Iparosítás egy kikötővárosban – Fiume fejlesztése (1870–1914)

Pelles Márton
PTE KTK

Absztrakt

A dualizmus időszaka a magyar gazdaság történetét tekintve a piacosodás, a növekvő ipari termelés és az egyre intenzívebb kereskedelem időszaka. Ebbe a trendbe illeszkedett bele Fiume városának és kikötőjének fejlesztése is, melyet a magyar kormány célzott intézkedésekkel igyekezett korszerűsíteni. A konkrét építkezésekről és ipari beruházásokról 1906 óta nem született olyan tanulmány, mely vizsgálta volna a létrehozott ipari létesítményeknek és a kikötő kereskedelmének hatásait a korabeli magyar gazdaságra, értelemszerűen így az 1906–1914 közötti fejlesztésekről sincs összegzett tudásunk. A tanulmány elkészítéséhez többféle forrást használok. Az elmúlt kétszáz év magyar és olasz nyelvű szakirodalmát, a magyar törvénytárt, az évente megjelent (1885–1914) statisztikai kiadványokat, és főként saját kutatásaim alapján a Rijekai Állami Levéltár iratanyagát. Célomnak tekintem, hogy a rendelkezésemre álló források alapján az 1870-től 1914-ig tartó időszakra nézve leírjam a fiumei kikötő és ipar fejlesztésének történetét és bemutassam, hogyan vált ezek hatására Fiume, az osztrák Trieszt közvetlen vetélytársából a nagy nyugat-európai kikötők konkurenciájává. Dolgozatom segít abban, hogy megismerjük egyetlen önálló kikötőnk fejlődésének történetét, és hogy a várost el tudjuk helyezni a korabeli magyar viszonyok között.

Kulcsszavak: Gazdaságtörténet, Iparfejlesztés, Kereskedelem, Fiume, Kikötő

I. Bevezetés

Az 1867-es Kiegyezés utáni Magyarországon több szempontból is akadályba ütközött az ország iparosításának kérdése. A fő hátrányt a Lajtán túli és nyugat-európai országokhoz képest nem az adta önmagában, hogy Magyarország döntően agrárország volt. A problémák gyökere a társadalom aluliskolázottsága volt. Ahogy Katus László rámutatott: túl azon, hogy Magyarország tőkeimportra szorult az 1868–1890-es években, a munkaképes korú népesség kétharmada írástudatlan volt, és nehezen volt betanítható a fejlett ipari termelőeszközök melletti munkára (Katus 1979:921) illetve a régről származó társadalmi felfogás az elszegényedett nemest többre becsülte a jólétben élő kisiparosnál. Ezzel szemben a vizsgálat fő fókuszában fekvő Fiumében más volt a helyzet. A kikötővárosban – földrajzi adottságai folytán – mindig az ipar és a kereskedelem adta a népesség jövedelmének fő forrását, hiszen hely sem lett volna a mezőgazdálkodáshoz az Adriai-tenger és a Liburni-Karszthegység közt elterülő szűk lakott területen. Fiume tehát más adottságokkal, más helyzetből indult el az iparosodás útján, mint Magyarország többi területe. Tanulmányomnak így az a fő célja, hogy bemutassam, hogyan fejlődött a város ipara a dualizmus korában. Fő kérdéseim, hogy miért fejlődött a kikötő ipara, milyen meghatározó nagyvállalatai születtek a városnak, és hogyan működtek ezen magán és állami vállalkozások Fiumében.

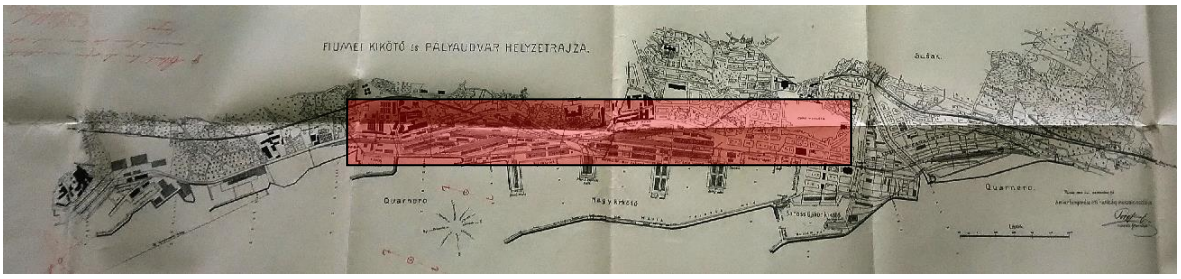
II. Ipartámogatás Magyarországon és Fiumében

Egy ország, egy terület iparosodása mindig két féle tényező hatására jöhet létre: vagy a vállalkozók honosítanak meg újabb technológiákat, vonnak be egyre több tőkét és munkát a termelésbe a korábbi profitjuk visszaforgatásából, vagy az állam igyekszik kiépíteni a vállalkozások beindulásához szükséges infrastrukturális hátteret, igyekszik növelni a társadalom iskolázottságát, vagy konkrétan ipari foglalkoztatóként piacra lépni. Magyarország esetében a közös hatásuk eredménye volt az az ipari fejlődés, amely a világháborúig tartott. Az állam, pontosabban az országot vezető államférfiak, már Széchenyitől kezdve sorra felismerték, hogy Magyarország, önerőből pusztán a helyi tőkések és iparosok munkájával egy „éjjeli őr” típusú állami vezetéssel nem juthat el a nyugati, fejlett államok gazdasági és jóléti szintjére.

Magyarországon így, ahogy arra jeles gondolkodók is rámutattak, az államnak célzottan fejlesztenie kellett az ipart és a kereskedelmet, hatékonyan be kellett avatkoznia a gazdasági folyamatokba, hogy a versenyképességünket feltornássza a már említett külföldi vetélytársaink szintjére (List 1841; Zichy 1880).

A magyar állam így közvetlenül beavatkozott az iparosítás folyamatába. Elsősorban adó- és illetékmentességet adott bizonyos iparágakban az új alapítású gyárak részére (1881. évi XLIV. tc., 1890. évi XIII. tc.), adókedvezményt adott a hazai ipart támogató pénzintézeteknek (1890. évi XIV. tc.), ösztönözte a vállalatokat, hogy hazai alapanyagokat használjanak fel, a vasúti díjszabásban pedig leszállította a hazai ipari termékek szállítási költségét (Katus 1979:1009). Az állami intézkedésekkel összhangban sorra alakultak a részvénytársaságok is. Míg a nyugati országokban a tőke családon belül évszázadok óta öröklődött és mindig újabb fejlesztéseket, modernizációt szolgált, addig Magyarországon a XIX. században túl nagy kockázatot jelentett egy tőkésnek egy új iparágban az egész vagyonát befektetni. Ellenben sokkal jobban eloszlott a kockázata, ha a portfólióját úgy osztotta meg, hogy inkább 50–60 különböző ipari, kereskedelmi, vagy közlekedési társaság megalakulásában vett részt részvényesként. Ez az oka annak, hogy szinte minden nagyvállalat esetében – Fiumében is – részvénytársaságokról kell beszélnünk. Így összességében az állami támogatásoknak köszönhetően, a kezdetben külföldről beáramlott tőke, majd a belső tőkeképződés folyományaként (a nagybankok által) és a belső piac keresletének, a képzett munkaerő növekvő kínálatának következtében az 1910-es évekre Magyarország már sokkal modernebb, iparosodottabb országnak számított, mint amilyen a Kiegyezéskor volt (Katus 1983:345).

