

PELLES MÁRTON

Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914)

A dualizmus időszaka alatt megvalósult fejlesztések hatására Fiume Európa 10. legforgalmasabb kikötője lett. A szerző bemutatja az akkori tengeri kereskedelem motorjainak számító államilag finanszírozott gőzhajózási vállalatokat, kiemelt figyelmet szentelve az említett társaságnak. Megvizsgálja a velük kötött és törvénybe iktatott szerződéseket, és a statisztikai források alapján összegzi hajó- és áruforgalmukat. Ezt követően elemzi részesedésüket a fiumei kikötő összforgalmában, és felteszi a kérdést, vajon az államnak megérte-e támogatni őket.*
Journal of Economic Literature (JEL) kód: N73.

Az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági fejlődésének fontos állomását jelentette, hogy 1850-ben eltörölték az addig fennálló belső vámokat, eltekintve néhány olyan szabadkereskedelmi övezettől, mint Trieszt vagy Fiume (*Komlos* [1990]).¹ A vizsgált időszak végéig többször módosították a pontos vámrendelkezéseket (például a megnevezett városok szabad kikötői státusának 1891-es megszüntetésével), és így gazdaságilag még inkább összefonódott a két ország, ugyanakkor a belső áruforgalmat egyik fél sem terhelhette illetékekkel (*Kaposi* [2002]). A Monarchia belső kereskedelmében végig erős maradt az osztrák ipari és a magyar agrártermékek cseréje, ám az is tény, hogy a magyar fél részéről folyamatosan emelkedett az ipari termékek kivitele is: „...míg az 1840-es években Ausztriába irányuló kivitelünk 90 százaléka volt mezőgazdasági nyertermék, addig az 1880-as évekre ez az arány 63 százalékra csökkent, az ipari termékek részesedése 35 százalékra emelkedett, igaz,

* A szerző ezúton mond köszönetet édesapjának, *Pelles Tamásnak*, amiért megszerettette vele Fiume történelmét, *Kaposi Zoltánnak*, aki témavezetőként segítette a tanulmány mögött álló kutatás és OTDK I. helyezett dolgozat megszületését; illetve *Fülöp Mihálynak*, az OTDK zsürielnökének, aki segített a publikációs lehetőség felkutatásában, valamint az anonim lektornak hasznos tanácsaiért.

¹ Az Ausztria és Magyarország között fennálló vámszövetség gyökerei visszanyúlnak Mária Terézia 1754. október 1-jén életbe léptetett kettős vámrendszeréhez, amely vámfallal védte a belső piacokat. Ezt újították fel az említett módon 1850-ben azzal a céllal, hogy politikailag és gazdaságilag is minél jobban összefonódhasson a két államalkotó ország.

hogy az ipari kivitel fele élelmiszer-ipari termék és fűrészáru volt” (*Katus* [1979] 959. o.). *Komlos* [1990] tételesen kibontotta az imént leírt folyamatokat, és (például a jelentős piacú lisztkivitelre vonatkozó) számításából világosan látszanak az előnyök. Mint látni fogjuk, részben ez hívta életre az első magyar tengerhajózási vállalatot, az Adria Rt.-t is.

A vámszövetségnek azonban közvetve még egy jelentős hatása volt a magyar gazdaságra: nagyarányú belső tőkeképződés indult el, megtörve a kezdeti külföldi tőke egyeduralmát. E tőkefelhalmozás tette lehetővé Fiume kiépülését és az ott működő vállalatok állami támogatását (*Katus* [1989], *Komlos* [1990]). A külkereskedelemben fontos szerepet játszottak a világ számos országával (például Olaszországgal, Franciaországgal, Angliával, Japánnal, Kínával stb.) kötött kölcsönös kereskedelmi egyezmények, amelyek lehetővé tették a magyar agrártermékek közel vámmentes eljuttatását ezen országokba. Így azzal együtt, hogy gyorsult a magyar termékexport növekedése, a külkereskedelem szerkezete is megváltozott (hasonlóan a vámunió belüli kereskedelem szerkezetéhez): a nyerstermékek aránya 64 százalékra (köztük a gabona 29 százalékra) csökkent, az ipari termékeké pedig 36 százalékra (az élelmiszer-ipari termékeké 15 százalékra) nőtt az 1800-as évek végére (*Katus* [1979] 994. o.). Ugyanakkor a monarchián kívüli exportról elmondható, hogy a magyarországi ipar méretgazdaságosságából fakadó többlete tudott távozni tengeren – elsősorban Fiumén – keresztül (például a liszt, cukor és több más termék, amelyek az évek során kiszorultak az osztrák piacról, de addigra Magyarországon nagy termelői kapacitásuk épült ki – *Scott* [1977]).

Vizsgálódásunkban el kell különítenünk a főleg Ausztriával való belső külkereskedelmünket (átlagosan 70 százalék), és a világpiaccal való külső külkereskedelmünket, melynek tengeri kereskedelmi része (8–10 százalék) javarészt Fiumén keresztül zajlott (*MKKSH* [1904–1918]). Fiume fontosságát elsősorban nem a magyar külkereskedelemben betöltött, hanem inkább stratégiai szerepe adta. Ez a közvetlenül Magyarországhoz tartozó kikötő kapu volt a magyar gazdasági szereplőknek a világpiachoz, hisz rajta keresztül bármikor hozzáférhettek annak nyerstermékeihez és gyarmatáruhoz, illetve el tudták adni feldolgozott termékeiket.

A 19. század eddig leírt második felének közép-európai gazdaságpolitikájára, a kor közgazdaságtani irodalmával összhangban nagy hatást gyakorolt Friedrich List munkássága. Fő művének egyik alapgondolata volt, hogy a szabad kereskedelem hátrányos lehet a gazdaságilag fejletlenebb félnek (*List* [1841]). Ez vezetett oda, hogy – mint látni fogjuk – a magyar állam kiépítette a vasúti összeköttetést az ország belső területei és Fiume között, hogy ezzel Magyarországot rákapcsolja az Adriai-tenger kereskedelmére. Nemcsak felépített egy világviszonylatban is egyedülálló, modern kikötőt Fiumében, hanem a tengerhajózás (szintén állami) megteremtésével minden infrastrukturális háttérrel biztosított ahhoz, hogy Fiuméből a világ bármely kikötőjébe elindulhasson a kereskedelem.

Fiume – „a magyar korona legszebb gyöngye”

Fiume és Magyarország kapcsolata

A 18. századtól súlyponti kérdéssé vált a Habsburg birodalom tengeri kereskedelmének előmozdítása. Már III. Károly szabad kikötői státust adományozott Triesztnek és Fiuménak. Utóda, Mária Terézia idejére Trieszt lett Ausztria tengeri kereskedelmének központja, majd a birodalom a vasutak építésével (1857–1862) egyre növekvő volumenben ide koncentrált ipari és agrárkivitelét.

Mária Terézia felismerve Magyarország igényét egy önálló kikötőre, az 1776. augusztus 9-i adománylevelével közvetlenül a magyar korona részévé (*corpus separatum*) nyilvánította Fiumét.² Ekkortól kezdve a várost többször elcsatolták, először a napóleoni háborúk idején az 1809-es bécsi békével, majd 1848. augusztus 31-én a horvátok elűzték a magyar vezetést (*Král–Szántó* [1901]).

Az 1867. évi osztrák–magyar és az 1868. évi magyar–horvát kiegyezéssel kezdődhetett meg a valós magyar uralom és építkezés a városban, amikor is Fiume és kerülete (összesen 19,57 négyzetkilométer) Horvátországtól visszakerült a magyar államhoz, cserébe három elszlávosodott délvidéki vármegyéért (Pozsega, Szerém, Verőcze) (*Makkai* [2013]). A dualizmus időszakát (1867–1918) azonban a két fél tárgyalásai kísérték végig, amelyeken rendezték az időről időre felmerülő közigazgatási problémákat, hiszen Fiume úgy volt Magyarország része, hogy ahhoz területileg nem kapcsolódott közvetlenül, határain Horvátország és Dalmácia helyezkedtek el (*Kobler* [1896]). Ezen időszak alatt a magyar állam pénzén Európa egyik legnagyobb kikötője épült ki, versenyképes és innovatív helyi iparral, kiváló közlekedéssel, ám a város 1919-es olasz megszállása, majd 1920-as elszakíttatása a magyar uralom végét jelentette. Az 1924-es római szerződés Olaszország részévé nyilvánította az addig négy évig független fiumei „Quarneroi Olasz Kormányzóságot”. A város a második világháború után Jugoszlávia része lett, ma pedig Horvátország kikötője Rijeka néven (*Fried* [2001], *Gigante* [1928]).

Fiume népessége

A város lakossága a 19. század végén rohamosan növekedett. Népszámlálási adatok alapján a lakosság száma 1881-ben 20 981, 1918-ban pedig 55 992 fő volt. Ezen időszak alatt nagyjából tízévente mintegy tízezer fővel bővült a lakosság lélekszáma, átlagosan évente 2,72 százalékos növekedési ütemet produkálva (*MKKSH* [1885–1918]). A korösszetételt tekintve, mindhárom népszámlálásnál a 20–39 évesek korosztálya tette ki a lakosság legnagyobb hányadát, azaz 1890-ben 21,5 százalékát, 1900-ban 35,6 százalékát és 1910-ben 37 százalékát. Fontos kiemelni, hogy nem a város önálló szaporodásának volt köszönhető a lakosság számának növekedése, hanem a tervezett és irányított betelepítésnek, így

² Ez a „különálló test” kifejezés arra utalt, hogy Fiume nem Horvátországhoz, hanem közvetlenül Magyarországhoz tartozott, ezért az állam magyar nyelvű vezető és hivatalnokréteget telepített be.

elsősorban az építkezésekhez, valamint a kiépítésre kerülő intézmények és a város életének fenntartásához szükséges munkaképes korú népesség száma nőtt legjobban ezen időszak alatt Fiumében (*Jekelfalussy* [1892], *Népszámlálás* [1910]).

