

Szentkirályok találkozása – IV. Károly látogatása az SMS Szent Istvánon

A magyar hadihajógyártás története a dualizmusban

Írta: Pelles Márton¹

Bevezetés

IV. Károly magyar király 1916. december 15-én látogatást tett Ausztria-Magyarország haditengerészetének kikötőjében Pólában és kívül-belül megszemlélte a magyar hadihajóépítés csúcsát jelentő SMS Szent István csatahajót.² A kerekén száz éves évforduló kapcsán jelen írásomban két szempontból vizsgálom ezt a történelmi eseményt. Egyrészt bemutatom a Fiume és a Habsburg-ház közötti történelmi kapcsolat gyökereit, másrészt megírom a fiumei hajógyártás, különösképpen a hadihajógyártás dualizmus korabeli történetét. A szakirodalmi és statisztikai irodalmon felül a fő forrásaim ehhez a Rijekai Állami Levéltárban (Državni Arhiv u Rijeci) végzett kutatásaim lesznek.

1. Habsburg kétféjú sastól Fiume címeréig – a kikötőváros rövid története

A római birodalom részeként már a Kr. u. 1–2. században létezett a mai Fiume helyén, „Eneum” néven település. Ennek köszönhető a térség mai olaszos jellege. Az első írásos említés a város hovatartozását illetően, 1139-ből származik, amikor a pólai püspökséghez tartozó várost, az aquileiai pátriárka a Duinoi grófoknak adományozta.³ A Duinoiak kihalásával a Walseei családra szállt a város feletti jog. A fiumei kereskedelem ezekben a késő középkori években virágzott, mert a város kötötte össze az anconai partokat a krajnai területekkel a dalmát városok között itt generálva a legnagyobb áruforgalmat, valamint Fiume fegyveres árumegállító jogot gyakorolt az öbölben áthaladó forgalomra, azaz minden kereskedő hajót mely a várost

¹ Pelles Márton, Vezetés és szervezés mesterszakos hallgató a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán (email: pellesmarton@gmail.com).

 Az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP-16-2-I kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

² Wieland 1917.

³ Radich 1883.

elkerülve haladt, hadihajóival elfogott és kifosztott.⁴ Fiume fő kiviteli forgalma, a vas, bőr, faárúk, olaj, bor voltak ezekben az években. A város gazdasági hanyatlását a Walseei család 1467-es kihalása indította el, ugyanis azt a Habsburg család örökölte, akik (III. Frigyes császár) 1489-ben kizárólagos kereskedelmi monopóliumot adtak Triesztnak. Ennek és a felerősödő török és uszkók (zenggi kalózok) támadásoknak köszönhetően a 16–17. századokban a vidék kikerült a kereskedelem érrendszeréből.⁵

A 17–18. század fordulóján, a török háborúk és a Rákóczi szabadságharc után, a Habsburg birodalom belső részein békés évszázad kezdődött. III. Károly (1711–1740) magyar király, aki Barcelonában élt sokáig spanyol trónkövetelőként, felismerve a szabad tengeri kikötőkben rejlő kereskedelmi lehetőségeket, azaz, hogy vámok nélkül áruforgalmat tud generálni a kikötőkben (átrakodás), ezzel is erősítve a helyi ipart, 1725. december 19-én kelt rendeletében, az Isztriai-félszigettől nyugatra fekvő Triesztet és keletre fekvő Fiumét, egyidejűleg felruházta ezzel a státusszal.⁶ A mai vélekedés szerint, Trieszt sokkal gazdagabb város volt azokban az időkben, és nem világos, miért emelte fel az uralkodó Fiumét is erre a rangra, ám, ahogy Fest Aladár rámutatott, a korabeli időkben, még nyitott volt a kérdés, hogy „a hanyatló Velencének melyik város lép örökébe”.⁷