Fiume kikötője 1776-tól kisebb, nagyobb megszakításokkal Magyarország közvetlen része és egyetlen tengeri kikötője volt. A várost nagyobb áruforgalommal megközelíteni a szárazföldi utakon szinte lehetetlen volt. A város a felértékelődését így a vasút kiépítésének köszönhette mellyel még a Trieszttel való verseny árnyékából is színre tudott lépni és az állami kikötő- és hajózásfejlesztésnek köszönhetően fontos kereskedelmi csomóponttá tudott válni (Karaman 1974). Fiume kikötője így a hazai ipar számára import- és exportkikötővé vált, ami azt jelentett, hogy általa egy vállalat hozzáfért a világpiac gyarmatáruihoz és nyerstermékeihez, illetve rajta keresztül a feldolgozott kész- és félkész termékeit is el tudta adni a vámkülföldi területeken.
Az állam számára két okból vált szükségessé a fiumei ipar fejlesztése. Egyfelől III. Károly 1724-es rendelete (Császár 1842:42–51) óta Fiume szabadkikötő volt, amely azt jelentette, hogy területére vámmentesen lehetett árukat behozni és onnan kivinni, azaz a helybe települt ipar sokkal nyereségesebben tudott működni a vámbelföldi iparral szemben, megtartva a vámok hiányából fakadó holtteherveszteséget. A másik ok a szállítási költségekben rejlik, és összefügg az imént említett szabadkikötői státusz 1891-es korlátozásával. Ahogy arra a már idézett Karaman (1974) rámutat, Trieszt és Fiume szabadkikötői státuszának korlátozása és megszüntetése a Kiegyezés pillanatától tervezett intézkedés volt. A megvalósítás azonban gyakorlati és politikai problémákba is ütközött. A gyakorlati problémát az jelentette, hogy Fiume kerülete 19,57 km² volt és az újonnan kijelölt szabadkikötői terület, a „punto franco” 1891-től csak a kőolajkikötőtől a Fiumara jobb partjáig terjedő mólókat és a Mária Terézia hullámgátat jelentette, a Baross kikötőt (ami hivatalosan Sušak horvát város része volt) már nem (DAR. TH. Ált. 48/1891/I/480) (vö.: Fiume térképével, 1. ábra).



1. ábra: A Fiumei kikötő 1913-ban (piros téglalap a punto franco területe 1891 után)
Forrás: DAR: TH: Ált. 676/1913/I/3974

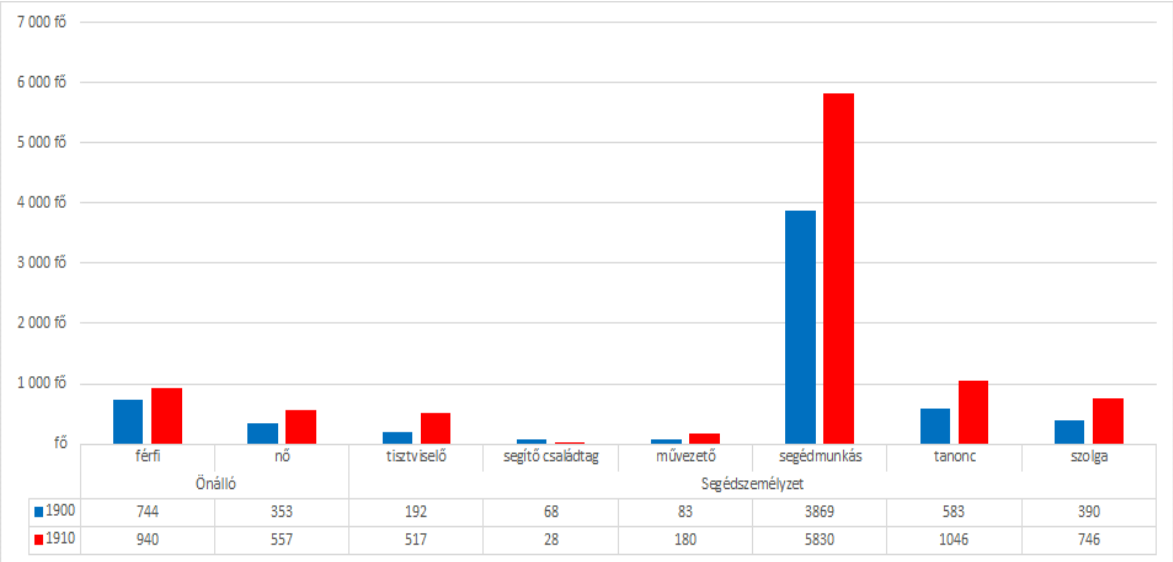
Ez azonban az átrakodást szűk helye miatt kivitelezhetetlenné tette volna azt. Ezen szükség miatt alakult meg a városban a kérdéses területre koncentrálva a Magyar Leszámítoló és Pénzváltóbank által a Fiumei Nyilvánosraktár vállalat 1891-ben (Fest és társai 1896). A politikai problémák azon nézetek köré csoportosultak, hogy Fiume és Trieszt szabadikötői státuszának egyidejű megszüntetése mindkét kikötő forgalmát visszavetné, de arányait tekintve Fiumét érné nagyobb csapás, hisz még jobban lemaradna által az osztrák kikötővel folytatott gazdasági versenyben. Az érvek ellenére azonban a város szabadkikötői státusza 1891-ben végleg megszűnt (1887. XXIV. tc., 1889. XVI. tc. és az 1891. XVIII. tc.), és ahogy a helyi kereskedelmi és iparkamara megfogalmazta „Sic transit gratiae Caesaris" azaz „Így múlik el a császári kegy" (Karaman 1974:198).[1]
Ezzel Fiume területének a jelentősebb része vámbelfölddé lett, és ez felértékelte a helybeli ipari létesítmények alapításának szükségességét, mivel ha mindenképpen kellett ezentúl egy iparosnak vámot fizetnie import és export kapcsán, akkor a szállítási költségeit úgy tudta legjobban leszállítani, és ezzel együtt a nyereségét maximalizálni ha közvetlenül a kikötőbe települt. Ezen okok vezettek el oda, hogy a forgalmában egyre inkább bővülő fiumei kikötő nem csak, mint kereskedelmi központ tudott gyarapodni az első világháborúig, de mint ipari központ is messze kiemelkedett a korabeli magyar városok között. Ezt a tényt mutatja Thirring (1912:332) statisztikai gyűjtése is, mely szerint 1908-ban a magyar városokban levő biztosítási, ipari és kereskedelmi részvénytársaságok összegzett helyi alaptőkéinek rangsorában Budapest (684 431 441 K) után Pozsony (22 094 288 K) következik a sorban, majd szinte holtversenyben Fiume (20 118 406 K), majd leszakadva a többi magyar város (átlagosan 4 millió korona összértékkel). Illetve Karaman (1974) is elismeri, hogy a korabeli horvát viszonyok között is magasan Fiume volt az egyik legnépesebb és a legiparosodottabb város. Ezek alapján kijelenthető, hogy a magyar iparfejlődés sikeresen zajlott Fiumében.