Nemzetiségeiben – a magyart leszámítva – nincsenek kiugró eltérések Fiume és az osztrák–magyar–horvát tengeremlék többi kikötőjének arányai között. 1880-ban Fiume lakosságának 44 százaléka volt olasz, 38,2 százaléka szerb–horvát, 1,6 százaléka magyar, 10,4 százaléka szlovén, 4,3 százaléka német és 1,5 százaléka egyéb. Ezzel szemben 1910-ben a város lakosságának 48,6 százaléka volt olasz, 26,8 százaléka szerb–horvát, 13 százaléka magyar, 4,7 százaléka szlovén, 4,6 százaléka német és 2,2 százaléka egyéb. Számszerűsítve, a magyarság lélekszáma az 1880-as 338 főről 1910-re 6493 főre tudott növekedni (*Domonkos* [2010] 26. o.). Túl a hivatalnoki rétegen, amely javarészt a Fiumében létrehozott Tengerészeti Hatóság dolgozóit jelentette, Horváth József kutatásaiból tudjuk, hogy a tengerészek többsége is magyar volt a magyar vállalatok hajóin (*Horváth* [1999]).³ Továbbá Józsa Judit és Pelles Tamás kutatásaiból, hogy a helyi gimnáziumokba is helyeztek át olaszul tudó tanárokat Magyarországról (például Fest Aladár), illetve az 1912-ben beindított Magyar Királyi Kiviteli Akadémia is vonzotta a magyar fiatalságot az anyaországból (*Józsa–Pelles* [2000] *Pelles* [2006]).

Fiume lakosainak több mint 90 százaléka volt katolikus, 3 százaléka izraelita, 2 százaléka ortodoxok és kevesebb mint 1 százaléka protestánsok 1890 és 1910 között (*Népszámlálás* [1910]).⁴ Fiume lakosságának egy része alapvetően nem Ausztria–Magyarország területéről származott, ami persze egy kikötővárosban természetes jelenség.⁵ Ez az adatokat tekintve azt jelentette, hogy 1880-ban a lakosság 25,12 százaléka, 1890-ben 38,11 százaléka, 1900-ban 43,47 százaléka, 1910-ben 39,4 százaléka külföldi állampolgár volt (*Domonkos* [2010] 27. o.). A felvázolt adatokból nemcsak az erőteljes magyarosítás rajzolódik ki, hanem az is, hogy Fiume a fejlődő ipara és kereskedelme miatt az Adriai-tenger lakosságának vonzó célpontja lett. Ez a folyamatosan növekvő munkaerőigény késztetett 1880–1910 között betelepülésre 6155 magyart, de nyilván hozzájárult – a részben külföldi lakosú – olaszság 14 992 főnyi növekedéséhez is, míg a horvátok lélekszáma, köszönhetően az impériumváltásnak, „csak” 5360 fővel növekedett. E folyamatok rávilágítanak Fiume különleges helyzetére, azaz hogy egy olasz nyelvű és kultúrájú, magyar városról beszélünk, ami határos volt Horvátországgal, de annak nem volt része.

³ A Tengerészeti Hatóság iratanyagáról részletes jegyzéket közöl *Bősze–Crnkovic* [2011].

⁴ A 19. századi helyi zsidóságról keveset tudunk. Az 1880-as évektől (az orosz, bukovinai és galíciai üldöztetések miatt) emelkedett a lélekszámuk a városban, így átlagosan 2000 főt számlált a helyi hitközségük. Mivel Fiumében nem a piaci koordináció, hanem az állami érdekek fejlesztették a várost és iparát, így ennek tudható be az, hogy a zsidó tőkés és iparos réteg nem tudott olyan markánsan jelen lenni, mint a többi monarchiabeli városban. Mindazonáltal megemlíthetjük a körmendi Maylander családot, akik részt vettek a helyi gazdasági és politikai életben (Michele Maylander Fiume országgyűlési képviselője is volt). Kornfeld Zsigmond részt vett a kőolaj-finomító megalakításában, Reisner Henrik tésztagyárat tartott fenn a városban, a zágrábi Schwarcz Lipótnak pedig hajózási vállalata működött a városban az 1880-as évek és 1901 között (*Fried* [2001]).

⁵ 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. o.).

A fiumei vasút

Noha már az 1832–1836. országgyűlésen is a külkereskedelem létének alapjaként törvénybe foglalták a fiumei vasút tervezetét (1836. évi XXV. törvénycikk), a döntéshozás közgazdasági hozzá nem értését mutatja, hogy a következő országgyűlésen ugyanazokat a kedvezményeket megadták a Bécs–Trieszt közötti rivális vasút magyarországi szakaszának is. Több társaság is felkarolta a fiumei vasút ügyét, de a vállalaton belüli viták miatt egyik sem jutott el a kivitelezés fázisáig. A terv 1848-ban, Széchenyi István minisztersége idején vett lendületet (*Gergely* [1982]). Az 1848. évi XXX. törvénycikk sürgette a fiumei vasút építési munkálatainak mielőbbi megkezdését. Az így építendő vaspálya tervezett útvonala Budáról indult és a Balaton déli partja mentén ment volna Károlyváros (Karlovac) felé, majd végül befutott volna Fiumébe (*Fest–Edvi* [1896]). A szabadságharc leverése utáni abszolutista berendezkedésben a napirendről lekerült a magyar érdekeltségű vasútvonalak építésének ügye, és a fiumei vonal helyett már 1857-ben átadták a Bécs és Trieszt közötti vonalat, ezenfelül 1862-ben a Sziszek (Sisak), Zágráb és Steinbrück (Zidani Most) közötti vonalat, amellyel a fiumei kikötőbe irányuló forgalom jelentős része Triesztbe került (*Majdán* [2014]).

A kiegyezés idején a magyarországi vasútvonalak 97 százaléka három társaság kezében volt, ezek közül a már említett Bécs–Trieszt vonalat a magyarországi szakaszaival együtt a Déli Vasúttársaság birtokolta. A Széchenyi örökébe lépő gróf Mikó Imre közlekedésügyi miniszter is szívügyének tekintette a fiumei vasutat, így egy Pest-Buda centrumú vasúti hálózatról és Fiume eléréséről döntött, utóbbi hiányzó Károlyváros–Fiume szakasza 1873-ban épült meg (*Katus* [1979] 1523. o.). A Déli Vasúttársaság – melynek tulajdonosai osztrák és francia tőkések voltak Rothschild báró vezetésével – birtokolta a Buda és Zákány, valamint a Zágráb és Károlyváros közötti vasútvonalakat, és szintén 1873-ban kiépítette a Szentpéter–Fiume közötti szakaszt a tengerpart mentén, amely lényegében Ausztria felől a Laibach (Ljubljana) és Trieszt közötti vonalról érte el a várost (*Stelli* [1884] 96. o.). A Déli Vasútban jelen lévő osztrák befektetők – akik jelen voltak a trieszti kereskedelmi életben is – érdekei azt kívánták, hogy Magyarországról ne legyen érdemes vasúton Fiumébe szállítani, és ennek megfelelően állapították meg a tarifákat. Így az 1870-es években a fiumei tengeri kereskedelem nem növekedhetett a várt mértékben, hisz a trieszti kikötő elszívta a forgalmat (*Adatok Fiume ...* [1880]).

A magyar kormánynak Baross Gábor államtitkársága és minisztersége idején sikerült megoldania ezt a problémát. Ekkor ugyanis a magyar állam megvásárolta a Déli Vasúttól a Zágráb–Károlyváros szakaszt (1880. évi XLIV. törvénycikk), kiépítette a Budapest–Dombóvár–Szentlőrinc vonalat (1881. évi XLVI. törvénycikk), és államosította a Bátaszék–Dombóvár–Zákány, valamint az Alföld és Fiume közötti (Nagyvárad–Eszék) vonalakat. Így a Déli Vasút vonalaival versenyző szakaszokon olcsóbbá tudta tenni a tarifákat a fiumei szállítás érdekében (1884. évi XXX. törvénycikk és XXXIX. törvénycikk). A magyar államnak így minden a kezébe került ahhoz, hogy Fiumébe terelhesse a magyar exportot és onnan Magyarországra az importot, erre a Déli Vasút azzal reagált, hogy kartellre lépett a MÁV-val, és egységesítette

a trieszti és fiumei tarifáit (*Fest-Edvi* [1896]). Ezzel mintegy harmincéves késéssel Magyarország is elérte azt, amit az osztrák kormányzat már 1857-ben, azaz a saját tengeri kikötő vasúttal való közvetlen elérését.