Mária Terézia (1740–1780), a birodalom tengeri politikáját folytatva, országai összes tengerpartjait kiemelte a birodalmat alkotó államok alól és egy nagy provinciába szervezte 1754-ben „Littorale Austriacum” néven, és azt felügyelendő hatóságot nevezett ki Bécsben „Consilium Commerciale Aulicum” néven. A magyar rendi gyűlés, az így keletkezett területi veszteségei miatt, szót emelt a centralizáció ügyében az 1764–65. rendi gyűlésen. Ennek és József főherceg (később II. József magyar király) 1775-ös fiumei útjának következtében, a királynő, mind az ország, mind Fiume kérésére Magyarországhoz csatolta a várost és kerületét. Az 1776. augusztus 9-i adománylevél, nyíltan kimondta, hogy belátva Magyarország kereskedelmének szükségét, egy önálló kikötővárost adományoz neki. A diploma a várost azonos jogokkal ruházta fel, mint a közben rohamosan növekvő Triesztet, így a kereskedelmi ügyek intézésére helyi kormányzóságot hozott létre, melynek első gubernátora székhelyi gr. Majláth József lett.⁸ Az 1777. évi rendeletben, a kormányzó javaslatára, a fellépő napi ügyek megoldásait rögzítették, valamint mivel a vármegyék a magyar közigazgatás jelentékeny alkotóelemei voltak, Szörény vármegye néven, közigazgatási egységet szerveztek

⁴ Fest 1895.

⁵ Batthyány – Borovszky – Fest 1896.

⁶ Császár 1842:42–51.

⁷ Fest 1916:241.

⁸ Král – Szántó 1901:21.

Fiume körül, melynek főispánja a mindenkori fiumei kormányzó lett, ki így nem csak kereskedelmi, de polgári, és katonai ügyekben is irányította a területet.

A közigazgatási átrendezés, míg Magyarországot tekintve, kitörő örömmel üdvözöltetett, a horvát rendek azonnali felháborodását eredményezte, mivel így csorbult Horvátország területi autonómiája. A fiumeiek és a megye horvát lakossága közti súrlódások értelemszerűen nőttek, hiszen így a fiumei magyar kormányzó irányította a Fiume körüli vármegyét, mely Horvát-Szlavónországon belül helyezkedett el. Ezt a kényes helyzetet megszüntetendő a királynő újabb rendeletet adott ki 1779. április 23-án, melyben egyszer és mindenkorra rendezte Fiume helyzetét: a várost szabad kereskedelmi várossá nyilvánította és Szeverin vármegyéből kiemelve, a Horvátországhoz való mindennemű viszonyát megszüntetve konkrétan a magyar koronához kapcsolta („corpus separatum”). Innen ered, a jól ismert és a történelemben számtalanszor hangoztatott mondat: „[...] Fiume e kereskedő város kerületével együtt ezután úgy tekintessék, mint a magyar szent koronához kapcsolt külön test és mindenben úgy igazgattassék; és sem Buccarival, sem más, már kezdettől fogva Horvátországhoz tartozó területtel, semmi módon össze ne zavartassék.”.⁹

A rendelet, azonban a kor politikusai szemében sem volt törvény, így egy harminc éves közjogi vita indult be a horvát és magyar fél között, Fiume kérdésében. A vitát I. Ferenc (1792–1835) király 1807-ben törvényileg rendezte: „Hogy az ország karainak és rendeinek lángoló vágya további halasztást ne szenvedjen: Ő szent felségének jóváhagyásával, Fiume városa és kikötője, melyet Mária Terézia felséges császárné és királynő külön oklevelével már az országba bekebelezett, a jelen törvénycikkely által az országhoz tartozónak nyilváníttatik”.¹⁰ Úgy tűnhetett, hogy Fiumét illetően rendezve lett minden és virágzásának már semmi sem állhatott útjába, de a francia terjeszkedés következtében az 1809-i bécsi békében Fiumét és az osztrák-magyar-horvát tengerpartot a francia Illír királyságba tagolták be, mely francia megszállás alatt volt egészen Napóleon (1804–1815) bukásáig.

A francia uralom után, újra az osztrák birodalomhoz csatolták a várost, de nem kapta vissza Magyarország Fiumét, hanem, az, hasonlóképpen a Mária Terézia-féle kezdeti egységesítő politikához, Bécs irányítása alatt maradt. Az egyre sűrűsödő fiumei felszólalásoknak, hogy a Magyar Királysághoz kívánnak a törvényi előírással összhangban tartozni; és az egyre forrongóbbá váló magyar közhangulatnak engedve, az osztrák hatalom 1822. július 5-én visszaállította a törvényességet, és újra magyar kormányzót nevezett ki Fiume élére Ürményi Ferenc személyében. Ezután kezdődött Fiume város első a 19. századi magyar uralom

⁹ Král – Szántó 1901:31.