III. Fiume iparral foglalkozó népessége

Fiume iparosodása kapcsán úgy gondolom, hogy a foglalkoztatott népesség alapján lehet legjobban elkezdeni az elemzést (MSÉ 1885–1918). Fiume népessége 1880–1918 között (amikor megszakítások nélkül vannak adataink) folyamatosan, évenkénti 2,72%-al növekedett. Ez konkrétan azt jelentette, hogy míg 1870-ben 17 884-en laktak a városban addig 1880-ban 20 981-en, 1890-ben 28 879-en, 1900-ban 38 057-en, 1910-ben pedig 50 302-en. Fiume lakossága három fő tevékenységből tartotta fenn magát: iparból, kereskedelem és hitelügyből, valamint közlekedési vállalatokból. Ez a három kategória a város esetében elsősorban a gyárakat, a kereskedőket és pénzintézeteket illetve közlekedés szempontjából természetesen a

[1] Hivatkozás az ismert latin aforizmára: „Sic transit gloria mundi." azaz „Így múlik el a világ dicsősége.".

vasutat és a tengerhajózási társaságokat jelentette.[2] Kezdjük az elemzést az iparban dolgozó népességgel. Csak a keresőket ábrázolva, a 2. ábra mutatja megoszlásukat az iparon belül 1900-ban és 1910-ben.

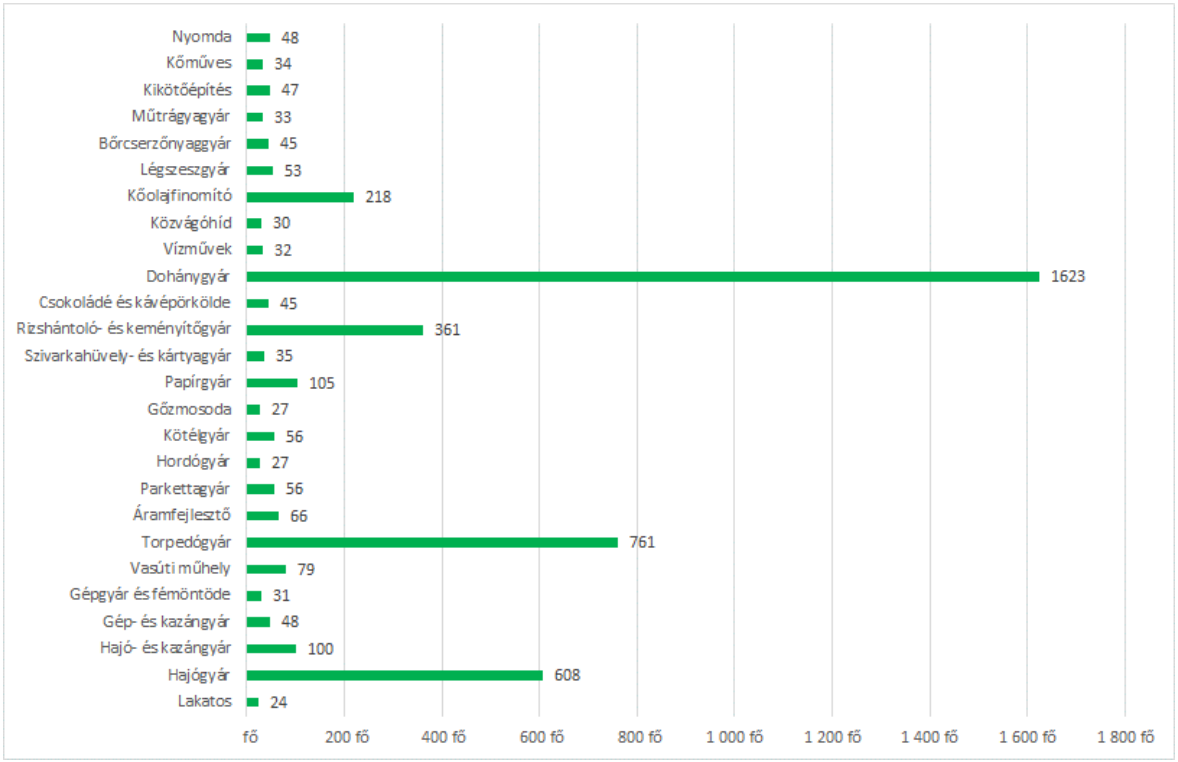


	férfi	nő	tisztviselő	segítő családtag	művezető	segédmunkás	tanonc	szolga
1900	744	353	192	68	83	3869	583	390
1910	940	557	517	28	180	5830	1046	746

2. ábra: A fiumei iparban dolgozók foglalkozási csoportok szerinti eloszlása 1900-ban és 1910-ben
Forrás: MSÉ (1885–1914)

Láthatjuk, hogy mivel segédmunkásokból volt legtöbb, ez a beosztotti réteg az, amely legjobban segíthet a statisztikai adatokból kinyerni a Fiume iparára vonatkozó információkat. Maradva a népszámlálási statisztikáknál Thirring (1912) alapján, pontosan meg is mondhatjuk melyek voltak ezen nagyvállalatok. Igazán szerencsés helyzet számunkra, hogy a 3. ábrán ábrázolt iparágak mindegyikében csak egy darab nagyvállalat tevékenykedett Fiumében. Ez azt jelenti, hogy a rájuk vonatkozó statisztikák – szemben a kisvállalatokkal – a levéltári források tükrében pontosan beazonosíthatóvá teszik ezen cégeket. Ez alapján 26 olyan gyára volt a fiumei kerületnek, amely meghatározta a város iparát és amelyeket így részletesebben is meg lehet vizsgálni, és innentől minden azon múlik, mi alapján definiáljuk azon nagyvállalatok csoportját, akikre jelen vizsgálatot le szeretnénk szűkíteni.

[2] Az államilag támogatott tengerhajózási társaságok történetéről lásd bővebben: Zsigmond 2009; Pelles 2015; Pelles 2016a, Pelles 2016b; Pelles 2016c.



3. ábra: Az egyes fiumei iparágakban monopol helyzetben működő nagyvállalatok segédmunkásainak száma 1910-ben
Forrás: MSÉ (1885–1914)

Én az ábra alapján nagyvállalatnak tekintem azon társaságokat, amelyek 200-nál több segédmunkást foglalkoztattak. A továbbiakban be szeretném mutatni eddigi kutatásaim felhasználásával a Fiumei Magyar Kir. Állami Dohánygyár; a Whitehead és Társa Torpedógyár; a kieli Howaldt-féle, majd Ganz és Társa Danubius Hajógyár Rt.; a Fiumei Első Magyar Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt., és a Kőolajfinomító Rt. történetét és gazdasági eredményeit.[3]

IV. Fiume nagyvállalatai

IV.1. A Fiumei Magyar Királyi Állami Dohánygyár

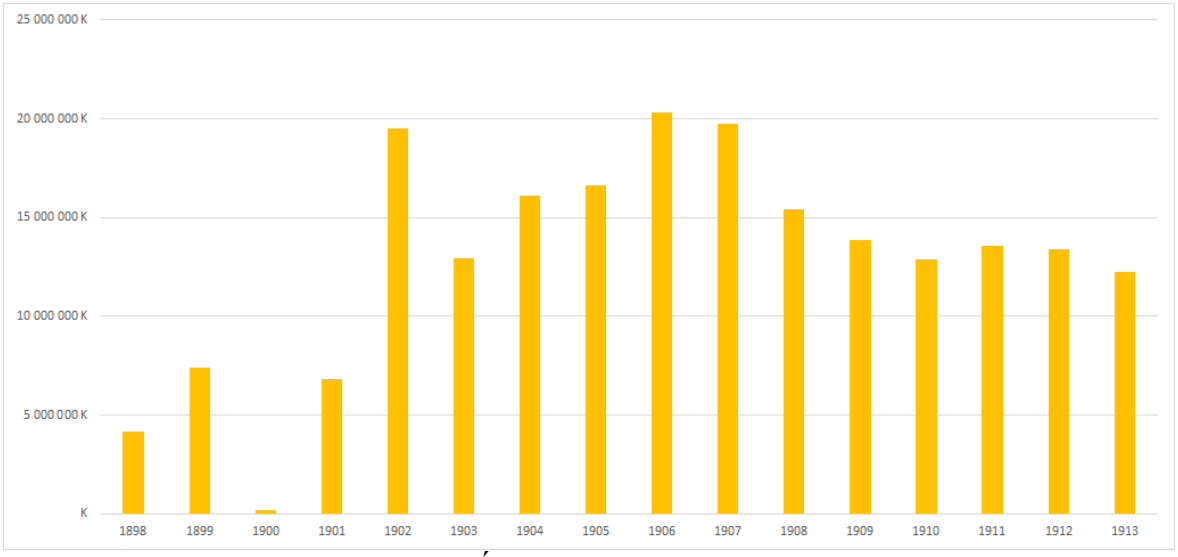
A fiumei dohánygyártás múltjának kezdetét nem lehet pontosan meghatározni. Már Denk és társai (1896) is csak sejtették, hogy az 1700-as években már létezett ez az iparág a városban. Épülete jól jellemzi mi is történt Fiumében a XIX. században néhány évtized alatt. Ahogy azt az 1. kép is mutatja, az 1840-es években még az épület előtt hullámzott a tenger, majd a feltöltéseknek és a tervezett kikötőépítésnek köszönhetően hamarosan a város szívében találta magát.