A tengeri kijárat infrastrukturális fejlesztése

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 hathektáros vízfelszínnel. A fejlesztésekhez szükséges összeget, 13,12 millió forintot a magyar kormány törvényben rögzítette (1871. évi XIX. törvénycikk), ám az építkezések sorrendjét nem kötötte meg, csak az volt a cél, hogy a vasút átadása után azonnal és minél nagyobb volumenben kezdődhesen meg a kereskedelem.⁶

Az építkezések és a part feltöltése sikeresen el is indult az 1872–1879-es építési ciklusban, sőt 1882-ben még egy kőolajkikötővel (1,9 hektáros vízfelszín) is kibővítették a partot (1883. évi XXVIII. törvénycikk). Ettől nyugatra, az isztriai határ mellett felépült egy torpedó- és egy vegyészeti gyár, továbbá elkezdődött ugyanezen a területen, állami támogatással a kielői Howaldt-féle hajógyár építése, amely 1894-re készült el. A területet a kikötőkkel és mólókkal összhangban sínpárokra is felszerelték, így az árut akár közvetlenül lehetett vonatról hajóra rakodni, és fordítva (*Gonda* [1906]). A gyorsan növekvő fiumei áruforgalomnak köszönhetően hamarosan szűknek bizonyult a kiépített infrastruktúra, ezért egy bel- és külföldi szakemberekből álló gárda tanácsai nyomán elkezdtek a kikötő bővítését, beleértve többszintes vasbeton tárházak építését és egy farakodó kikötő tervezését is. A megépült tárházak összesen 92 566 négyzetméter rakodóterülettel 940 200 métermázsra áru befogadására voltak képesek (*Fest-Edvi* [1896] 307. o.). Ez utóbbit a Fiumara-torkolat deltájában helyezték el 210 ezer négyzetméter rakodóterülettel, ám mivel a delta kicsinek bizonyult, a tőle nyugatra fekvő területet is feltöltötték és hozzákapcsolták (*Gonda* [1896]).

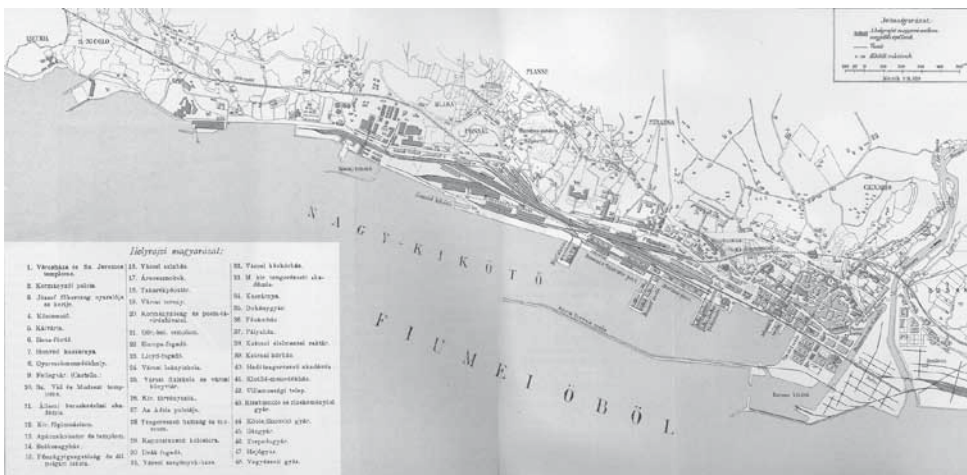
A Fiumében megvalósult beruházások döntő többsége állami indíttatású volt, tehát nem az igazságos piaci verseny vezette el a vállalkozókat a gazdaság szervezéséhez, hanem az állami erő irányította a saját kapcsolati tőkéjén keresztül a város és a kikötő életét (*Domonkos* [2010] 27. o.). Az is mutatja, hogy mennyire igyekezett a magyar kormány ösztönözni a fiumei építkezéseket, hogy az 1884. évi XXII. törvénycikkkel adómentességet iktattak törvénybe a házadó alól az újonnan épített épületekért. A kikötő ekkori állapotát mutatja az *1. ábra*.

Annak érdekében, hogy legalább rövid távon megtérüljön a kikötő eszközeinek fenntartása, a kikötőbe érkező kereskedelmi hajóknak használati díjat kellett fizetniük. A kikötői illetékeket az 1897. évi IX. törvénycikk szabályozta. A törvény értelmében minden belföldi és ezzel egy tekintet alá tartozó gőzös (olyan hajó, melyet a

⁶ Az 1892. évi XIX. tc. értelmében 42 forint 100 koronával volt egyenértékű a pénzreform évében, a forint váltópénze a krajcár, a koronáé a fillér volt.

1. ábra

A fiumei kikötő 1896-ban



Forrás: Sziklay [1896].

magyar vállalat bérelt), ha külföldről érkezett, tiszta regisztertonnánként egy nap-tári éven belül első és második kikötésnél 40 krajcárt, harmadik negyedik útjuknál 30 krajcárt, ötödik és minden további érkezésnél 20 krajcárt, ha belföldről érkeztek, 15 krajcárt voltak kötelesek fizetni. Vitorlásoknál szintén, ha belföldi vagy belföldi tulajdonú cég birtokában voltak, belföldről érkezés esetén 100 nettó regisztertonna alatt 2 krajcárt, 100 nettó regisztertonna felett 5 krajcárt, külföldi érkezés esetén 100 nettó regisztertonna alatt 4 krajcárt, 100 nettó regisztertonna felett 10 krajcárt fizet-tek. Mindennemű külföldi hajó pedig 1 forint illetéket fizetett. A fiumei kikötőnek jelentős bevétele származott ezen díjakból.⁷

1906-ra az összes fiumei építkezés és bővítés a magyar államnak több mint 70 mil-lió koronáját emésztette fel. Létrejött összesen 6169 méter hosszú rakpart, 2080 méter hosszú hullámgát, 53,8 hektár vízfelszín és 60 hektár feltöltött terület (Gonda [1906]).

Tengerészet és hajózás

Önálló magyar tengerészet, amely hivatali formát is öltött, szintén a kiegyezés korában alakult ki. 1870-ben a magyar kormány Fiumében felállította, majd 1884-ben állandósította is (1884. évi XI. törvénycikk) a Tengerészeti Hatóságot, amely az egész magyar és magyar–horvát tengerpart ügyeiért felelős volt. A hivatal fog-lalkozott a tengerészetet és hajózást vagy a tengerészeket érintő mindennemű ügygel. Így feladata volt a tengeri hajók építésének, karbantartásának felügyelete,

⁷ A bruttó regisztertonna megmutatja a hajó összes férőhelyét, a nettó regisztertonna pedig csak a tiszta szállítóteret számolja, levonva a bruttó regisztertonnából az olyan egységeket, mint kabinok, élelmraktár, szivattyúk stb., egy regisztertonna száz köbláb, körülbelül 2,83 köbméter (Ákos–Horváth [2007]).

a szabályzatok betartatása, a kikötők és világítótornyok karbantartása, fejlesztése, tárházak, épületek karbantartása. Felügyelte továbbá a Tengerészeti Akadémia működését, eljárta a tengerészek peres, illetve halálügyeiben, felügyelte a halászatot, kereskedelmet, egészségügyet (veszteglési intézetek). A hatóság munkáját segítette a Mária Terézia által kiadott – *Editto politico di navigazione* nevű – szabályzat és több állami rendelkezés is (1871. XVI. törvénycikk, 1879. XVI. törvénycikk, 1883. XXXII. törvénycikk, 1893. XXII. törvénycikk, 1895. XXXII. törvénycikk).⁸ Ezekben az években Fiumében huszonhárom állam konzulja volt jelen, az ő feladatuk volt a helyi hatósággal karöltve, hogy a hajókat útlevelemmel és egészségügyi levéllel lássák el. Utóbbi nélkül egy hajó hónapokat „pihenhetett” karanténban, nehogy járványokat vigyen az országba (*Ákos-Horváth* [2007]).

A tengeri szállítást tekintve háromféle hajózást kell megkülönböztetnünk: a hosszú járatú hajózást, amely korlátlan távolságokra való szállításra kapott engedélyt a felettes hatóságtól, a nagyparti hajózást, mely az Adriai- és Földközi-tengert jelentette a Gibraltári-szorosig, a Fekete-tenger és Vörös-tenger kikötőit, illetve a kisparti hajózást, mely csak az Adriai-tengert foglalta magában a Lepantói-öböl (1879. évi XVI. törvénycikk). Fiumében jelentős vitorláshajó-építő telepek működtek egészen a gőzhajózás elterjedéséig, illetve a fiumei kikötő kiépítéséig, ami időben nagyjából egybeesett. A kikötő már tárgyalt kiépülése felszámolta az addig partközelségen működő vitorlázókészítő telepeket, noha a 19. század első felében ezen hajóépítő telepek termelték a régió legnagyobb bevételét, és innen látták el hajókkal a trieszti és velencei hajóstársaságokat is (*Ákos-Horváth* [2007]).

A gőzhajózás 19. századi rohamos elterjedése ellenére az Amerikával való kereskedelemben a kőolaj és gabona szállítása vitorlással sokkal hatékonyabb volt, mint a gőzösökkel történő fuvar. Abban az időben ugyanis a gőzhajóknak még nagy mennyiségű szenet kellett magukkal vinni, és így kevesebb volt a szállítmányra alkalmas rakterület. Az 1870-es évek végére azonban olyannyira redukálódtak a gőzhajózás költségei, hogy a hajósgazdáknak nem érte meg fenntartani a vitorlásflottáikat. Később a Szezei-csatorna és a Panama-csatorna megnyitásával az óceániai és indiai vizekre is előnyt szereztek az európai gőzösök, amelyekre egyébként háromszor akkora rakomány fért az újabb technológiai megoldások következtében, mint a vitorlásokra (*Gonda* [1896], [1906], *Ákos-Horváth* [2007]).