¹⁰ 1807. évi IV. tc.

alatti virágzása, és tartott egészen az 1848. évi forradalom kirobbanásáig. A szabadságharc elején Horvátország és Jelačić nevében, Bunyevázt József megyei alispán, megelőzve a város magyar csapatokkal való ellátását, amely veszélyeztette volna a horvát hátszágot, 1848. augusztus 31-én elfoglalta a várost.¹¹ A kormányzóságot feloszlatta és elzavarta nemeskéri Kiss Pál kormányzót; a város lakosságát pedig biztosította, hogy megtarthatja az olasz nyelvűségét.¹² Ennek ellenére, a városban egészen az osztrák-magyar, illetve a magyar-horvát kiegyezésig a horvát lett a hivatalos nyelv, „a magyar jelenlét pedig láthatatlanná vált”.¹³ Ezek után, 1852-ben, Fiume elszakított Magyarországtól, és Horvátország része lett. A kiegyezés előjeleként 1865-ben, 1866-ban is megindultak tárgyalások Fiume hovatartozását illetően, sikertelenül. Az 1867-ik és 1868-ik évi magyar-osztrák és magyar-horvát kiegyezések igyekeztek újra rendezni a kérdést.

Az 1868. évi XXX. tc. értelmében, Magyarország elismerte, hogy Horvátország külön területi és politikai egységet képezett a magyar koronán belül, de kifelé egységes államként jelentek meg. Horvát-Szlavónország területe kiegészült, három délvidéki magyar vármegyével: Pozsega, Verőcze és Szerém vármegyékkel, és kilátásba helyezték, a katonai határőrvidék és az osztrák kézen levő Dalmácia hozzácsatolását is, mely a 20. század elejei kutatások szerint, valóban Horvátország része szeretett volna lenni.¹⁴ Fiume kérdésében nem tudtak a felek egységes álláspontot kialakítani Magyarország magáénak nyilvánította azt, a horvátok pedig nem mondtak le róla. A városban és kerületében 1870-től így, az ideiglenesnek tervezett, de világháborúig fennálló „fiumei provizórium” látta el a feladatokat (közigazgatás, kultúra, tanügy, stb.), mivel a regnikoláris bizottságok nem tudtak a későbbiekben sem végleges döntést hozni.¹⁵ A provizórium élén a fiumei kormányzó állt, ő volt felelős a magyar-horvát tengerpart, Fiume város és kerülete (1. kép), valamint a tengerészeti hatóság közigazgatási, kereskedelmi, illetve a fiumei építkezések vezetéséért. A várost autonóm olasznyelvű önkormányzat irányította. A képviselőtestület választotta a polgármestert és két alelnökét; a polgármester megválasztását az uralkodónak kellett megerősítenie. Látható, hogy a várost így felülről a magyar kormány, alulról pedig a helyi lakosok irányították, és a dualizmus idején ez a kétszintű együttműködés teremtette meg a fejlődés feltételeit.¹⁶

¹¹ Jól látható így, hogy nem a szeptember 11-i drávai átkelés volt a 1848-as szabadságharc első horvát-magyar összetűzése, hanem Fiume augusztus 31-i megszállása.

¹² Fest 1920.