[3] Tekintettel arra, hogy ezen vállalatok kapcsán még senki nem adott közre – tudomásom szerint – részletes elemzést, és a saját levéltári kutatásom is éppen ezen tanulmány írása alatt zajlik Fiumében, ezért a következő fejezetben egy átfogó képet szeretnék a statisztikai évkönyvek adataival felvázolni az érintett vállalatok működéséről.

1. kép: A későbbi fiumei dohánygyár épülete 1840-ben
Forrás: Borovszky–Sziklay (1896:219)

A levéltári iratok alapján tudjuk, hogy a vállalkozás sikeres volt. Ezt leginkább az mutatja, hogy az épületet folyamatosan modernizálták és bővítették (DAR. TH. Ált. 923). 1896-ban a vállalat Magyarország legnagyobb dohánygyára volt és átlagosan 2500 főt, többségében nőket foglalkoztatott (Fest és társai 1896b). 1900-ban 1657 dolgozóval (ebből 25 fő tisztviselő, 19 fő művezető, 1586 fő nagykorú és 21 fő kiskorú segédmunkás és 6 egyéb munkás). 1910-ben 1623 dolgozóval (ebből 34 tisztviselő, 16 művezető, 1523 nagykorú és 37 kiskorú segédmunkás és 13 egyéb munkással) működött, a vállalat igazgatója pedig mindvégig Termasits Kálmán volt. A dolgozói létszám apadását 1896 után elsősorban a modern ipari berendezések növekedése okozta, mely csökkentette a gyár munkaerőigényét.

Az idézett források ugyan egy-egy évre nézve megnevezik a dohánygyártermelését, de folyamatos adataink nincsenek. Ezzel szemben a fiumei kikötő áruforgalmi statisztikából tudunk közelítő értéket számolni. Tudjuk, hogy egy évben mennyi nyersdohány érkezett vasúton és tengeren Fiumébe, tudjuk azt is, mennyi hagyta el ugyanezen módon a kikötőt. Hasonlóan ehhez, a feldolgozott dohánytermékekről is tudjuk, hogy vasúton és tengeren kifelé és befelé mennyi mozgott. Ha ezen értékekből külön-külön koronaértéken megnézzük, menyi volt Fiuménak az önálló nyersdohányimportja és a feldolgozott termékeinek exportja, akkor azokból – mivel egy ilyen profilú vállalat működött a kikötőben – közelíthetjük, nagyságrendileg a fiumei dohányipar adók, illetékek és vámok előtti nyereségét. Ezt mutatja be a 4. ábra.



4. ábra: a Fiumei Magyar Királyi Állami Dohánygyár becsült nyeresége 1898–1913 között
Forrás: MSÉ (1885–1914)

Az adatok fényében kijelenthető, hogy a dohánygyár a fiumei és a környező népesség szempontjából a legnagyobb munkaadó volt a dualizmus békeéveinek utolsó szakaszában és átlagos 12 millió koronányi éves adózás előtti nyeresége alapján is Fiume meghatározó gyára volt.

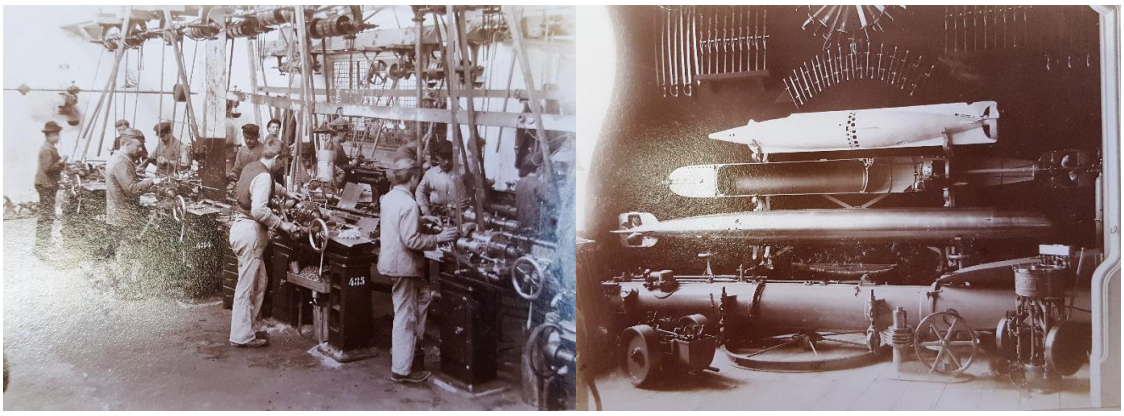
IV.2. A Whitehead és Társa Torpedógyár

A második legnagyobb foglalkoztató a fiumei torpedógyár volt a város történetének általam vizsgált időszakában. A torpedót a helybeli születésű, tengerészdinasztiából származó Giovanni de Luppis (2. kép) találta fel az 1850-es években (Fried 2001). A feltaláló, az angol tőkéssel, Robert Whiteheaddel közösen alapított gyárat 1875-ben Fiumében.

2. kép: Luppis János és Robert Whitehead a fiumei torpedógyár tulajdonosai
Forrás: DAR. PO–37.

