomban a 3. és 4. fejezetekben. Ugyanakkor fontosnak tartom azt is, hogy bemutassak röviden több olyan helyi üzemet, amelyek szerepelnek ebben a listában, és amelyekről ma keveset tudunk.

3. Fiume nagyvállalatai

3.1. A Fiumei Magyar Királyi Állami Dohánygyár (1868–1913)

Ausztria-Magyarországon 1851. március 1-ig teljesen szabad volt a dohány termesztése, árusítása és eladása. Ezért az országban több helyen, működtek kisebb dohányfeldolgozó üzemek. Fiumében már az 1700-as évek közepén volt dohánygyár, azonban ennek működéséről keveset tudunk.⁶² Karaman szerint az 1868 utáni fiumei vállalat elődje az 1800-as évek elejétől kezdve folyamatosan üzemelt.⁶³ Az osztrák kincstár 1851–53 között 100 000 forintért (~238 095 K) vásárolta meg a horvát megszállás alatt levő fiumei tengerparton a korábbi cukorgyárat (3. kép) és itt koncentrált a helyi dohányfeldolgozást.⁶⁴ A gyárépület jól szemlélteti, milyen nagyarányú építkezések zajlottak le a kikötőben, hiszen 1865-ben az épület még a tengerparton állt, ám a feltöltéseknek köszönhetően 1913-ra attól jó 200-250 méterre került.

3. kép: A fiumei dohánygyár helye 1865-ben (balra fenn) és 1913-ban (balra lenn); valamint az épülete 1840-ben (jobbra fenn) és 2013-ban (jobbra lenn)



Forrás: Hajócsavar 2013, Fest és társai 1896b:219.

Magyarországon a fiumei gyár az elsők között kezdte meg a nagyüzemi cigaretta (korabeli nevén a szivarka) gyártását.⁶⁵ A vállalat vezetője valószínűleg már az 1870-es években is, de

⁶² Fest és társai 1896c.

⁶³ Karaman 1974.

⁶⁴ Fest és társai 1896b.

⁶⁵ Magyarországon már az 1840-es években is voltak cigarettakereskedők, és vélhetően házi készítésű cigaretták is (Kaposi 2009:187–188) de a nagyüzemi, komoly papírányag igényű cigarettagyártás Fiuméhez kötődik.

1889-től biztosan Termatsits Kálmán volt.⁶⁶ A vállalat dolgozóinak átlagos létszáma 1889–1910 között 2123 fő volt, melynek 89%-a nőkből, 6%-a férfiakkból, 4,9%-a leányokból és 0,1% fiúkból állt.⁶⁷ Foglalkozási osztályokat tekintve az üzemben átlagosan 30 fő volt tisztviselő, 18 fő művezető, 1590 fő nagykorú segédmunkás, 29 fő kiskorú segédmunkás és 10 fő egyéb foglalkozású dolgozó.⁶⁸ Tehát a gyárban javarészt azon asszonyok találtak munkát (4. számú kép), akiknek a férje szintén vagy helyi munkás, vagy tengerész volt, de nem csak a fiumeiek dolgoztak a gyárban, hanem a környező horvát településekről (Buccari, Draga, Orehovicza, Szentanna, Portoré) is bejártak a nők a dohánygyárba.⁶⁹

4. kép: Munka a fiumei dohánygyárban



Forrás: Rijeka 2012.

A vállalat 1896-ban bővítette a gyárépületet egy virginia dohányt gyártó részleggel, és komoly gépesítésbe is kezdett.⁷⁰ Míg 1893-ban 1 gőzmotor dolgozott 28 lóerővel, addig 1897-ben már körülbelül 25 db gőzmotor egyenként 38 lóerővel, majd 1906 után már 2 db 60 lóerős dízel és 31 db egyenként 76 lóerős elektromos motor. A motorizáció együtt haladt a vállalat méretének és kapacitásainak kibővítésével, ugyanakkor a gépesítés következtében nem tapasztalhatunk erős csökkenést a vállalat dolgozóinak létszámában. A termelésben a vállalat évenként átlagosan 10–15 000 q mértékű dohányt használt fel, melynek 6,9%-át

⁶⁶ Termatsits Kálmánt 1903. október 30-án, a „*dohányjövedék terén szerzett érdemeiért*” Ferencz József a királyi tanácsosi címmel tüntette ki (Libri Regii 71:204).

⁶⁷ DAR. PO-1. 198–201.

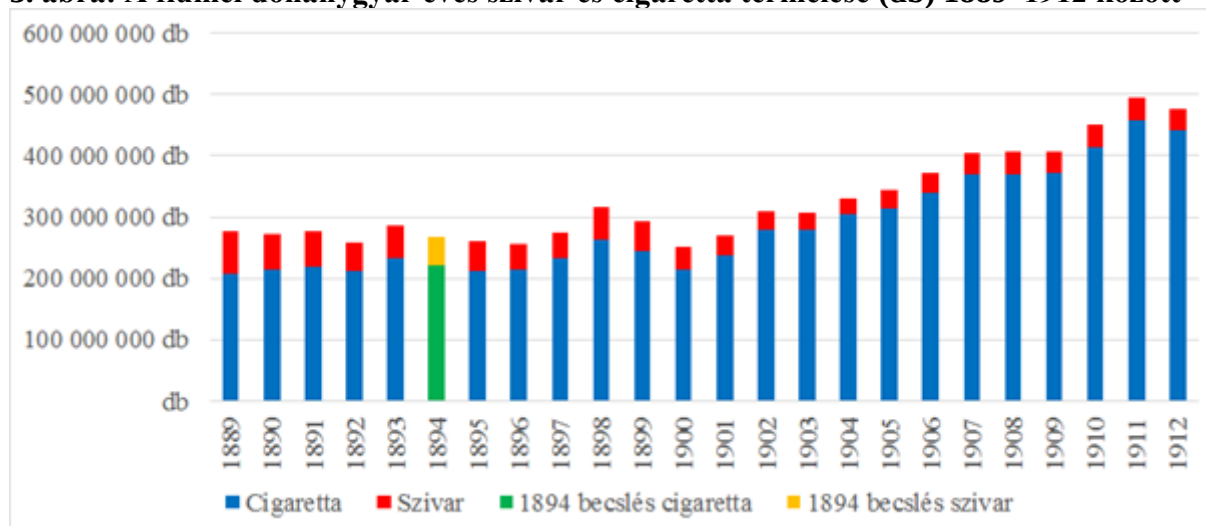
⁶⁸ Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

⁶⁹ Denk és társai 1896.

⁷⁰ DAR. TH. Ált. 923.

Magyarországon, 30,5%-át Törökországban és 51,1%-át Amerikában állították elő.⁷¹ Ezekből háromféle terméke volt a gyárnak: feldolgozott dohány (pl pipadohány), szivar és cigaretta. Az aggregált adatok kibontva egyenként körülbelül 20–30 féle márkát és kiszerelést jelentettek. A feldolgozott dohányról csak métermázsa adatunk van, így e nélkül 1889–1912 között mutatja be az évenkénti termelést a 3. számú ábra.⁷²

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



Forrás: DAR. PO–1. 198–201.

A vállalat 1889-ben 9389 q feldolgozott dohányt, 69 243 000 db szivart és 207 000 000 db cigarettát állított elő; 1912-ben 11 012 q feldolgozott dohányt, 34 745 850 db szivart és 441 514 000 db cigarettát. Tehát miközben a fogyasztási szokásokhoz alkalmazkodva a cigarettagyártásra helyezte át a vállalat a fókuszát, átlagosan évenként 5326 q készdohányt, 41 583 773 db szivart és 285 956 702 db cigarettát gyártott. A termelés értékéről elszórtan vannak adataink, de azok a volument illetően illeszkednek a termelt szivar és cigaretta összegzett értékéhez. Így a termelt áruk értéke 1895-ben 2091 421 Ft (~4979 574,41 K), 1898-ban 5842 734,76 Ft (~13 911 273,24 K), 1905-ben 14 044 266,11 K és 1910-ben 21 689 948 K volt.⁷³

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

⁷¹ DAR. PO–1. 198–201.

⁷² Az 1894. évről semmilyen fiumei ipari adat nem maradt fenn a levéltárban, ezért ennek az évnek a szivar és cigarettatermelését az előtte levő és utána következő három-három év adatai alapján becsültem meg.

⁷³ DAR. PO–1. 198–201.

3.2. A Whitehead és Társa Torpedógyár (1875–1913)

A torpedó feltalálása, tökéletesítése, gyártása és világhírűvé válása két ember nevéhez fűződik: Luppis Jánoshoz és Robert Whiteheadhez (5. kép). Giovanni Luppis 1813. január 27-én született, az akkor épp napóleoni uralom alatt levő Illíria tartomány, Fiume városában.⁷⁴ Származását tekintve olasz és horvát nemesi felmenőkkel rendelkezett. Haditengerészeti pályát választott és 1848/49-re már az osztrák flotta sorhajóhadnagya volt. 1856-ban épített először egy olyan partról indítható szerkezetet mely védelmi célokat látott el. Robert Whitehead 1823. január 3-án született Boltonban, az Egyesült Királyságban. 15 évesen előbb Manchesterben lett gyakornok nagybátyja műhelyében, majd 21 évesen már Marseille-ben volt rajzoló, 1847-ben Milanóban foglalkozott selyemfonógépek építésével. Az 1848-as észak-itáliai forradalom idején Triesztbe költözött, ahol az Osztrák Lloyd alkalmazásában állt. Innen került Fiuméba 1858-ban, ahol részt vett a Stabilmento Tecnico Fiumano megalapításában, és mint a vállalat alkalmazottja, gőzgépeket gyártott az osztrák haditengerészet számára; így találkozott Luppissal és a találmányával.⁷⁵

5. kép: Giovanni Luppis (1813–1875) és Robert Whitehead (1823–1905)



Forrás: Saját gyűjtemény és DAR. PO–37.

Whitehead és Luppis 1864-ben kezdték el a közös munkát. A találmány alapelemeit felhasználva azonban a brit gépész fejlesztette ki a partról sűrített levegővel víz alatt hajtott torpedó ötletéből a bárhonnan, de főleg hajókról indítható fegyvert. A Stabilmento Tecnico

⁷⁴ Luppis 1869. augusztus elsején Ferencz Józseftől bárói címet kapott „von Rammer” előnévvel (Luppis családja).

⁷⁵ BME 1911.

Fiumano 1872-ben tönkrement, így élve a lehetőséggel, a két feltaláló, valamint Whitehead fia (John) és veje, Hoyos György gróf megvették a gyár területét (6. kép) és 1875-ben – Luppis halálának évében – megalakult a Whitehead és Társa Torpedógyár.⁷⁶ A vállalat – tartva az ipari kémkedéstől – a termelés mellett abból realizált jövedelmet, hogy eladta a torpedó gyártásának és használatának jogát, és az így keletkezett versenytársainál gyorsabban tökéletesítette és fejlesztette a saját fegyvereit.⁷⁷

6. kép: A Whitehead és Társa Torpedógyár helye Fiumében



Forrás: DAR. TH. Ált. 676–1913–I–3974 alapján saját szerkesztés.

Ausztria-Magyarország 1868-ban vette meg a torpedó használati- és gyártási jogát; 1870-ben az Egyesült Királyság; 1872-ben Franciaország; 1873-ban Olaszország és Németország; 1875-ben Norvég-, Svéd- és Dánország; 1876-ban Törökország és Oroszország; 1877-ben Portugália, Argentína, Belgium, Chile, Görögország; 1885-ben Hollandia; 1891-ben az USA; 1895-ben Japán és 1901-ben Kína.^{78 79}

1905-ben meghalt Robert Whitehead így a vállalat fia, John Whitehead vezetésével részvénytársasággá alakult 7350 000 K alaptőkével.⁸⁰ A Whitehead és Társa Rt. 1907-ben kezdte meg – együttműködve a Cs. és Kir. Haditengerészettel és a szomszédságában működő Danubius–Schoenichen–Hartmann Hajó- és Gépgyár Rt-vel – a torpedónaszádok és tengeralattjárók építését (7. kép).

⁷⁶ Fest és társai 1896c.

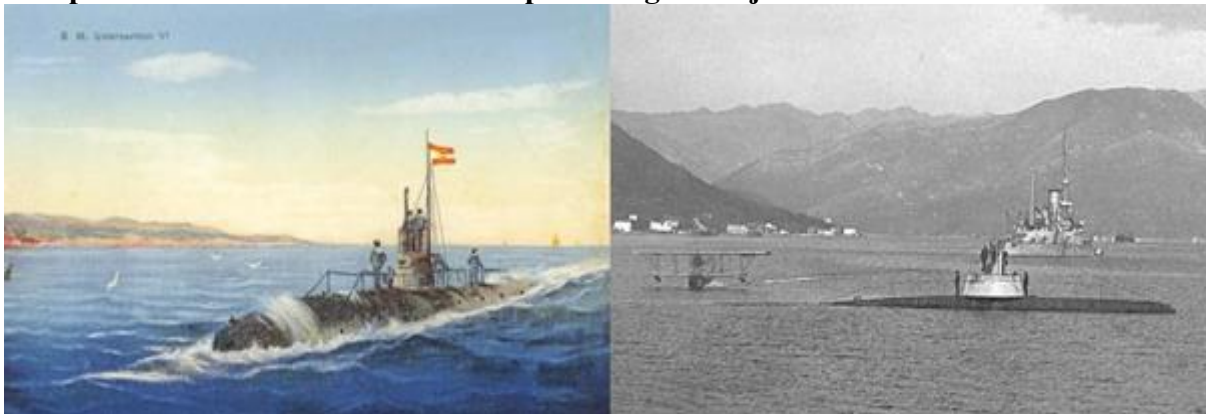
⁷⁷ BME 1911

⁷⁸ BME 1911; Tóth 2016; DAR. JU–5. Ált. 13–1872–30, 43–1878–20.

⁷⁹ A Japánok kapcsán fennmaradtak olyan iratok, amelyek bizonyítják, hogy az osztrák-magyar haditengerészet is igyekezett mindent megtenni (például kitüntetések adásával) annak érdekében, hogy a külföldiek és így a japánok is minél több torpedót vásároljanak a „világhíres” fiumei gyárból (DAR. JU–5. Eln. 23–1901–I–27; 松岡静雄『滞欧日記』東京、1982:120; Meidzsi 43. (1910) április 13-i bejegyzés In: Tóth 2016:146).

⁸⁰ Thirring 1912:338.

7. kép: Az SMU 6-os és SMU 12-es torpedó-tengeralattjárók



Forrás: Hajóregiszter (2016).

A háború előtti években olyan mértékűvé vált a vállalat termelése, hogy a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. Fiume-Abbázia menetrendi járatának útvonalát is módosítani kellett, hogy a Torpedógyárnál zajló kísérletek (8. kép) következtében egy utasszállító hajó se sérüljön meg, vagy süllyedjen el.^{81 82}

8. kép: Képek a Whitehead & Co. életéből (fenn); a gyártott torpedók (balra lenn); torpedó kilövési kísérletek a torpedókikötőben (jobbra lenn)



Forrás: DAR. PO-37.

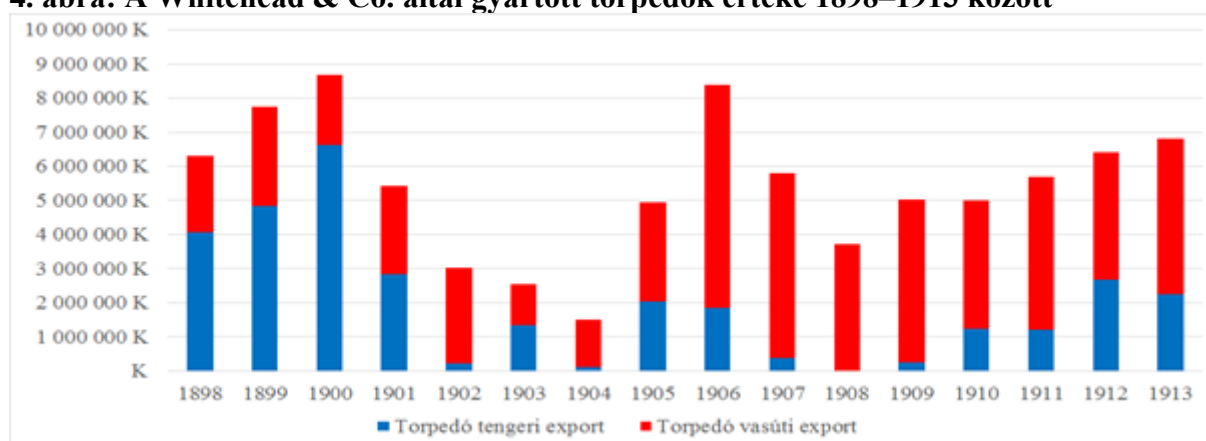
⁸¹ DAR. TH. Ált. 706–1913–IX–5361.

⁸² Az első világháború alatt többször bombatalálat érte a gyárat, de ennek ellenére fenn tudta tartani a termelését (DAR. JU–5. Eln. 57–1916–I–1008).

A torpedógyárban 1892–1911 között átlagosan 627 fő dolgozott, ebből a legkevesebb (350 fő) 1895-ben, a legtöbb (1020 fő) pedig 1911-ben.⁸³ A népszámlálások alapján ebből átlagosan 23 fő vállalati igazgató, 31 fő műszaki igazgató, 11 fő művezető, 502 fő segédmunkás és 66 fő egyéb dolgozó volt.⁸⁴ A vállalat hangsúlyt fektetett arra is, hogy a dolgozói életkörülményeit növelje. Ennek, és a termelés mértékének növelése érdekében például a gyár körül önköltségen munkáslakásokat építtetett.⁸⁵

Az üzem jelentős gépi erőt is használt. 1895-ig átlagosan 140 LE, 1896–97-ben 240 LE, majd 1898-tól 680 LE gépi erő állt a vállalat rendelkezésére.⁸⁶ A gyár, a már említett torpedókon, torpedónaszádokon és tengeralattjárókon túl kétféle terméket gyártott: egyrészt torpedókilövő ágyúkat, másrészt kompresszorokat. Utóbbi gyártásában majdnem olyan híres volt, mint a torpedókéban. A torpedógyártás részadatai hadititoknak minősültek, így a Whitehead gyár az 1910. évit leszámítva nem küldött termelési adatokat a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamarának. A Magyar Statisztikai Évkönyvek azonban megőriztek adatokat a Fiuméből elszállított torpedók értékére vonatkozóan. Ezt mutatja az 4. számú ábra.

4. ábra: A Whitehead & Co. által gyártott torpedók értéke 1898–1913 között



Forrás: MSÉ (1898–1913).

Az ábra alapján elmondható, hogy a vállalat évente átlagosan 5 439 588 K értékben gyártotta a fegyvert, amelynek 36,8%-át tengeren, és 63,2%-át vasúton szállították el. Az ábrán érzékelhető 1902–1904 közötti erős depressziót a vállalatról szóló kamarai beszámolók is említik, de csak annyit közölnek, hogy „a torpedóra nincs elegendő kereslet”.⁸⁷ Talán épp ezen kereslet csökkenésre reagálva készült az alábbi reklámanyag is, mely a fiumei torpedógyár termékeire kívánta felhívni a figyelmet (9. kép).

⁸³ DAR. PO–1. 198–201.

⁸⁴ Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

⁸⁵ DAR: JU–5. Eln. 6–1881–171.

⁸⁶ DAR. PO–1. 198–201.

⁸⁷ DAR. TH. Ált. 251–1903–III–3837.

9. kép: A Whitehead gyár prospektusa



Forrás: Saját gyűjtemény.

Az 1910. évben a vállalat 360 db torpedót, 60 db torpedóágyút, 95 db kompresszort, 2 db U-hajót (tengeralattjáró), 2 db motoros bárkát gyártott és 87 hadihajó dokkolt a torpedókikötőben, hogy azokat az üzem a gyártmányaival felszerelje.^{88 89} Egy másik forrás arról számolt be, hogy 1911-ig a Fiumei Torpedógyárban összesen 10 500 db torpedót, 650 db torpedóágyút, 800 db kompresszort, és 5 darab tengeralattjárót gyártottak.^{90 91}

Összességében elmondható, hogy a torpedógyártás egy olyan világhírű innováció volt a maga korában, amely a magyar Fiuméből indult el, és az egész világon ismertté tette a kikötőváros nevét.

3.3. Hajógyártás Fiumében 1892–1913 között

A középkortól kezdve egészen az 1840–50-es évekig Fiume és a Quarneroi-öböl szigetvilága híres volt a kiváló vitorlánhajó-építő telepeiről. Egy időben még a Velencei Köztársaság is itt építtette a gályáit. Ezt az ősi hagyományt szüntette meg a gőzhajózás rohamos fejlődése, amelynek hatására az addig egyeduralkodó vitorlások az 1880–90-es évekre jóformán eltűntek a kereskedelmi- és hadiflottákból. Nem is annyira a vitorlázat tűnt el, mert az még az 1890–1900-as években épült gőzhajókon is rajta volt; sokkalta inkább a fatestű hajók gyártása szűnt meg, ennek pedig egyenes következménye volt a fiumei és környékbeli évszázados hajóépítési technológiák, és az ehhez kapcsolódó szakmák egy generáció alatti eltűnése.⁹²

⁸⁸ DAR. PO–1. 198–201.

⁸⁹ Egy a fiumeihez hasonló, vagy talán éppen itt gyártott torpedószállító motoros bárkáról leadott lövés süllyesztette el 1918. június 10-én a Cs. és Kir. Haditengerészet SMS Szent István csatahajóját, mely a Torpedógyár melletti Ganz-Danubius Rt. Fiume–Bergudi telepén épült.