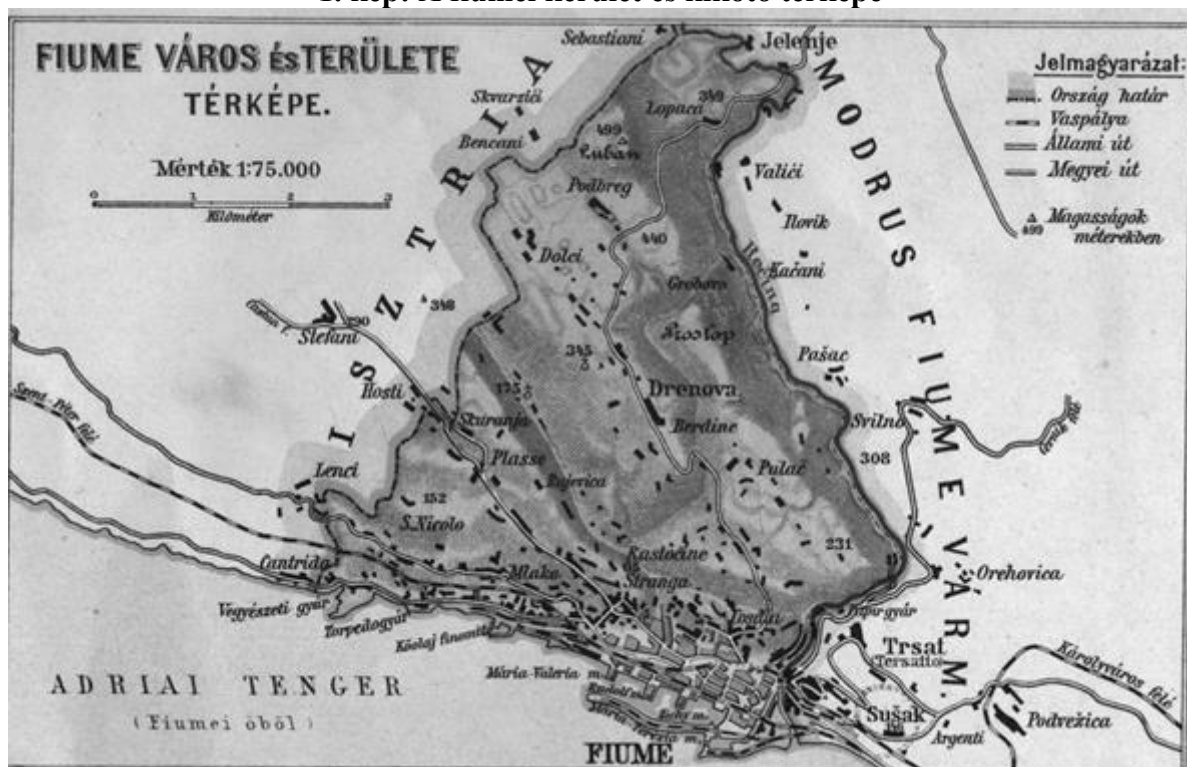
¹³ Hajdú 2013:9.

¹⁴ Makkai 2013; Šišić, 1906.

¹⁵ Král – Szántó 1901.

¹⁶ Brelich 1896.

1. kép: A fiumei kerület és kikötő térképe



Forrás: Saját gyűjtemény.

Annak ellenére, hogy a város így végérvényesen Magyarországé és nem a Habsburgoké lett, nem szakadtak szét a város és az uralkodóház közötti kapcsolatok. Ferencz József több ízben is meglátogatta a várost, például 1891-ben, amikor a helyi főbb ipari vállalatokat (pl Kőolajfinomító, Rizshántoló, Torpedógyár stb.) is megsejmlélte és hosszasan beszélgetett a gazdasági lehetőségekről a helyiekkel.¹⁷ A királyon kívül, több főhercegnek is kedvelt városa maradt Fiume. Erről árulkodik, hogy a Tengerészeti Hatóság iratai szerint közülük többen át is regisztrálták yachtjaikat Triesztből Fiuméba, például 1872-ben Luigi Salvatore főherceg a NIXE yachtot és 1914 májusában Károly István főherceg az UL yachtot.¹⁸

A világháború után 1920-ban Magyarország elveszítette a várost, ám az nem Horvátországhoz került – ahogy azt IV. Károly király preferálta – hanem D’Annunzio fasiszta rémuralmát követően előbb, mint önálló szabad városállam működött, majd 1924-től az Olasz Királyság része lett.¹⁹ Napjainkban a város Horvátország legnagyobb kikötője, amely címerének fő motívumában mind a mai napig őrzi a Habsburg kétfejű sast, amelyet 1659-ben I. Lipót király adományozott neki (2. kép).

¹⁷ Pest Hírlap 172:6.

¹⁸ DAR. TH. Ált. 188–1899–XXII–4023; 729–1914–I–220.