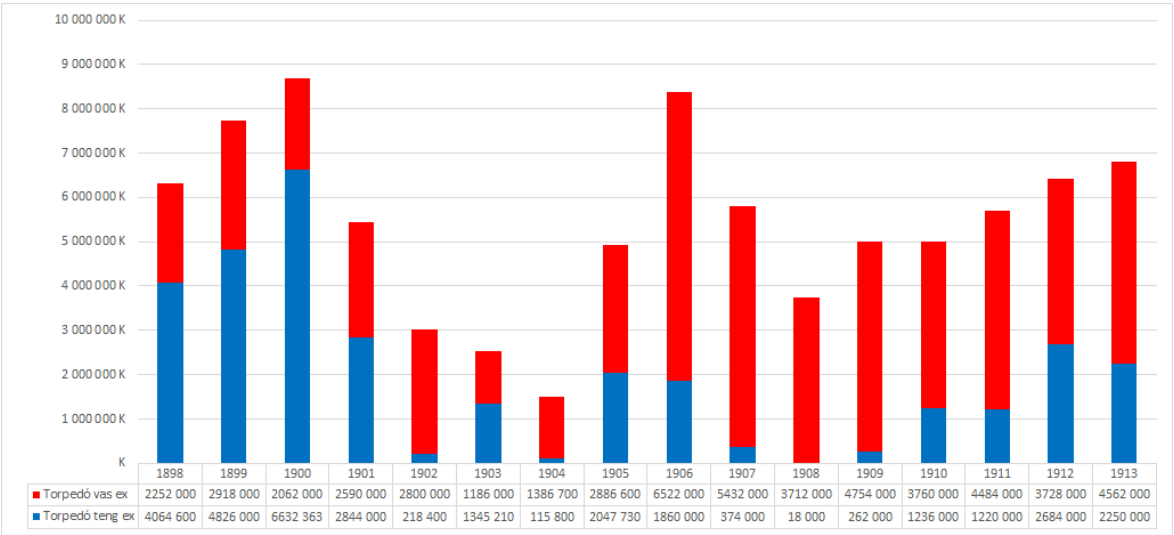
A gyár helyileg Fiume északnyugati határához közel, a tenger partján épült fel a későbbi hajógyár és a kőolajfinomító között. Munkáslétszámot tekintve 1900-ban 502 alkalmazottja volt a vállalatnak, ebből 11 igazgatási- és 10 műszaki igazgató, 10 művezető, 427 segédmunkás és 44 egyéb dolgozó volt, 1910-ben pedig 761 dolgozója volt, ebből 34 igazgatási- és 51 műszaki igazgató, 12 művezető, 576 segédmunkás és 88 egyéb dolgozó volt (a vállalat

mindennapjairól lásd a 3. képet) (MSÉ 1885–1914). A cég tulajdonosai nagy hangsúlyt fektettek a dolgozóik életének minőségi javítására. Ezt bizonyítja, hogy 1881-ben a vállalat „vezéreltetve azon nemes érzelemtől, hogy a gyárában dolgozó munkások helyzetét olcsó és egészséges lakások megnyitása által kedvezőbbé tegye, munkás-lakások építésére tökéllette el magát” (DAR. JU–5. Eln. 6/1881/171).



3. kép: A fiumei Whitehead és Társa Torpedógyár működése és a torpedó részei
Forrás: DAR. PO–37

Annak ellenére, hogy a vállalat termelése és közvetlen torpedóeladásai haditoknak számított, és a korabeli közvélemény nem ismerhette a részleteket, a statisztikai évkönyvekben mégis korrekten publikálták Fiume tengeri és vasúti torpedóexportját, ezt mutatja be az 5. ábra. Tudjuk, hogy annak ellenére, hogy igyekeztek egyes országok lemásolni a fiumei technológiát mégis több ország is a Whitehead gyárral szereltette fel a hadihajóit az akkor legmodernebb fegyverrel, például Japán is.



	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Torpedó vas ex	2252 000	2918 000	2062 000	2590 000	2800 000	1186 000	1386 700	2886 600	6522 000	5432 000	3712 000	4754 000	3760 000	4484 000	3728 000	4562 000
Torpedó teng ex	4064 600	4826 000	6632 363	2844 000	218 400	1345 210	115 800	2047 730	1860 000	374 000	18 000	262 000	1236 000	1220 000	2684 000	2250 000

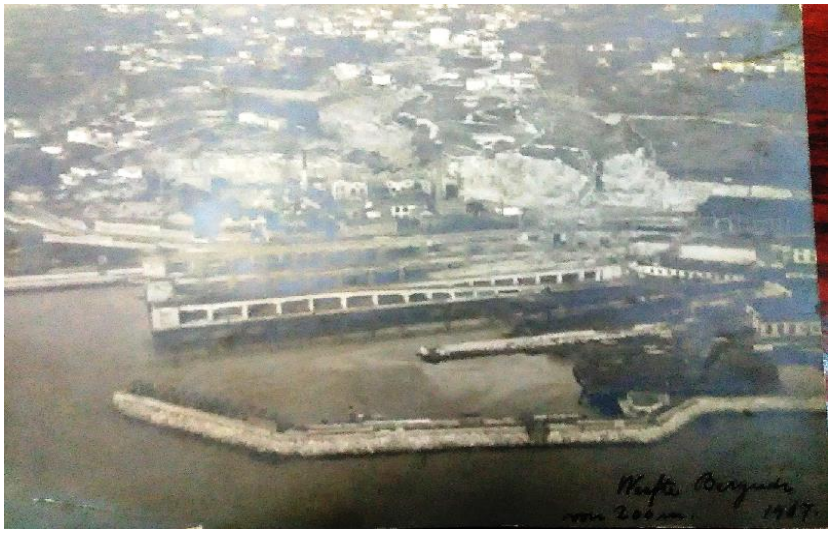
5. ábra: A Torpedógyár vasúti és tengeri torpedóexportjának összértéke 1898–1913 között
Forrás: MSÉ (1885–1914)

Az ábrán jól megfigyelhető, hogy a vállalat éves adózás előtti nyeresége csak a torpedók gyártásából átlagosan 4 millió korona körül mozgott, a részletes kutatások minden bizonnyal bővíteni fogják még ezt a képet, hisz a vállalat többféle fegyvert is gyártott még a fő profilján kívül, például a torpedók kilövő ágyúját. Az 1902–1904-es évek közötti termeléscsökkenés a korabeli vállalatnak is gondot okozott, melynek következtében több dolgozóját el is kellett

bocsátania (DAR. TH. Ált. 251/1903/III/3837), azonban a háború előszele újabb megrendeléseket adott a cégnek a világháború kitöréséig.[4]

IV.3. A kieli Howaldt-féle, majd a Ganz és Társa Danubius Hajógyár Rt.

A Quarneroi-öbölnek már a középkorban is nagy jelentősége volt a hajógyártás szempontjából. A helyi vitorláskészítő üzemeknek és a hozzájuk kapcsolódó iparágak képviselőinek (pl. kötélgyár, vászongyár) nagy érvágást jelentett az 1880-as évektől rohamos iramban fejlődő gőzhajózás, olyannyira, hogy ezen ősi manufaktúrák szinte teljesen meg is szűntek a térségben. A folyamatos technológiai újításoknak köszönhetően és a Szuezi-csatorna 1869-es megnyitásával a gőzhajók már a távol-keleti piacokra is gyorsabban el tudtak jutni, mint a vitorlások. Ezen folyamatok az egekbe emelték a gőzhajók iránti keresletet, míg a kínálatot jóformán csak a nyugat-európai, azon belül is a brit és német hajógyárak képviselték (Gonda 1906), ráadásul a hajógyárak nem csak építéssel, de javítással is foglalkoztak, melyekre a levéltári adatok szerint gyakran volt szükség.
Így mialatt a fatestű hajóépítés eltűnt Fiuméből, nagy jelentőséggel bírt, hogy a kieli Howaldt-féle hajógyár állami támogatással (1895. évi XXXIV. tc.) és a Fiumei Hitelbank hathatós közreműködésével 1893-ban letelepedett Fiumében a Torpedógyár és az akkor már létező Kőolajfinomító között a tengerpart Bergudi (4. kép) nevű szakaszán (Fest és társai 1896b). A gyártást az akkori legmodernebb német technológiával meg is kezdték, és a folyamatos állami támogatás alatt álló Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt. részére több, a helyi közlekedésre szánt kisebb gőzöst is építettek (pl. Cirkvenica, Volosca), de a nagy óceánjárókra nem kaptak megrendeléseket, úgy tűnik, azokat a korabeli társaságok a már jól bevált angol építők kezeire merték csak rábízni.



