



Erdősi Ferenc

Trieszt–Fiume

Két szomszédos kikötő versengése az első világháborúig



Erdősi Ferenc

TRIESZT – FIUME

Két szomszédos kikötő versengése
az első világháborúig

Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont
Regionális Kutatások Intézete

Pécs, 2022

Lektorálta
Majdán János CSc

ISBN 978 615 5949 12 8

© Erdősi Ferenc

Kiadja a Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont,
Regionális Kutatások Intézete

Felelős kiadó: Fertő Imre főigazgató

Borítóképek forrása: Zempléni Múzeum képeslapgyűjteménye

Fotó a szerzőről: Mánfai György

Ábraszerkesztő: Szabó Tamás

Műszaki szerkesztő: Strasserné Csapó Ilona

Nyomdai munkálatok: Kontraszt Plusz Kft.

Tartalomjegyzék

BEVEZETÉS	17
-----------------	----

ELSŐ FEJEZET

A VERSENGÉSRE HATÓ FŐBB TÉNYEZŐK

1. Közös tulajdonságú/azonos tényezők és folyamatok	23
1.1. Hasonló földrajzi fekvés és természeti viszonyok	23
1.2. Azonos világgazdasági és birodalmi makropolitikai viszonyok	23
1.2.1. A világkereskedelemben bekapcsolódás nehézsége	23
1.2.2. A Szezei-csatorna megnyitásának ambivalens hatása a mediterrán kikötőkre	24
1.2.3. Az azonos államalakulathoz tartozás	27
2. A két kikötő fejlődésére lényegesen különböző mértékben ható (esetenként markánsan egyedi) tényezők	29

MÁSODIK FEJEZET

KÜLKERESKEDELEM – TENGERI KERESKEDELEM

KÜLKERESKEDELEM.....	35
1. A külkereskedelem elemzésének problémái a különböző mutatók alkalmazásakor	35
2. A külkereskedelmet befolyásoló tényezők és a külkereskedelem viszonylagos szerepe európai összehasonlításban.....	36
3. A Monarchia külkereskedelmének fő piaci világrészek és országok szerint	37
4. Magyarország külkereskedelme.....	40
4.1. A vámközösség ambivalens hatásai	41
4.2. A magyar külkereskedelem piacterületének alakulása	42
A TENGERI KÜLKERESKEDELEM.....	45
1. A tengeri szállítás, illetve kikötők erősen változó részarányai a Habsburg Birodalom külkereskedelméből a 19. század derekától.....	45
1.1. A tengeri szállítás kiemelkedő jelentősége egyes áruk külkereskedelmében	47
1.2. Az adriai osztrák és magyar kikötőállomány általános szerepe a Monarchia két országának tengeri külkereskedelmében	48
1.2.1. Trieszt részarányának időbeni változása a Monarchia külkereskedelméből.....	52
1.2.1.1. Irányultság és országok szerinti változások 1845–1913.....	52
1.2.1.2. Trieszt súlya a Monarchia kereskedelmében az egyes árucsoportokból értékalapon 1895-ben	55
1.2.1.3. A 20. század eleji változások és az 1913. évi helyzet	56
1.2.1.4. Osztrák és cseh szerzők (részben vitatható) megállapításai Trieszt szerepéről a Monarchia külkereskedelmében.....	57

1.2.2. Trieszt és Fiume kikötői forgalma mennyiségi viszonyának, illetve arányainak alakulása az 1870-es évektől.....	58
1.3. A német kikötők jelentősége a Monarchia tengeri árukivitelében és behozatalában	60

HARMADIK FEJEZET VASUTAK ÉS HINTERLANDOK

(A vasútépítések meghatározó szerepe a kikötők szárazföldi piactertületének alakulásában)