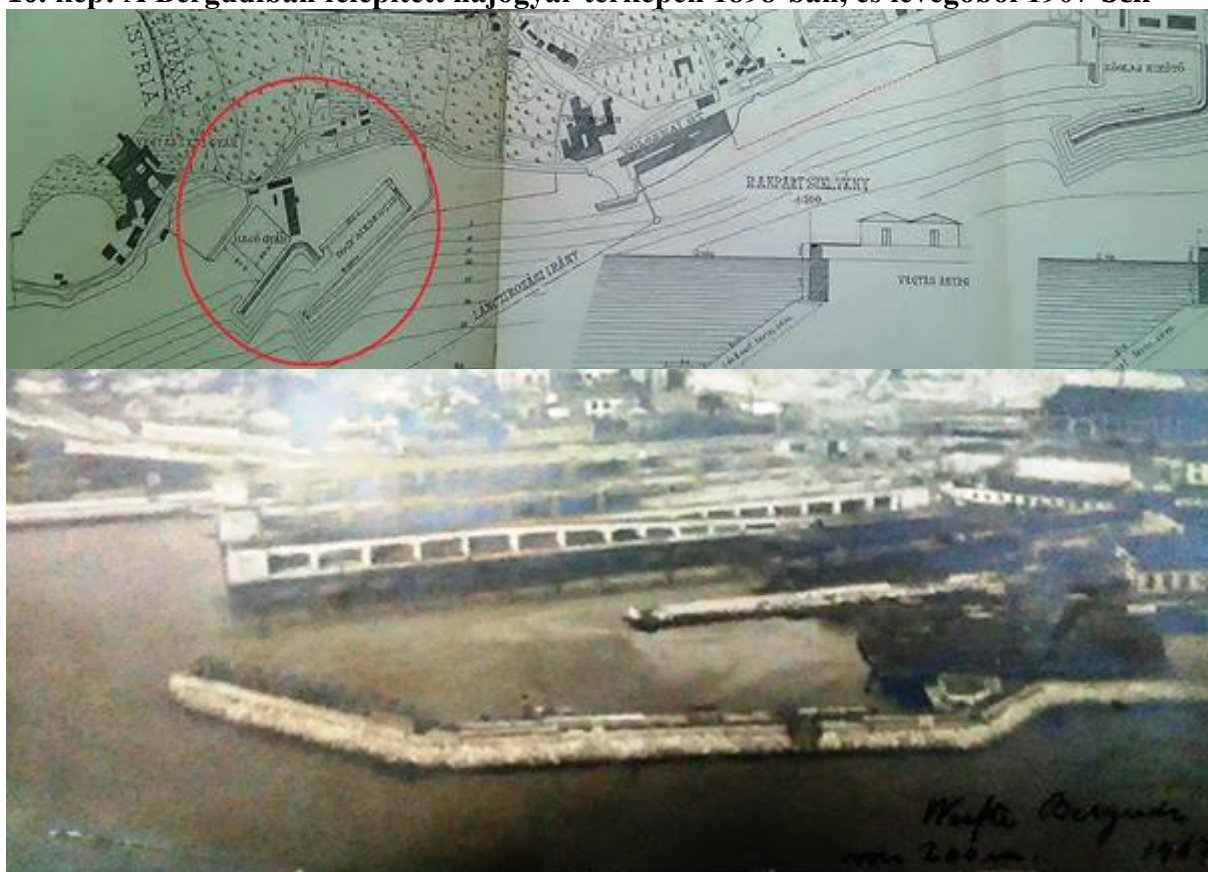
⁹⁰ BME 1911.

⁹¹ Thirring (1912:338) alapján a vállalat 1908-ban 10%-os osztalékot fizetett, amihez ha hozzávesszük, hogy ekkor milyen alacsony volt a vállalat termelése (4. ábra), arra következtethetünk, hogy általában ennél magasabb osztalékot fizetett a John Whitehead vezette vállalat.

⁹² Pelles 2015a.

Erre a jelenségre kétféle válasz érkezett a helyi iparosok részéről. Egyfelől több faipari vállalat is megalakult Fiumében, például Ossoinack Mechanikai Faipari Rt-je vagy az Első Fiumei Parketta- és Gőzfűrészüzem. Másfelől megalakult 1892-ben a Fiumei Dokktársulat Rt. mely tíz évre szóló, évenkénti 80 000 K állami támogatást nyert egy hajójavító úszódokk felállítására.⁹³ A Dokktársulat révén és a Magyar Leszámitoló- és Pénzváltó Bank külön anyagi hozzájárulásával 1893-ban fiumei telepet létesített a kielői Howaldt György-féle hajóépítő üzem. Az így megalakult Howaldt és Társa Hajógyár (ahol a társ a Dokktársulatra utalt), munkáját segítettő született meg az 1895. évi XXXIV. tc – mely hajóépítési támogatást nyújtott a magyar hajózási vállalatoknak, ha Magyarországon (azaz Fiumében) építtetik hajóikat.⁹⁴ A gyár maga Bergudiban jött létre egészen Fiume nyugati, az isztriai határ melletti szakaszán, a torpedógyár szomszédságában (10. kép).

10. kép: A Bergudiban felépített hajógyár térképen 1898-ban, és levegőből 1907-ben



Forrás: DAR. TH: Ált. 171–1898–XXIII–2163 alapján saját szerkesztés; DAR. 1169. 4–94.

A vállalatot az akkori legmodernebb német technikával szerelték fel, ám az üzem nem kapott megrendeléseket nagy óceánjáró hajók építésére. Mindössze négy kisebb gőzöst épített, abból

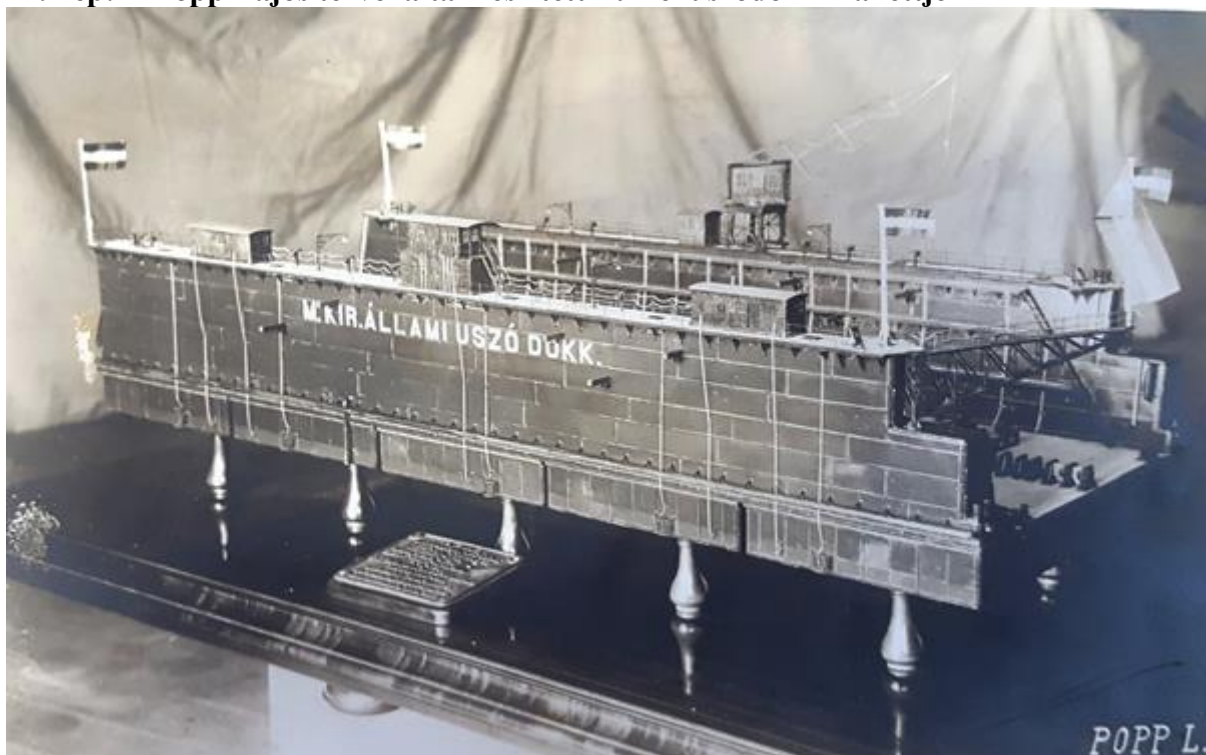
⁹³ A Dokktársulat Rt. részvényesei között ott találjuk a Magyar Leszámitoló- és Pénzváltó Bankot; Howaldt Györgyöt; bakari Copaitich Zsigmondot, aki a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt-nek és a későbbi Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt-nek is vezetője volt; és helyi tengerészeket (pl Sverljuga Mátyás és Randich János) (DAR. TH. Ált. 898–XXX-90).

⁹⁴ Fest és társai 1896c.

az SS Légy (1894) a hajógyár sajáthasználatú vontatója volt, az SS Előre (1895) a Tengerészeti Hatóság saját gőzöse, az SS Volosca (1895) és az SS Cirkvenica (1895) pedig a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. kisparthajózásban használt utasszállítói.⁹⁵

A társaság így folyamatosan veszteségesen működött, ám amíg tartott a 10 évre elnyert állami támogatás, addig erre nem derült fény. Mindazonáltal már az 1902-es év kamarai jelentése is figyelmeztette a kereskedelmi politikát, hogy veszélyben van a fiumei hajóépítő- és javítóműhely sorsa, mely jelzése válasz nélkül maradván megszűnésre ítélte a hajóépítő ipart egy rövid időre.⁹⁶ A Howaldt-féle gyár így 1902-ben kivonult Magyarországról. Maga a felállított úszódokk (11. kép) pedig 1903-ban a felszámolás alatt álló Dokktársulattól 350 000 Koronáért átkerült a Tengerészeti Hatósághoz, hogy a kikötőbe érkező (egyre nagyobb számú) hajók ne maradjanak javítóüzem nélkül.⁹⁷

11. kép: A Popp Lajos tervei által készített fiumei úszódokk makettje



Forrás: DAR. 1169. 2–62.

A fiumei hajógyártás fellendülése az 1905-ös évvel vette kezdetét. Ekkor ugyanis (szeptember 12-én) a Tolnay Lajos vezette budapesti Danubius–Schoenichen–Hartmann Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyár Rt. évenkénti 200 Korona fejében a Magyar

⁹⁵ Fest és társai 1896c; Hajóregiszter 2016.

⁹⁶ DAR. TH: Ált. 251–1903–III–3837.

⁹⁷ DAR. TH. 900.

Államkincstártól bérbe vette, névleg 1955. szeptember 5-ig a Fiume-Bergudiban levő hajóépítő üzemterületet és úszódokkot.^{98 99 100}

Az így megalakult üzem leginkább hadihajók építésére rendezkedett be, és erre számos állami megrendelést is kapott. Megépítette 1907-ben az SMS Tritont, az első magyar gyártású tengeri hadihajót.¹⁰¹ Ezt követte még ebben az évben az SMS Silen és az SMS Satyr. 1908-ban az üzem megépítette az SS Mentő nevű mentőhajót és az SS Vontató nevű vontatóhajót (12. kép) a Tengerészeti Hatóság részére és további hadihajókat a Cs. és Kir. Haditengerészet számára: SMS Pandur, MT50, SMS Skorpion, SMS Turul, MT51, SMS Hydra. 1909-ben úszódarut (P240) és további hadihajókat épített: SMS Polyp, SMS Alk, SMS Molch, MT58, MT59, SMS Réka, SMS Dinara, SMS Krake, SMS Kormoran, MT60, MT61, SMS Csikós, MT62, SMS Velebit, SMS Phönix. 1910-ben szintén a haditengerészetnek gyártott: SMS Herkules, SMTB 07, SMTB 08, SMTB 09, SMTB 10, SMS Echse, SMTB 11, SMTB 12.¹⁰²

A vállalat már 1909-től igyekezett elnyerni a Kereskedelmi- és a Hadügyminisztérium támogatását arra, hogy ne csak a közepes, de a nagyméretű kereskedelmi- és hadihajógyártásra is kapjon állami megrendeléseket, ám ez csak azután valósult meg, hogy 1911. március 16-án a Danubius Rt. egyesült a Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt-vel. A fúzió a Ganz megkeresése nyomán indult meg, és a tárgyalások végeztével a Danubius teljes mértékben beolvadt a Ganz vállalatba annak érdekében, hogy a budapesti és fiumei hajóépítő-telepeik elnyerhessék a legnagyobb állami megrendeléseket is. A fúzió során a Danubius a teljes 4500 000 K alaptőkéjével, minden követelésével és kötelezettségével együtt beolvadt az új vállalatba, melynek neve így Ganz és Társa – Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt., alaptőkéje pedig 8640 000 K lett.¹⁰³

⁹⁸ DAR. TH. Ált. 899; Karaman 1974.

⁹⁹ Ez a vállalat két korábbi üzem fúziójából jött létre 1896-ban. Egyfelől a Tolnay Lajos és a Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank által 1890. szeptember 14-én 1000 000 Ft (~2380 952 K) alaptőkével létrehozott (Danubius) Magyar Hajó- és Gépgyár Rt-ből (DAR. TH. 1169. 2–84–107). Másfelől a Magyar Általános Hitelbank és a Magyar Leszámlító- és Pénzváltó Bank által 1895-ben 2000 000 Ft (~4761 905 K) alaptőkével közösen alapított Schoenichen–Hartmann-féle Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyár Rt-ből (Szilágyi 1965).

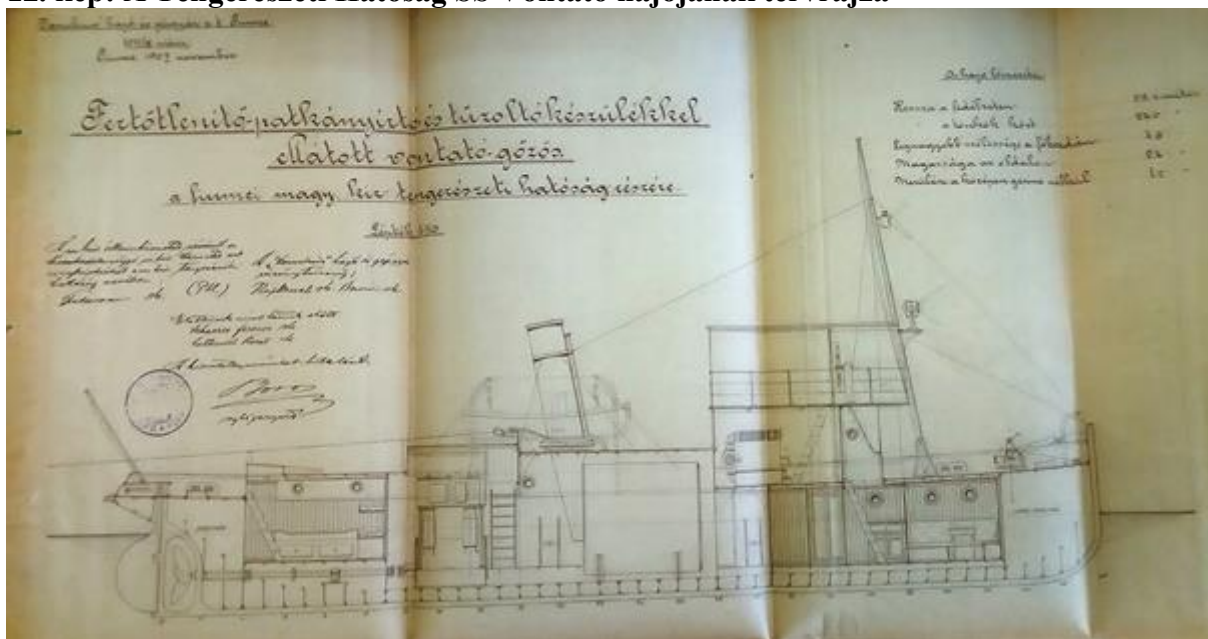
¹⁰⁰ Fiumében a galíciai származású Lazarus József is hajójavító üzemet hozott létre 1900-ban a Mária Terézia hullámgát tövében, mely fennállása alatt leginkább a Cunard Line kivándorlóhajói javításával foglalkozott. Ezzel egyidőben Portoréban (ma Kraljevica) hajóépítő vállalkozásba is kezdett és kérvényt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

¹⁰¹ Az SMS a hadihajók előtt a „*Seiner Majestäts Schiff*” rövidítése, azaz Őfelsége hajója. A torpedónaszádok neve SMTB, a tengeralattjáróké SMU, az aknarakó- és kereső hajóké MT kezdetű.

¹⁰² Hajóregiszter 2016.

¹⁰³ DAR. 1169. 2–84–107.

12. kép: A Tengerészeti Hatóság SS Vontató hajójának tervrajza



Forrás: DAR. TH. Ált. 920.

Az egyesülés pillanatában, a Danubius Rt-nek két fő képviselőjében három nagy részvényese volt. A Magyar Leszámlító- és Pénzváltó Bank 45,42%-os részesedését Freudenberg Rafael megbízott; a Magyar Általános Hitelbank 27,59%-os, valamint a Wiener Bankverein 19,1%-os részesedését Ullmann Adolf megbízott képviselte. A régi Ganz vállalatban a két fő részvényes a Magyar Általános Hitelbank (24,73%), és a Magyar Leszámlító- és Pénzváltó Bank (25,64%) volt; előbbi Pallavicini Ede örgróf, utóbbit pedig Augenfeld Leo képviselte.¹⁰⁴ Az újonnan létrejött Ganz és Társa – Danubius Rt-ben így egy, a fúziót követő tőkeemelés után a Hitelbank szerezte meg a részvények 70%-át és a Leszámlító Bank a 30%-át.¹⁰⁵

Az egyesülés sikeresnek bizonyult, hiszen ezután a vállalat kapta meg az összes hadihajó-építési megbízást, azaz Magyarország a Ganz–Danubius fiumei és portoréi üzemében gyárttatta le az összes közös hadügyi kötelezettségéből ráeső torpedónaszádját, torpedórombolóját, rombolóját, csatahajóját és tengeralattjáróját.^{106 107} Ez azt jelenti, hogy 1912-ben megépült Fiumében az SMS Helgoland gyorscirkáló és Portoréban három Tátra osztályú romboló: az SMS Tátra (13. kép), az SMS Balaton és az SMS Csepel. 1913-ban Fiumében az SMS Novara gyorscirkáló (február 15.) és Portoréban újabb három Tátra osztályú romboló: az SMS Lika, az SMS Orjen és az SMS Triglav.¹⁰⁸

¹⁰⁴ DAR. 1169. 2–84–107.

¹⁰⁵ Szilágyi 1965.

¹⁰⁶ Szilágyi 1965.

¹⁰⁷ Ez együtt járt az üzem bővítésével és további partfeltöltési munkálatokkal melyek költségét a vállalat magára vállalta (DAR. TH: Ált. 590–1911–XXV–166).

¹⁰⁸ Hajóregiszter 2016.

13. kép: Hadihajók felszerelés alatt: az SMS Helgoland (balra), az SMS Tátra (középen az úszódokkban) és az SMS Novara (jobbra)



Forrás: DAR. 1169. 2.

Fiumében 1914. január 17-én bocsátották vízre az akkori magyar hadihajó-építés csúcsát jelentő SMS Szent István csatahajót (14. kép; mellékletek).^{109 110}

14. kép: Az SMS Szent István hajótestének vízrebocsátása Fiume-Bergudiban 1914. január 17-én



Forrás: DAR. 1169. 4–94.

¹⁰⁹ DAR: TH. Ált. 715–1913–XIII–952.

¹¹⁰ 1914-ben készült el a fiumei gyárban az SMTB 82F; az SMTB 83F; az SMTB 84F; az SMTB 85F és a rovinói Berlin Aquarium számára a Loligo nevű elektomotoros óceánkutató tengeralattjáró; Portorében pedig megépült az SMTB 86F. Fiumében 1915-ben újabb torpedónaszádok épültek a 87F-től 93F-ig, majd 1916-ban 94F-től 97F-ig. Ugyanebben az évben pedig az SMU 29 és az SMU 30 tengeralattjárók készültek el, valamint a Magyar-Horvát Tengeri Gözhajózási Rt. SS Hunyad áru- és utasszállítójának hajóteste. Fiume-Bergudiban 1917-ben épültek utoljára magyar hajók: egy sorozat aknakereső hajó (MT 130–MT 135), két tengeralattjáró (SMU 31, SMU 32) és három romboló (SMS Triglav2, SMS Uzsok, SMS Lika2). Portorében 1917-ben készült el az SMS Dukla romboló és 1918-ban az SS Wassertanker vízzállító hajó (Hajóregiszter 2016).

A mindenkori fiumei hajógyár évenkénti termelésének értékéről is tudunk egy keveset. A vállalat a javításokból és hajépítésekben 1895-ben 826 190 K, 1896-ban 240 000 K, 1897-ben 357 142 K, 1900-ban 1810 036 K, 1908-ban 7500 000 K és 1909-ben 10 561 000 K bevételt realizált. Gépesítettséget tekintve, 1895-től 100 LE, 1910-től 470 LE és 1911-től 500 LE állt a vállalat rendelkezésére.¹¹¹ A hajógyárnak 1895–1897 között átlagosan 160 főnyi, 1900-ban 190 főnyi és 1910-ben 608 főnyi dolgozója volt.^{112 113}

Az 2. táblázatban bemutatom a Danubius Rt. üzleti eredményeit. A legelső sorból jól látszik, hogy a fiumei telep a vállalat egészének nyereségét tekintve átlagosan 73,64%-os súllyal bírt, a maradék profit a budapesti teleptől származott.

2. táblázat: A Danubius–Schoenichen–Hartmann Egyesült Hajó-, Gép- és Kazángyár Rt. részvénytőkéje (K), nyeresége (K) és osztaléka (K és K%) 1905–1910 között

	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Részvénytőke (K)	4 500 000	4 500 000	4 500 000	4 500 000	4 500 000	4 500 000
Nyeresség (K)	276 604	329 470	377 804	604 952	755 436	705 620
Osztalék (K)	225 000	270 000	300 000	450 000	510 000	510 000
Osztalék (K%)	5,0%	6,0%	6,6%	10,0%	11,3%	11,3%
Fiumei nyereség (K)				440 753	556 150	525 235

Forrás: DAR. 1169. 2–84–107.

Összességében elmondható, hogy a Danubius Rt. biztos és növekvő osztalékot tudott fizetni a részvényeseinek, és mint láttuk, a fúzió után az állami megrendeléseknek köszönhetően olyan nagyra tudott nőni a vállalat, hogy a háborút megelőző években a kb. 10 000 fővel működő teljes Ganz–Danubius vállalat, Fiumében legalább 600 főt foglalkoztatott. Így az 1880–90-es években megszűnt ősi fiumei hajógyártás az 1890–1900-as évektől megújult formában újra életre kelt. Az egykori magyar hajógyár területén, a monarchiabeli épületekben pedig mind a mai napig működik hajójavító műhely.