4. kép: A fiumei hajógyár bergudi telepe 1907-ben a város tengerpartjának északnyugati végén
Forrás: 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 kereskedelmi és iparkamarai jelentése is figyelmeztette a kereskedelmi politikát, hogy veszélyben van a fiumei

[4] Az első világháború alatt többször bombatalálat érte a gyárat, de ennek ellenére fenn tudta tartani a termelését (DAR. JU–5. Eln. 57/1916/1/1008).

hajóépítő- és javítóműhely sorsa (DAR. TH: Ált. 251/1903/III/3837), mely jelzése válasz nélkül maradván megszűnésre ítélte a hajóépítő ipart egy rövid időre.

A fellendülést az 1906-os év hozta, amikor átvéve a bergudi üzemet a budapesti Danubius–Schoenichen–Hartmann Hajó- és Gépgyár Rt. megalapította fiumei osztályát (Karaman 1974). A társaság elnöke Tolnay Lajos, a vezérigazgatója Baumgarten Henrik lett, a vállalat pedig megbízást kapott az újonnan építendő torpedóhajók Magyarországra eső hányadának legyártására, és megrendelés esetén kereskedelmi gőzösök építésére. Ezen célokra 50 éves használati jogot kapott az állam fiumei (bergudi) és portoréi hajóépítő telepeire. A fiumei vállalat konkrét üzleti eredményeiről még a vállalat éves zárszámadásainak birtokában sem tudhatunk meg semmi konkrétat, hisz azok az egész nagyvállalat eredményeiről szólnak. Ennek ellenére ezen rövid üzleti jelentések tudósítanak minket arról, hogy a fiumei telep az 1910-es évben kibővítésre került, hogy ne csak kisebb torpedóhajókat, de óceánjáró méretű hadihajókat is képes legyen készíteni (DAR. 1169. 2/84–107), ezután pedig beolvadt a Ganz- és Társa vasöntő és gépgyár részvénytársaságba. Az új vállalat neve Ganz és Társa – Danubius Gép-, Waggon és Hajógyár Rt. lett (5. kép).

5. kép: A fiumei hajógyár pecsétje és fejléce 1910 után
Forrás: DAR. TH. Ált. (784/1914/IX/232) és (676/1913/I/3974)

Így a fiumei telep túl azon, hogy egy már országosan jól működő nagyvállalat anyagi hátterével rendelkezett, háromszor akkora lett a munkáslétszám tekintetében, mint elődje. Még a Howaldt-féle gyárnak volt 1900-ban 190 főnyi munkaereje volt, ehhez képest a Ganz-féle gyár 1910-ben 608 munkással dolgozott (MSÉ 1885–1914).
Összességében a fiumei hajógyárról elmondható, hogy az 1910-es évekre, elsősorban az állami megrendeléseknek köszönhetően stabilan működött a városban, jelentős foglalkoztatója lett a kikötőnek. Működése során gyártott kereskedelmi hajókat a legkisebbektől a legnagyobbakig (SS Hunyad), de elsősorban az Osztrák-Magyar Haditengerészet számára gyártott olyan hadihajókat. Ilyen volt például az SMS Helgoland, vagy – a későbbi politikai pályafutásától eltekintve – az akkori legmagasabb rangú magyar haditengerészünk Horthy Miklós parancsnoki hajója az SMS Novara (a cirkáló történetértől lásd bővebben: Horthy 1953), de ide lehet sorolni hadihajóépítészetünk technológiai csúcsteljesítményét az SMS Szent Istvánt is (6. kép).[5]

[5] Az osztrák-magyar tengerészetben a hajó nevének SS előtagja a hajó nemre utalt: Steamship, azaz gőzhajó (ez volt a kereskedelmi gőzösök nevei előtt is), míg az SMS a hadihajókat jelölte („Seiner Majestäts Schiff”, azaz „Őfelsége hajója”).

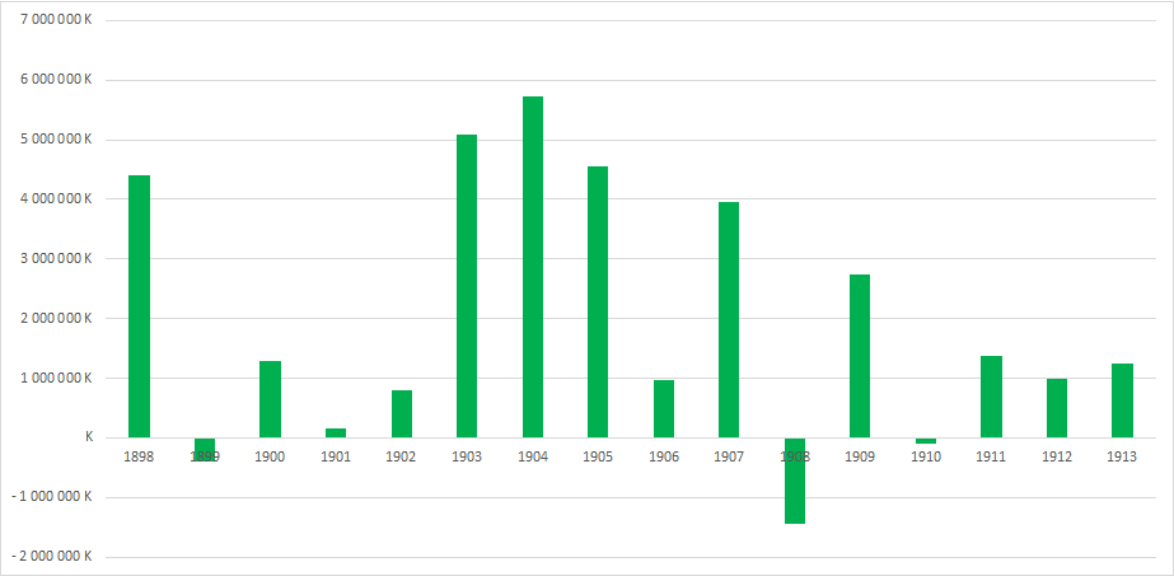
6. kép: Az SMS Szent István hajótestének vízrebocsátása 1914-ben Fiume Bergudiban
Forrás: DAR. 1169. 4/94

IV.4. Fiumei Első Magyar Rizshántoló- és Keményítőgyár Rt.

A fiumei rizshántológyár, ahogy neve is sugallja, kifejezetten egy bizonyos gyarmatárunak az importálására, feldolgozására, és a késztermékek exportálására jött létre 1882-ben, a Monarchia első ilyen profilú vállalataival együtt (a vállalatnak működött egy üzeme Budapesten, a trieszti hántolót pedig 1893-ban üzemelték be). A társaságot Ossoinack Lajos helyi politikus és gazdasági szakember alapította a Magyar Általános Hitelbank és a Steinacker és Társa cég közreműködésével (Fest és társai 1896a). A vállalat Fiume tengerpartján a kőolajkikötő mellett kapott helyet 32 000 négyzetméteres területtel, alaptőkéje 800 000 forint volt. A gyár évenként 400 000 métermázsa rizs és 30 000 métermázsa keményítő gyártására volt képes, majd az 1910-es vállalatfejlesztésnek köszönhetően már több mint 700 000 métermázsa rizst tudott gyártani (Fest és társai 1896b, Karaman 1974). Munkásainak száma 1900-ban 244 fő volt, ebből 17 igazgatási- és 1 műszakiigazgató, 13 művezető, 186 nagykorú és 16 kiskorú segédmunkás, 11 egyéb dolgozó, 1910-ben pedig 361 dolgozója volt, ebből 41 igazgató, 8 művezető, 256 nagykorú és 27 kiskorú segédmunkás és 29 egyéb dolgozó.