¹⁹ Fried 2001.

2. kép: Fiume címere



Forrás: Saját gyűjtemény.

2. Modern hajógyártás Fiumében 1892–1918 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.²⁰

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.²¹ Másfelől megalakult 1892-ben a Fiumei Dokktársulat Rt. mely tíz évre szóló, évenkénti 80 000 K állami támogatást nyert egy hajójavító úszódokk felállítására.²² A Dokktársulat révén és a Magyar Leszámitoló- és Pénzváltó Bank külön anyagi hozzájárulásával 1893-ban fiumei telepet létesített a kielit Howaldt György-féle hajóépítő üzem. Az így megalakult Howaldt és Társa Hajógyár (ahol a társ a Dokktársulatra utalt), munkáját

²⁰ Pelles 2015.

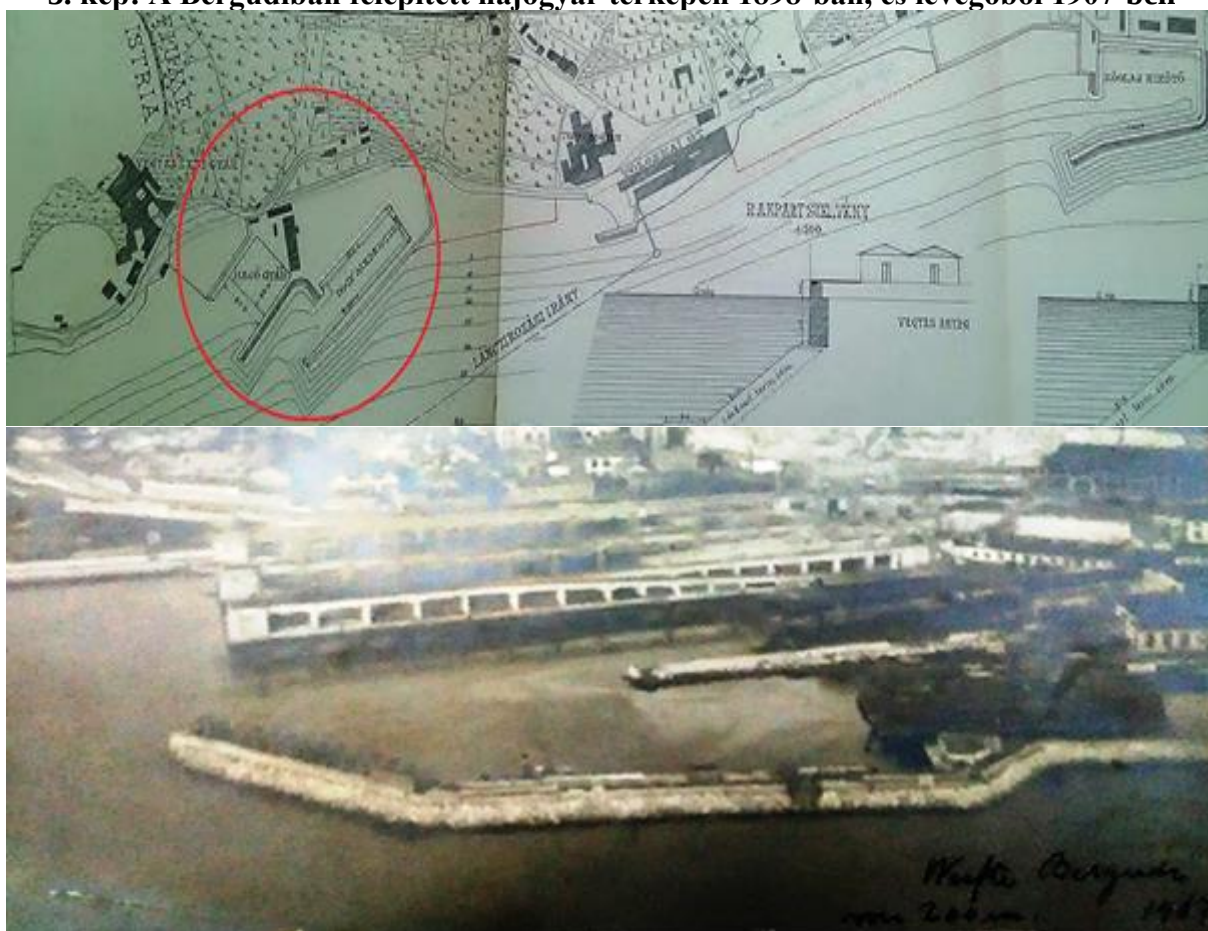
²¹ Pelles 2017.