Számszerűsítve az eddig leírt folyamatokat: 1867-ben 6031 vitorlás érkezett Fiumébe, ez az érték – évenkénti átlagos 1,5 százalékos csökkenéssel – 1913-ra 1726 lett. Ezzel szemben 1867-ben 106 gőzös érkezett a kikötőbe, majd évenkénti átlagos 12 százalékos egyenletes növekedéssel 1913-ra 7810 gőzös futott be. A szállítóteret tekintve hasonló arányok figyelhetők meg a két hajónem között. Míg a Fiumébe érkezett vitorlások összes raktere végig 80–100 ezer nettó regisztertonna között mozgott, addig a gőzösöké 1867-ben 17 120 nettó regisztertonna volt, majd folyamatos átlagos 13 százalékos növekedéssel 1913-ra már 2 818 371 nettó regisztertonna lett (*MKKSH*

⁸ A szabályzat 1804-es magyar kiadásának címe: *Politicum edictum*, az az közjóra tzező rendezések az Austriai kereskedő hajókázás iránt. Mellyek ki-adattattak Bétsben, Aprilis Hólnapnak 25dik napján. 1774dik esztendőben.

[1906–1915]). Ezeket az adatokat szemlélve érthető meg, miért származhatott a fiumei kikötőnek jelentős bevétele a kikötői illetékből. Ha az 1912. évi 2 564 665 nettó regisztrált értéket csak 20 krajcárral szorozzuk, akkor is kis kerekítéssel 512 933 forintot (körülbelül 1 221 269 korona) kapunk, ami akkor jelentős bevételnek számított.

Pénzügyintézetek és helyi ipar

A fiumei aktív pénzügyi élet messze elmaradt a triesztiétól. Míg Triesztben állandó fiókot tartottak fenn olyan nagy bécsi bankok, mint a Creditanstalt, Unionbank, Anglo-Oesterreichische Bank, és a helyi pénzügyi kultúra is virágzott, addig Fiumében 1896-ban a budapesti pénzügyintézetek közül csak a Magyar Általános Hitelbank (1887-től Banca di credito Fiumano néven) és a Magyar Leszámlázó és Pénzváltó Bank (1891-től) volt jelen. Fiumében ezeken felül működött helyi fiókja az Osztrák–Magyar Banknak, létezett egy községi takarékpénztár 1858-tól Cassa comunale di risparmio néven, a Banca Fiumana egy 1870-től működő helyi bank volt, a Néptakarékpénztár (Cassa di risparmio popolare) pedig 1873-ban alakult (*Fest–Holek* [1896a] 259–260. o.).

A fiumei helyi iparban a kiegyezéskor jelen volt a Smith és Meynier papírgyár, egy vegyi gyár, egy hajó-, gép- és motorgyár, valamint az állami dohánygyár (*Fest–Holek* [1896b]). 1875-ben megalakult és a későbbiekben világhírűvé vált Whitehead és Társa hajó- és torpedógyár.⁹ 1880–1881-ben a Magyar Általános Hitelbank a Steinacker és Társa céggel közösen alapította a már említett kőolaj-finomítót, továbbá alapítottak egy rizshántoló- és keményítő gyárat, amely később az Osztrák–Magyar Monarchia egyik legnagyobb ilyen jellegű gyára lett (*Fried* [2001]). Az 1885–1889-ig tartó években alakult a városban egy bútorgyár, egy téstágyár, ércöntő gyár, továbbá az Ossoinack láda- és hordógyár, amely a Brazília szánt lisztexportot segítette oly módon, hogy ezen hordókba rakodták a budapesti malmokból hozott lisztet (*Fest–Holek* [1896b]). 1891-ben jött létre az a villamossági telep, amely többek között a kikötőt is ellátta elektromos árammal, és a gabonaelevátort is működtette. A Magyar Leszámlázó és Pénzváltó Bank ebben az évben telepedett meg a városban, és azonnal jelentékeny szerepet vállalt a helyi gyáripar életében. A bank létrehozta azt a raktározási vállalatot, amely megépítette a fiumei tárházakat és a gabonaelevátort, amely elvégezte a gabona kezelését, tisztítását, osztályozását és hajókra rakodását is (*Fest–Holek* [1896a]).¹⁰ 1893-ban állami támogatással létrejött a Howaldt hajógyár a Fiumei Dock Társaság közreműködésével. 1896–1897-ben alapítottak a városban csokoládégyárat és jéggyárat, működött továbbá gáz- és konyakgyár is. 1904-ben sikerült a Magyar Általános Hitelbank közreműködésével megalapítani a Danubius Hajó- és Gépgyár Rt.-t, amely kifejezetten hadihajó-építő üzemként működött.

⁹ A torpedót a dalmát származású Luppis János (Giovanni de Luppis) találta fel a 19. század második felében (*Fried* [2001]), amely különleges exportcikke volt a fiumei kikötőnek. 1904-ben 60 darabot exportál 115 800 korona értékben, 1913-ra ezek az értékek 1125 darabra és 2 250 000 koronára növekedtek, a fiumei Whitehead gyár még Dél-Amerikába is szállított.

¹⁰ A magyar sörárpa különösen keresett áru volt a nyugat-európai piacokon (*Fest–Holek* [1896a]).

Ez a néhány jelentősebb fiumei gyár és ipari létesítmény jól szemlélteti, hogy Fiume városa nemcsak tranzitkikötőként üzemelt, hanem a helyi tőkés és a nagy pénzintézetek hathatós támogatásával a helyi feldolgozóipar is létrejöhett. A helyi ipar természetesen nem csak a kivitelre szakosodott, például a rizshántoló gyár a magyar gyárak között is elsőrangú volt és belső magyar területekre is szállított.

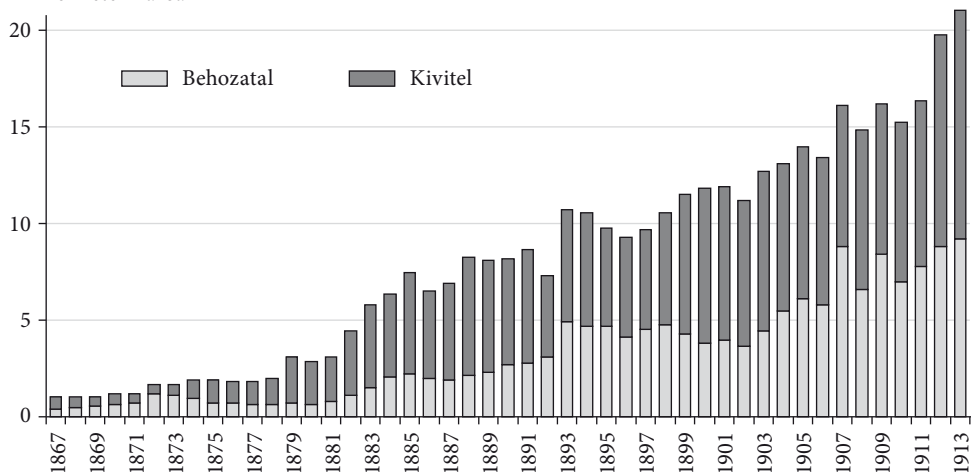
Kereskedelem: Fiume tengeri áruforgalma

A fiumei kikötő áruforgalmáról rendelkezésünkre állnak adatok (mind koronaértékben, mind métermázsában) az 1867–1913 közötti béke évekről, melyek egyértelmű és rendkívül nagyarányú növekedést mutatnak. Métermázsában a 47 év alatt szinte végig a kivitel dominált – egyedül az 1869–1874-ig tartó években és az 1907-es és 1909-es években volt importtöbblete a kikötőnek (2. ábra).

2. ábra

A fiumei kikötő áruforgalma, 1867–1913 (millió métermázsában)

Millió métermázsában



Forrás: MKKSH [1906–1915].

1867-ben a behozatal 423 721 mázsa, illetve 12 331 000 korona volt, 1913-ra ezek az értékek 9 229 592 métermázsára és 213 410 000 koronára nőttek, a kivitel pedig az 1867-es 604 734 mázsáról és 10 890 000 korona értékekről 1913-ra 11 738 827 mázsára és 264 594 000 koronára nőtt. Ez az összfordalmat tekintve mind mennyiségben, mind értékben is több mint húszszoros növekedést jelentett, azaz 8,3 százalékos átlagos éves növekedést figyelhetünk meg (MKKSH [1906–1915]). Fiume importja főleg nyerstermékekből és gyarmatárúkból állt összhangban a fiumei és a hazai ipar szükségleteivel (például hántolatlan rizs, nyers pamut, nyers dohány, bor). A kivitt főként a feldolgozott áruk jelentették, és itt távozott a megtermelt, de az osztrák-magyar belső piacon eladhatatlan felesleg is (például liszt, cukor, faáru, paraffin).

Az állam által támogatott tengeri kereskedelem Fiumében

A hajózási vállalatok története

A magyar állam kétféle módon igyekezett gőzhajózási vállalatokat állítani a magyar kereskedelmi érdekek szolgálatába. Egyfelől támogatta a társaságokat, amelyek törvénybe foglalt évenkénti segély fejében hajójáratokat vállaltak a megszabott célkikötőkbe, másfelől a szabadhajózó vállalatokat, amelyek a fiumei forgalom fellendítéséért igénybe vehettek hajóépítési vagy fuvardíj-támogatásokat. Természetesen egy állami segélyezéssé vállalat végezhetett szabadhajózást is a törvényi járatain felül. A fiumei kikötő kiépítési munkálatainak kezdetekor már létezett egy, az osztrák állam által támogatott vállalat, a trieszti osztrák Lloyd. Ennek támogatásába szállt be a magyar állam és így szerződésbe, illetve törvénybe foglalták a vállalat kötelezettségeit (*Zsigmond* [2009]). A Lloydnak az 1871. november 18-i szerződés értelmében be kellett kapcsolnia Fiumét a trieszti vonalakba, azaz a vállalat a megállapodás szerint összekötötte a fiumei kikötőt az Adriai-tenger keleti felének főbb csomópontjaival (például Zengg, Zára, Lussin, Ragúza, Cattaro, Durazzo), továbbá a Földközi-tenger keleti felének fontosabb csomópontjaival (például Konstantinápoly, Korfu, Alexandria, Ródosz, Ciprus, Jaffa), a fekete-tengeri kikötőkkel és az 1869-ben megnyílt Szuezi-csatornán keresztül a távol-keleti kikötőkkel is (1872. évi XXVI. törvénycikk). A törvény értelmében az osztrák és magyar állam együttesen 1,7 millió forinttal támogatta a vállalatot. A megkötött megállapodás 1877. december végén lejárt volna, de heves parlamenti viták után az 1878. évi XXVII. törvénycikk újabb 10 évre növelte a vállalat és a magyar állam között fennálló megállapodást.