A vállalat importigényét kezdetben az Osztrák Lloyd társaság elégítette ki. A társaság magyar állami támogatás alatt állt egészen 1891-ig, amikor Baross Gábor kereskedelmi miniszter, a fiumei kereskedelmi és iparkamara, azon belül is Luigi Ossoinack kezdeményezésére felbontotta vele az államszerződést (Zsigmond 2009; Pelles 2016c). Helyét a fiumei rizsbehozatalban a szintén Ossoinack alapította Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. vette át (DAR. TH. Eln. 5/1904/IV/8), mely vállalatnak elsődleges célja volt a Rizshántoló kiszolgálása, de az 1900-as évekre már ezen felülkerekedve önálló hajózási társaságként is sikeresen tudott működni (DAR. 714).

A Rizshántológyár közvetlen éves termelési adatai még további kutatásaim alapját képezik. Ezt megelőlegezendő, a statisztikai évkönyvekből kigyűjtöttem a dohánygyár becsült nyereségéhez hasonlóan a fiumei export-import statisztikákból, hogy 1898-tól kezdve (előtte nem volt számszerű adat) 1913-ig évente mennyi nyersrizs és készrizs érkezett Fiumébe és haladt át rajta. Ezen adatokból kiszámoltam, hogy adott évben milyen értékű nyersrizs maradt benn Fiumében, illetve mennyi készrizs származott ugyanonnan, majd ezen adatokból – a keményítőipart nem számítva – megbecsültem a rizshántoló adózás előtti nyereségét. Ezt mutatja a 6. ábra.



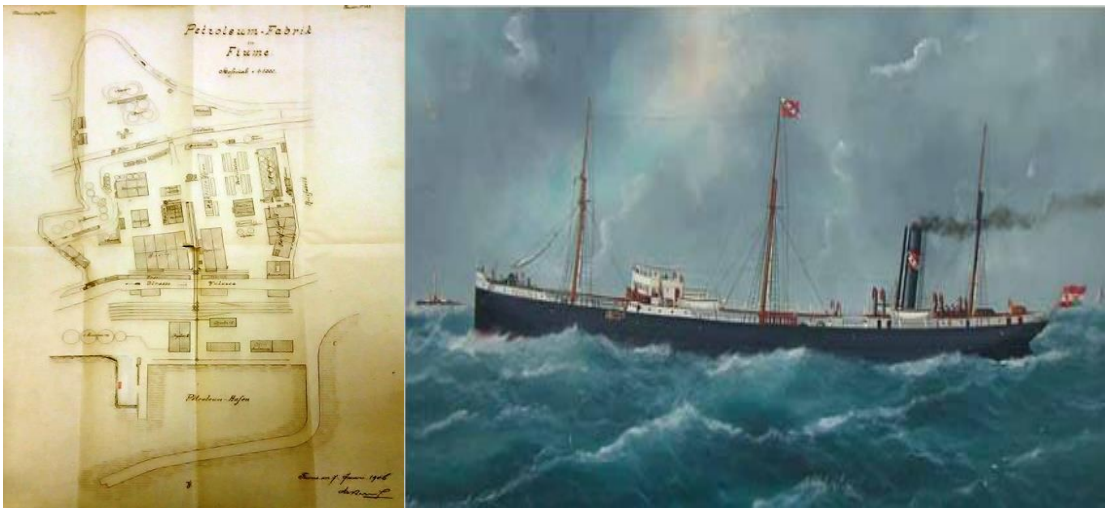
6. ábra: A fiumei rizshántológyár becsült nyeresége 1898–1913 között
Forrás: MSÉ (1885–1914)

Az eddig bemutatott vállalatok között ez az első, amely – eltekintve a belföldi 20%-os vasúti tarifakedvezményeitől (Karaman 1974) – nem részesült állami támogatásban, ami magában hordozta a lehetőségét, és az ábrán látható tényét is annak, hogy veszteségesen is működhetett. Az adatsorhoz hozzátartozik, hogy míg 1906-ig az importált nyersrizs és export rizs értéke is átlagosan 6 millió korona, addig az 1906–1913-as években már 13 millió korona körül mozgott, folyamatos importérték növekedéssel. Ez pedig azt mutatja, hogy a vállalat még a főként trieszti konkurencia versenyében is a termelés bővítésével, felvállalva a veszteséges éveket, harcban maradt ezen az erősen duopol piacon. Mint Fiume egyik nagy foglalkoztatója, fontos iparvállalata volt a kikötővárosnak. A veszteségek kapcsán azt is tudnunk kell, hogy, ahogy arra a bevezetőben is utaltam, a kor részvényesei, több vállalatba szerették pénzüket fektetni, és ez magával Ossoinack Lajossal is így volt, aki túl azon, hogy vezetője volt a Rizshántolónak és az Oriente Rt-nek, még a most következő Kőolajfinomítónak is fontos részvényese volt.

IV. 5. A Kőolajfinomító Rt.

Mielőtt, a fiumei olajfinomító ipar történetébe belekezdenék, hadd válaszoljam meg, miért is volt szükség a kőolajszármazékokkal hajtott gépek kora előtti időszakban kőolajra? Erre a választ az adhatja meg, hogy 1854-ben a lembergi Lukasiewicz Ignác, sikeresen állított elő kőolajból lámpaolajat, mely a vizsgált időszakban, a villanyvilágítás előtt az egyik fő fényforrás volt. Ez, és az ehhez társult kémiai eljárásokkal kőolajból előállított ipari termékek piaca (pl. paraffin) hívta létre a kőolajfinomítást. Fontos tudnunk, hogy 1872-ben zajlott le az Amerikai Egyesült Államok nagy „olajháborúja", melyben a Rockefeller család birtokolta Standard Oil árháborúba kezdett a rivális, ez pedig hirtelen árzuhanást eredményezett, amely nagyarányú kőolajexportot indukált az európai kikötők felé (Szurovy 1993:49).
Erre a beáramló importra reagálva a magyar állam támogatásával 1882-ben a tervezéstől számított kilenc hónapon belül ki is bővítették a fiumei kikötőt egy zárt kőolajkikötővel 1,9 hektáros vízfelszínnel 1243 281 Ft értékben, és ehhez kapcsolódóan hamarosan a Kőolajfinomítógyár épülete is felépült a kikötő mögött (1883. évi XXVIII. tc.). A vállalat megalapításában, ahogy arra már utaltam, jelentékeny szerepet vállalt Ossoinack Lajos és mint a rizshántolónál, úgy itt is a Steinacker & Co. és a Fiumei Hitelbank.
Ahogy azt Fest és társai is írják (1896b) a finomító évenként 500 000 métermázsánál is nagyobb mennyiségű végterméket volt képes előállítani, ami az akkori Ausztria-Magyarország éves

igényének 30%-át jelentette. Ezen felül naponta képes volt 5000 métermázsa olajat hordókban vagy kannákban, és ugyanennyit tartálykocsikban elszállítani, és be volt rendezve a petróleumgyártáson felül kenőolajak, benzin, gázolaj, paraffin gyártására is. Továbbá működött a vállalat tulajdonában egy műtrágyagyár évenkénti 500 tehervagonnyi termelési kapacitással, és egy kannagyár is 300 000 évenkénti bádogkanna gyártási kapacitással. A kőolajat az amerikai import hanyatlását követően előbb az orosz (Batum) kőolaj tengeri behozatala váltotta fel, majd a galíciai-olajmezők felfedezésével a vasúti import. A tengeri szállítás ellátására megalakult a Photogen Szállítási Rt. mely a monarchia egyetlen tankerhajójával, az SS Etelkával teljesítette ezt a szolgálatot (a kőolajfinomítóról és az Etelkáról lásd a 7. képet).