¹¹¹ DAR. PO–1. 198–201.

¹¹² DAR. PO–1. 198–199; Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

¹¹³ Az 1910-es év munkaköri felosztásánál egybe van vonva a hajógyár, hajó- és kazángyár, gép- és kazángyár, gépgyár és fémöntöde rubrika (Népszámlálás 1910).

3.4. Elfeledett fiumei iparvállalatok

A Fiumei Cacao- és Csokoládégyár Részvénytársaság 1896-ban alakult meg a Fiumei Hitelbank támogatásával és Gerbaud Emil vezetésével, 200 000 Ft (~476 190,48 K) alaptőkével. A vállalat átlagosan évi 155 tonna csokoládét, 1750 tonna kakaóport, 120 tonna kakaómasszát, 150 tonna dzsemet és 300 tonna bonbont állított elő (15. kép). A vállalat termelésének növekedését mutatja, hogy 1913-ban kakaóraktárt is építtetett Fiumében.¹¹⁴ Bevétele 1897-ben 100 000 Ft (~238 095 K), 1901-ben 595 303 K volt, 1906-tól pedig már 1 100 000 K fölé emelkedett.¹¹⁵

A Fiumei Kávépörkölt Rt-t helyi iparosok (Anton Copaitich, Francesco Colazio) 1897-ben alapították 140 000 K alaptőkével. A gyár folyamatosan csökkenő mennyiségben tudott pörkölt kávé előállítani: 1900-ban 2750 tonna, 1902-ben 2045 tonna, 1906-ban 1700 tonna, 1910-ben 350 tonna árut állított elő, melynek értéke átlagosan 600 000 K volt évente.¹¹⁶

15. kép: A fiumei csokoládégyár emblémái



Forrás: Saját gyűjtemény.

A Smith- és Meynier-féle papírgyár régi vállalata volt Fiuménak. Elődje az Adamich-féle kisebb gyár 1827-ben alakult meg, ezt az 1850-es években Meynier Henrik (Párizs, 1822. okt. 10. – Fiume, 1912. márc. 8.), Meynier Károly György (1803–1876), Crafton Edgard Smith (megh.: Fiume 1860. jan. 22.) és Glennie Walter Smith megvásároltak, és berendezték benne Magyarország első modern, angol rendszerű papírgyárát.¹¹⁷ A papírmalom a Recsina folyó mellett a Tersattoi vár alatt épült fel (16. számú kép).¹¹⁸ A vállalat 1908-ban részvénytársasággá alakult 2200 000 K alaptőkével.

¹¹⁴ DAR: TH: Ált. 706–1913–IX–7140.

¹¹⁵ DAR. PO–1. 198–201.

¹¹⁶ DAR. PO–1. 199–201.

¹¹⁷ Thirring 1912:307.

¹¹⁸ Fest és társai 1896c.

16. kép: A Smith- és Meynier-féle papírgyár épületegyüttese 1880-ban, 1920 körül és napjainkban



Forrás: Az első két kép saját gyűjtemény, a harmadik forrása: Rijeka 2009b.

Működése alatt különböző papírosanyagokat állított elő, többek között a fiumei ipari és kereskedelmi vállalatok és a hivatalok részére, de szállított Rio de Janeiroba, Londonba, Barcelonába és Szingapúrba is.¹¹⁹ Dolgozóinak száma általában 500 fő volt. A részvénytársasággá alakulás után a gépesítettség is növekedett (1907-ben 800 lóerő, 1910-ben 2030 lóerő). Az 1889-től megőrződött fiumei kereskedelmi- és iparkamarai beszámolók alapján a vállalat évenként átlagosan 10 000–30 000 tonna papírt állított elő, rendre 1000 000 K – 2000 000 K közötti értékben, így Fiume egyik fontos vállalata volt.¹²⁰

A városban működött két vegyészeti gyár is. Az egyik a Stabilmento Prodotti Chimici, azaz a „vegyészeti termékek gyára” volt, mely 1872-ben alakult meg a városban 400 000 Koronának megfelelő alaptőkével (~ 168 000 Ft), mely 1908-ban már 570 000 K volt.¹²¹ Dolgozóinak létszáma 1900-ban 21 fő volt. A vállalat 1889–1912 között évenként átlagosan 40 000 q árut állított elő (sósav, kénsav, salétromsav, alumínium szulfát). A másik az Union vegyészeti gyár volt, amely 1894-ben alakult meg 1250 000 K alaptőkével. A vállalat bevétele folyamatosan növekedett: 1901-ben 554 600 K, 1906-ban 1264 659 K és 1912-ben 2138 000 K volt.^{122 123}

A fiumei kikötőben mind a mai napig megtalálhatóak a Skull Mátyás üzemében (a vállalat olasz neve: Matteo Skull – Fondiera in ferro ed altri metalli e costruzioni meccaniche in Fiume volt) öntött acélcölöpök (17. kép).

¹¹⁹ Fest és társai 1896c.

¹²⁰ DAR. PO–1. 198–201.

¹²¹ Thirring 1912:338.

¹²² DAR. PO–1. 199–201.

¹²³ A Stabilmento prodotti chimici 1908-ban 8%-os osztalékot (45 600 K) fizetett, míg az Union 5,2%-ot (75 000 K) (Thirring 1912:338).

17. kép: A Skull Mátyás fiumei gyárában készített kikötői vascölöpök egyike



Forrás: Hajócsavar 2013.

Az üzem az 1883-ban alakult, és az első világháborús felmentési kérelmek alapján még 1916-ban is működött.¹²⁴ Átlagosan 20 főt foglalkoztatott és két darab egyenként négy lóerős gépet használt.¹²⁵ Az előállított terméke főleg nyersvas volt, valamint kovácsoltvas, öntöttvas, acél, bronz és ólom tárgyak. A termelésben 1891–1899 között évente átlagosan 1135,33 mázsa, 20 770 koronányi árut állított elő, melyeknek általában a fele belföldi és a fele külföldi rendeltetésű volt.¹²⁶

Skullén kívül működött egy másik öntöde is Fiumében 1876-óta, amely az idősebb és a fiatalabb Luigi Cussar nevéhez fűződött.¹²⁷ A Cussar vállalat is különféle fémek öntésével, és azokból tárgyak létrehozásával foglalkozott (főleg az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. és a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. voltak a megrendelői). Munkásainak létszáma átlagosan 40 fő volt. A gyárban 1895-ben még csak egy gép dolgozott 12 lóerővel, ám az 1909-es évtől a kamarai jelentésekben már kettő darab „Cussar” működési elvű motor szerepelt együttes 27 lóerővel. A termelés értéke 1895–1911 között átlagosan évi 87 264 K volt.¹²⁸

¹²⁴ Fest és társai 1896c; DAR: JU–5. Eln. 56–1916–III–716.

¹²⁵ 1916-ban, miután sikerült több alkalmazottjára nézve is felmentést kieszközölni, az üzem 54 fővel működött (1 gyárigazgató, 1 műhelyfőnök, 26 szakmunkás, 23 tanonc és 3 napszámos). A háború alatt az üzem a hadi szolgálatban résztvevő magyar tengerhajózási társaságok gőzöseire gyártott alkatrészeket (DAR. JU–5. 56–1916–III–716).

¹²⁶ DAR. PO–1. 198–199.

¹²⁷ Thirring 1912:307.

¹²⁸ DAR: PO–1. 198–201.

A kikötővárosban 1907-ben alakult meg a Magyar-Horvát Aszfaltgyár (18. kép). Az üzem 1907–1911 között összesen 170 930 q aszfaltot és bitument gyártott évenkénti átlagosan 616 000 K értékben. Ez idő alatt 100 lóerő és évenkénti átlagosan 115 dolgozója volt a vállalatnak.

18. kép: A fiumei Magyar-Horvát Aszfaltgyár 1907-es tervrajza és az épület napjainkban



Forrás: DAR. TH. Ált. 645–1912–IX–230; saját felvétel.

Rá egy évvel alakult meg Milch és Battestin Első Fiumei Parketta- és Gőzfűrészüzeme, amely 1908–1911 között átlagosan 60 fővel és 120 lóerővel évenkénti 266 000 K értékben állított elő termékeket.¹²⁹ A Hungária Növényolajgyár 1909-ben jött létre a városban 947 606 K alaptőkével.¹³⁰ A vállalat 1909–1912 között átlagosan 130 munkással és 640 lóerővel évenkénti 7801 250 K értékben állított elő olívaolajat és olajpogácsát.¹³¹ Említésre méltó még Giovanni Sirola (1890-es alapítású) kötélgyára, aki miután felpanaszolta a Fiumei Kormányzónál, hogy az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. és a Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt. nem tőle vásárolt „*aki még a polai haditengerészetnek is szállított árut*” (sic!), a legnagyobb magyar hajózási társaságoknak is szállíthatott.¹³²

A Fiumei Bútorgyár Rt. 1887-től működött a városban. Elnöke Pollák Lajos, igazgatói Fery Nándor és Lord Adolf voltak. A vállalat alaptőkéje 800 000 K volt, és fenntartott telepeket Londonban és Lyonban is. 1905-ben 600 szakmunkást foglalkoztatott és 120 lóerős gépekkel rendelkezett. Kivitelének iránya Anglia, Franciaország, Olaszország, Afrika, Ázsia és Amerika

¹²⁹ A parkettagyár a háború alatt a haditengerészet számára szállított lucfenyődeszkákat, illetve a fiumei és a zenggi dohánygyárak részére ládákat (DAR: JU–5. Eln. 56–1916–III–807).

¹³⁰ Thirring 1912:338.

¹³¹ DAR. PO–1. 200–201.

¹³² DAR. JU–5. Ált. 120–1893–467; Thirring 1912:307.

volt.¹³³ Az Első Fiume Gőzmosó és Művasaló Rt. 1900-ban alakult meg 100 000 K alaptőkével. Igazgatói Rossbacher Flóris, Baccich Biagio, Poldrugo Vince és Lederer József voltak.¹³⁴

Emidio (Emőd) Mohovich könyv- és könyomdája 1866-ban alakult meg a városban, miután megvásárolta Rezza Herkules üzemét, akit a horvát kormányzat vetett börtönbe politikai írásai miatt.¹³⁵ A vállalkozás leginkább a helyi újságokat nyomta, de foglalkozott mindennemű nyomdai termékek előállításával is (szépirodalom, helyi hivatalok, vállalatok kimutatásai). Ezeken felül működött még Fiumében többek között bőrgyár, jéggyár, gázgyár, konyakgyár, téglagyár, tésztagyár is.

Ez a néhány vállalat is mutatja, hogy megérte annak idején beruházni a kikötővárosban, hiszen a befektetések megtérülhettek. Fiume így nem csak, mint kereskedelmi központ létezett az első világháborúig, de mint ipari centrum messze kiemelkedett a korabeli magyar városok között. Ezt a tényt mutatja Thirring statisztikai gyűjtése is, mely szerint 1908-ban a magyar városokban levő biztosítási, ipari és kereskedelmi részvénytársaságok összegzett helyi alaptőkéinek rangsorában Budapest (684 431 441 K) és Pozsony (22 094 288 K) után következett Fiume (20 118 406 K), és csak ezután a többi magyar város (átlagosan 4 millió korona összértékkel).¹³⁶ Karaman is elismeri, hogy a korabeli horvát viszonyok között magasan a magyar Fiume volt az egyik legnépesebb és a legiparosodottabb városa a magyar-horvát tenger melléknek és a szárazföldi horvát területeknek, sőt a fiumei ipar a századfordulóra már annyira kinőtte magát, hogy nem csak a helyiek, de a környékbeli horvát települések lakói is Fiuméba jártak dolgozni.¹³⁷

¹³³ Compass 1904/5.

¹³⁴ Compass 1904/5.

¹³⁵ Thirring 1912:308; Kőrösi-Szinnyey 1896:133.

¹³⁶ Thirring 1912:332.

¹³⁷ Karaman 1974.

4. Ossoinack Lajos és a fiumei ipari- és kereskedelmi vállalatok

Ossoinack Lajos a dualizmus korabeli Fiume egyik kiemelkedő alakja volt. Tevékenységének köszönheti több vállalkozás is a létét és sikerét, személye pedig a helyi politikában és a magyar kereskedelmi tengerészetben is megkerülhetetlen volt. Azonban amikor Fiumét 1920-ban elszakították Magyarországtól, az életének, és az általa felépített ipari birodalomnak története feledésbe merült. Külföldön azért homályosodhatott el a személye, mert fia, Endre politikusként az első világháború után többször tárgyalt Wilsonnal és az antanttal, Fiume sorsát illetően, és így főleg a fiát ismerte meg Ossoniackként a világ.¹³⁸ Ebben a fejezetben röviden bemutatom Ossoinack Lajos életét, majd mindazokat az ipari- és kereskedelmi vállalatokat, amelyekhez köze volt, és amelyek működésének történetét még senki nem dolgozta fel.

4.1. Ossoinack Lajos élete (1849–1904)

Fiumében az Ossoinack ősi, olasz nyelvű patríciusfamíliának számított. Szinnyei szerint már a 19. század elején hajótulajdonosok voltak a család tagjai, és a jelek szerint vagyonsodásuk szorosan összefüggött a város Magyarországhoz való tartozásával.¹³⁹ Lajos (19. kép) 1849. június 26-án született Fiumében, mely akkor épp horvát megszállás alatt volt.¹⁴⁰ Előbb a laibachi és grázi kereskedelmi akadémiákon tanult, majd felsőfokú tanulmányokat folytatott a kereskedelmi tengerészet tárgyában Triesztben, Hamburgban, Londonban és New Yorkban.¹⁴¹ Utazásainak köszönhetően az olasz, magyar és horvát anyanyelve mellett kiválóan megtanult németül, angolul és franciául, illetve behatóan megismerte az akkori világkereskedelem működését, és a nyugati mintákat hazahozva 1874-ben Fiumében sógorával Eugenio Baccich-csal közösen megalapította az Ossoinack-féle Mechanikai Faipari Rt-t, amely láda- és hordógyártásra specializálódott.¹⁴² A fiumei letelepedését követően megnősült; majd két fia (Endre és Nero), valamint egy lánya született.¹⁴³

¹³⁸ Szávai 2013.

¹³⁹ Szinnyei 1903; DAR. 258–RO–5.

¹⁴⁰ Mivel olasz származású volt, neve eredetileg Luigi Ossoinack, melyet saját maga is, és a korabeli források is hol Aloisnak vagy Alajosnak, hol Lajosnak fordítanak, én az utóbbit választottam.

¹⁴¹ Szinnyei 1903.

¹⁴² Budapesti Közlöny 1877:603.

¹⁴³ Néptanítók lapja 1891:119.

19. kép: Ossoinack Lajos (1849–1904) balra és fia, Ossoinack Endre (1876–1965) jobbra



Forrás: DAR. 258–RO–5.

Ekkoriban a monarchiának létezett egy saját, a két állam által szubvencionált kereskedelmi tengerhajózási vállalata: az Osztrák-Magyar Lloyd.¹⁴⁴ Ez a társaság azonban sokkal inkább az osztrák kikötőnek, Triesztnak az érdekeit szolgálta, mint a kiépítés alatt álló Fiuméét. Ezt látva, és saját rizshántolójának importforgalmát tapasztalva, Ossoinack *„kezdemenyezte gróf Szapáry Géza fiumei kormányzónál a magyar kereskedelmi tengerészet létrehozását. A terv az volt, hogy a magyar lisztet – Ossoinack hordóiban – a nyugat-európai kikötőkbe juttatják, elsősorban Angliába. Ezen a volt miniszterelnöktől, Tisza Kálmántól kezdve képviselőkön, államtitkárokon (például Matlekovits Sándoron) keresztül sokan munkálkodtak, még a nagy budapesti malmok (Bakonyi, Pannonia, Brüll és Egyesült malmok) is támogatták a tervet.”*¹⁴⁵ Ennek folyományaként angol és osztrák tőke bevonásával, illetve állami támogatással megalakult a későbbi Adria Magyar Királyi Tengeri Gőzhajózási Rt., mely az 1900-as évekre a legnagyobb magyar tengeri hajózási vállalattá nőtte ki magát, és amely összekötötte Fiumét Nyugat-Európa, Észak-Afrika, New York és Brazília kikötőivel.

Az 1870-es évek végén Ossoinack Lajos, Giovanni de Ciotta (Fiume polgármestere 1872–1896 között) mérnökkel, valamint Catinelli és Smouquina helyi iparosokkal közösen kidolgozta azt a tervezetet, amely alapján a magyar kormány kiépítette a fiumei kikötőt. Ossoinack nevéhez fűződik több nagyipari vállalat alapítása is, mint pl a rizshántoló és a kőolajfinomító vállalatoké 1881–82-ben. Továbbá Baross Gábor miniszter 1891-ben az Ossoinack által a Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamarában tett indítvány alapján bontotta fel a Lloydal az államilag támogatott viszonyt, és az így megmaradt összeggel állított fel újabb magyar

¹⁴⁴ Zsigmond 2009; Pelles 2016c.

¹⁴⁵ Pelles 2016a:198–199.

gőzhajózási társaságokat: a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt-t, és a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt-t.^{146 147}

1891–93 között azért, hogy biztosítsa az ellátást a rizshántoló gyára számára, helyi tőkésekkel karöltve, megalapította az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt-t, mely nevéből fakadóan is a Fiume–Távol-Kelet közötti forgalomra specializálta magát. Ezekben az években, a fiumei szabadkikötői státusz megszűnésekor felismerte, hogy a városnak, a növekvő forgalom miatt szüksége van kikötői tárházakra, melyek építését a helyi iparosokkal létrehozott Fiumei Nyilvános Raktár Rt. végezte el.¹⁴⁸ Ossoinack Lajos 1897-től haláláig a budapesti Hungária Gőzmalom Rt. részvényese volt.¹⁴⁹ Ez amellett, hogy befektetés volt, valószínűleg hozzásegítette őt ahhoz is, hogy olyan a malomiparra jellemző belső információk birtokába kerüljön, amelyek ismeretében koordinálni tudta saját rizshántolója, illetve tengerhajózási vállalata üzletpolitikáját. A helyi politikában is tevékenyen részt vett, többször volt városi képviselő is. A Magyarországról való kivándorlás megerősödésével, ő győzte meg 1902-ben a brit Cunard Line Steamship Company-t, hogy tartson fenn havi rendszerességgel Fiume-New York közötti járatokat, amelyekkel a magyarokat tudták Amerikába, és a visszavándorlókat haza szállítani.¹⁵⁰

Roppant színes és változatos szakmai karrierje 1904. október 28-án hirtelen tört meg, amikor máig tisztázatlan körülmények között öngyilkos lett. Egyes vélemények szerint tettében közrejátszott az, hogy 1892. október 28-án egy a kertjét dézsmáló tolvajt lelőtt és a lelkiismeretfurdalás 12 évvel később végzett vele ugyanezen napon.¹⁵¹ Bárhogy is történt, annyi bizonyos, hogy Ossoinack Lajos pályafutása kiemelkedően sikeres volt. Az általa alapított vállalatokban helyét fia, Ossoinack Endre (19. kép) vette át, aki az itt szerzett gazdasági tőkéből kovácsolt magának olyan politikai tőkét, mellyel előbb, Fiume országgyűlési képviselőjeként (1915–

¹⁴⁶ Pelles 2015b, Pelles 2016b.

¹⁴⁷ Ossoinack nem csak külső szemlélőként, hanem a Lloyd fiumei telepének igazgatójaként (Tiszti névtár 1891:285) belülről is látta, hogy az osztrák társaság Triesztnak kedvez a forgalmában. Ezért szólalt fel a szerződésbontás mellett.

¹⁴⁸ A tárházak kapcsán nevezetes Ferencz József 1891-es Fiumei látogatása. Ugyanis a király, amikor megszemlélte, ahogy a fiumei tárházakban zsákokban levő lisztet épp Ossoinack hordóiba csomagolják hosszasan elbeszélgetett fiumei iparbárával a lisztkereskedelem kérdéseiről és Ossoinack szerepéről benne (Pest Hírlap 172:6).

¹⁴⁹ Ossoinack is és Cunradi Jenő is (aki több Ossoinack által alapított részvénytársaságnak is tagja volt) 1897-ben a Hungária malom igazgatósági tagjai voltak. Érdekesség, hogy az Ossoinack részvételével alapított fiumei rizshántoló is átlagosan 41%-os részesedést bírt a Hungária malomban (Klement 2012:172; 408).

¹⁵⁰ Az egyik ilyen kivándorlókat szállító hajó volt az RMS CARPATHIA is, mely 1912. április 15-én az RMS TITANIC túlélőit megmentette.

¹⁵¹ Budapesti Közlöny 1894:9.

1918) működött, és amivel 1920–24 között a Fiumei Szabad Állam egyik létrehozója és legfőbb anyagi támogatója lett.^{152 153}

4.2. Az Ossoinack-féle Mechanikai Faipari Rt. (1875–1913)

Külföldi tanulmányait követően Ossoinack Lajos hazatért Fiuméba, és sógorával Baccich Jenővel (máshol Henrik) faipari vállalatot alapított, amelynek működéséhez később állami kedvezményeket is nyert.¹⁵⁴ A vállalat neve olaszul „*Lavoratorio meccanico di legnami*” volt, melyet magyarul Mechanikai Faipari Rt-nek és Ossoinack-féle Láda- és hordógyárnak is neveznek a források (20. kép).

20. kép: Ossoinack-féle Láda- és hordógyár 1909-ben



Forrás: DAR. TH. Ált. 504–1909–VIII–5595.

Felvetődik a kérdés, hogy miért pont ilyen profilú vállalkozásba kezdett az ifjú vállalkozó? Úgy gondolom, a kérdés háttérében az állhat, hogy az 1875-ös évre teljesen elsorvadt a fiumei és környékbeli vitorlášhajó-gyártás. Azonban, a tőkéseknek, így Ossoinacknak és Baccichnak a korábbi faipari kereskedőkkel nyilván még megvoltak a kapcsolataik, tehát a Láda- és

¹⁵² Apjához hasonlóan Endre hivatalos neve is olaszul volt: Andrea Ossoinack. Ezt hol Endrének, hol Andrásnak fordítják a korabeli szövegek.