Ebben az időszakban „...a német vám- és vasúti politika változása ráutalta a magyar államot, hogy exportját tengeri úton függetlenítse az idegen államoktól” (*Gonda* [1906] 88–89. o.). A magyar kivitel irányának – főként a gabonának – a Bismarck-féle német védővámok következtében nyugati végcélokat kellett kitűznie, vagyis az angol, olasz, francia kikötőket. Ezekhez a beruházásokhoz azonban nem volt elegendő forrása az államnak, mivel akkor éppen évi 533 800 forint segélyt nyújtott a Lloydnak, amely nemcsak fiumei, de trieszti érdekeltségű vállalat is volt, ezzel a magyar állam a rivális kikötő forgalmát is támogatta. Ezek a folyamatok vezettek el az Adria Rt. megalapításhoz, és ezért igyekezett az 1878. évi törvény a Lloydnak alacsonyabb segélyt megjelölni (1,3 millió forint). Ez a szerződés főbb vonalaiban megegyezett az 1871-ben kötöttel.

A magyar Adria Rt. története egészen 1874-ig nyúlik vissza, amikor Ossoinack Lajos fiumei kereskedő céget alapított Fiumében. Látva a Lloyd trieszti működését, kezdeményezte gróf Szapáry Géza fiumei kormányzónál a magyar kereskedelmi tengerészet létrehozását.¹¹ A terv az volt, hogy a magyar lisztet a nyugat-európai kikötőkbe juttatják, elsősorban Angliába. Ezen a volt miniszterelnöktől,

¹¹ A fiumei kormányzó volt felelős a magyar–horvát tengerpart, Fiume és a Tengerészeti Hatóság irányításáért. Ő döntött a közigazgatási és kereskedelmi ügyekben, valamint felügyelte a kikötői építkezéseket. Közvetlen felettese a miniszterelnök volt, így képviselte az államirányítást a városban, míg a helyi érdekeket a lakosok által választott polgármester képviselte.

Tisza Kálmántól kezdve képviselőként, államtitkárokon (például Matlekovits Sándoron) keresztül sokan munkálkodtak, még a nagy budapesti malmok (Bakonyi, Pannonia, Brüll és Egyesült malmok) is támogatták a tervet. 1877-ben a magyar kormány, évi 25 ezer forintos segély mellett, 12 gőzhajót indított el Fiume–Liverpool között. A szállítás költségeinek csökkentésével próbáltak versenyelőnyre szert tenni Trieszttel szemben, s megnyerték az ügynek a Schenker & Comp. vállalatot, amely részvényesként mérföldenként 30 forintot meghaladó kedvezményt élvezett a Déli Vasút tarifáiból (*Denk* [1896] 202–203. o.).

Több angol hajózási vállalattal együtt így jött létre előbb a Hungarian Sea Navigation Company, majd annak felbomlásával az Adria Steamship Company, amely vállalattal való szerződést törvénybe is foglalták. Így az 1880. évi XXV. törvénycikk alapján a vállalat részvényesei lettek a glasgow-i Burrell & Son, a bécsi, budapesti, illetve már fiumei székhelyű Schenker & Comp., a liverpooli Burns & Mac Iver és a londoni Glarkson & Comp. vállalatok. Ám az Adriát a mindenkor kiadott magyar felettes minisztérium irányította, még ha névlegesen az igazgató bármely fiumei lakos is lehetett. A vállalat székhelye Budapest, de az üzleti központja Fiume volt. A szerződést a felek öt évre kötötték. Az Adriának ebben az öt évben évente 150 ezer forint támogatás ellenében fenn kellett tartania 150 járatot Fiume és Nyugat-Európa (angliai kikötők, Marseille és holland kikötők) között. Továbbá, ha a vállalat biztosította a fuvardíj felét, az állam évente további járatokat támogatott Fiume és Havre, Rouen vagy ír kikötők között, de az összes járat száma nem haladhatta meg a 170-et. A szerződésben az Adria vállalta továbbá, hogy csak első osztályú gőzösöket állít forgalomba, és azok minimális fejenkénti térfogata 800 bruttó regisztertonnánál nem lehetett kevesebb. A 7. paragrafus kikötötte, hogy a fuvardíjak nem lehetnek magasabbak a Fiuméből induló és oda érkező körjáratokon, mint más észak-adriai kikötők fuvardíjai (Trieszt, Velence stb.), és hogy az Adria köteles volt a magyar vasutakkal egységesített tarifa mellett Észak- és Dél-Amerikába is szállítani. A 8. paragrafus engedélyt adott az Adriának arra, hogy az útba eső kikötőben saját forgalmat bonyolíthasson le bármely járatán, de mindig fenn kellett tartania a hajó rakterének kétharmadát a fiumei áruk számára. A törvényben (hasonlóan, mint a Lloydnál) benne foglaltatott, hogy külföldi kikötőben ragadt tengerészeket köteles volt a vállalat ingyen hazaszállítani, a hajóparkját pedig köteles volt folyamatosan bővíteni. A törvény új név felvételére – Adria Magyar Tengeri Hajózási Rt. – kötelezte a vállalatot.

1882-ben felülvizsgálták az 1880-as megállapodást, és változásokat fogantatosítottak ahhoz képest: a 1882. évi XIII. törvénycikk értelmében az Adriának nem kellett Amszterdamba járatokat közlekedtetnie, helyette Bordeaux lett az új úti cél. A törvény megszabta, hogy egy hónapban legalább 11 járatnak el kell indulnia, és az összes segélyezett járatszám nem haladhatja meg az évi 200-at. Amennyiben a vállalat képes volt még járatokat indítani, úgy fuvaronként 600 forint segélyt igényelhetett. A késések elkerülése végett 500 forint bírság került kilátásba. Fontos rendelkezés volt továbbá, hogy a minisztérium tagokat delegálhatott az igazgatótanácsba. A felek 1886. május 15-én, az ötéves periódus lejártával a szerződés meghosszabbításakor 1896. december 31-ig évi 250 ezer forintos támogatásban állapodtak meg (1886. évi XXXI. törvénycikk). A vállalat indíthatott további évi 12

járatot Glasgow-ba, 12 járatot Amszterdamba vagy Antwerpenbe, a fél fuvardíjon felül 1200 forint pluszsegélyért 12 járatot bármely spanyol kikötőbe, Máltára vagy Tuniszba, 3000 forint pluszsegély mellett 6-6 járatot Brazíliába. Ez utóbbi járatok száma összesen 60 lehetett. A magyar állam további 600 forint támogatást adott minden ezeken felüli nyugati kikötőbe irányuló járatért. A 12. paragrafusban kikötötték, hogy a vállalat az akkori hajóparkját – amely hét darab saját hajóból állt (a többit bérelte) – két ütemben 12 gőzösre köteles bővíteni.

A magyar állam 1888-ban újra meghosszabbította szerződését a Lloydal (1300 000 forint), névlegesen 10 évre. Ebből azonban már kihagyták a dalmát partvidék kikötőit, továbbá az Adria Rt. átvette a Lloydtól a fekete-tengeri járatokat (1888. évi XXI. törvénycikk). Változást az állam és a Lloyd között az 1891. évi XXIX. törvénycikk hozott, amelyben megszűnt a Lloyddal való szerződéses viszony. 1892-től így a vállalat már csak osztrák támogatásban részesült, ám a Lloyd kereskedelmi érdekei miatt még ezután is bonyolított forgalmat Fiumében.¹² Mivel a fiu-me-i kikötő és a Lloyd által összekapcsolt brit-indiai és más távol-keleti kikötőkkel való összeköttetés továbbra is fontos volt a forgalom szempontjából, a felek 1891. február 13–18. között egyezményre léptek (*Gonda* [1906] 97. o.). A megállapodás értelmében a kereskedelem iránya szerint felosztották a tengereket a magyar Adria Rt. és az osztrák Lloyd között. Az Adria Rt.-hez tartozott a Trieszt–Fiume tengelytől nyugatra, a Lloydhoz pedig a keletre irányuló forgalom. Továbbá a frissen alapított Magyar–Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. ellátta a már az 1888. évi Lloyddal kötött megállapodásból kihagyott Fiume és az Adriai-partvidék közti kikötők forgalmát.¹³ Brazíliába az Adria Rt. és a Lloyd hajói felváltva közlekedtek, évi 6-6 járat-tal.¹⁴ A megállapodást 1898. június 30-ig kötötték meg.

A magyar állam az Adria Rt.-vel addig érvényben lévő megállapodást 1891. március 28-án felülvizsgálta és törvénybe iktatta az 1891. évi XXX. törvénycikkben. A törvény 1911. december végi hatállyal lépett törvényerőre (ennek ellenére 1901-ben felülvizsgálták), és évi 570 ezer forintos támogatás tartalmazott. A megállapodás újfent és most már véglegesen módosította a vállalat nevét Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaságra. A törvényi célkikötők közé beemeltett minden az előző törvénybe foglalt teljes és félfuvar értékű kikötő (összesen 264 járat). A vállalat indíthatott még segélyezve 15 járatot, vagy bővíthette az eddigieket 45 ezer tengeri mérföldig,¹⁵ de minden járatának Fiume kellett legyen a kezdő

¹² A döntés legfőbb oka az volt, hogy a trieszti osztrák érdekeket jobban képviselte a vállalat, mint a fiu-me-i magyar, és hogy a magyar kormánynak újabb hazai vállalat létrehozására lett forrása (*Gonda* [1906] 96. o.).