1. A szárazföld felőli elérhetőség, a hinterlanddal összekötő vasutak kitüntetett szerepe a kikötők fejlődésében.....	67
2.1. A kikötők helye a Habsburg Birodalom vasúthálózati koncepcióiban – A két kikötő és hinterlandjuk közötti vasúti összeköttetések elemzésének időbeli szakaszolása	69
2.2. Kedvezményezett, majd elhanyagolt (Trieszt preferálása korai vasúthálózati tervezetekben és elhanyagolása a magánvasúti rendszerben a megvalósításkor)	70
2.2.1. Az első hálózattervezetek	70
2.2.2. Az első államvasúti rendszer kezdetén született hálózati tervek	73
2.2.3. Az első államvasúti rendszer végén koncepcionált, hadászati és „civil” szempontokat egyaránt tartalmazó tervezetek	76
2.2.4. A második magánvasúti időszak tervezetei	78
2.2.5. Az állami és magántársasági, valamint a regionális érdekek ütközése a vasutak rendeltetésének tervezésekor.....	80
2.2.6. A centrista érdekek érvényesülése a galíciai fővonalhálózat koncipiálásakor	81
2.2.7. Trieszt mellőzése az osztrák birodalmi vasútépítések legkorábbi időszakában (A vasúthálózat-építés Ausztriában a trieszti vonal megépülése előtt – A Bécs–Trieszt vasút megépítésének vonatottsága).....	83
2.3. Az 1857. évi birodalmi hálózatokon belüli és nemzetközi kapcsolatok	85
2.4. A Trieszt központú osztrák hálózat bővítésének sajátosságai 1857-től a versenytárs Fiume vasútjának megépüléséig.....	86
2.4.1. Trieszt forgalmának növelése érdekében épült vasutak.....	86
2.4.1.1. A Déli Vasút monopolhelyzetének erősödése a kétoldali (dunántúli és karintiai) csatlakozásokkal	86
2.4.1.2. Trieszt második vasútja iránti igénytervek és szerény eredmények	90
2.4.1.2.1. A mérsékelt sikerű és elvetélt tervek az Udine- és Predil-vasút	90
2.4.1.2.2. Az Olaszországgal közös „Pontebba”-vasút	92
2.4.1.2.3. A Rudolf-vasúthoz fűzött remények megalapozatlansága.....	93
2.4.2. A Trieszt forgalmának egy részét elszívó Brenner-vasút	97

2.4.3. A trieszti paradoxon (Trieszt preferálása a hálózati tervekben és elhanyagolása a megvalósításban).....	101
2.5. A triesztihez képest másfél évtizedes késéssel létrejött Fiume–Magyarország vasúti összeköttetés	102
2.5.1. A nemzeti érdekeket tükröző, hangsúlyosan Fiumére orientált reformkori magyarországi vasúthálózat-tervezetek versus az osztrák érdekeknek megfelelő első vasútvonalaink	102
2.5.2. A Fiume elérését kardinális kérdésként kezelő kiegyezés előtti magyarországi vasúthálózat-tervezetek – Centrális és transzverzális irányú vasútépítések	104
2.5.3. Az 1873-ban a két versengő kikötőből kiinduló hálózat (azonos és eltérő) formai/funkcionális jellemzői	107
2.5.4. A fiumei vasút létrejöttének és az osztrák vasúthálózat elégtelenségének következményei Triesztre nézve a 19. század végén.....	109
2.5.4.1. A magyar közlekedéspolitikai, illetve a Budapest–Fiume vasút (túl)értékelése osztrák részről	109
2.5.4.2. Az osztrák közlekedéspolitikai felelőssége Trieszt hátszói vasúti kapcsolatainak elhanyagolásában és ennek anyagi következményei Ausztria számára	113
2.6. Az „Új Alpok-vasutak” (Három évtizedes tétlenség után Trieszt felé irányuló nagyszabású vasútvonal-rendszer építése az Alpokban)	116
2.6.1. Az „Új Alpok-vasutak” korabeli értékelése.....	119
2.6.2. A Déli Vasút helyenkénti kiiktatására irányuló törekvések Ausztriában Trieszt	122
2.7. A Monarchia országai vasúthálózata szerkezetének sajátosságai a 20. század elején	124
3. Összefoglalás	126

NEGYEDIK FEJEZET A KÉT VEZÉRKIKÖTŐ HINTERLANDJA

1. Trieszt hinterlandja.....	131
1.1. A belföldi (az Osztrák Császárságon belüli) hinterland	131
1.2. A nemzetközi hinterland	133
1.2.1. Módszertani problémák az összehasonlításkor	133
1.2.2. Trieszt nemzetközi hinterlandja a vasúti forgalmát keltő országok szerint	134
1.2.3. A Monarchián kívüli mediterrán kikötők transzalpi vasútjainak hatása Triesztre	137
1.3. Trieszt és Hamburg versenye a Habsburg Birodalomban a cseh piacokért.....	141
1.3.1. Hamburg fölényes vonzerejének összetevői – A „mellékszereplő” Bremen és Stettin	141
1.3.2. A földrajzinál kisebb gazdasági/logisztikai távolság szerepe (A drasztikus szállítási költségkülönbségek).....	143