¹⁵³ Endre mielőtt Fiume utolsó magyar országgyűlési képviselője lett 1915-ben (1918-ig), már a helyi politikában is részt vett. 1912 tavaszán például Fiume alpolgármestere volt (Ordasi 2016; Thirring 1912:142). A politikai karrier mellett pedig a helyi pénzügyi életnek is tagja volt. Ezt igazolja, hogy 1914-ben a Fiumei Községi Takarékpénztár igazgatósági tagja volt (Compass 1914/15).

¹⁵⁴ Budapesti Közlöny 1889:2.

hordógyár a korábban a hajóépítésre szánt kiváló minőségű alapanyagból tudott készterméket gyártani. A vállalat korai működéséről keveset tudunk. Annyi bizonyos, hogy komoly termelés folyt már az első években is. Amikor 1874–1877 között a magyar állam elkezdett kísérletezni – Ossoinack kezdeményezésére – egy állandó Fiume-Liverpool hajójárat beindításával, akkor a magyar lisztet Ossoinack hordóiban exportálták.^{155 156 157}

Adataink szerint 1890–1909 között csak férfiak és fiúk dolgoztak az üzemben, átlagosan 55-en, amelynek 90%-a volt felnőtt és 10%-a fiatal.^{158 159} Munkájukat segítette több gép, összesen 25–30 lóerős kapacitással. Az adatok tükrében a gyár termelése évente átlagosan 197 087 db volt, ennek 46,5%-a hordó és 53,5%-a láda. A termelés összértéke évente átlagosan 292 048 K volt.¹⁶⁰ Összességében ez a vállalat adta az Ossoinackoknak a kiindulási pontot ahhoz, hogy Fiume meghatározó iparbáráivá válhassanak. Az üzem Lajos halála után Endre kezében részvénytársaságként egész az első világháborúig működött.¹⁶¹

4.3. A Fiumei Első Magyar Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt. (1882–1913)

A Magyar Általános Hitelbank 1881-ben telepedett meg Fiumében, és szinte azonnal két iparvállalat létrehozásában is segédkezett, olyanokban amelyeket Ossoinack Lajos közreműködésével hoztak létre: az egyik a rizshántoló volt (1881. július 11-én), a másik a kőolajfinomító 1882-ben.¹⁶² A rizshántoló- és keményítőgyárat budapesti székhellyel és 800 000 Ft (~1904 762 K) tőkével alapították, mely 1600 db 500 Ft-os részvényben nyilvánult meg. A vállalat elnöke gr. Zichy Nándor; alelnökei: örgróf Pallavicini Ede (Magyar Általános Hitelbank) és Steinacker Arthur volt.^{163 164}

Maga az üzem Fiume külvárosában Ponsalban épült fel (a későbbi kőolajfinomítótól közvetlenül keletre eső telken) (21. kép) és két gyárépületből állt: a rizshántolóból és a keményítőgyárból.¹⁶⁵

¹⁵⁵ Pelles 2016a.

¹⁵⁶ Az üzemet 1912-ben kibővítették egy kefe- és ecsetgyártó részleggel (DAR: JU–5. Eln. 56–1916–III–925).

¹⁵⁷ Ferencz József 1891-es fiumei látogatása alkalmával Ossoinack hordógyárát külön is megtekintette (Pesti Hírlap 172:7).

¹⁵⁸ DAR. PO–1. 198–201.

¹⁵⁹ 1914-ben már 160-an dolgoztak a gyárban, melyből 47 nő volt (DAR: JU–5. Eln. 56–1916–III–925).

¹⁶⁰ DAR. PO–1. 198–201.

¹⁶¹ DAR. TH. Ált. 692–1913–VIII–1418.

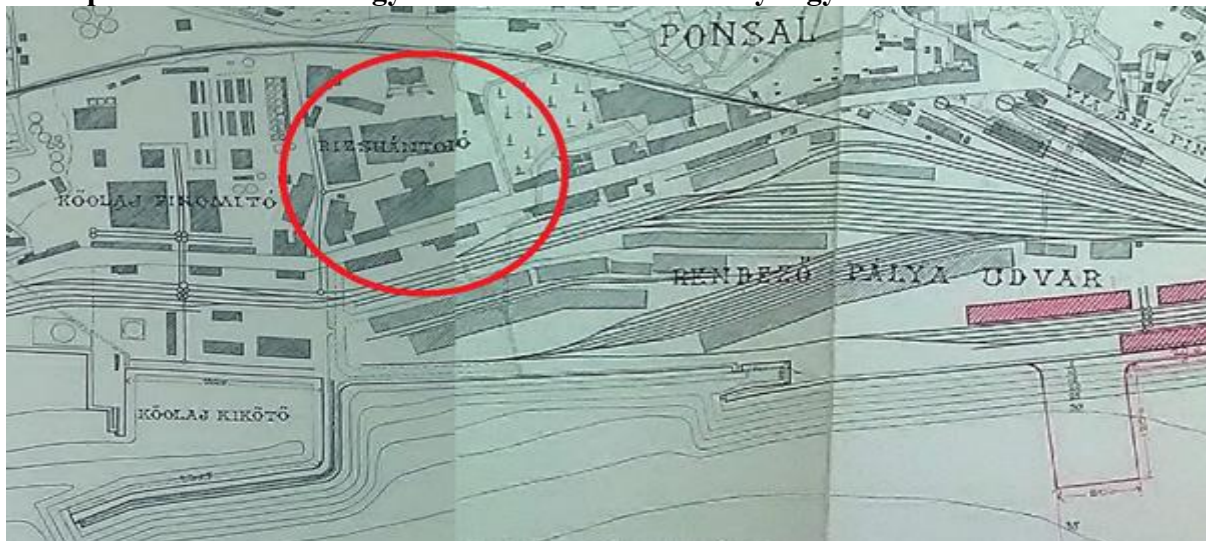
¹⁶² Fest és társai 1896c.

¹⁶³ A vállalat igazgatósági tagjai: Cunradi Jenő, Frank Antal, Kornfeld Zsigmond, Ossoinack Lajos, Singer Vilmos, Walthier Gyula; a felügyelő bizottsági tagjai: Brüll Lipót, Böhm Oszkár, A. F. Smoquina és Dall’Asta Szaniszló voltak (Compass 1882). Az évek során a vezetőség kis mértékben cserélődött, például 1901-ben Herz Ármin és Barcza Károly igazgatósági, Ehrlich Emil és Rudán Celso pedig felügyelő bizottsági tagok lettek (Compass 1900/1); valamint 1905-ben Kilényi Hugó és Rosenberg Félix is igazgatósági tagok (Compass 1904/5).

¹⁶⁴ A fiumei gyárépületnek végig Ossoinack Lajos volt a vezetője (Fest és társai 1896c), aki kiváló munkájáért a vállalat közgyűlésétől 1886-ban 8000 Ft (19 048 K) jutalmat kapott (Budapesti Hírlap 1886).

¹⁶⁵ Fest és társai 1896c.

21. kép: A Fiumei Első Magyar Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt. Fiumében



Forrás: DAR. TH. Ált.171–1898–XXIII–2163 alapján saját szerkesztés.

Az üzem már a kialakítás során modernnek számított, mert amellet, hogy 520 LE gépi hajtással bírt, még a villanyvilágítást is bevezették. Évi gyártási kapacitása 500 000 q (400 000 q hántolt rizs, 30 000 q keményítő és 70 000 q melléktermék) volt, mellyel egész Ausztria-Magyarország legnagyobb hántolója lett. Látva a fiumei vállalat sikerét, a szabadkikötői státusz 1891-es megszűnése után a magyar 1881. évi VI. és XLIV. ipartámogató törvénycikkekhez hasonlóan az osztrák kormányzat is kedvezményekben részesítette a saját iparát, így 1893-ban megalakult a trieszti rizshántoló, így már nem csak az olasz, de az osztrák rizshántolókkal is lépést kellett tartania a fiumei üzemnek.¹⁶⁶

Részben az Ausztria-Magyarországon belüli versenytárs megjelenése indította Ossoinackot arra, hogy követelje a Fiumei Kereskedelem- és Iparkamarában és a Kereskedelmi Minisztériumban az Osztrák-Magyar Lloydal való szerződésbontást, mert a vállalat egyértelműen Triesztet, és így a trieszti hántolót részesítette előnyben Fiumével szemben.¹⁶⁷ Előbb az Orient gőzös megvétele, majd az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. létrehozása is ennek volt a folyománya.¹⁶⁸ Ezzel az alapítással, és a Fiume-Távol-Keleti járatok fenntartásával mint látni fogjuk, Ossoinack függetleníteni tudta saját hántolójának nyersanyag szükségletét.

A fiumei iparbáró vezetése alatt folyamatosan modernizálták az üzemet. Ez a gépesítettségben érhető leginkább tetten. Míg az alapítástól 1881–1892-ig 520 LE, addig 1893–94-ben 1200 LE, 1895–1904 között 1500 LE, 1905-től pedig 2000 LE állt a vállalat rendelkezésére.¹⁶⁹ Ezzel együtt amikor már fia Endre irányította a fiumei telepet, 1910-ben

¹⁶⁶ Fest és társai 1896c.

¹⁶⁷ Karaman 1974, Zsigmond 2009; Pelles 2016c.

¹⁶⁸ DAR. TH. Eln. 5–1904–IV–8.

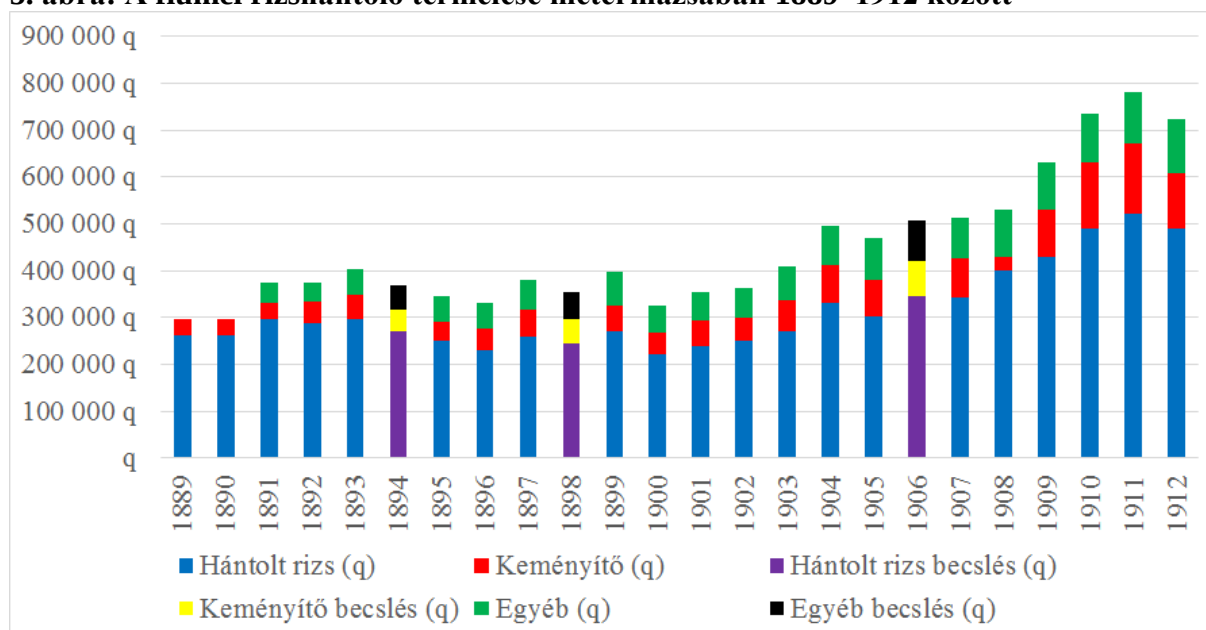
¹⁶⁹ DAR. PO–1. 198–201.

bővítették a termelési kapacitásokat és így egy évben az üzem már akár 700 000 métermázsra termék előállítására is képessé vált.¹⁷⁰

A dolgozók létszámát tekintve 1891–1910 között átlagosan 450 fő dolgozott a vállalatnál, melynek 67%-a férfi, 27%-a nő, 2,5%-a fiú és 3,5%-a leány volt.¹⁷¹ Foglalkozásokat tekintve átlagosan 30 igazgatója, 11 művezetője, 221 felnőtt és 22 kiskorú segédmunkása. valamint 20 egyéb dolgozója volt a vállalatnak.^{172 173}

A rizshántoló által termelt évi mennyiségeket mutatja a 5. számú ábra.¹⁷⁴

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



Forrás: DAR. PO–1. 198–201.

Az ábrán jól látszik, hogy a hántoló 1889–1912 között folyamatosan növelni tudta a termelésének mértékét. Ezen időszak alatt az üzem átlagosan évi 318 905 q hántolt rizst, 66 829 q keményítőt és 67 924 q mellékterméket (leginkább állati takarmánynak használták fel) állított elő. Abszolútértékben mérve a vállalat a termelésének mértékét 1889–1911 között 2,6-szorosára növelte. A vállalat termelésének értéke (koronára átszámítva) 1883-ban 596 093 K, 1885-ben 1 868 743 K, 1895-ben 8 333 333 K, 1904-ben 12 000 000 K és 1910-ben 16 675 000 K volt.¹⁷⁵

¹⁷⁰ Karaman 1974.

¹⁷¹ DAR. PO–1. 198–201.

¹⁷² Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

¹⁷³ 1916-ban Necak György (horvát) honvédezredes katonáival a hántolóból 17 férfit és 38 nőt elvitt Wickenburg fiumei kormányzó beleegyezése nélkül Modrus-Fiume vármegye horvát területeire mezőgazdasági munkára. Ez az eset jól mutatja, mennyire nem tekintették a korabeli horvátok legitimnek a fiumei magyar vezetést (DAR: JU–5. 56–1916–III–883).

¹⁷⁴ Az 1894-es, 1898-as és 1906-os évek hiányzó adatait megbecsültem az őket megelőző és követő három-három év adatainak átlagaiból.

¹⁷⁵ Compass 1883; Compass 1885; Compass 1888; DAR. PO–1. 198–201.

Ezt a nagyarányú értékbeli növekedést tanúsítják a vállalat üzleti eredményéről szóló adatok is (3. táblázat).

3. táblázat: A fiumei rizshántoló részvénytőkéje (K) és osztaléka (K és K%) 1882–1903 között (1890–91 kivételével)

	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
Részvénytőke (K)	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762
Osztalék (K)	-	-	-	-	171 429	171 429	171 429
Osztalék (K%)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,0%	9,0%	9,0%
	1889	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Részvénytőke (K)	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762	1 904 762
Osztalék (K)	238 095	228 571	266 667	228 571	323 810	380 952	380 952
Osztalék (K%)	12,5%	12,0%	14,0%	12,0%	17,0%	20,0%	20,0%
	1898	1899	1900	1901	1902	1903	
Részvénytőke (K)	1 904 762	1 930 000	1 930 000	1 930 000	1 930 000	1 930 000	
Osztalék (K)	380 952	386 000	270 200	231 600	289 500	289 500	
Osztalék (K%)	20,0%	20,0%	14,0%	12,0%	15,0%	15,0%	

Forrás: DAR. PO–1. 198–201.

A táblázat alapján elmondható, hogy a vállalat a kezdeti években (1882–1885) között vesztésgesen működött, de 1886–1894 között már átlagosan 11%-os osztalékot, és 1895–1903 között 17%-os osztalékot tudott fizetni a részvényeseinek.

Összességében tehát, a fiumei rizshántoló egy nagyon jó alapításnak bizonyult, melyet Ossoinack az olasz és osztrák versenytársak megjelenését követően is biztos kézzel tudott irányítani.

4.4. Első magyar tengerhajózási részvénytársaság: Oriente (1893–1913)

Ossoinack Lajos, hasonlóan, ahogy első fiumei vállalkozása kapcsán, a láda- és hordógyáránál exportlehetőséget tudott biztosítani a termékeinek az Adria Rt. megalapításával, úgy a rizshántológára részére is igyekezett megteremteni a megfelelő kereskedelmi feltételeket. Ezért hozta létre 1893-ban az Oriente Rt-t.

Magát az Orient gőzöst – a társaság első hajóját – még 1891-ben építették a későbbi részvényesek.¹⁷⁶ A társasági formára való átállás éve két okból volt fontos. Egyfelől (ahogy már szóltam róla) az 1870 óta magyar állami támogatás mellett működő, keleti piacokkal kapcsolatot tartó Osztrák-Magyar Lloyd társasággal 1891-ben bontotta fel a szubvenciós viszonyt a Baross Gábor vezette Kereskedelmi Minisztérium.¹⁷⁷ Másfelől az 1893. évi XXII. tc. értelmében minden olyan magyar szabadhajózási vállalat építési- és fuvardíj-támogatást kaphatott, amely legalább kétharmadrészt magyar honpolgárok tulajdonát képezte, és amely magyar kikötőből vagy kikötő részére szállított árut. Ezek mellett egy belső tényező is rákényszerítette Ossoinackot a rizshántoló saját hajózási vállalattal való ellátására, mégpedig

¹⁷⁶ DAR. TH. Ált. 89–1893–XXI–1458.

¹⁷⁷ Ossoinack és társai 1896; Frisnyák 2001.

az, hogy az 1890-es évekre már nem csak a korábbi olasz hántolókkal kellett vállalatának versenyeznie, de a trieszti hántolóval is; így számára az import saját megszervezése létkérdéssé vált.¹⁷⁸

A vállalat az alapító okirat értelmében 4000 000 K alaptőkével alakult meg, mely tartalmazta a korábbi vállalatától átvett SS Orientnek, és a két újonnan épített hajónak (SS Siam, SS Burma) az értékét is.^{179 180} A társaság részvényesei között Ossoinackon kívül találunk iparosokat és bankárokat (Baccich Henrik, Sirola János, Corrosacz János, Cunradi Jenő, pecinei Cossulich Alajos lovag), tengerészdinasztiák tagjait (ifj. Paicurich Mátyás, Luppis Antal Ferenc, Luppis Vince, Luppis Ferenc, Dr. Randich János), és hosszújratú hajózási kapitányokat (Rudán Károly) is.¹⁸¹ A vállalat székhelye Fiume volt. Célját tekintve már a megalakulás pillanatában igyekeztek elérni, hogy a magyar kormány a Lloyddal való szerződésbontásból fakadó forrásait az ő részükre folyósítsa, így biztosítván a távol-keleti forgalmat Fiume részére. Valószínűleg ezért szorgalmazta Ossoinack a Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamarában az említett szerződés felbontását.¹⁸² Azonban a magyar állam annak ellenére, hogy 1892-ben 19 000 Ft-al támogatta az Orient gőzöst, részben az 1893-ban elfogadott szabadhajózási törvény, részben a magyar-horvát parthajózás megteremtése miatt nem tudott, és nem is akart állami támogatást adni az Orientének.¹⁸³

A vállalat a levéltári adatok bizonyysága szerint 1900-ban újra megpróbálkozott államilag támogatott státuszt szerezni. Az Oriente Rt. ekkor a Lloyd Fiume-Indokína vonalát váltotta volna le olcsóbb díjszabással, évenkénti 6 vagy 12 fix járáttal állami szubvenció fejében, de a kormányzat vélhetően a feszült fiumei politikai viszonyok miatt nem támogatta a vállalat kérését.^{184 185} Ezt követően 1904-ben állt újra elő a társaság egy indítvánnyal. Ekkor szintén a

¹⁷⁸ Karaman 1974.

¹⁷⁹ DAR. TH. Ált. 89–1893–XXI–1458.

¹⁸⁰ Az egyes hajók neve előtti SS arra utal, hogy a jármű Steamship, azaz gőzös (Zsigmond 2011).

¹⁸¹ Az itt megjelenített Luppisok közeli rokonai Giovanni de Luppisnak a torpedó feltalálójának. Luppis Antal Ferenc, az Oriente Rt. életében való jelentős közreműködéséért és a fiumei városi képviselői tisztségéért és alpolgármesterségéért, a Fiumei Nemzeti Színház vezetéséért, és a fiumei svéd- és norvég konzuli tisztségében végzett munkájáért 1896-ban Ferencz Józseftől a tihováci előnévvel nemességet kapott (Libri Regii 70:186; Luppis családfa).

¹⁸² Fiumében már 1811–1814 között is működött Kereskedelmi Kamara, azonban az Ossoinack Lajos korában is működő Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamara 1851-ben alakult meg a városban. Első elnöke Higinus Scarpa lovag volt 1851–1866 között. Őt követte az 1871-ben pecinei előnévvel nemességet nyert Cosulich Kázmér (1866–1888) lovag, hajóskapitány, majd Meynier Henrik (1888–1910) helyi iparos és végül 1910-től pecinei Cosulich Alajos (Kázmér fia), aki mellest az Oriente Rt. tiszteletbeli elnöke is volt (Libri Regii 68:165; DAR. JU–5. Eln. 43).

¹⁸³ DAR. TH. Ált. 89–1893–XXI–1458; Gonda 1906.