¹³ A Magyar Horvát Rt. az 1888–1913 közötti években (egyesülve 1901-ben a zágrábi Schwarcz Lipót Fiume–Velence–Ancona között közlekedő vállalatával) az Adriai-tenger legjelentősebb helyi vállalatává nőtte ki magát mind az áruforgalom, mind a személyforgalom tekintetében. Támogatásul 1901-ben évenkénti 590 000 korona, 1914-ben pedig 2 775 000 korona összeget kapott.

¹⁴ Oly módon, hogy a hajók érintették Fiumét és Triesztet is, a Lloyd Triesztnek fenntartotta raktere kétharmadát, Fiumének egyharmadát, az Adria pedig fordítva.

¹⁵ A hajózásban a távolság mértékegysége a tengeri mérföld, amely definíció szerint 1852 méter. Sebességmérésben a csomó megmutatja, hogy egy óra alatt a hajó mennyi tengeri mérföldet képes megtenni.

és végpontja is. Az Adria Rt.-t arra is kötelezték, hogy tovább bővítse hajóparkját: 1892-ben tíz új gőzöst kellett beszereznie, 1893-ban további hármat, és a szerződés lejártáig a második tíz évben (1901–1911) ötöt. Ezek közül a vállalatnak négy gőzöst személyszállításra is be kellett rendeznie, és a Fekete-tengeren járatnia azokat, első-sorban Sulina és Konstantinápoly között.

1898-ra a magyar kormánynak már volt forrása a keleti hajózás magyar kézbe vételére is. Részben ezt a célt szolgálta az 1894-ben megalapított Magyar Folyam- és Tengerhajózási Társaság (1894. évi XXXVI. törvénycikk), amely egyértelműen az al-dunai kikötőkön keresztül kívánta elérni a Fekete-tengert, így biztosítva kapcsolatot Regensburg és Galac (Galați) között (*Bartos–Bornemissza* [1942] 108. o.). A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. megalapításával (1898. évi IX. törvénycikk) a magyar állam 1898–1914 között (felváltva az Adriát) évi 180 ezer korona támogatás fejében újabb hazai vállalat révén látta el a fekete-tengeri áru- és személyforgalmat.¹⁶ Ezenfelül a Magyar Keleti Rt. 1912–1914 között beindította a Fiume–Ausztrália közötti rendszeres járatait, amelyeket az állam 1914 áprilisától 1290 000 korona értékű támogatásban is részesített (1914. évi XXIV. törvénycikk).

1898. július 1-én újraosztották a Lloyd és az Adria Rt. „területeit”: „Az Osztrák Lloyd társaság forgalmi területe: Kelet-Afrika, India, Kína, Japán. Az Adria Tengerhajózási Rt. területe: Olaszország, Málta, Spanyolország, Franciaország, Anglia, Északnyugat-Afrika Egyiptom kivételével, Észak-Amerika. A Lloyd járatai kötelesek voltak Fiumét érinteni, az Adria nyugati járatai pedig Triesztet.” (*Frisnyák* [2001] 123. o.) Ez a megállapodás a világháború kitöréséig érvényben maradt.

Az 1901. évi VII. törvénycikk az Adria Rt.-vel kötött 1900. december 11-i szerződést foglalta törvénybe. Ez a módosított szerződéses járatokon felül (új célállomások: keleti olasz kikötők, Szicília, Málta) csak néhány változtatást hozott, például a késések bírságát 100 korona és 1000 korona közötti értékben határozták meg. Az új szerződés 1921. december 31-ig szólt (1914-ben felülvizsgálták). A magyar állam újra megemelte az évenkénti támogatás mértékét (1 140 000 koronára), ahogyan azt a szerződéses járatok számának (412) növekedése meg is követelte. A szerződés túl a támogatott járatok deklarálásán, most is javaslatot tett a vállalatnak további segély fejében még 20 járat beindítására, vagy az akkoriak megtoldására 60 ezer tengeri mérföldig Tunisz, Algír és Tanger irányába. A vállalatnak újfent növelnie kellett a gőzhajóállományát is. Ezenfelül ha a kereskedelmi miniszter elrendelte, a vállalat köteles havonta két járatot indítani Patras és Korfu kikötőibe, továbbá havi egy járatot a Santa Maura, Kephallonia, Zante és Katakolo görög kikötőkbe.

1914. április 30-án, még a világháború kitörése előtt kötötték meg az utolsó szerződést a magyar állam és az Adria Rt. között 1929. június 30-i hatállyal. Az újonnan megalkotott támogatási járatrenden (újdonságok: Portugália, illetve a Fiume–Tunisz–Algír–Marokkó–Kanári-szigetek vonal) felül a tervek szerint támogatás

¹⁶ A 180 ezer korona támogatás harmada levonható volt a késésekért, további egyharmada pedig átadható volt a Lloydnak, hogy annak fejében szállítsa tovább saját vonalain a Keleti Rt. által közvetített árut (*Pelles* [2015]).

nélkül létesült volna kapcsolat Fiume–Liverpool, Fiume–Hull, Fiume–London, Fiume–Hamburg között 12-12 járatral évenként. A vállalatnak maradt három hajóvételi kötelezettsége az előző periódusból, azzal együtt 15 új hajó épült volna lehetőleg Fiumében, amire az állam legfeljebb hatszázalékos segítyt adott volna abban az esetben, ha amit csak lehet, magyar alpanyagból gyártanak. A kilátásba helyezett segíty mértéke 1929-ig évente 4600 ezer korona lett volna, további 96 ezer korona egy, a dél-amerikai La Platáig közlekedő rendszeres járatra, illetve 600 ezer korona a New Yorkkal való rendszeres összeköttetésre (amely addig a Cunard Line társaság hatókörébe tartozott) lett volna kérhető.

E törvénynél meg kell említeni az eddigi szerződéseknél nem közölt, a világháború kitörése miatti hadiállapotra vonatkozó intézkedéseket is (törvény 45. paragrafusa). Háború esetén a szerződéses járatok nem jártak, és a hajók azonnal visszarendeltettek a fiumei kikötőbe és hadászati célokat láttak volna el. Ezzel szemben a világháború kitörése felkészületlenül érte a vállalatot, sok hajóját pedig idegen kikötőkben.¹⁷ „A több mint négy évig tartó esztelen küzdelem szétzilálta a jól szervezett vállalat eszköz- és személyzeti állományát. ... A vállalat részvényesei látva szorongatott helyzetüket, eladták részvényeiket – s ezzel együtt a teljes vállalatot – a trieszti Cossulich családnak. ... A budapesti igazgatóság egy ideig még küszködött a háborús jóvátételért, de az egyre jobban elértéktelenedő korona végül nem volt elég a szanalásra. ... Az öreg gőzösök szétszóródtak a világban svéd, francia, portugál, brazil, görög lobo-gók alá” (<http://www.hajoregiszter.hu>), és ezzel az Adria Rt. története Fiume magyar történelmével együtt be is fejeződött.

Az Adria Rt. forgalma és üzleti eredményei

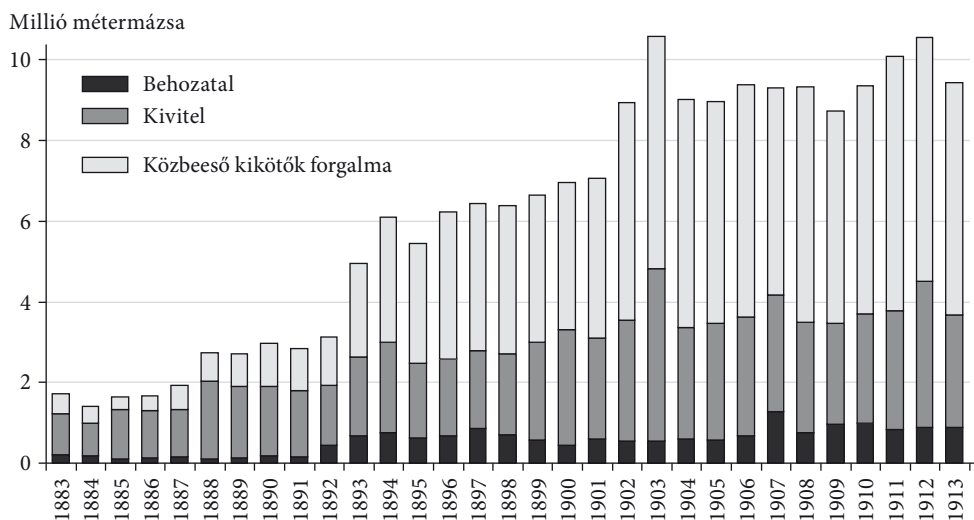
Az Adria Rt., ahogy eddig kiderült, folyamatosan növelte hajóállományát, ugyanakkor nemcsak a saját, hanem bérelt gőzösöket is járatott, mert a fiumei magyar áruk nyugati szállításait az Adria Rt. saját gőzösei nem tudták volna lebonyolítani (*Denk* [1896]). Az Adria hajóparkja az 1882-es szerződéskor hét gőzösből állt és ezt fokozatosan, az 1913-as évre 30 darabra fejlesztette. A fenntartott járatainak száma 1883–1888-ig 250 körül mozgott, ami gyors emelkedéssel 1895 és 1901 között átlagosan 550-nel emelkedett, ami 1902–1913-ig átlagosan 650 járatot jelentett. Az alapításkor alig 10 ezer nettó regisztertonnányi raktér állt a vállalat rendelkezésére, amely 1893-ra elérte a 20 ezer nettó regisztertonnát, 1902-től pedig már 40 ezer nettó regisztertonna felett járt egészen a háború kitöréséig.