7. kép: A Kőolajfinomítógyár Rt. és a kőolajkikötő alaprajza, illetve az SS Etelka tankerhajó
Forrás: DAR. TH. Ált. 336/1906/II/3311 és Hajóregiszter

A vállalat dolgozóinak létszáma 1900-ban 214 fő volt, ebből 54 igazgatási- és 5 műszakiigazgató, 5 művezető, 130 nagykorú és 3 kiskorú segédmunkás és 17 egyéb dolgozó. 1910-ben 218 fő volt, ebből 18 igazgatási- és 8 műszaki igazgató, 9 művezető 140 nagykorú és 2 kiskorú munkás és 41 egyéb dolgozó (MSÉ 1885–1914). Ahogy azt a torpedógyárnál láthattuk, a kőolajfinomító vezetősége is odafigyelt a dolgozóinak életszínvonalára. Ezt mutatja azon kérelme is a Tengerészeti Hatóság irányában, melyben például a munkások számára igyekezett a kőolajkikötő területén belül fürdőzési lehetőséget biztosítani. A több bürokratikus kört is bejárt kérvényre végül a Hatóság kijelölt egy megfelelő partszakaszt, és azt névleges évenkénti 1 Korona díjért bérbe adta a vállalatnak (DAR. TH. Ált. 336/1906/II/3311). A kőolajfinomító kapcsán még egy érdekes iratot lehet találni a Tengerészeti Hatóság iratai között, amely a gépkocsizás lehetőségeiről szól. A finomító vezetői azzal a kérdéssel fordultak a hivatal felé, hogy benzinmotoros teherautók behajthatnak-e területükre, ugyanis féltek, nehogy fölrobbanjon egy-kettő közülük ezzel kárt téve a vállalat építményeiben. A kérdés bejárta a magyar hivatalokat, a Kereskedelemügyi és a Földművelésügyi minisztériumot, míg végül egy korabeli szakértő megnyugtatta a Kőolajfinomító vezetőit, hogy „a modern technológiának” köszönhetően a benzinmotor teljesen biztonságos és nem kell robbanástól tartani (DAR. TH. Ált. 706/1913/IX/832).

Az előbbiekhez hasonlóan ezen vállaltnál is igyekszem megbecsülni a nyereséget. Itt konkrétan a tengeren és vasúton szállított finomítatlan és finomított kőolaj statisztikákból tudtam kiindulni, követhetetlenségük miatt megint kihagyva a vállalat többi iparágát (7. ábra).

7. ábra: A Kőolajfinomító becsült nyeresége 1898–1913 között
Forrás: MSÉ (1885–1914)

A statisztikai adatok által behatárolt években a kőolaj importja koronaértéken mérve folyamatosan csökkent, melynek fő oka az volt, hogy míg az alapítás (1882) évében Fiumében volt az egyetlen finomító a térségben, addigra ezen évekre már például Triesztben is működött konkurens vállalat. Ezen felül tekintettel arra, hogy a kőolajszármazékok legnagyobb felvásárlója a császári és királyi haditengerészet volt, függetlenül a vállalat nyereségességétől vagy veszteségességétől, biztos felvevőpiaca volt, és azt sem szabad elfelejtenünk, hogy az ábrán csak a finomított kőolaj bevételeivel tudtam kalkulálni. A vállalati részletes termelési statisztikáinak és üzleti eredményeinek kutatása, a vállalat részletes történetének kutatásával folyamatban van. Mindazonáltal ez a vállalat is a modern, iparosodó Fiume egyik fontos foglalkoztatója volt.

V. Összegzés

Fiume ipara a bemutatott nagyvállalatokon keresztül jól látható módon elsősorban a város stratégiai helye és szerepe, valamint az állam hathatós támogatása révén fejlődött a dualizmus korában. Az állami finanszírozással a helyi tőkések előtt is megnyíltak a lehetőségek, akik sokszor az állam védőszárnyai és kereslete mellett tudtak ipart alapítani és gyártott termékeikkel kereskedni. A bemutatott öt nagyvállalat volt Fiume öt legnagyobb foglalkoztatója. Ha megnézzük profiljukat, az is jól tükrözi melyek voltak a város legfőbb ágazatai. A torpedógyár, mint helyi különlegesség, jól példázza, hogyan tudott egy találmányra épült ipar haditengerészeti felvásárlásoknak köszönhetően egyfelől munkát adni a térség lakosságának, másfelől formálni a város identitását, hisz amikor Japánból és Argentínából is eljönnek egy-egy termékért Fiuméba, akkor mindképpen gondolnunk kell arra is, hogy a konkrét kereskedelmet lebonyolító szakember ily módon, a növekedő kapcsolati tőkéje által ismerni fogja a többi helyi kereskedőt, iparost. A kőolajfinomító végtermékei az akkori modern gépgyártás nélkülözhetetlen alapanyagainak számítottak, például a hajózásban is, mely gyártását a hajógyár képviselte. A rizshántoló, mint tankönyvi példája egy gyarmatáru importálásának, feldolgozásának és a késztermék exportálásának szintén fontos ágazata volt Fiume

élelmiszeriparának, csak úgy, mint a dohánygyár, mely meglátásom szerint azért volt fontos, mert az ipari munkások feleségeinek, leánygyermekeinek biztosított elsősorban munkát.

Ezek alapján úgy látom, hogy eddigi ismereteink tükrében is elmondható, hogy ezen vállalatok finanszírozása, fenntartása, működése és utóélete hasznos volt a térségnek, Fiuménak és Magyarországnak is. Az utóélet kapcsán érdemes megjegyeznem, hogy az öt nagyvállalat közül a torpedógyár biztosan működött az első világháború utáni egy-két évtizedben is. Bergudiban a mai napig működik hajógyár és hajójavító műhely a magyar pénzből feltöltött és épített területen. A kőolajfinomító Fiume Olaszországhoz tartozása idején része volt azon vállalatoknak melyekből a máig működő AGIP alakult, ma pedig az egykori területen, talán sok egykori berendezéssel a horvát INA üzemel. Elmondható, tehát, hogy az egykori magyar Fiumében lezajlott iparfejlesztés máig fennálló örökséget hagyott hátra.

Irodalomjegyzék:

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

Denk Árpád és társai (Batthyány Tivadar, Kemény Ödön, Ossoinack Lajos, Solymásy Endre) (1896): A magyar tengerészet. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 191–218. o.

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

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

Ezer év törvényei: http://1000ev.hu

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

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

Hajóregiszter: http://hajoregiszter.hu/ Letöltve: 2016. június 27.

Horthy Miklós (1953): Emlékirataim. https://www.scribd.com/doc/33270649/Horthy-Miklos-Emlekirataim-1953 Letöltve: 2016. február 20.

Karaman, Igor (1974): Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. In: 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.

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

MSÉ (1885–1913): Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Pelles Márton (2015): A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. In: Szabó István (szerk.): 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 Tibor (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 Tibor (szerk.): Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat NO 18. Fiume rovat 153–163. o.

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

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

Zichy Jenő (1880): Emlékirat a magyar ipar fejlesztése érdekében. Budapest.

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

Pelles Márton, I. éves Közgazdasági elemző szakos hallgató (MA)
Témavezető neve: Dr. Kaposi Zoltán, egyetemi tanár
Munkahely: PTE KTK
Cím: 7741, Pécs, Rákóczi út 80.
E-mail: pellesmarton@gmail.com

Lektor: Dr. habil. Barancsuk János DSc., PTE KTK KOI, egyetemi docens