1.3.3.	A Trieszt érdekében tett ellenintézkedések módjai (A hazai szereplők versenyképességének növelése kedvezményekkel, anyagi támogatással, valamint a külföldi vasúti és folyamhajózási szereplőkkel szembeni restrikciónak)	145
1.3.4.	Hamburg erősödő fölénye Trieszttel szemben Csehországban az első világháború előtt.....	149
1.3.5.	Kivételesen sűrű vasúti határátmenet a cseh és német hálózatok között	150
1.3.6.	A német kikötőkkel versengés kimenetele 1913-ban	153
1.3.7.	Németország és Ausztria eltérő reagálása az idegen kikötők vonzásának érvényesülésére területükön.....	156
1.4.	A Budapest–Belgrád–Szaloniki–Isztambul vasút jelentéktelen hatása a Trieszt–Fiume kikötőpáros hinterlandjára	157
2.	Fiume szárazföldi vonzásterülete (hinterlandja)	158
2.1.	Fiume tényleges belföldi vasúti vonzásterülete megállapításának módszertani problémái és a feltételezhető Kárpát-medencei hinterland	158
2.2.	Az 1913. évi vasúti teherszállítás intenzitási térképéről rekonstruálható helyzet – A fiumei vasút pozíciója a többi fővonalhoz viszonyítva	160
2.3.	A Kárpát-medencén túli ausztriai és nemzetközi hinterland	162
2.3.1.	A Kárpátokat kívülről övező északi, keleti és déli területekkel való kapcsolat jelentéktelensége Fiume számára	163
2.3.2.	A magyar és osztrák tengerparti tartományokkal való közlekedési kapcsolat sajátossága	164
2.3.3.	A Monarchián belüli és kívüli forgalom – A forgalom országok szerinti megoszlásának alakulása a 19. század végétől az első világháborúig	164
2.3.5.	Trieszt és Fiume nemzetközi vasúti hinterlandjának összehasonlítása a forgalom tömege alapján	166
2.4.	A két kikötőváros helyi fogyasztása az áruforgalomból a tengeri és szárazföldi szállítás mérlege alapján	169
2.4.1.	Fiume város felhasználása (Avagy mennyit fogyasztott a város a teljes áruforgalomból?).....	169
2.4.1.1.	A potenciális fogyasztók	169
2.4.1.2.	A helyi fogyasztás megállapításának módszere	170
2.4.1.3.	A helyi fogyasztás mennyisége az 1913. évi forgalm mérleg alapján	172
2.4.1.4.	Az egyes áruk fiumei felhasználása megállapításának problémái a tengeri és vasúti forgalom egyenlege alapján 1913-ra vonatkozóan.....	174
2.4.2.	Trieszt város helyi fogyasztása tengeri és szárazföldi áruforgalmából	176

ÖTÖDIK FEJEZET
A MONARCHIA TENGERHAJÓZÁSÁNAK FŐ ESZKÖZEI ÉS SZERVEZETEI
(Kereskedelmi flották és hajózási társaságok)

1. A Monarchia kereskedelmi flottája	181
1.1. A Monarchia flottájának pozíciója Európában – a Monarchián belüli ár-nyok	181
1.2. A magyar flotta.....	182
1.3. Az osztrák kereskedelmi flotta	186
2. A Monarchia tengerhajózási társaságai	188
2.1. A magyar tengerhajózási társaságok	188
2.1.1. Szakosodások szolgáltatási mód szerint	188
2.1.2. A legjelentősebb magyar társaságok menetrendszerű szolgáltatásai	190
2.1.3. A kabotázs forgalom.....	193
2.1.4. Az egyes hajózási társaságok súlya Fiume forgalmában	194
2.2. Az osztrák tengerhajózási társaságok	197

HATODIK FEJEZET
FIUME ÉS TRIESZT FORELANDJA (TENGERI PIACA) A TENGERHAJÓZÁS
ÁLTAL TEREMTETT FÖLDRAJZI KAPCSOLATOK KITERJEDÉSE
ÉS ERŐSSÉGE ALAPJÁN