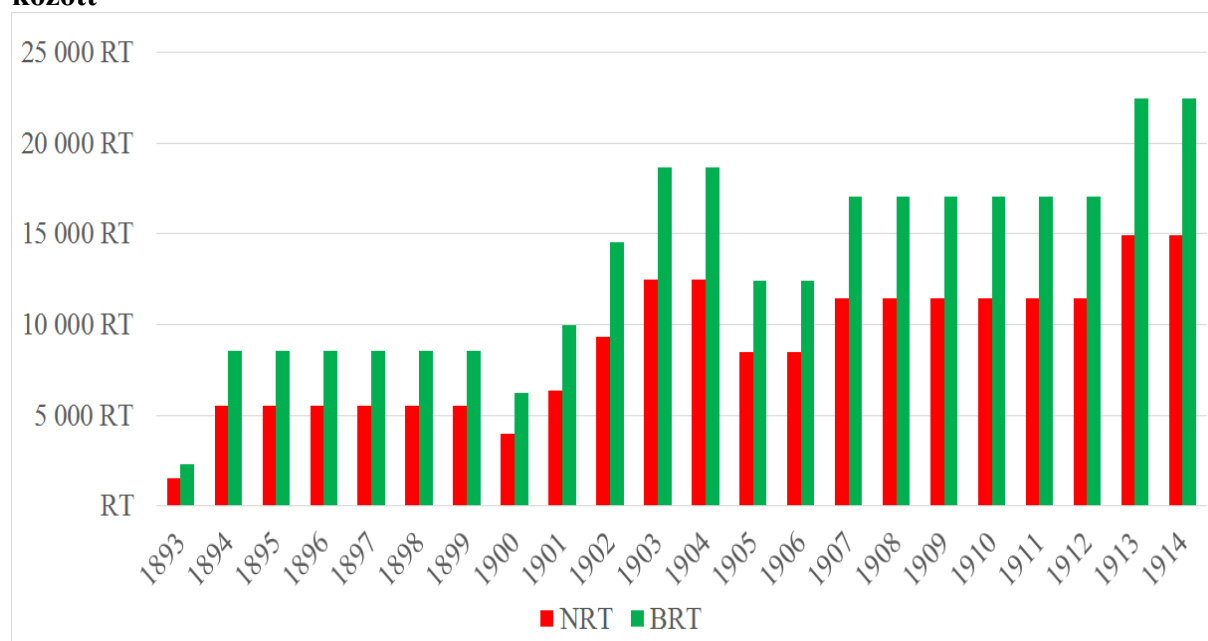
¹⁸⁴ DAR. TH. Ált. 416–1900–XXI–1181.

¹⁸⁵ Az 1895-ben miniszterelnöknek választott Bánffy Dezső báró erős központosító politikája ellenállást váltott ki a fiumeiek körében, mivel a kormány megsértette a város ősi autonómiáját. Ennek következtében szinte ellenséges politikai viszony alakult ki Fiume és Magyarország között, mely gazdasági területen is éreztette hatását, mind a kikötő áruforgalmának csökkenésében, mind abban, hogy az Oriente Rt., akinek feje Ossoinack Lajos a helyi politikának kiemelkedő alakja volt, nem kapott állami szubvenciót (Ordasi 2014).

Lloyd keleti járatait kívánta kiváltani, pontosabban a Fiume-Szingapúr közötti cukorszállítás jogát kérte a Kereskedelmi Minisztériumtól.¹⁸⁶ Ekkor a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság is az Oriente ajánlata mellé állt, azonban a magyar kormányzat nem bízta meg rendszeres járatok fenntartásával a társaságot, hanem az 1907-ben beiktatott új szabadhajózást támogató törvénnyel megemelte a hajóépítési- és fuvardíj támogatásokat, és az újonnan alapított kormány közeli Atlantica Tengerhajózási Rt-vel együtt az Oriente továbbra is piaci alapon versenyzett a Keletre irányuló járataiban az Osztrák Lloydal.¹⁸⁷ Az első világháború váratlanul érte a vállalatot és (ahogy azt Zsigmond Gábor doktori értekezésében bemutatta), több hajóját el is vesztette benne.^{188 189} A háború után az önálló Fiumében olasz lobogó alatt szerveződött újjá az Oriente vállalat. Az üzleti eredményeiről szóló iratok alapján 1939-ig bizonyíthatóan működött, ám a második világháborút már nem vészték át az addigra teljesen elavult gőzhajói, és a vállalat megszűnt.¹⁹⁰

A társaság a közvetett állami támogatásoknak köszönhetően az első világháborúig egyre több és modernebb gőzössel járta a világ tengereit; ez látható a 6. számú ábrán.¹⁹¹

6. ábra: Az Oriente Rt. gőzöseinek bruttó- és nettó-regisztertonnatartalma 1893–1914 között



Forrás: DAR. TH. Segédkönyvek 241. Hajólajstrom.

¹⁸⁶ DAR. TH. Eln. 5–1904–IV–8.

¹⁸⁷ 1907. évi. VI. tc.

¹⁸⁸ Zsigmond 2011.

¹⁸⁹ Az SS Borneot 1915-ben az USA megvette; az SS Luzon 1915-ben olasz hadizsákmány lett; az SS Siam2-t 1918-ban a Francia Kormány vette meg (Zsigmond 2011).

¹⁹⁰ DAR. 714.

¹⁹¹ A bruttó regisztertonna (BRT) megmutatja a hajó összes férőhelyét, a nettó regisztertonna (NRT), pedig csak a tiszta szállítóteret számolja, levonva a BRT-ből az olyan egységeket, mint kabinok, élelemraktár, szivattyúk, stb.; egy regisztertonna száz köbláb, körülbelül 2,83 köbméter (Ákos–Horváth 2007).

Hajóit tekintve, ahogy már említettem, a vállalat 1893-ban két új gőzöst vásárolt, a Siámot, és a Burmát. 1899-ben eladta az Orient gőzöst, és helyette megvásárolta az SS Jávát. 1900-ban megépíttette az SS Borneót, 1901-ben az SS Kobét és 1902-ben az SS Luzont. 1904-ben a japán-orosz háború érzékenyen érintette a vállalat flottáját, hisz két legnagyobb gőzösét (Burma és Siam), amelyek Vlagyivosztokba szállítottak kőszenet, a japánok elfoglalták, és hadizsákmányként kisajátították.¹⁹² Ezért a vállalat 1906-ban (SS Siam2) és 1912-ben (SS Burma2) új hajókat építtetett. Így láthatjuk az ábra alapján, hogy a vállalat a fennállásának első évtizedében átlagosan 8000 NRT, majd az 1900-as években 13 000 NRT kapacitással rendelkezett.

A vállalat hajóforgalmának összesítéséhez összegyűjtöttem a rijekai levéltárban fennmaradt összes számlát a Tengerészeti Hatóság irattárában.¹⁹³ Ez 1893 májusa és 1914 augusztusa között összesen 928 járatot jelentett, amelyből 377-nél pontos dátum és áruforgalom is szerepel. Kikötőket tekintve kiegyenlített volt a vállalat hajóforgalma. A legtöbbször érintett kikötő Fiume volt, az összforgalom 8,41%-os részesedésével, ezt követte Cardiff 5,5%-kal, majd Szingapúr 3,13%-kal, Kontinensekre bontva a vállalat járatait, azt látjuk, hogy a társaság rendszeresen érintette Észak-Amerikának mind a keleti, mind a nyugati partvidékét (pl. Baltimore, Vancouver, San Francisco, New Orleans). Dél-Amerikában is mind a két partvidéket bejárta (Rio de Janeiro, Pisagua, Buenos Aires, Bahia Blanca).¹⁹⁴ A vállalat sokszor érintette Indonéziát, de járt a Karácsony-szigeteken, Ausztrália Melbourne kikötőjében és Hawaii Honolulu kikötőjében is. A fő forgalma azonban, ahogy azt a 22. és 23. számú képek mutatják, a társaság céljaival összhangban Európára és a Távol-Keletre koncentrált.

¹⁹² Tóth-Zsigmond 2011.

¹⁹³ DAR. TH. Ált: 112–1894–XXI–2795; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–1040; 316–1905–XXI–4273; 365–1916–XXI–2713; 415–1907–XXI–437; 416–1899–XXI–4206; 459–1908–XX–205; 460–1908–XXI–2; 496–1909–II–134; 496–1909–II–307; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–1951; 733–1914–II–50.

¹⁹⁴ Ne felejtsük el, hogy ekkor még nem volt hajózható a Panama-csatorna, tehát a hajóknak a Magellán-szoros felé kellett kerülniük.

22. kép: Az összes eurázsiai kikötő, amelyet érintett az Oriente Rt. 1893–1914 között, súlyozva a kikötések számával



Forrás: DAR. TH. Ált. 1894–1914.

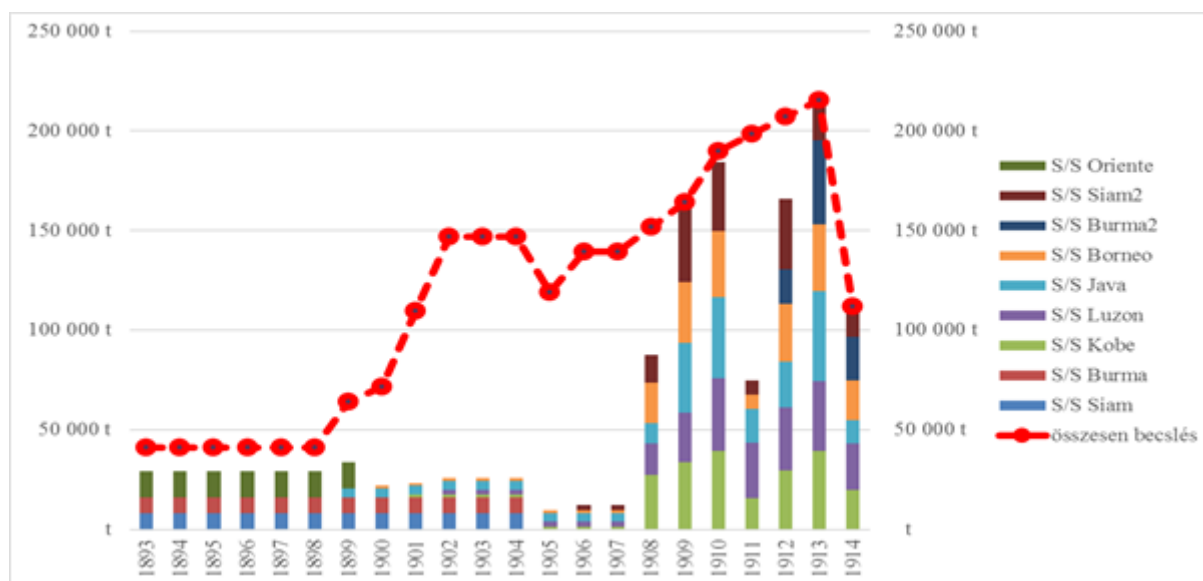
23. kép: Az összes távol-keleti kikötő, amelyet érintett az Oriente Rt. 1893–1914 között, súlyozva a kikötések számával



Forrás: DAR. TH. Ált. 1894–1914.

A vállalat áruforgalmát a 7. ábrán mutatom be. Ezen adott évenként összegeztem a vállalat egyes hajói által szállított összes áruforgalmat tonnában; illetve a járatok számának, a hajók szállítóképességének és egyes járatokon korábban és később teljesített átlagos mennyiségek alapján megbecsültem, mekkora lehetett az Oriente Rt. valós áruforgalma (piros szaggatott görbe).

7. ábra: Az Oriente Rt. éves valós és becsült áruforgalma a levéltári számlák alapján 1893–1914 között



Forrás: DAR. TH. Ált. 1894–1914.

Az ábra alapján három szakaszra lehet tagolni a vállalat életét. Az első szakasz az alapítástól 1893-tól 1898-ig tartott. Ezt az időszakot a lassú növekedés, a stabil piaci berendezkedés jellemezte, amikor a még fejlődő magyar kereskedelmi tengerészet az Osztrák Lloyd árnyékában élt, és nem tudott igazán piacot találni magának.¹⁹⁵ Ebben az időszakban a vállalat átlagosan évenként 15 járatot teljesített, járatonként 3000 tonnás fuvarral, összesen évenként 40 000 tonna áruszállítással, melyből 29 000 tonnáról maradt fenn számla. A második szakasz 1899-től 1904-ig tartott. Ez volt a vállalat első nagy felívelése, ekkorra tudott a nyereségét visszaforgatva új hajókat építtetni az Oriente Rt., és azokkal egyre több járatot fenntartva nagyobb volumenű áruforgalmat bonyolítani. Ezt a felívelést törte meg a már említett japán-orosz háború, melyben két hajóját elvesztette. Ebben a szakaszban a vállalat évente átlagosan 25 járatot tartott fenn 24 451 tonna áruforgalommal.¹⁹⁶ A harmadik szakasz 1905-től 1913-ig tartott: ekkoriban a társaság évente 25 járatral átlagosan 103 816 tonna árut szállított.¹⁹⁷

A vállalat által legtöbbször érintett kikötőket az árumennyiségekkel súlyozva az alábbi felsorolást kapjuk: a társaság összes áruforgalmának 28%-a Fiume, 11,4%-a Cardiff, 9,5%-a Szingapúr részére történt. A vállalat által Fiumébe szállított áru mennyisége 3089 860 q volt, melynek 64%-a volt a hántolatlan rizsbehozatal, ami a vállalat teljes forgalmát tekintve

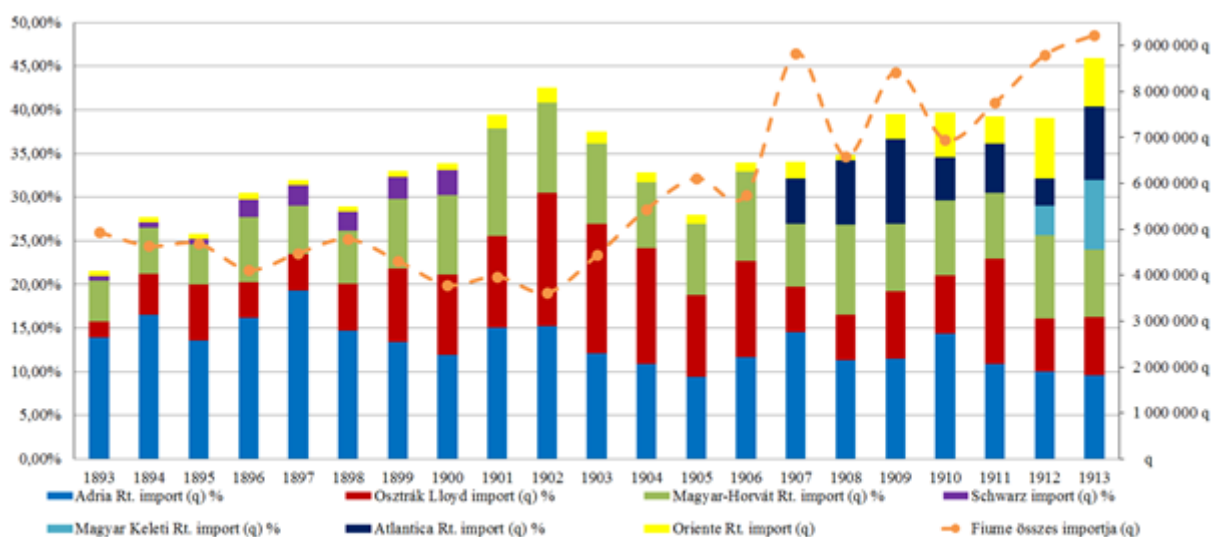
¹⁹⁵ Pelles 2016c.

¹⁹⁶ A vállalat 1899–1904 közötti fuvarjainak, kiindulási és érkezési kikötőinek alapján, valamint az ezen járatokon általában szállított áruk mennyisége alapján, ezekben az években átlagosan 124 294 tonnára becsülöm a vállalat áruforgalmát.

¹⁹⁷ Az előző szakaszhoz hasonló számítással itt 163 553 tonnára becsülöm a vállalat tényleges áruforgalmát.

17,5% volt. Az alábbi 8. számú ábrán bemutatom, mekkora súllyal bírt az Oriente Rt. a többi (általam már feldolgozott) osztrák-magyar hajózási társaság között.

8. ábra: Fiume importja 1893–1913 között és az Oriente Rt. importrészesedése



Forrás: DAR. TH. Ált. 1894–1913.; MSÉ 1893–1913.

Az ábrán a narancssárga (szaggatott) görbe mutatja a jobb oldali tengelyen a Fiume összes tengeri importját 1893–1913 között métermázsában. A halmozott oszlopdiagramok pedig a hajózási vállalatok százalékos részesedését mutatják ebből az importból a baloldali tengely segítségével. Az Oriente Rt. a fiumei piacon az évenkénti átlagos 1,87–3,12%-os részesedésével sikeres vetélytársává tudott válni, nem csak az Osztrák Lloydnak de a számára riválisnak tekinthető többi magyar vállalatnak: az Atlanticának és a Magyar Keleti Rt.-nek is.

A vállalat üzleti eredményeiről is tudunk keveset mondani. A 4. számú táblázatban összefoglaltam az 1894–1903 közötti évek mutatóit.

4. táblázat: Az Oriente Rt. részvénytőkéje (K) és osztaléka (K és K%) 1894–1903 között

	1894	1895	1896	1897	1898
Részvénytőke	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K
Osztalék	500 000 K	500 000 K	500 000 K	500 000 K	500 000 K
Osztalék (%)	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%
	1899	1900	1901	1902	1903
Részvénytőke	4 500 000 K	4 500 000 K	4 500 000 K	5 000 000 K	5 500 000 K
Osztalék	562 500 K	562 500 K	540 000 K	700 000 K	880 000 K
Osztalék (%)	12,5%	12,5%	12,0%	14,0%	16,0%

Forrás: Compass 1897/98; Compass 1900/1; Compass 1904/5.

A vállalat működésének első szakaszában is stabilan tudott működni, és jelentős osztalékot fizetett a részvényeseinek. Az áruforgalmi statisztikák pedig arra engednek következtetni, hogy a vállalat egészen az első világháborúig nyereségesen működött, és beváltotta a hozzá fűzött

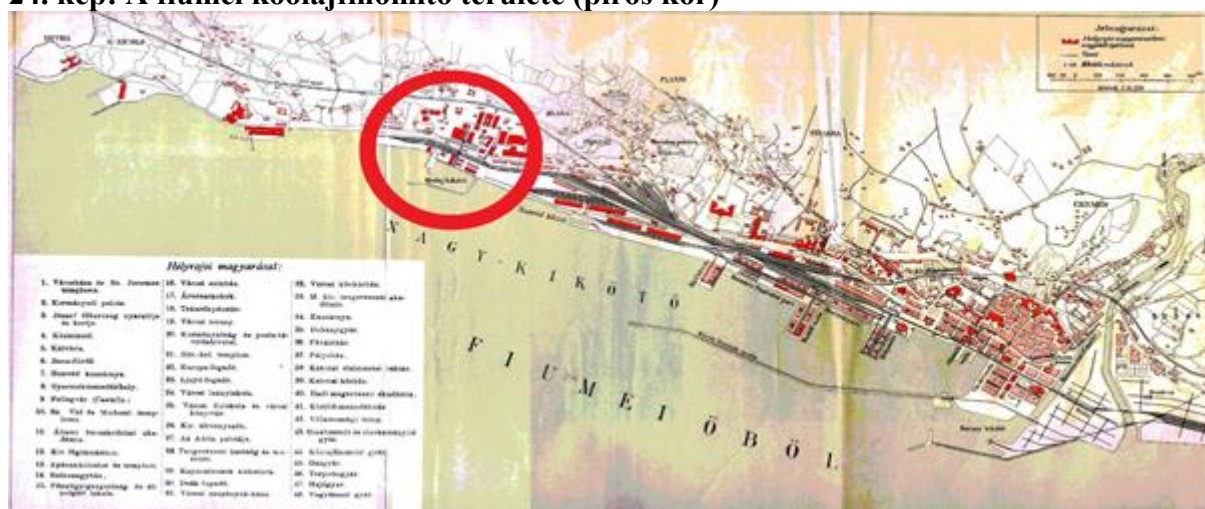
reményeket. Biztosította a fiumei ipar és a rizshántoló részére az importot, és a világ nagy kikötői közötti fuvarok teljesítésével profitot tudott termelni a tulajdonosainak.

4.5. A Kőolajfinomító Rt. (1883–1913)

1854-ben a lemergi Lukaszewicz Ignác sikeresen állított elő kőolajból lámpaolajat, megalapozva ezzel az igényt a kőolaj kitermelésére. Ezt követően a világ több pontján kezdtek kitermelni a fekete aranyat. Az 1875–1885 közötti években, az akkor már elavultnak számító vitorlások nagy mennyiségű kőolajat szállítottak az USA-ból Európa irányába, hiszen az Amerikában zajló Rockefeller-féle árháború lenyomta a kőolaj árát, és az olcsó áru elárasztotta az európai piacot.¹⁹⁸ Erre a kínálatra reagált – az orosz olajmezőket a Nobel családdal együtt birtokló – Rothschild család azzal, hogy saját bankházaival (pl Magyar Általános Hitelbank, Creditanstalt Bankverein) és Ossoinack Lajossal közösen, igénybe véve az 1881. évi magyar ipartámogató törvényeket 1882–83-ban kőolajfinomítót alapított Fiumében.¹⁹⁹

A vállalat a nagykikötőtől északnyugatra épült fel egy önálló, lezárható kőolajkikötővel (24. számú kép) amelyhez a Magyar Államvasutak saját költségén 1320 000 Ft (~3142 857 K) értékben kiépítette a fiumei állomáshoz csatlakozó síneket, töltőállomásokat és rakodót.²⁰⁰

24. kép: A fiumei kőolajfinomító területe (piros kör)



Forrás: Denk – Lóczy – Sziklay 1896:17 alapján saját szerkesztés.

A finomítót üzemeltető Kőolajfinomítógyár Rt. 1882. október 13-án alakult meg Budapest székhellyel. A társaság igazgatója örgróf Pallavicini Ede volt, az igazgatósági tagok: Deutsch Henry, Dub Mór, Kornfeld Zsigmond, Singer Vilmos, Ziffer Ede Ferenc; a felügyelőbizottságnak pedig Ghyczy Géza, Glatz Frigyes, Ossoinack Lajos és dr. Stapff Emil

¹⁹⁸ Szurovy 1993:49.

¹⁹⁹ Szurovy 1993:67.

²⁰⁰ 1883. évi XXVIII. tc.

voltak a tagjai. A fiumei telephely műszaki igazgatója Milutin Barač lett.²⁰¹ A társaság alaptőkéje 1500 000 forint (~3571 429 K) volt, melyet 1895-ben 4400 000 K-ra emeltek.²⁰²

Ahogy azt Fest és társai is írják, a 40 000 m² alapterületű finomító évenként 500 000 métermázsánál is nagyobb mennyiségű végterméket volt képes előállítani, ami az akkori Ausztria-Magyarország éves igényének 30%-át jelentette.²⁰³ Ezen felül a gyár képes volt naponta 5000 q olajat hordókban, tartálykocsikban vagy saját kannáiban (a vállalat fenntartott egy kannagyárat 300 000 db-os évenkénti gyártási kapacitással) elszállítani. Az üzem a petróleumgyártáson felül kenőolaj, benzin, gázolaj és paraffin gyártására is be volt rendezve, a termelési melléktermékek hasznosítására pedig működtetett egy műtrágyagyárat is éves 500 tehervagonnyi termelési kapacitással.²⁰⁴ A finomító olyan világraszóló sikerré vált, hogy Ferencz József császár és király 1891. június 23-i látogatását követően 1913-ig megfordult itt több Habsburg főherceg (Ferenc Ferdinánd, Ferenc Salvator), de például a thaiföldi Sziám hercege, a későbbi V. Rama király is felkereste a gyárépületet.²⁰⁵ A részvénytársaság a termelés növelésének érdekében 1893-ban Oderbergben és Brassóban is kőolajfinomítót alapított.