¹⁷ Például az Aradot 1914-ben Amszterdamban, a Széll Kálmánt Pernambucoban (Brazília), a De-ákot 1915-ben Bariban fogták le. A Báro Fejérváry az oroszok kezére került 1914-ben, de 1918-ban visszafoglaltuk (<http://www.hajoregiszter.hu>). A hajókat érdekes módon többször, akkor még élő politikusokról, írókról (Jókai), vállalatvezetőkről (Szapáry volt az Adria vezérigazgatója), államtitkárokról (Matlekovits), hadvezérekről (Báro Fejérváry) nevezték el, de természetesen felbukkantak a régi magyar királyaink is (Nagy Lajos, Szent László stb.). Bevett szokás volt, hogy amennyiben egy hajó elsüllyedt, annak helyébe azonos névvel egy új hajót szereztek be. Ez történt a vállalat egyik első hajójával, „a Szapáryval, mely 1882. december 27-én az ír partokon hajótörést szenvedett” (*Denk* [1896] 208. o.).

Az Adria Rt. a fiumei kereskedelem érdekében alakult, ám a legjelentősebb forgalmat mégis a közbeeső kikötők közti szállítás jelentette. Gondolhatunk itt olyan központi kikötőkre, mint Marseille, melynek a kereskedelmét jól szolgálta a tőle Nyugatra és Keletre is kereskedő Adria Rt. A vállalat 1883–1913 közötti áruforgalmát mutatja a 3. ábra. A vállalat háromféle forgalmában egyértelműen a kivitel és a köztes kikötők közötti forgalomé volt a hangsúly: az Adria fennállásának első évtizedében a kivitel volt a legnagyobb tétel, de 1893-tól egyértelműen a köztes forgalom vált jelentősebbé. A 3. ábrán látható annak hatása, hogy a magyar állam – kiemelve a Baross Gábor irányítása alatti időszakot – folyamatosan emelte a támogatás mértékét.

3. ábra

Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. fiumei áruforgalma, 1883–1913
(millió métermázsza)



Megjegyzés: a köztes forgalom mértékéről 1896–1900 között csak átlagos évenkénti (3652 580 métermázsza) adatunk van, ezért ott minden évre ezzel az értékkel számoltunk.

Forrás: MKKSH [1885–1918].

Azt, hogy az Adria Rt. forgalma és a támogatás szükségességének mértéke hogyan és miként alakult, a vállalat üzleti eredményeinek vizsgálatával tudhatjuk meg (1. táblázat). A vállalat támogatás nélkül egészen az 1901–1905-ig veszteségesen működött volna, ebben az esetben azonban a részvényesek vélhetően nem tartották volna fenn a céget. Látható, hogy az állami segélyezés nemcsak hogy életben tartotta az Adriát, de fel is virágoztatta, hisz 1913-ban már 15 százalékos osztalékot fizetett a vállalat, és az utolsó háború előtti három év átlaga is 12,67 százalék, annak ellenére, hogy támogatás nélkül újra veszteséges lett volna. Tulajdonképpen azt a folyamatot láthatjuk itt, amikor az állam oly módon vonzza a befektetőket, hogy ő maga ruház be a tengeri kereskedelembe, támogat egy amúgy veszteséges vállalatot, hogy a részvényesek azt lássák, az állam tartósan és biztosan jelen van, azaz biztosítja a megtérülést, és emiatt egyre több részvényes szeretne

ennek a biztosan megtérülő üzletnek a része lenni.¹⁸ Ez volt az Adria Rt. sikerességének kulcsa.

1. táblázat

Az Adria Rt. üzleti eredményei 1882–1913 között (korona)

Év	Bevétel	Kiadás	Eredmény	Állami támogatás	Jövedelem	Osztalék összesen	Osztalék a részvénytőke százalékában*
1882–1885	427 400	746 102	–318 702	300 038	–18 664	106 263	3,00
1886–1890	474 490	850 948	–376 458	554 798	178 340	110 000	4,40
1891–1895	1 456 330	1 898 260	–441 930	1 036 880	594 950	450 000	10,00
1896–1900	2 304 962	2 570 161	–265 199	1 140 000	874 801	630 000	12,60
1901–1905	3 880 227	3 306 912	573 315	1 140 000	1 713 315	990 000	11,40
1906–1910	3 405 228	3 329 725	75 503	1 192 000	1 267 503	840 000	8,40
1911–1913	2 973 699	3 594 294	–620 596	2 187 822	1 567 227	1 266 667	12,67
1911	3 220 727	3 428 203	–207 476	1 452 000	1 244 524	1 000 000	10,00
1912	3 227 894	3 620 658	–392 764	2 010 000	1 617 236	1 300 000	13,00
1913	2 472 475	3 734 022	–1 261 547	3 101 467	1 839 920	1 500 000	15,00

* A részvénytőke 1882–1891: 2500 ezer, 1892–1901: 5000 ezer, 1902–1913: 10 millió korona.
Forrás: saját számítás az MKKSH [1885–1918] alapján.

Következtetések

Az eddigiekben a korabeli gazdaságpolitika és Fiume jellemzése után elemeztük a magyar állam által támogatott tengerhajózási vállalatok és kiemelten az Adria Rt. történetét. Láthattuk, hogy az aránylag magas Lloyd-segélyezéstől hogyan pártolt át az állam a hazai vállalatok létrehozásához és támogatásához. Most azt szeretnénk bemutatni, hogy a vizsgált vállalatoknak mekkora volt a részesedésük a fiumei kikötő összforgalmában.

A hajóforgalmat tekintve az államilag támogatott vállalatok tették ki a Fiumébe érkeztetett gőzösök számának 85 százalékát (Adria Rt. 4, Magyar–Horvát Rt. 78, Osztrák Lloyd 3, Magyar Keleti Rt. 0,01 százalék), úgy, hogy arányuk a kikötő bővülésével fokozatosan esett a megjelenő külföldi és önálló hazai vállalatok térnyerésével szemben.¹⁹ Ez az

¹⁸ Ugyanakkor látnunk kell azt is, hogy az Adria Rt. ilyen formában történő támogatása nem volt egyedi eset. A Baross Gábor vezette közlekedéspolitika ehhez hasonlóan támogatta a magyar vasúthálózat – így például az erdélyi vasút – fejlesztését is, csak míg az Adria Rt. évenkénti egyösszegű állami szubvenciót, addig a vasútépítő társaságok törvényileg rögzített kamatgaranciát kaptak (1868. évi XLV. törvénycikk, *Czérel* [1989]).

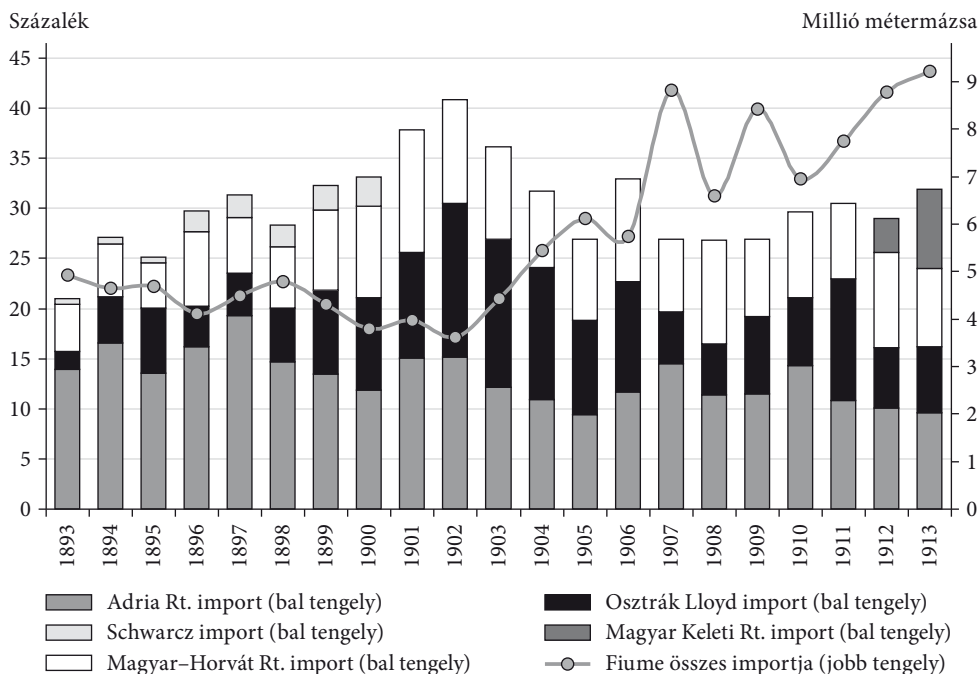
¹⁹ A statisztikai adatok alapján 1896–1913 között. A Magyar–Horvát Rt. és a Schwarcz-féle vállalat 1901-es fúziója miatt, adataikat összevontuk a százalékos értékek számításánál. A Lloyd a Magyar Keleti Rt. által közvetve részesült magyar állami támogatásban 1891 után is.

arány raktérben mérve pedig 69 százalékot tett ki (Adria Rt. 20, Magyar–Horvát Rt. 30, Osztrák Lloyd 19, Magyar Keleti Rt. 0,05 százalék).