²² 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).

segítendő született meg az 1895. évi XXXIV. tc – mely hajóépítési támogatást nyújtott a magyar hajózási vállalatoknak, ha Magyarországon (azaz Fiumében) építtetik hajóikat.²³

A gyár maga Bergudiban jött létre egészen Fiume nyugati, az isztriai határ melletti szakaszán, a torpedógyár szomszédságában (3. kép). A vállalatot az akkori legmodernebb német technikával szerelték fel, ám az üzem nem kapott megrendeléseket nagy óceánjáró hajók építésére. Mindössze négy kisebb gőzöst épített, abból az SS Légy (1894) a hajógyár saját használatú vontatója volt, az SS Előre (1895) a Tengerészeti Hatóság saját gőzöse, az SS Volosca (1895) és az SS Cirkvenica (1895) pedig a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. kisparthajózásban használt utasszállítói.²⁴

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



Forrás: DAR. TH: Ált. 171–1898–XXIII–2163 és DAR. 1169. 4–94.

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

²³ Fest és társai 1896.

²⁴ Fest és társai 1896; Hajóregiszter. A hajók neve előtti SS arra utal, hogy Steamshipecről, azaz gőzösökről van szó.

javítóműhely sorsa, mely jelzése válasz nélkül maradván megszűnésre ítélte a hajóépítő ipart egy rövid időre.²⁵ A Howaldt-féle gyár így 1902-ben kivonult Magyarországról. Maga a felállított úszódokk pedig 1903-ban a felszámolás alatt álló Dokktársulattól 350 000 Koronáért átkerült a Tengerészeti Hatósághoz, hogy a kikötőbe érkező (egyre nagyobb számú) hajók ne maradjanak javítóüzem nélkül.²⁶

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 Államkincstártól bérbe vette, névleg 1955. szeptember 5-ig a Fiume-Bergudiban levő hajóépítő üzemterületet és úszódokkot.²⁷

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.²⁸ Ezt követte még ebben az évben az SMS Silen és az SMS Satyr. 1908-ban az üzem megépítette az SS Mentő nevű mentőhajót és az SS Vontató nevű vontatóhajót a Tengerészeti Hatóság részére és további hadihajókat a Cs. és Kir. Haditengerészet számára: 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 12.²⁹

²⁵ DAR. TH. Ált. 251–1903–III–3837.

²⁶ DAR. TH. 900.

²⁷ DAR. TH. Ált. 899; Karaman 1974.

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 Leszámitoló- 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).

Fiumében a galíciai származású Lazarus József is hajójavító üzemet hozott létre 1900-ban a Mária Terézia hullámgát tövében, mely fennállása alatt leginkább a brit Cunard Line Steamship Company 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)

²⁸ 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.

²⁹ Hajóregiszter.

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.³⁰

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.³¹ 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.³²

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.³³ Ez azt jelenti, hogy 1912-ben megépült Fiumében az SMS Helgoland gyorscirkáló és Portoréban három Tátra osztályú romboló: az SMS Tátra (4. 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.³⁴

³⁰ DAR. 1169. 2–84–107.

³¹ DAR. 1169. 2–84–107.

³² Szilágyi 1965.

³³ Szilágyi 1965.

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

³⁴ Hajóregiszter.

4. 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 (5. kép).³⁵

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



Forrás: DAR. 1169. 4–94.

³⁵ DAR: TH. Ált. 715–1913–XIII–952.

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; Portoréban 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). Portoréban 1917-ben készült el az SMS Dukla romboló és 1918-ban az SS Wassertanker vízzállító hajó (Hajóregiszter).