A vállalat dolgozóit és a munkakörülményeket tekintve meg kell jegyezni, hogy 1907-ben bevezették az elektromosságot, és így a villanyvilágítást is a gyárépületbe. A dolgozói létszámról 1891–1910 között vannak adataink. Így öt éves átlagokat nézve 1891–1895 között 323 fő, 1896–1900 között 236 fő, 1901–1905 között 289 fő és 1906–1910 között 378 fő dolgozott vállalatnál.²⁰⁶ A gyár termelő gépeinek ereje 1891-től 16 lóerő volt, 1895-től 200 LE, 1900-tól 422 LE és 1904-től 470 LE.²⁰⁷ ²⁰⁸ A finomító a vasárnapokat, és az ünnepnapokat leszámítva folyamatosan üzemelt. Az 1900-as években rendszerezések voltak a munkásmozgalmi megmozdulások Fiumében, és így a finomítóban is.²⁰⁹ A leghevesebb sztrájk az 1910-es volt.

²⁰¹ Milutin Barač személyére a rijekai horvátok a mai napig nagyon büszkék, hiszen ő volt a magyar Fiumében az a horvát iparvállalati dolgozó, aki a legnagyobb karriert futotta be. 1908-ban munkája elismeréséül Ferencz József királyi tanácsosi címet adományozott neki (Libri Regii 71:952). Ma Rijekában a kőolajfinomító utcája róla van elnevezve.

²⁰² Compass 1883; Compass 1897/98.

²⁰³ Fest és társai 1896c.

²⁰⁴ Pelles 2016d.

²⁰⁵ Oil Refinery 2005.

²⁰⁶ A vállalat igyekezett hangsúlyt fektetett a dolgozói jólétére is, hiszen például 1906-ban fürdőhelyet biztosított részükre (DAR. TH. Ált. 336–1906–II–3311).

²⁰⁷ DAR. PO–1. 198–201.

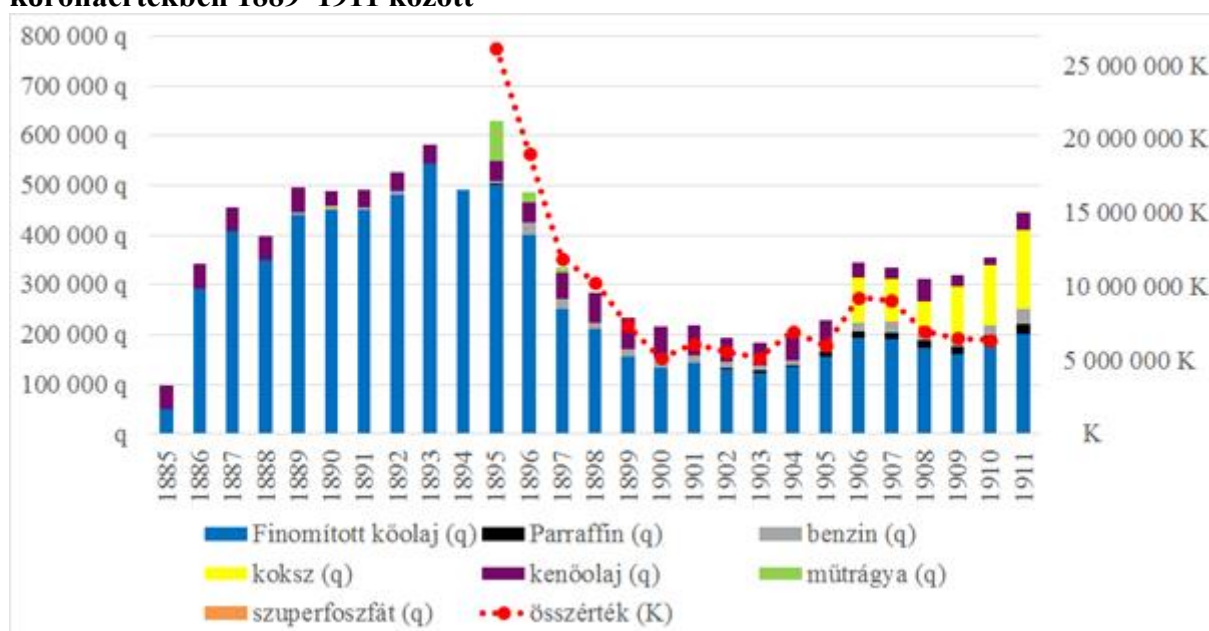
²⁰⁸ Érdekeség, hogy az 1910-es években már a teherautó forgalom is megjelent a kőolajfinomító területén. Az akkori vállalati vezetést érdekelte is a kérdés, hogy veszélyes-e a belső égésű autók jelenléte a gyárterületen belül, ám egy korabeli szakértő megnyugtatta a vállalatot, mondván hogy „[...] *korunkban már oly tökéletesek a benzinmotoros gépjárművek, hogy tűzveszélytől esetükben nem kell tartanunk [...]*” (DAR. TH. Ált. 692–1913–VIII–832).

²⁰⁹ Thirring (1912:341) kimutatásai alapján, 1905–1908 között 32 darab sztrájk volt Fiumében, amelyeken összesen 6027 munkás vett részt (nyilván átfedésekkel, hisz egy munkás sztrájkolhatott két különböző évben is). Ezzel összesen 32 851 munkanap veszett el, amely összesen 144 141 K bérvesztést jelentett. Az 1908-as sztrájkban 14 nagyvállalat (20 főnél többet foglalkoztató), és 39 kisvállalat volt érintett.

Szeptember 16-án 120 dolgozó tagadta meg a munkát, és követelte, hogy a napi 2,5 koronás bért 25%-al emeljék meg, csökkentsék a 12 órás napi munkaidőt és illesszenek bele két félórás szünetet, valamint, hogy május elseje legyen munkaszüneti nap. A sztrájkba csakhamar az összes (350 fő) dolgozó bekapcsolódott, sőt szolidaritásból a torpedógyári és hajógyári munkások is megtagadták a munkát. Arról nem szólnak az iratok, hogy a vállalat(ok) teljesítették-e dolgozóik követeléseit, de arról igen, hogy miután a rendőrök nem voltak képesek kezelni a helyzetet, a hadsereg bevetésével „rendeződtek” (sic!) a viszonyok.²¹⁰

A vállalat termeléséről a Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamarához beadott vállalati jelentések alapján 1885–1911 vannak adataink.²¹¹ Ezt mutatja be a 9. számú ábra.

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



Forrás: DAR. PO-1. 198–201.

Az ábrán, a halmazott oszlopdigramok mutatják métermázsában (baloldali tengely) az adott évben termelt finomított kőolaj, paraffin, benzin, koks, kenőolaj, szuperfoszfát és műtrágya mennyiségét, a jobboldali tengelyen pedig a vállalat adott évben realizált bevétele látható. A vállalat nem számítva a kezdő 1885-ös évet, 1886–1895 között átlagosan 500 429 q, 1896–1905 között 257 848 q és 1906–1911 között 352 000 q árut állított elő, melynek értéke 1895–1910 között átlagosan 9261 023 K volt. Az ábrán az 1890-es évek végétől erős csökkenés látható, mind a termelés mennyiségében, mind értékében. Ennek okait részletesen az SS Etelka tankerhajó kapcsán fejtem ki, de lényegében a trieszti finomító megépülése, a galíciai és román

²¹⁰ DAR. JU-5 Eln. 38–1911–I–88; DAR. JU-5 Ált. 377–I–2–8.

²¹¹ DAR. PO-1: 116; 198–201.

olajmezők felfedezése, és a tengeri (orosz) kőolajáramlás elapadása rejlett a háttérben.²¹² Ez azt jelentette, hogy miközben Trieszt a kőolajiparban is versenytársa lett Fiuménak, a kikötőváros helyileg kiesett a kőolaj feldolgozás irányából, hisz a lengyel és román fekete arany feldolgozása kapcsán csak plusz költséget jelentett volna az áru Fiuméba utaztatása, majd a feldolgozott termékek visszafuvarozása. Amint látható az ábrán, a vállalat a finomított olajok termeléséből való kiesést koksz gyártásával próbálta pótolni az 1907-es évtől.

A fiumei gyár, leginkább a termelésre specializálódott, míg a behozatalt a Photogen Forgalmi Rt. SS Etelka tankerhajója végezte. Hasonlóan az áru beszerzéséhez, az értékesítést is „kiszervezte” a vállalat. Ezt a Fiumei Magyar Olajipari Rt. (25. kép) végezte, mely részvényeseit tekintve megegyezett a Kőolajfinomító és a Photogen Forgalmi Rt. részvényeseivel.

24. kép: A Fiumei Kőolajfinomító termékeit értékesítő Fiumei Magyar Olajipari Rt. 200 Koronás részvénye 1906-ból



Forrás: MNL. OL. PMKB. Z40. 18. csomó, 370a.

²¹² Szurovy 1993:90.

A nagy háború alatt a gyár termelése többször kihagyott, hisz időnként nem kapott Galíciából nyersanyagot a cég, illetve munkásainak javát besorozták.²¹³ ²¹⁴ Fiume olasz bekebelezése után 1926-ban, az egykori magyar finomítóból fejlesztette fel Olaszország a máig működő olajipari vállalatát az AGIP-ot. A második világháború után jugoszláv színekben üzemelt a gyár, majd a délszláv háborúban (1991–1995) lett a horvátok nélkülözhetetlen iparvállalata INA néven.²¹⁵ Így a Fiumei Kőolajfinomító (26. kép) tulajdonképpen három mai állam kőolajipari történetének is alapja: Magyarországnak, Olaszországnak és Horvátországnak.²¹⁶

26. kép: A Fiumei Kőolajfinomító 1896-ban, 1922-ben és 2005-ben



Forrás: Fest és társai 1896c:264; Rijeka 2009a; Oil Refinery 2005.

A források egybehangzó véleménye szerint olyan sikeres volt a kezdeti években az olajfinomítás, hogy a részvénytársaság a fiumei részleg után 1886-tól 1900-ig 60–80%-os osztalékot fizetett.²¹⁷ Ezt a képet árnyalja, hogy a Compassok a teljes Kőolajfinomító Rt. eredményeit közlik, azaz a fiumei, a brassói és vélhetően az oderbergi finomítókét is, aggregálva. Az alábbi 5. számú táblázatban összegeztem a fellelt adatok alapján a teljes vállalat részvénytőkéjének és egyes években fizetett osztalékának mértékét koronaértéken 1884–1904 között (adathiány miatt eltekintve az 1889–1891 és 1905–1913 közötti időszakról).

²¹³ DAR: JU–5. Eln. 52–1915.

²¹⁴ A világháború után, 1918–1920 között a vállalat még felvásárolt egy finomítót Drohobicsban (ma Ukrajna) és Budapesten, majd pedig a részvénytársaság egész vagyonát átmentette az amszterdami „*Nederlandsche Petroleum Maatschappij Photogen*” vállalatba. Mivel Hollandia semleges volt az első világháborúban, így a háborús jóvátétel nem terjedhetett már ki a finomító vagyonára. Érdekesség, hogy a holland vállalat székhelye a budapesti Nádor utca 14. lett, azaz a Magyar Általános Hitelbank központja, és az épülettel együtt a vállalat és a bank menedzsmentje is teljesen megegyezett. Ekkoriban az Olasz Királyság olajpiaca a Standard Oil és a British-Dutch Royal Shell Company birtokában volt. Az olasz állam a nemzetiségi és politikai kérdéseken felül azért is igyekezett Fiumét bekebelezni, hogy az egykori magyar finomítóval megalapozhassa saját állami olajvállalatát. 1922. április 28-án így meg is alakult Fiumében a korábbi magyar gyárépületben a holland fedőcégen keresztül magyar, illetve olasz részvényesekkel a „*Raffineria di Olii Minerali Società Anonima*” a ROMSA.

²¹⁵ Oil Refinery 2005.

²¹⁶ MOL 2016.

²¹⁷ Oil Refinery 2005; Szurovy 1993:67.

5. táblázat: A Kőolajfinomító Rt. részvénytőkéje (K) és osztaléka (K és K%) 1884–1904 között

	1884	1885	1886	1887	1888	1892
részvénytőke	3 571 429 K	3 571 429 K	3 571 429 K	3 571 429 K	3 571 429 K	3 571 429 K
osztalék	446 429 K	428 571 K	607 143 K	714 286 K	892 857 K	1 428 571 K
osztalék%	12,50%	12,00%	17,00%	20,00%	25,00%	40,00%
	1893	1894	1895	1896	1897	1898
részvénytőke	3 571 429 K	3 571 429 K	4 400 000 K	4 400 000 K	4 400 000 K	4 400 000 K
osztalék	1 428 571 K	1 071 429 K	1 100 000 K	660 000 K	220 000 K	440 000 K
osztalék%	40,00%	30,00%	25,00%	15,00%	5,00%	10,00%
	1899	1900	1901	1902	1903	1904
részvénytőke	4 400 000 K	4 400 000 K	4 400 000 K	4 400 000 K	4 400 000 K	4 400 000 K
osztalék	880 000 K	550 000 K	220 000 K	264 000 K	660 000 K	880 000 K
osztalék%	20,00%	12,50%	5,00%	6,00%	15,00%	20,00%

Forrás: Compass 1883; Compass 1885; Compass 1887; Compass 1888; Compass 1889/90; Compass 1897/98; Compass 1900/1; Compass 1904/5.

Ebből a táblázatból kitűnik, hogy ha egyben nézzük a vállalat működését, amelynek csak egy szelete volt a fiumei finomító, akkor már nem volt olyan elsőprő a nyereségessége a vállalatnak, de még így is megérte a befektetőknek benne tartani pénzüket, hisz ezen években átlagosan 18,33%-os osztalékot realizáltak: 1892–93-ban pedig 40%-ot. Ezek alapján kijelenthető, hogy a Kőolajfinomító Rt., nem csak munkáslétszám alapján nevezhető a dualizmus korabeli Fiume egyik kiemelkedő nagyvállalatának, hanem a termelése és üzleti eredményei alapján is a kikötőváros és Ausztria-Magyarország egyik meghatározó üzeme volt, amelynek megalapításában és üzemeltetésében Ossoinack Lajos is részt vett.

Az SS Etelka tankerhajó (1892–1909)

A kőolajfinomítónak szüksége volt egy saját tankerhajóra, hogy az amerikai olcsó kőolaj beáramlás megszűnése után kielégítse importigényeit. Erre a célra építtette a vállalat az SS Etelka tankerhajót 1892-ben Newcastle-ban. A hajó beszerzésének körülményeiről és az első évek fuvarjairól keveset tudunk. Ami bizonyos, az az, hogy 1896-ban megalakult a Photogen Forgalmi Rt., mely névleg átvette a finomítótól a gőzös kezelését, de ha megtekintjük a részvényeseit, részben a finomító tulajdonosaira bukkanunk (pl. őrgróf Pallavicini Ede, Kornfeld Zsigmond, Stiedry Fülöp, Aron Jules, Ullmann Adolf, Szirmai Oszkár).²¹⁸ Az új részvénytársaság 900 000 K alaptőkével alakult meg, azt, hogy Ossoinack Lajos részvényese volt-e nem tudjuk; ám az eddig megfigyelhető modell alapján, azaz, hogy létrehoz egy ipari vállalatot, majd biztosítja annak tengeri kereskedelmét egy hozzá kapcsolódó hajózási vállalat létrehozásával (sic!), nagyon valószínűvé teszi az iparbáró közreműködését. Az Etelka (27. kép)

²¹⁸ Compass 1904/5.

és így a Photogen Forgalmi Rt. 1909-ig játszott szerepet a finomító életében, mert 1909. december 16-án eladták a Császári és Királyi Haditengerészetnek Pólába, ahol SS Vesta néven működött tovább.^{219 220}

27. kép: Az SS Etelka tankerhajó a Photogen Rt. színeiben



Forrás: Hajóregiszter (2016).

A kutatásaim alatt összegyűjtöttem a gőzös hajó- és áruforgalmáról szóló összes számlát.²²¹ Ezek alapján beigazolódott, hogy az SS Etelka működése alatt leginkább Batumból hozott nyersolajat Fiuméba, de ezen felül néha feldolgozott olajokat (kenőolaj, finomított ásványolaj stb.) is szállított Fiuméből és más európai kikötőkből a kontinensen belülré és Amerikába. A fellelt 177 járatának (import és export) 37,85%-át Batum, 22,6%-át Fiume, 5,65%-át Philadelphia jelentette, a maradék 34% eloszlott a főbb brit, francia és spanyol kikötők között. Ha áruforgalommal súlyozva nézzük a főbb kikötők közötti forgalmat, akkor 91,19% jut Fiume és 86,23% Batum részére.

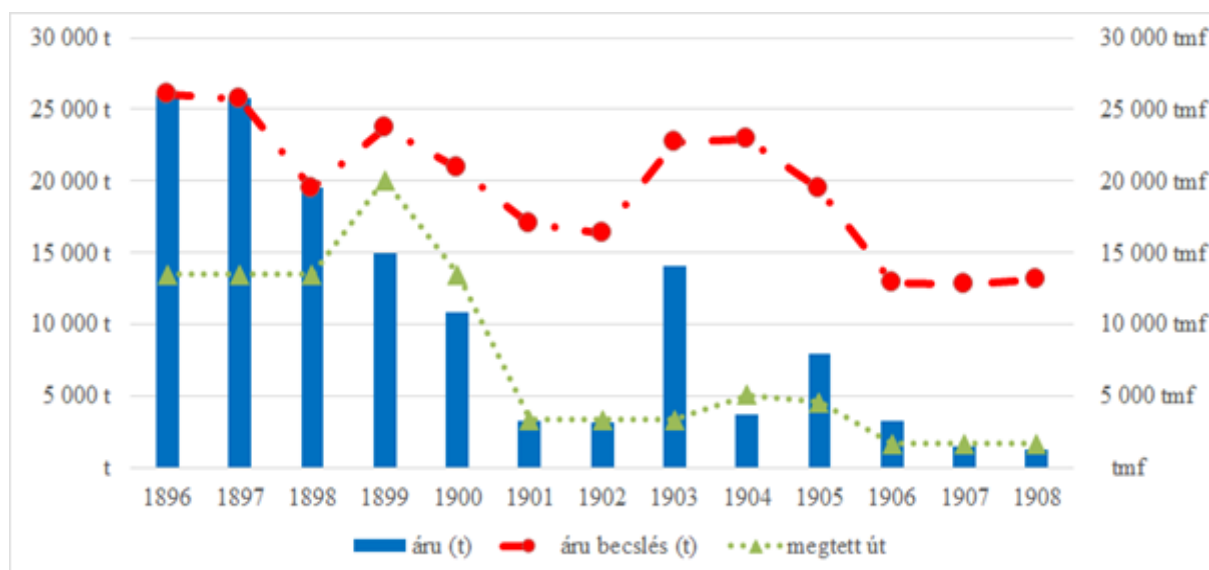
Az 1896–1908 közötti áruforgalmi adatokat a 10. számú ábra mutatja. A hiányzó adatok becslését az alapján végeztem el, hogy egy évben mennyi járatot tett meg a hajó rakodott állapotban és mekkora volt átlagosan egy fuvar mennyisége.

²¹⁹ DAR. TH. Ált. 496–1909–I–5599.

²²⁰ Érdekességképpen megjegyzem, hogy az Etelka gőzös és legénysége 1907. november 7–8-án az északi szélesség 40°47' és a nyugati szélesség 53°57'-nél megmentette az olasz Colombo bark legénységét, amelyért a mentésben résztvevők kitüntetést kaptak (DAR. TH. Ált. 477–1908–XXIX–570).

²²¹ DAR. TH. Ált. 151–1897–XXIII–5234; 216–1900–XXI–7; 284–1904–XXI–940; 284–1904–XXI–1148; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–55; 316–1905–XXI–1040; 316–1905–XXI–2336; 364–1906–XXI–2; 415–1907–XXI–1063; 416–1899–XXI–4206; 460–1908–XXI–2207; 496–1909–I–5599.

10. ábra: Az SS Etelka által megtett út (tengeri mérföld), a szállított valós- és becsült áruforgalommal 1896–1908 között



Forrás: DAR. TH. Ált. 1897–1909.

Ezek alapján látható, hogy az Etelka még a becsült áruforgalmak alapján is egyre kihasználatlanabb lett, és ez vezetett az eladásához. A kihasználatlanságának oka az volt, hogy Fiume alapvetően a Nobel és Rothschild-féle orosz (Batum) kőolajat dolgozta fel, csak hogy 1902-től kezdve Batumban egy helyi dolgozó: Joszip Dzsugasvili (Sztálin) sztrájkot szervezett, amely áterjedve egész Oroszországra, megbénította a kőolaj-kitermelést.^{222 223}

Ezzel együtt azt is látnunk kell, hogy 1900-tól kezdve Galíciában külföldi, és Romániában osztrák-magyar tőke beáramlással rohamosan növekedett az olaj kitermelése, és a szárazföldi forgalom.²²⁴ Vasúton Fiméba 1899-ben 1187 184 K, 1906-ban 2179 482 K és 1913-ban 3212 832 K kőolajat szállítottak, szemben az SS Etelka 1900 utáni átlagos évenkénti becsült 228 470 K értékű importjával.²²⁵ Ugyanakkor fontos bemutatnom, hogy önállóan Fiume tengeri kereskedelmében mekkora súlyt képviselt a Photogen Rt., csak a valós adatokra koncentrálva (11. számú ábra).