1. Nemzetközi forelandok (előterek).....	203
1.1. A kereskedelmi flották, illetve hajózási társaságok szerepe a forelandok kialakításban.....	204
1.2. Fiume forelandja a forgalmi kapcsolatok alapján.....	205
1.2.1. A globális foreland – a forgalom világrészek szerinti megoszlása	205
1.2.2. A forgalom országok szerinti megoszlása 1913-ban	206
1.2.3. A Fiumével kapcsolatban levő kikötők száma a partnerországokban	209
1.3. Trieszt nemzetközi forelandja	212
1.3.1. A globális foreland – a forgalom világrészek szerinti megoszlása	212
1.3.2. A hajóforgalom országok (és régiók) szerinti megoszlása 1913-ban	213
1.3.2.1. Az időbeli változás	213
1.3.2.2. A hajóforgalom országok (és régiók) szerinti megoszlása 1913-ban	218
1.3.2.3. A Balkán, Kis-Ázsia és a Levante különleges szerepe Trieszt mediterrán piacterületén.....	220
2. A belföldi forelandok	223
2.1. Trieszt és Fiume szerepe az osztrák és magyar parti tartományok ellátásában	223
2.2. A két nagy kikötő és az ellátandó tengerparti tartományok közötti szárazföldi közlekedési lehetőségek korlátozottsága	224
2.3. Fiume tengeri kapcsolatai és forgalma a Monarchia Adria-parti tartományaival	229

2.3.1. Fiume és a magyar–horvát tengerpart közötti „szomszédos” áruforgalom.....	230
2.3.2. Fiume és az osztrák Isztria közötti tengeri áruforgalom	232
2.3.3. Fiume és az osztrák exklávé, Dalmácia kikötői közötti tengeri áruforgalom.....	233
2.4. Az osztrák tenger mellék ellátásának súlya Fiume forgalmában 1913-ban.....	235
2.5. A Fiume és a Monarchia tenger melléki tartományai közötti forgalom megoszlása a hajózási társaságok országa szerint	237

HETEDIK FEJEZET

A MONARCHIA TENGERI KIKÖTŐINEK FORGALMI VISZONYAI

1. A forgalom mérőszámai (A kikötői forgalom statisztikai egységei megválasztásának szempontjai).....	243
2. A Monarchia tengeri kikötői forgalmának területi szerkezete 1913-ban.....	244
3. A „vezérkikötők” forgalma	246
3.1. Fiume forgalma	246
3.1.1. Fiume hajóforgalma	246
3.1.1.1. Fiume hajóforgalmának időbeli alakulása (1867–1913/1915) 246	
3.1.1.2. Gőzösök és vitorlások	247
3.1.1.3. Fiume hajóforgalmának országok és lobogók szerinti megoszlása 1912-ben	248
3.1.1.4. A forgalom irányultsága és a járatok távolság szerinti kategóriái 1913-ban.....	249
3.1.1.5. Fiume súlya a magyar kikötőállomány hajóforgalmában, 1900–1915.....	252
3.1.2. Fiume kikötői áruforgalma.....	252
3.1.2.1. Az áruforgalom irányultság szerinti időbeli alakulása, 1867– 1913	253
3.1.2.2. Az 1913. évi forgalom irányultság szerinti megoszlása	256
3.1.3. A nemzetközi kereskedelmi szerződések és a tarifapolitika hatása Fiume forgalmára	257
3.1.4. Fiume kikötői áruforgalmának a hajózási társaságok országai és a (szolgáltató) hajók lobogója szerinti megoszlása	258
3.2. Trieszt kikötői forgalma	260
3.2.1. Trieszt helye az osztrák kikötőállományban	260
3.2.2. A hajóforgalom időbeni alakulása	262
3.2.3. A hajóforgalom jellemzője a kikötőben megforduló hajók lobogója alapján 1868-ban (hajóerő, teherbírás, partnerországok szerint).....	262
3.2.4. A tengeri teheráru forgalmának időbeli alakulása (1884–1913)	265
3.2.5. Az árucsoportok (súly szerinti) sorrendjének változása a kivitelben és behozatalban, 1880–1913	266
3.3. Trieszt és Fiume tengeri forgalmának különbségei 1913-ban (összehasonlítás).....	269