A mindenkori fiumei hajógyár évenkénti termelésének értékéről is tudunk egy keveset. A vállalat a javításokból és hajépítésekéből 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.³⁶ A hajógyárnak 1895–1897 között átlagosan 160 főnyi, 1900-ban 190 főnyi és 1910-ben 608 főnyi dolgozója volt.³⁷

Az 1. 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.

1. 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.

A szent királyok találkozása – Utószó

Ezen információk fényében már látható, miért volt olyan nagy fontosságú esemény, hogy a frissen trónra lépő uralkodónak (6. kép) a koronázás előtti egyik első útja pont a legmodernebb magyar hadihajó megtekintésére és egy úttal, az első királyunkkal való találkozásra irányult. Tudnunk kell, hogy az SMS Szent István, nem csak hadihajó volt, de bizonyos szempontból múzeum is, a szent király emlékét őrző hely; hiszen a parancsnoki termében a Magyar Adria Egyesület által készítettett bronzplakett mellett (6. kép), több a szent király életét bemutató festmény is volt.

³⁶ DAR. PO–1. 198–201.

³⁷ DAR. PO–1. 198–199; Népszámlálás 1900; Népszámlálás 1910. Az 1910-es év munkaköri felosztásánál egybe van vonva a hajógyár, hajó- és kazángyár, gép- és kazángyár, gépgyár és fémöntöde rubrika (Népszámlálás 1910).

Az esemény a történelem későbbi alakulása miatt, azért lett megkerülhetetlen, mert a később boldoggá avatott, eddig utolsó magyar szent királyunk találkozott jelképesen az előtte majd' ezer évvel uralkodó első szent életű királyunkkal. A két „szent király” sorsa ezzel végleg összefonódott, hisz, ahogy Károly királysága egy magyar tengerész döntésének következtében veszett el, úgy az SMS Szent István csatahajó is ugyanennek a tengerésznek a parancsa következtében süllyedt hullámsírba.

6. kép: Boldog IV. Károly király, és Szent István bronzplakettje



Forrás: Gonda szerk. 1914:313 és 1914:7.

Irodalomjegyzék:

Batthyány Tivadar – Borovszky Samu – Fest Aladár (1896): Fiume története. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 49–94. o.

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

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

Ezer év törvényei: <http://1000ev.hu> Letöltve: 2017. január 14.

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

Fest Aladár és társai (Holek Sámuel, Kormos Alfréd, Smoquina A. F.) (1896): Fiume ipara. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 261–275. o.

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

Fest Aladár (1920): Fiume és Magyarország. Budapest. Pfeifer Ferdinánd (Zeidler testvérek).

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

Gonda Béla (szerk.) (1914): A Tenger. Tudományos és társadalmi, tengerészeti és közgazdasági havi folyóirat. A Magyar Adria Egyesület Közlönye. IV. évf. Budapest. Élet irodalmi és nyomdai Rt.

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

Hajócsavar (2013): http://www.hajocsavar.hu/hirek-aktualitasok/?sw_12_item=1885 Letöltve: 2017. január 22.

Hajóregiszter: <http://www.hajoregiszter.hu> Letöltve: 2016. december 27.

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

HR–DAR–JU–5. Kr. Gubernij za Rijeku i Ugarsko-Hrvatsko Primorj

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

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

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

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

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

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.

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.

Pelles Márton (2015): Az államilag támogatott tengeri gőzhajózási vállalatok szerepe a fiumei kikötő forgalmában (1867–1913). Országos Tudományos Diákköri dolgozat. Kézirat.
<https://www.academia.edu/16770090/> Letöltve: 2017. január 15.

Pelles Márton (2017): Fiume iparfejlesztésének története – különös tekintettel Ossoinack Lajos munkásságára (1868–1913). Országos Tudományos Diákköri dolgozat. Kézirat.

Pesti Hírlap (172): 1891. év, 172. szám,
https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/PestiHirlap_1891_06/?query=ossoinak&pg=407&layout=s
Letöltve 2017. január 12.

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

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

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.

Wieland Aladár (1917): IV. Károly király látogatása a Szent István csatahajón. In: Gonda Béla (szerk.): A Tenger. Népszerű tengerészeti és tudományos folyóirat. A Magyar Adria Egyesület Közlönye. VII. évf. 65–68. o. Budapest. Élet irodalmi és nyomdai Rt.