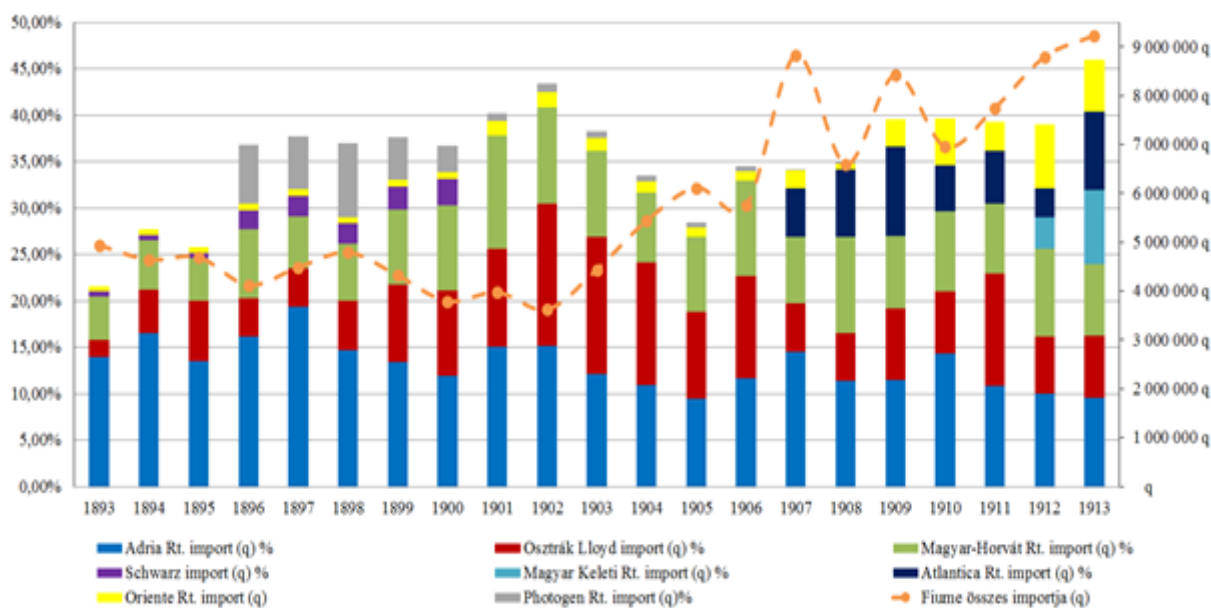
²²² Szurovy 1993:90.

²²³ Az orosz állami vezetés, hogy elterelje a figyelmet az országos sztrájkokról háborút tervezett Japán ellen, melyet az megtudva, előzetes csapást mért az orosz hadiflottára; ezzel tört ki az az 1904-es orosz-japán háború, amelyben az Oriente Rt. elvesztette két gőzösét (Szurovy 1993:90; Tóth–Zsigmond 2011).

²²⁴ Szurovy 1993:91.

²²⁵ MSÉ 1896–1913.

11. ábra: Fiume importja 1893–1913 között és az SS Etelka (Photogen) importrészesedése



Forrás: DAR. TH. Ált.; MSÉ 1893–1913.

Az ábra alapján kijelenthető, hogy a Photogen Rt. a fennállása alatt a fiumei import átlagosan 2,01%-át bírta. Ezek alapján pedig belátható, hogy míg az SS Etelka az 1890-es években jól tudta szolgálni a fiumei kőolajfinomítót, addig az 1900-as évekre már nem tudta kielégíteni a hozzáfüzött reményeket, és az eladása racionális üzleti döntés volt.

4.6. A fiumei iparbáró vállalkozói portréja

Ossoinack Lajos vállalkozói pályáját több különlegesség is jellemezte. Hasonlóan sok más magyar kortárs ipari vállalkozóhoz, Ossoinack is a családi vagyona alapozhatta pályafutását. Ifjúkorában külföldi tanulmányutakat tett mivel hazája Fiume horvát megszállás alatt volt.²²⁶ Családja eredeti szakmájától (tengerészet) valamivel eltérő, de a kor megállíthatatlan fejlődésére reagáló gyáripar megalapításával kezdte karrierjét (Mechanikai Faipari Rt.). Részt vett a helyi politikában, ám állami szinten nem indult a képviselőségért. Az előre jutást azonban elsősorban a kapcsolatrendszerének köszönhette, hisz mint láttuk, időről-időre személyes ismertségbe került a kereskedelempolitika irányítóival, sőt még Ferencz Józseffel is. E kapcsolatain keresztül vált nagyvállalkozóvá, amit bizonyít, hogy részt vett a kőolajfinomító és a rizshántoló gyárak megalapításában és utóbbi fiumei üzemének a vezetője is volt.

Jelentős szerepet vállalt a magyar kereskedelmi tengerészet megalapításában is. Az Osztrák-Magyar Lloyd fiumei igazgatójaként szerzett tapasztalatait a kezdetektől az állam által szubvencionált Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. létrehozásában kamatoztatta. A két,

²²⁶ Az 1848. augusztus 31-én bevonult horvát báni csapatok ígéretet tettek Fiume ősi kiváltságainak (lásd bővebben: Császár 1842) megőrzésére, de később mégis erőteljes horvátosításba kezdtek a városban (Fried 2001).

nevéhez fűződő fiumei nagyipari vállalat importjának biztosítására egyfelől a helyi tengerészekkel, bankárokkal és iparosokkal közösen megalapította az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt-t; másfelől hozzájárult a Photogen Forgalmi Rt. létrehozásához is. Említésre méltó még az is, amit a magyar kivándorlók ügyében tett, hisz az ő kezdeményezésére indította be a Cunard Line Steamship Company a havi rendszerességű Fiume és New York közötti járatait.

Ahogy Magyarországon, úgy Fiumében is megfigyelhető volt, hogy a vállalatalapítóktól a leszármazottak átvették az üzemeket, gyárakat. Ennek megfelelően a vállalati irányításában Ossoinack Lajost halála után fia, Endre követte, aki már 1898-tól kezdve részt vett az Ossoinackok érdekeltségébe tartozó üzemek menedzsmentjében.²²⁷

Hasonló generációs váltást láthatunk több fiumei iparos esetében is. Luppis János találmányát felhasználva Robert Whitehead alapította meg a világhírű torpedógyárat, amit halála után fia, John Whitehead vitt tovább. Ebbe a sorba illik a Cussar-féle fémöntöde esete is, ahol az alapító Luigi Cussar 1902-es halálát követően fia, ifj. Luigi Cussar üzemeltette tovább a gyárat. Megemlíthetjük még a Smith és Meynier féle papírgyárat is, hiszen ahogy arra a rijekai temetőben levő sírjaik is utalnak (Lásd: mellékletek), a két család sorsa összefonódott, és az alapító Smith helyét annak halála után a rokon Meynier vette át.

Összességében elmondható, hogy Ossoinack Lajos élete és személye jól példázza azt a nagymérvű fejlődést és gyarapodást, amely a dualizmus korabeli Fiumét jellemezte. A fiumei iparbáró élete összefonódott a magyar kikötővárossal, és tevékenységével olyan lenyomatot tett a kortársaira és az őt követő generációkra, amely méltó a felelevenítésre és arra, hogy a ma embere megismerje.

²²⁷ Fried 2001.

Összegzés – A fiumei ipar helyzete a nagy háború előtt

A fiumei iparfejlesztés sikere Ossoinack Lajos személyes tevékenységén kívül több egymást erősítő tényezőben rejlett. A kikötő stratégiai szerepének köszönhetően a dualizmus éveiben a tengeri és a szárazföldi szállításban is nagymennyiségű áru áramlott keresztül Fiumén. Az állam által vezérelt fejlesztés egy olyan fejlett infrastruktúrát (modern kikötő, gőzhajózás, vasút) hozott létre, amely a szállítási költségek minimalizálásának lehetőségével a városba vonzotta a kereskedőket, bankárokat, gyárosokat, hogy a gyarmatáruk és anyagi erőforrások (pl. hántolatlan rizs, kőolaj) feldolgozására iparvállalatokat alapítsanak. Az is elmondható, hogy főleg azok a fiumei iparvállalatok, amelyeknek az Adria-térségében és Magyarországon versenytársaik voltak (pl. rizshántoló, kőolajfinomító, papírgyár), olyan minőségi termékeket állítottak elő, amelynek nagy kereslete volt mind Ausztria-Magyarországon, mind a külföldi piacokon. A fiumei gazdasági fejlesztésre nem voltak minták, amelyeket az ottani korabeli politikusok, kereskedők és iparosok alapul vehettek volna a döntéseik meghozatalakor. A hasonló múlttal és lehetőségekkel rendelkező tengeri kikötők (Marseille, Trieszt stb.) természetesen hatással voltak Fiume fejlődésére, de csak a kezdeti években. Az 1880-as évektől azt láthattuk, hogy már a trieszti iparosok (és az osztrák kormányzat) is a náluk dinamikusabban fejlődő magyar kikötőt másolták.

A Fiumével foglalkozó szakirodalom általában megjegyzi, hogy az 1910-es évekre a város, a magyar törvényhatósági jogú városok között is kiemelten iparosodottá vált. Ennek az állításnak az ellenőrzéséhez összegyűjtöttem azon magyar városok népességre, ipari dolgozóira és vállalataira vonatkozó adatokat. A 6. táblázatban így ezen adatok alapján soronként a Fiuméra leginkább hasonlító városokat tüntettem fel, az oszlopokban pedig a város adott jellemzőjének a fiumei értéktől való eltérését.²²⁸

6. táblázat: Fiume és a vele azonos méretű városok összehasonlítása (1900–1910)

	lakosság eltérés (1900)	lakosság eltérés (1910)	átlagos eltérés (lakosság)	vállalatok száma (1910)	dolgozók száma (1910)	vállalati adatok átlagos eltérése	összesített átlagos eltérés
Győr	-3,6%	-11,1%	-7,3%	-8,7%	-8,5%	-8,6%	-8,0%
Kassa	2,9%	-11,2%	-4,1%	-26,1%	-43,0%	-34,5%	-19,3%
Pécs	12,9%	0,0%	6,5%	-17,4%	-39,9%	-28,6%	-11,1%
Miskolc	10,6%	3,3%	7,0%	-39,1%	-62,2%	-50,7%	-21,8%
Kolozsvár	26,5%	22,1%	24,3%	-8,7%	-41,8%	-25,3%	-0,5%
Nagyvárad	28,8%	28,8%	28,8%	6,5%	-51,9%	-22,7%	3,1%
Arad	44,4%	26,8%	35,6%	17,4%	-18,0%	-0,3%	17,7%
Temesvár	52,0%	45,7%	48,9%	34,8%	26,3%	30,5%	39,7%

Forrás: Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

²²⁸ Az átlagos eltérést úgy számoltam, hogy az adott város 1900-as lakosságából kivontam Fiume 1900-as lakosságának számát és elosztottam a kapott értéket a fiumei értékkel. Hasonlóan jártam el az 1910-es évre is, majd a két százalék átlagát vettem. Így a pozitív érték azt mutatja, hogy az adott város nagyobb volt Fiuménél, a negatív azt, hogy kisebb. A vállalati adatok átlagos eltérésére ugyanezt az eljárást alkalmaztam.

A következő városok voltak körülbelül azonos méretűek Fiumével: Győr, Kassa, Pécs és Miskolc.²²⁹ Ezeken felül nagyobb eltéréssel, de még közel azonosnak volt tekinthető: Kolozsvár, Nagyvárad, Arad és Temesvár is. Népszámszámban 1910-re az összes felsorolt város növekedett a saját 1900-as értékéhez képest, azonban volt, amelyiknél Fiume nagyobb ütemben (pl. Kassa 1900-ban még 2,94%-al nagyobb volt Fiuménél, azonban 1910-ben már 11,23%-al kisebb). Egyedül Nagyvárad tudta megtartani az előnyét Fiumével szemben ezen évtized alatt, hisz Szent László városa mindkét népszámlálásnál 28,8%-al volt nagyobb a Fiuménél.²³⁰

Az adatok tükrében összeszámoltam (1910-ben) az e városokban fellelhető 20 főnél többet foglalkoztató vállalatok- és az ezen üzemekben foglalkoztatott emberek számát. Hasonlóan a lakosságnál alkalmazott átlagos eltérés kiszámításához, ezeket az adatokat is elemeztem.²³¹ Az adatok tükrében Győrben, Kassán, Pécsen, Miskolcon és Kolozsváron kevesebb vállalat kevesebb embert foglalkoztatott, mint Fiumében. Nagyváradon és Aradon több vállalatnak kevesebb dolgozója volt és egyedül Temesváron volt több vállalat, több dolgozóval. Ha megvizsgáljuk, mely városokban volt ezek között egyáltalán 1000 főnél többet foglalkoztató vállalat azt kapjuk, hogy állami dohánygyár volt Fiumében (1623 fő), Kassán (1123 fő), Kolozsváron (1174 fő) és Temesváron (1593 fő); valamint vagongyár Győrben (1562 fő) és Aradon (1312 fő).

A népességi és ipari átlagos eltérések alapján számoltam még egy ezen adatokat összesítő átlagos eltérést is.²³² Ez alapján Győr volt az, amely a népességre, a vállalatok- és a foglalkoztatottak számában mért eltérésekben is és az összesített átlagos eltérésben is benne volt a $\pm 10\%$ -os intervallumban (-8%). Azaz az 1900-as évek elejére Fiume valóban kiemelkedett a korabeli magyar városok közül, hiszen a nemcsak a vele közel azonos méretű városoknál volt nagyobb gyáripára, de még néhány nála nagyobb népességű városnál is.

²²⁹ Emlékeztetőül: Fiume lakossága 1900-ban 38 955 fő és 1910-ben 49 806 fő volt (Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910).

²³⁰ Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910.

²³¹ Fiumében 1910-ben 46 db 20 főnél többet foglalkoztató vállalat volt, összesen 5665 foglalkoztatottal (Népszámlálás 1910).

²³² Az 1900-as és 1910-es népességi adatok, valamint az 1910-es vállalatszám és foglalkoztatott munkás létszámok Fiumétől való eltérése adta az összesítő százalék értékét.

Kitekintés – Fiume sorsa a háború alatt és után

Az első világháború több szempontból is érzékenyen érintette Fiumét. Egyfelől a háború kitörése sok hosszújaratú kereskedelmi gőzöst (72 db) idegen vízen ért, ezeknek a hajóknak csak 47,2%-a tudott hazatérni Fiuméba, 43%-a semleges kikötőbe tudott menekülni és 0,9%-át elfoglalta az ellenség. A háború végéig Olaszország és az USA hadba lépésével és a hazai hajók hadi célokra használatával 19 gőzös került az antanthoz és 12 gőzös süllyedt el, a maradék nagy része pedig háborús jóvátételként került a győztesekhez.²³³ Másfelől 1915-ben a város „ellenségnek” címkézett olasz lakosságának egy részét internálták, a várost pedig több bombázás is sújtotta, melyek célja a fiumei ipar (pl hajógyár, torpedógyár) meggyengítése volt.²³⁴ Ahogy Horváth József fogalmaz „az olasz hadüzenet hatására Fiume vagyonosabb polgárai elmenekültek a városból. A háború miatt minden üzleti tevékenység lehetetlenné vált. A hajózási forgalom beszüntetésével többé nem érkezett áru a kikötő raktáraiba sem hajón, sem vasúton. Az ottani raktárakban felhalmozott nagy mennyiségű, kivitelre szánt árut is visszafuvarozták a hátszágba. Az üzleti forgalom csak a mindennapi élelmiszerszükséglet beszerzésére korlátozódott. Mikor azután Fiumét háborús területté nyilvánították, megszűnt a távirat és telefonforgalom, s bevezették a levélcenzúrát. Ez az intézkedés a bankok és vállalatok üzletmenetét teljesen ellehetetlenítette”.²³⁵

A háború után 1918 őszén IV. Károly kilátásba helyezte Fiume Horvátországhoz való csatlakozását, mely ellen a magyar parlamentben Ossoinack Endre a város olasz gyökereire való hivatkozással élesen felszólalt.²³⁶ Ezt követően szinte egyszerre alakult meg a városban a Horvát Nemzeti Tanács és az Olasz Nemzeti Tanács. Mindkettő azt vallotta, hogy Fiume az általuk képviselt országhoz tartozik. Eközben a folyamatos magyarellenes atrocitások miatt a fiumei kormányzó is kénytelen volt elhagyni a várost.²³⁷ A helyi olaszok kezdeményezésére november 4-én befutott az olasz hadiflotta a Fiuméba, és az olasz király nevében elfoglalta a kikötőt, azonban mivel nem hoztak jelentős mennyiségű katonaságot, így még egy hónapig zűrzavar uralkodott a városban. Az egyik nap horvát, a másik nap az olasz lobogó lengett Fiume régi várostornyán. (Lásd: 6. melléklet) Az antant erői november 21-én szállták meg a várost, melyet december 29-én követett a hivatalos okkupáció (Olaszországhoz).²³⁸

²³³ Zsigmond 2011.

²³⁴ Fried 2001; DAR. JU–5. Eln. 57–1916–I–1008.

²³⁵ Horváth 2008.

²³⁶ Andrea Ossoinack 1915–18 között volt Fiume országgyűlési követe (Fried 2001).

²³⁷ Fried 2001.

²³⁸ DAR. TH: Eln. 23–1918–IV–272.

Ekkoriban több elképzelés is létezett a város sorsát illetően. Olaszország magának követelte a Fiumét, az Egyesült Királyság Horvátország részének tekintette, Franciaország az újonnan alakuló délszláv állam részeként kívánta látni, az USA pedig a nemzetek önrendelkezése alapján szabad városként képzelte el. Ez utóbbit támogatta az egykori helyi politikus, Riccardo Zanella is.²³⁹ ²⁴⁰ Wilson elnök 1919 áprilisában – az Ossoinack Endrével való tárgyalásai ellenére – elutasította Fiume Olaszországhoz való csatolását.²⁴¹ Ennek két következménye lett. Egyfelől megkezdtek az olasz csapatok fokozatos kivonását a városból, másrészt Triesztben a „fiumei ügy” számára elkötelezett olasz szélsőségesek kezdtek gyülekezni D’Annunzio olasz költő zászlaja alatt, akik 1919. szeptember 12-én teátrális körülmények között elfoglalták Fiumét.²⁴² Ezt követte D’Annunzio bő egyéves uralma a városban melyet a „vezér” 1920. szeptember 8-án Quarneroi Olasz Kormányzóság néven önálló államnak nyilvánított.²⁴³

Miután a trianoni-békediktátum végérvényesen elszakította Magyarországtól Fiumét, a rapallói egyezmény független várossá nyilvánította azt. Mivel D’Annunzio nem értett egyet az olasz területi követelések visszavonásával, ezért a megszállása alatt álló Fiumét az olasz csapatok az 1920. december 24–29. közötti „véres Karácsony” alatt szabadították fel, ahol „visszaemlékezések szerint, Fiume égő romjai felett, akár Néro császár a lángokban álló Rómában, D’Annunzio saját költeményeit szavalta”.²⁴⁴ Ezzel létrejött a Fiumei Szabad Állam (1920–24) amely továbbra is az autonomisták és az Olaszországhoz való csatlakozást támogató irredenták csatározásainak színhelye lett.²⁴⁵ A helyzetet súlyosbította, hogy 1922. októberében a „Marcia su Roma” által Mussolini jutott hatalomra Olaszországban, aki az 1924. január 27-i római szerződéssel annektálta Fiumét és ezzel a kikötő az olasz állam része lett. A város a második világháború után Rijeka néven Jugoszlávia része lett, majd a délszláv háborút követően napjainkban Horvátország része.

²³⁹ Horváth 2008; Ordasi 2016; DAR. 258. RO–5.

²⁴⁰ Fiume hovatartozásának többféle elgondolása a helyi pénzügyi rendszert is életképtelenné tette, hisz a forgalomban levő koronát a megszálló erők más-más árfolyammal számolták el. Ennek megoldására 1918 végétől csak a „*Città di Fiume*” felülnyomással ellátott papírpénzeket tekintették érvényesnek (Lásd: 7. melléklet).

²⁴¹ Raboy 2016.

²⁴² Sokak szerint ez a D’Annunzio-féle „*Marcia su Fiume*”, a későbbi Mussolini-féle „*Marcia su Roma*” főpróbája volt (Fried 2001).

²⁴³ 1919 őszén D’Annunzio felszólította a Fiumében maradt magyarokat a város elhagyására (Horváth 2008).

²⁴⁴ Simonné Pallós 2014:10.

²⁴⁵ Fried 2001.

Irodalomjegyzék:

Levéltári iratok:

Državni Arhiv u Rijeci – Rijekai (Fiumei) Állami Levéltár.

HR–DAR–46. Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).

HR–DAR–JU–5. Kr. Gubernij za Rijeku i Ugarsko-Hrvatsko Primorje (1867–1918) – A Fiumei és Magyar-Horvát Tengerparti Királyi Kormányzóság iratai (1867–1918).

HR–DAR–714: Anonimo Društvo za opremu brodova "*Oriente*" (1924–1941) – Az Oriente Tengerhajózási Rt. iratai (1924–1941).

HR–DAR–258–RO–5: Ossoinack 1892–1926.

HR–DAR–1169–2: A fiumei hajógyár iratai.

HR–DAR–179–PO–1: Camera di Commercio e d'Industria (1851–1923) Fiume – A Fiumei Kereskedelmi- és Iparkamara iratai (1851–1923).

HR–DAR–734–PO–37: Silurificio Whitehead S.A. – A Whitehead Torpedógyár iratai.

Magyar Nemzeti Levéltár. Országos Levéltár. A Pesti Kereskedelmi Bank Rt. iratai (1881–1951), Z40.

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.

Bácskai Vera (1989): A vállalkozók előfutárai. Nagykereskedők a reformkori Pesten. Budapest. Magvető Könyvkiadó.

BME (1911): <http://www.omikk.bme.hu/collections/mee/fajlok/1911-576-580.pdf> Letöltve 2016. október 27.

Bősze Sándor – Crnković, Goran (2011): A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870–1918. Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918. Kaposvár–Rijeka. Somogy Megyei Levéltár.