3.3.1. A két kikötő teljes áruforgalmának időbeni alakulása, valamint hajóforgalmának 1913. évi jellemzői	269
3.3.2. A behozatal-kivitel arányok időbeni alakulása.....	272
3.3.3. A (tengeri) árubehozatal és kivitel áruajták szerinti összetételének néhány sajátossága 1913-ban	275
3.3.3.1. Az összehasonlítást nehezítő eltérő részletességű statisztikai források	275
3.3.3.2. Általános jellemzők.....	275
3.3.3.2.1. A behozatal áruszerkezete 1913-ban.....	276
3.3.3.2.2. A kivitel áruszerkezete.....	282
4. A Monarchia kis kikötői	282
FONTOSABB ÖSSZEGZŐ MEGÁLLAPÍTÁSOK	289
1. Fiume és Trieszt kikötő különböző térbeli viszonya hinterlandjához	289
2. Szerepkörök szárazon és vízen	290
3. Az exportkikötő Fiume és az importkikötő Trieszt.....	291
4. Fiume felzárkózási folyamata	291
5. Verseny vagy csupán versengés, helyettesítő vagy kiegészítő szerep a két kikötő funkcionális viszonyában?	293
6. A vezérkikötők rangja és színvonala nemzetközi összehasonlításban	295
FÜGGELÉK	297
IRODALOMJEGYZÉK	340

Ábrák

1. ábra: Trieszt, Fiume és Európa legforgalmasabb kikötői az első világháború előtt	18
2. ábra: Az Osztrák–Magyar Monarchia igazgatási térképe	49
3. ábra: Riepl 1829. évi vázlata a Trieszt–Bécs–Krakkó–Brody irányú, elsőnek megépítendő vasútról	71
4. ábra: Riepl 1836. évi birodalmi vasúthálózati tervezete	72
5. ábra: Poenitz 1842. évi stratégiai vasúthálózati terve	75
6. ábra: Hess 1853. évi hálózati tervezete	76
7. ábra: Czöring 1853. évi hálózati tervezete	77
8. ábra: Hess 1856. évi tervezete	78
9. ábra: A Wüllerstorf-Urbair-féle 1866. évi birodalmi vasúthálózati tervezet.....	80
10. ábra: A Habsburg Birodalom vasúthálózata 1857-ben.....	87
11. ábra: A Magyarország és Ausztria közötti vasúti átmenetek forgalma pénzértékben (ezer forint) 1871-ben (a fiumei vasút létrejötte előtt)	89
12. ábra: A Duna-völgy és Laibach (Ljubljana) között kapcsolatot teremtő Rudolf- vasút és kiágazásainak részletes vázlata az egyes szakaszok megnyitása évének feltüntetésével	95
13. ábra: A különböző vasutak alkotta hálózat kapcsolódása Trieszttel	99
14. ábra: Magyar vasúthálózat-tervezetek a XIX. század derekán.....	103
15. ábra: A Mikó-féle 1867. évi vasúthálózati terv.....	107
16. ábra: Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1873-ban	109
17. ábra: Az Új Alpok-vasutak és tágabb hálózati környezetük	120
18. ábra: A Déli Vasúttársaság vonalainak hálózata 1900-ban	123
19. ábra: A Hrpelje- és Riva-vasút hálózati kapcsolatai 1913-ban	123
20. ábra: Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1902-ben	125
21. ábra: Milánó térsége és az észak-adriai kikötők közötti vasútvonallánc fokozatos kiépülése.....	137
22. ábra: A mediterrán kikötőkbe vezető kiemelkedő fontosságú vasútvonalak, valamint az északi- és keleti-tengeri kikötőkbe vezető hajózható folyók a 19. század végén	139
23. ábra: Az észak-adriai kikötőkbe és Genovába vezető fő vasútvonalak.....	140
24. ábra: Hamburg, a holland/belga kikötők és Trieszt vonzáskörzetének viszonya a 19–20. század fordulóján.....	142
25. ábra: Az Osztrák–Magyar Monarchia államhatárán működő vasúti átmenetek száma	151
26. ábra: Magyarország vasúti teherforgalmának vonalak szerinti intenzitása	161
27. ábra: Fiume fogyasztása a tengeren és vasúton érkező árukból 1913-ban	173
28. ábra: A Lika-vasút térsége	228

29. ábra: Fiume tengeri áruforgalma az osztrák és a magyar kikötőkkel értékben (1000 korona) 1913-ban	236
30. ábra: Fiume tengeri áruforgalmának alakulása 1867–1913 között tömegben, ezer mázsa	255
31. ábra: Fiume tengeri áruforgalmának alakulása 1867–1913 között értékben, millió korona	255
32. ábra: A Triesztbe érkezett hajók tonnatartalma összesen, 1803–1913.....	263
33. ábra: Trieszt áruforgalma, 1884–1913, millió mázsa.....	265
34. ábra: Fiume (2) és Trieszt (1) áruforgalmának alakulása, 1867–1913, ezer mázsa	269