Az áruforgalomban azonban sokkal összetettebb a kép. Fiume alapvetően exportkikötőként működött, 1867–1913 között a métermázsányi forgalom 40,4 százaléka volt import, és 59,6 százaléka export. A 4. ábrán a folytonos fekete vonal mutatja a jobb oldali tengely segítségével a kikötő összes importját métermázsában, míg a bal oldali tengely alapján a halmozott oszlopdiagramok az államilag támogatott vállalatok részesedését ebből az importból.

4. ábra

Fiume importja és a vizsgált vállalatok importrészesedése, 1893–1913 (millió métermázsá)

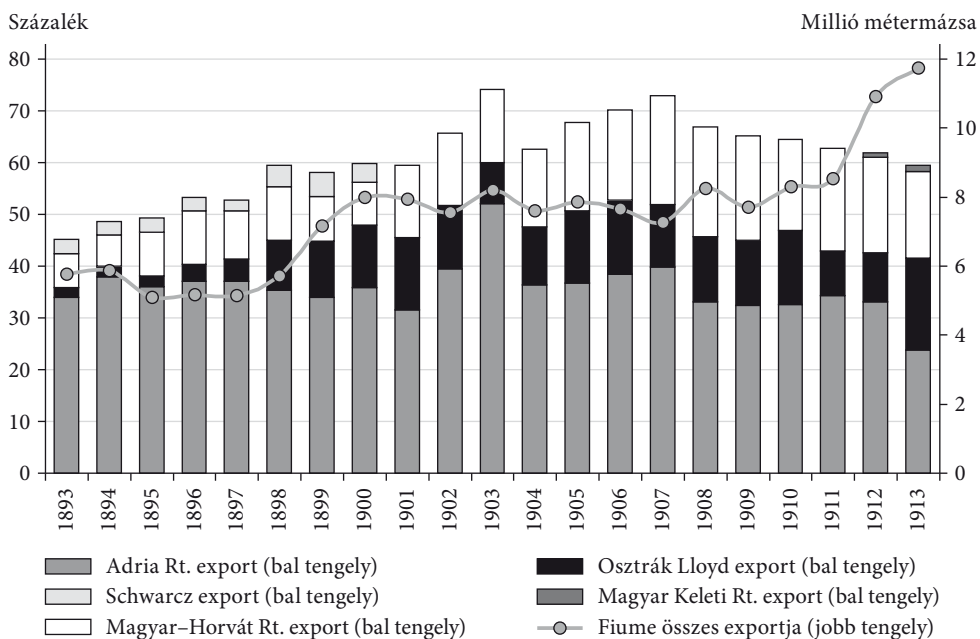


Forrás: MKKSH [1885–1918], [1906–1915].

Láthatjuk, hogy az államilag támogatott vállalatok a fiumei behozatal átlagosan 30,3 százalékát tették ki évente ebben a 21 esztendőben, azon belül is az Adria Rt. képviselt 13,2, a Lloyd 8, a Magyar–Horvát Rt. 8,6 és a Magyar Keleti Rt. a Fiume–Ausztrália járataival 0,5 százalékot. A viszonylag alacsony importrészesedéssel szemben a jóval magasabb (majdnem dupla akkora) exportrészesedéseket mutatja az 5. ábra a 4. ábrával megegyező jelölérendszerrel. A vállalatok átlagos évenkénti részesedése a fiumei exportból ebben az időszakban 61 százalék volt (Adria Rt. 35,8, Lloyd 9,9, Magyar–Horvát Rt. 15,2, Magyar Keleti Rt. 0,1 százalék), azaz a vizsgált vállalatok (kivéve a Magyar Keleti Rt.-t) jelentős exporttöbbletet produkáltak csakúgy, mint Fiume. Az összforgalmat tekintve ezen évek alatt a vállalatok részesedése 47,6 százalékos volt, tehát a fiumei kikötő meghatározó szereplőivé tudtak válni.

5. ábra

Fiume exportja és a vizsgált vállalatok exportrészesedése, 1893–1913 (millió métermázs)



Forrás: MKKSH [1885–1918], [1906–1915].

Hivatkozások

ADATOK FIUME... [1880]: Adatok Fiume kereskedelmi állapotáról. A községi tanács és a Kereskedelmi Kamra emlékirata. A Magyar Gazdasági Egyesületnek e városban tett látogatása alkalmára. Mohovich E. könyvnyomó intézete, Fiume.

ÁKOS GYÖRGY–HORVÁTH JÓZSEF [2007]: Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. HA-JÓS Bt., Budapest.

BARTOS DEZSŐ–BORNEMISSZA FÉLIX [1942]: Magyarország és a tengerhajózás. A Kikötő–Tengerhajózás, Budapest.

BOROVSKY SAMU–SZIKLAY JÁNOS (szerk.) [1896]: Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar–horvát tengerpart. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest, <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/0.html>.

BŐSZE SÁNDOR–CRNKOVIC, G. [2011]: Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870–1918. Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár–Rijeka.

CZÉRE BÉLA [1899]: A vasút története. Corvina, Budapest.

DENK ÁRPÁD [1896]: A magyar tengerészet. Megjelent: *Borovszky–Sziklay* [1896] 191–218. o. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>.

DOMONKOS LÁSZLÓ [2010]: A kicserélt város. Fiume: volt és van. Unicus Műhely, Budapest.

FEST ALADÁR–EDVI ILLÉS SÁNDOR [1896]: A magyar tengerpart közlekedési viszonyai. Megjelent: *Borovszky–Sziklay* [1896] 291–310. o. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/27.html>.

- FEST ALADÁR–HOLEK SÁMUEL [1896a]: Fiume kereskedelme. Megjelent: *Borovszky–Sziklay* [1896] 218–261. o. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/22.html>.
- FEST ALADÁR–HOLEK SÁMUEL [1896b]: Fiume ipara. Megjelent: *Borovszky–Sziklay* [1896] 261–275. o. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/24.html>.
- FRIED ILONA [2001]: Emlékek városa Fiume. Ponte Alapítvány, Budapest.
- FRISNYÁK ZSUZSA [2001]: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. História Könyvtár, MTA Történettudományi Intézete, Budapest.
- GERGELY ANDRÁS [1982]: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban – a fiumei vasút. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- GIGANTE, S. [1928]: Storia del comune di Fiume. R. Bemporad–Figlio, Firenze.
- GONDA BÉLA [1896]: A fiumei kikötő. Megjelent: *Borovszky–Sziklay* [1896] 181–191. o. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/20.html>.
- GONDA BÉLA [1906]: A tengerészet és a fiumei kikötő. Pátria, Budapest.
- HORVÁTH JÓZSEF [1999]: A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. HA-JÓŠ Bt., Budapest.
- 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. Athenaeum, Budapest.
- JÓZSA JUDIT–PELLES TAMÁS [2000]: Alfredo (Aladár) Fest (1855–1943). Fiume – Rivista di Studi Adriatici, (Nuova Serie) 2. XX/7–12. Róma, 148–153. o.
- KAPOSI ZOLTÁN [2002]: Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- KATUS LÁSZLÓ [1979]: A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. Megjelent: *Kovács Endre* (szerk.): Magyarország története, 1848–1890, 6/2. kötet, Akadémiai Kiadó, Budapest. 913–1039. o.
- KATUS LÁSZLÓ [1989]: A Monarchia közös piaca. Magyar Tudomány, 10–11. sz. 808–820. o.
- KOBLEK, G. [1896]: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume. Stabilimento Tipografico Fiumano di Emidio Mohovich, Fiume.
- KOMLOS, JOHN [1990]: Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac. Maecenas Könyvkiadó, Budapest.
- KÖVÉR GYÖRGY [1982]: Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914. Gondolat, Budapest.
- KRÁL VILMOS–SZÁNTÓ ANDOR [1901]: Fiume államjogi helyzete. Vas Tivadar könyvnyomdája, Budapest.
- LIST, F. [1841]: Das nationale System der Politischen Oekonomie. Cotta, Stuttgart–Tübingen.
- MAJDÁN JÁNOS [2014]: A közlekedés története Magyarországon (1700–2000). Pro Pannonia, Pécs.
- MAKKAI BÉLA [2013]: Horvátország és Fiume a dualista korszak magyar nemzetpolitikai törekvéseiben. Megjelent: *Gulyás László* (szerk.): Közép-európai Közlemények – Történelemszemle regionalisták és geográfusok folyóirata, 22. évf. 3. sz. Innovariant, Szeged. 15–27. o.
- MKKSH [1885–1918]: Magyar statisztikai évkönyvek, 1885–1918. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Athenaeum, Budapest, http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statisztika.
- MKKSH [1906–1915]: Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság, Budapest.
- NÉPSZÁMLÁLÁS [1910]: A magyar Szentkorona országainak 1910. évi népszámlálása. Athenaeum, Budapest.

- PELLES MÁRTON [2015]: A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. Megjelent: *Szabó István* (szerk.): IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat, Pécs, 405–414. o.
- PELLES TAMÁS [2006]: A magyar–olasz két tanítási nyelvű oktatás. Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola, Pécs.
- SCOTT, E. [1977]: The Terms and Patterns of Hungarian Foreign Trade 1882–1913. *Journal of Economic History*, Vol. 37. No. 2. 329–359. o. <http://dx.doi.org/10.1017/s0022050700096960>.
- STELLI, G. [1884]: Fiume e dintorni nel 1884. Heinrich von Littrow e la prima guida illustrata della Terra di S. Vito. Megjelent: *Del Treppo, M.* (szerk.): Città di vita – collana di studi storici Fiumani. Edizioni Italo Svevo, Trieszt.
- SZIKLAY JÁNOS [1896]: Fiume. Megjelent: *Borovszky–Sziklay* [1896] 1–21. o. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/4.html>.
- ZSIGMOND GÁBOR [2009]: Az osztrák–magyar Lloyd története. *Aetas*, 24. évf. 1. sz. 126–143. o.