Budapesti Hírlap (1886): 119. szám, 1886. április 30.
[https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/BudapestiHirlap_1886_04/?query=SZO%3D\(ossoinack\)&pg=340&layout=s](https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/BudapestiHirlap_1886_04/?query=SZO%3D(ossoinack)&pg=340&layout=s) Letöltve: 2016. október 30.

Budapesti Közlöny (1877): 11. évf. 18. szám.
http://adtplus.arcanum.hu/hu/view/BudapestiKozlony_1877_01/?query=ossoinack&pg=594&layout=s Letöltve: 2016. szeptember 12.

Budapesti Közlöny (1889): 23. évf. 204. szám.
http://adtplus.arcanum.hu/hu/view/BudapestiKozlony_1889_09/?query=ossoinack&pg=9&layout=s Letöltve: 2016. szeptember 12.

Budapesti Közlöny (1894): 14. évf. 141. szám
http://adtplus.arcanum.hu/hu/view/BudapestiHirlap_1894_05/?query=ossoinack%20j%C3%A1nos&pg=360&layout=s Letöltve: 2016. szeptember 13.

Compass (1883): Mihók-féle magyar compass 1883. XI. évf. Budapest. Pesti Könyvnyomda Rt.

Compass (1885): Mihók-féle magyar compass 1885. XIII. évf. Budapest. Pesti Könyvnyomda Rt.

Compass (1887): Mihók-féle magyar compass 1887. XV. évf. Budapest. Pesti Könyvnyomda Rt.

Compass (1888): Mihók-féle magyar compass 1888. XVI. évf. Budapest. Pesti Könyvnyomda Rt.

Compass (1889/90): Mihók-féle magyar compass 1889/90. XVII. évf. Budapest. Brózsa Ottó Könyvnyomdája.

Compass (1897/98): Mihók-féle magyar compass 1897/98. XXV. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.

Compass (1900/1): Mihók-féle magyar compass 1900/1. XXVIII. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.

Compass (1904/5): Mihók-féle magyar compass 1904/5. XXXII. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.

Compass (1914/15): Nagy Magyar Compass 1914/15. XLII. évf. I. rész. Budapest. Kiadótulajdonos: Dr. Galánthay Nagy Sándor.

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

Denk Árpád – Lóczy Lajos – Sziklay János (1896): Fiume. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 1–21. o.

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

ELTE Lazarus: <http://lazarus.elte.hu/hun/maps/1910/> Letöltve: 2016. szeptember 23.

Ezer év törvényei: <http://www.1000ev.hu> Letöltve: 2016. július 12.

Fest Aladár és társai (Batthyány 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.

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 koránál? In: Gulyás László (szerk.): Közép-Európai Közlemények – Történeszek regionalisták és geográfusok folyóirata. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 7–15. o.

Hajócsavar (2013): http://www.hajocsavar.hu/hirek-aktualitasok/?sw_12_item=1885 Letöltve: 2016. október 30.

Hajóregiszter (2016): <http://www.hajoregiszter.hu> Letöltve: 2016. június 27.

Halmos Károly (2004a): Haggenmacher Henrik és Károly. Malomipar és serfőzés. In: Sebők Marcell (szerk.): A sokszínű kapitalizmus. Pályaképek a magyar tőkés fejlődés aranykorából. Budapest. KFKI Csoport – HVG Kiadói Rt. 72–83. o.

Halmos Károly (2004b): A Hatvany-Deutsch dinasztia. Nagyvállalkozók és befektetők nemzedékei. In: Sebők Marcell (szerk.): A sokszínű kapitalizmus. Pályaképek a magyar tőkés fejlődés aranykorából. Budapest. KFKI Csoport – HVG Kiadói Rt. 84–93. o.

Hanák Péter (1989): Az alapítások kora. Magyar Tudomány. 1989. 10-11. 797–807. o.

Horváth József (2008): A magyar Fiume végnapjai. Kézirat. http://www.uskok.eoldal.hu/cikkek/cikkeim_-irasaim/a-magyar-fiume-vegnapjai.html Letöltve 2016. november 12.

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

Kaposi Zoltán (2009): Kanizsa gazdasági struktúrájának változásai 1743–1848. Nagykanizsa. Czupi Kiadó.

Karaman, Igor (1974): Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. Századok 1974/1. 193–211. o.

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

Katus László (1989b): A gépipar fejlődése. Magyar Tudomány. 1989. 10-11. 832–845. o.

Klement Judit (2004): Ganz Ábrahám. Vasöntőinasból vasipari nagyvállalkozó. In: Sebők Marcell (szerk.): A sokszínű kapitalizmus. Pályaképek a magyar tőkés fejlődés aranykorából. Budapest. KFKI Csoport – HVG Kiadói Rt. 42–57. o.

Klement Judit (2012): Hazai vállalkozók a hőskorban – A budapesti gőzmalomipar vállalkozói a 19. század második felében. Budapest. Elte Eötvös Kiadó.

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

Komlos, John (1983): The Habsburg Monarchy as a Customs Union. Economic Decelopment in Austria-Hungary in the Nineteenth Century. New Jersey. Princeton University Press.

Körösi Sándor – Szinnyey József (1896): Fiume irodalma. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 132–144. o.

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

Kövér György (1986): Az Osztrák—Magyar Monarchia bankrendszerének fejlődése. Közgazdasági Szemle. XXXIII. évf., 3. sz. 312—324. o.

Kövér György (2001): Magyarország társadalomtörténete a reformkortól az első világháborúig. In: Gyáni Gábor – Kövér György (szerk.): Magyarország Társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig (2. javított kiadás). Budapest. Osiris Kiadó.

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

Lengyel György (1989): Vállalkozók, bankárok, kereskedők – A magyar gazdasági elit a 19. században és a 20. század első felében. Budapest. Magvető Kiadó.

List, Friedrich (1841): Das nationale System der Politischen Oekonomie. Cotta, Stuttgart–Tübingen.

Libri Regii: <https://archives.hungaricana.hu/hu/libriregii/> Letöltve: 2016. október 27.

Luppis családja:
<http://www.genmarenostum.com/pagine-lettere/letteral/Lupis/Lupis%20di%20Dalmazia.htm#12.44>
Letöltve 2016. november 2.

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.

MOL (2016): <https://mol.hu/hu/molrol/tarsasagunkrol-roviden/torteneti-attekintes#koolaj-finomito-iparunk-kialakulasa> Letöltve: 2016. október 21.

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.

Néptanítók lapja (1891): 21. évf. 13. szám.
http://adtplus.arcanum.hu/hu/view/NeptanitokLapja_1891/?query=ossoinack%20lajos&pg=134&layout=s Letöltve 2016. szeptember 12.

Oil Refinery (2005): The Oil Refinery in Rijeka: A story of survival.
<https://www.rothschildarchive.org/materials/ar2005rijeka.pdf> Letöltve: 2016. október 21.

Ossoinack Lajos és társai (Denk Árpád, Batthyány Tivadar, Kemény Ödön, 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.

Ordasi Ágnes (2014): Pártviszonyok és az 1901-es képviselőválasztás Fiume városában. In: Gulyás László (szerk.): Köztes Európa Társadalomtudományi folyóirat. NO. 15–16. Fiume rovat 23–34. o.

Ordasi Ágnes (2016): Riccardo Zanella, Janus-arcú politikus vagy a fiumei autonómia védelmezője?
<http://ujkor.hu/content/riccardo-zanella-janus-arcu-politikus-vagy-fiumei-autonomia-vedelmezoje>
Letöltve: 2016. november 1.

Pelles Márton (2015a): Az államilag támogatott tengeri gőzhajózási vállalatok szerepe a fiumei kikötő forgalmában (1867–1913). Országos Tudományos Diákköri dolgozat. Kézirat.
<https://www.academia.edu/16770090/> Letöltve: 2016. október 22.

Pelles Márton (2015b): A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat, Pécs, 405–414. o.

Pelles Márton (2016a): Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). Közgazdasági Szemle, LXIII. évf. 2016 február 188–208. o.

Pelles Márton (2016b): A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt forgalma Fiumében 1893–1913 között. In: Gulyás László (szerk.): Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat NO 17. Fiume rovat 5–16. o.

Pelles Márton (2016c): Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913). In: Gulyás László (szerk.): Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat NO 18. Fiume rovat 153–163. o.

Pelles Márton (2016d): Iparosítás egy kikötővárosban – Fiume fejlesztése (1870–1914). V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs. Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat. 392–408. o.

Pelles Márton (2016e): A magyar-horvát parthajózási vállalatok kereskedelme (1884–1914). In: Keresztes Gábor (szerk.): Tavasz Szél 2016 Tanulmánykötet. II. kötet. 465–484. o.

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

Pesti Hírlap (172): 1891. év, 172. szám,
https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/PestiHirlap_1891_06/?query=ossoinak&pg=407&layout=s
Letöltve 2016. november 5.

Raboy, Marc (2016): Marconi: The man who networked the world. Oxford. Oxford University Press.

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

Rijeka (2009a): <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?f=86&t=1573> Letöltve: 2016. október 21.

Rijeka (2009b): <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?p=82584> Letöltve: 2016. október 21.

Rijeka (2012): <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?f=28&t=161&p=87819> Letöltve: 2016. október 26.

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: Magyarország valóban csak a Monarchia „éléskamrája” volt? In: Történelmi Szemle, 1982/3. 416–426. o.

Simonné Pallós Piroska (2013): Támadás Fiume autonómiája ellen. A fiumei közigazgatási bizottság 1897. évről készült jelentése nyomán. In: Gulyás László (szerk.): Közép-Európai Közlemények – Történészek regionalisták és geográfusok folyóirata. No. 22. 2013. 3. szám. Szeged. Innovariant Kft. 47–54. o.

Simonné Pallós Piroska (2014): „*Città Olocausta*” Fiume – Az áldozat városa. In: Gulyás László (szerk.): Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat NO 15–16. Fiume rovat 5–12. o.

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.

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.

Sziklay János (1896): Fiume. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 1–21. o.

Szilágyi Gábor (1965): Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Vagon- és Hajógyár Rt. Hofherr–Schrantz–Clayton–Shuttleworth Magyar Gépgyári Művek Rt. Repertórium. Budapest. Művelődésügyi Minisztérium Levéltári Osztálya, Levéltárak Országos Központja. Kézirat.

Szinnyei József (1891): Magyar írók élete és munkái. I. kötet. Budapest. Kiadja Hornyánszky Viktor könyvkereskedése.

Szinnyei József (1903): Magyar írók élete és munkái. IX. kötet. Budapest. Kiadja Hornyánszky Viktor könyvkereskedése.

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.

Tiszti címtár (1891):
https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/TisztiCimtar_1891/?query=ossoinak&pg=308&layout=s Letöltve: 2016. november 5.

Tóth Gergely – Zsigmond Gábor (2011): Két magyar gőzös elkobzása az orosz–japán háború idején. Aetas, 26. évf. 1 sz. 78–93. o.

Tóth Gergely (2016): A Monarchia-beli Magyarország és a Meidzsi- és Tajsó-korabeli Japán Kapcsolattörténete (1869-1913) Kézirat. https://www.academia.edu/10594242/A_Monarchia-beli_Magyarorsz%C3%A1g_%C3%A9s_a_Meidzsi-_%C3%A9s_Tajs%C3%B3-korabeli_Jap%C3%A1n_Kapcsolatt%C3%B6rt%C3%A9nete_1869-1913 Letöltve: 2016. szeptember 21.

Vasgyártás (2016): <http://tarjanikepek.hu/?p=1835> Letöltve: 2016. november 5.

Zsigmond Gábor (2009): Az osztrák–magyar Lloyd története. Aetas, 24. évf. 1. sz. 126–143. o.

Zsigmond Gábor (2011): A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban. Doktori PhD értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Kossuth Lajos Hadtudományi Kar, Hadtudományi Doktori Iskola. Budapest. http://uni-nke.hu/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2011/zsigmond_gabor.pdf Letöltve 2016. szeptember 21.

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.

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 részvénytársulat kiadása.

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

Népszámlálás (1900): A magyar Szentkorona országainak 1900. évi népszámlálása. Budapest Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

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

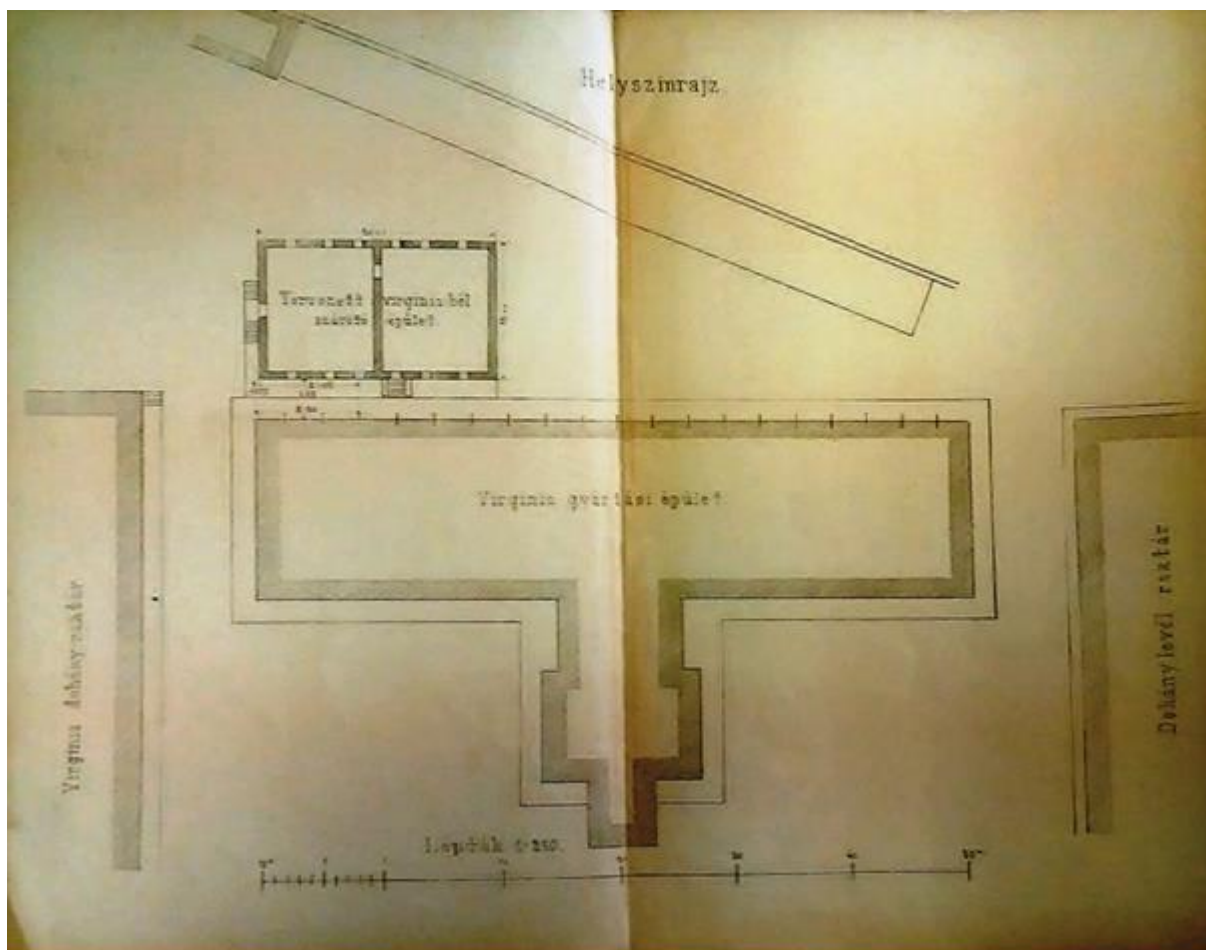
Thirring Gusztáv (1912): A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest. Budapest székesfőváros házinyomdája.

Mellékletek:

1. melléklet: A fiumei Dohánygyár 1891–1900 között épített virginia dohányfeldolgozó épületrészének tervrajza (fenn), és az épület napjainkban (lenn)
2. melléklet: Az egykori Kőolajfinomító Rt. üzemének bejárata
3. melléklet: Fiume 1916-ban (fent) és Rijeka 2016-ban (lent)
4. melléklet: Az SMS Szent István hajóteste vízrebocsátásnak 1914. január 17-i képei Fiume-Bergudiban
5. melléklet: Az elkészült SMS Szent István és legénysége
6. melléklet: Fiume városi tornya a magyar időkben (balra) és az olasz megszállás után (jobbra)
7. melléklet: A Fiumében 1918-ban érvényessé tett korona
8. melléklet: Smith és Meynier családok sírja az cosalai alközségi (ma Rijeka) temetőben
9. melléklet: Ossoinack Lajos (1849–1904), Robert Whitehead (1823–1905). Luigi Cussar (1832–1902) és ifj. Luigi Cussar (1864–1915) sírja a cosalai alközségi (ma Rijeka) temetőben
10. melléklet: Skull Mátyás és Giovanni Sirola sírja a cosalai alközségi (ma Rijeka) temetőben

Mellékletek:

1. melléklet: A fiumei Dohánygyár 1891–1900 között épített virginia dohányfeldolgozó épületrészének tervrajza (fenn), és az épület napjainkban (lenn)



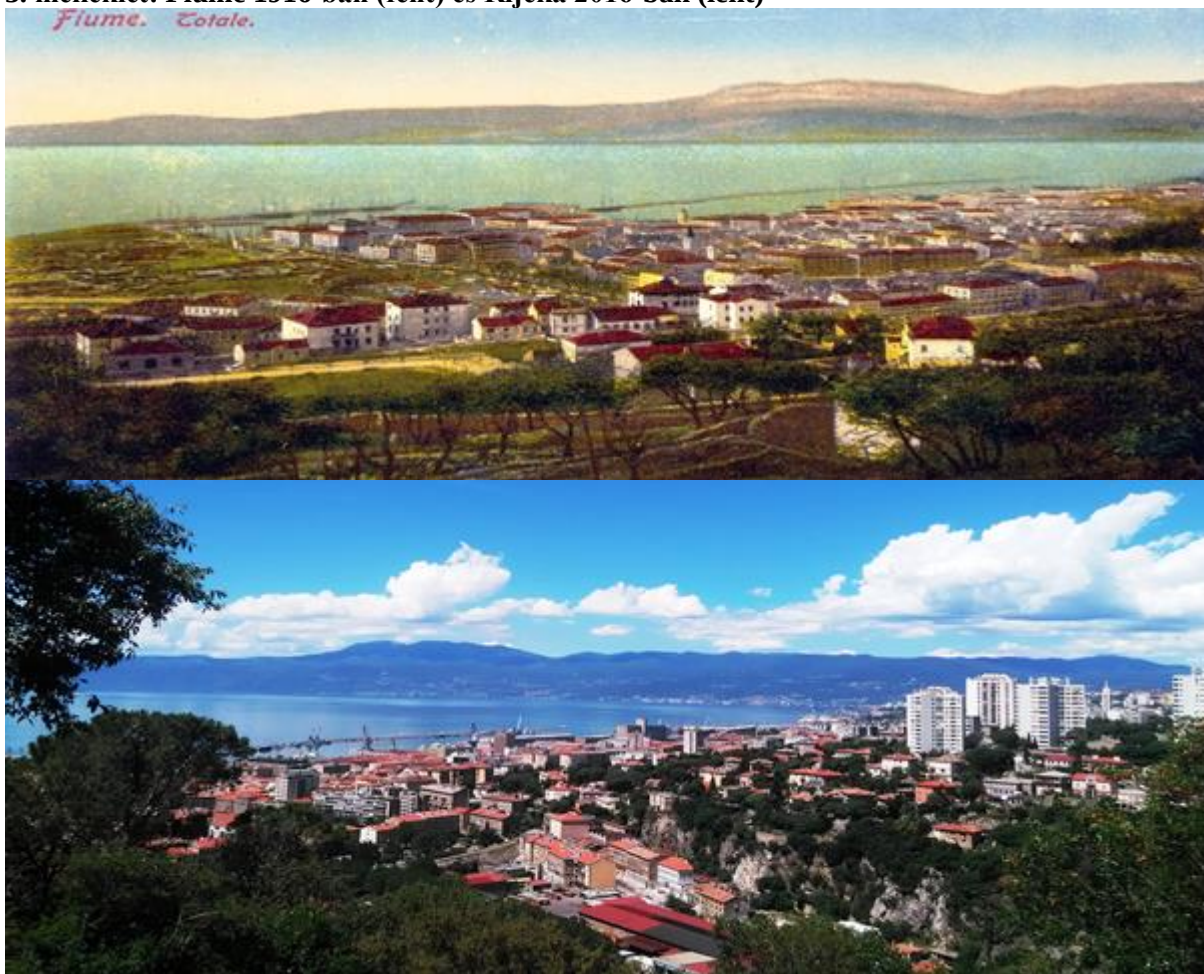
Forrás: DAR. TH. Ált. 923; saját felvétel 2016. június 24-én.

2. melléklet: Az egykori Kőolajfinomító Rt. üzemének bejárata



Forrás: Saját felvétel 2016. június 19-én.

3. melléklet: Fiume 1916-ban (fent) és Rijeka 2016-ban (lent)



Forrás: Saját gyűjtemény és saját felvétel 2016. június 18-án.

4. melléklet: Az SMS Szent István hajóteste vízrebocsátásnak 1914. január 17-i képei Fiume-Bergudiban



Forrás: DAR. 1169. 4–94.

5. melléklet: Az elkészült SMS Szent István és legénysége



Forrás: DAR. 1169. 2–9.

6. melléklet: Fiume városi tornya a magyar időkben (balra) és az olasz megszállás után (jobbra)



Forrás: Saját gyűjtemények.

7. melléklet: A Fiumében 1918-ban érvényessé tett korona



Forrás: Saját gyűjtemény.

8. melléklet: Smith és Meynier családok sírja az cosalai alközségi (ma Rijeka) temetőben



Forrás: Saját felvétel 2016. június 21-én.

9. melléklet: Ossoinack Lajos (1849–1904), Robert Whitehead (1823–1905). Luigi Cussar (1832–1902) és ifj. Luigi Cussar (1864–1915) sírja a cosalai alközségi (ma Rijeka) temetőben



Forrás: Saját felvétel 2016. június 21-én.

10. melléklet: Skull Mátyás és Giovanni Sirola sírja a cosalai alközségi (ma Rijeka) temetőben



Forrás: Saját felvétel 2016. június 21-én.