Táblázatok

1. táblázat: Trieszt és néhány olasz kikötő hajóforgalmának alakulása 1862–1881, valamint az egyes időszakok növekedése bruttó regisztertonnában és százalékban.....	25
2. táblázat: Az olasz kikötők teheráru forgalmának növekedése Trieszttel összehasonlítva, 1862–1881	26
3. táblázat: A cseh–morva és sziléziai tartományok együttesének részaránya az Osztrák Császárság bánya- és nehézipari termékeiből a 20. század elején. 30	
4. táblázat: Az Osztrák–Magyar Monarchia helye a külkereskedelmi forgalom mérete tekintetében a jelentősebb országok között 1913-ban, fontsterlingben.....	37
5. táblázat: A Monarchia, valamint Európa exportjának és importjának világrészek szerinti megoszlása 1900-ban	38
6. táblázat: Ausztria–Magyarország külkereskedelmének megoszlása a birodalom (egyben vámterület) külső határával szomszédos országok szerint 1869-ben	38
7. táblázat: A Monarchia teljes importjának és exportjának országok szerinti megoszlása, 1891–1910 (az áruk értéke alapján).....	39
8. táblázat: Az Osztrák–Magyar Monarchia külkereskedelmi forgalmának megoszlása irányultság, országok és világrészek szerint 1913-ban	40
9. táblázat: A magyar külkereskedelem partnerországainak meghatározó irányjellemzői a külkereskedelmi mérleg alapján az 1909–1913. évi időszakban (értékben számolva)	42
10. táblázat: Magyarország értékben mért külkereskedelmének irányok szerinti értékarányai közötti százalékpontos különbségek 1913-ban	43
11. táblázat: A szárazföldi és tengeri szállítás részesedése a Habsburg Birodalom külkereskedelméből az 1851–1880. évi időszakban	45
12. táblázat: Néhány európai ország teljes kikötői forgalma, 1873.....	46
13. táblázat: A Monarchia behozatalának megoszlása áruajták szerint összesen és ebből a kikötőkön keresztül érkezettek aránya 1913-ban	47
14. táblázat: Trieszt és Fiume együttes részaránya Ausztria–Magyarország fontosabb import árucikkkel való ellátásából 1913-ban	48
15. táblázat: A Monarchia tengeri kikötőinek részarányai a Monarchia teljes nemzetközi kereskedeleméből az 1871–1880. évi átlagban	50
16. táblázat: Az osztrák és magyar kikötők részaránya a Monarchia külkereskedelmében tömegben és értékben irányultság szerint, 1871–1880.....	51
17. táblázat: Trieszt részaránya a Monarchia külkereskedelméből irányultság szerint az áruk értéke alapján, 1845–1895.....	52
18. táblázat: Trieszt részaránya a Monarchia kiviteléből országok szerint 1895 és 1905 között értékalapon.....	53
19. táblázat: Trieszt részaránya a Monarchia behozatalából országok szerint 1895 és 1905 között értékalapon.....	54
20. táblázat: Trieszt részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia külkereskedelméből a partnerországok szerint és az áruk tömege alapján 1900-ban	54

21. táblázat: Trieszt részaránya a Monarchia teljes kiviteléből és tengeri kiviteléből a legfontosabb exportcikkek értéke alapján 1895-ben	55
22. táblázat: Trieszt szerepe a Monarchia importjában 1895-ben árucsoportonként (értékalapon)	56
23. táblázat: Trieszt részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia külkereskedelmének egyes árucsoportjaiból tömeg szerint, 1900–1918	57
24. táblázat: A forgalom változása tömegalapon a kikötőkben 1871 és 1880 között.....	58
25. táblázat: A tengeri szállítás részesedése a Monarchia teljes nemzetközi kereskedelméből, a két kikötő teljesítménye alapján az 1871–1880-as évek átlagában	59
26. táblázat: Fiume részesedése a Monarchia tengeri kikötői forgalmából (behozatalból és kivitelből) tömegalapon, 1871–1913	59
27. táblázat: A gyarmatárúk és déligyümölcsök behozatala terén kialakult mennyiségi viszonyok Trieszt és Németország között, 1851–1871	60
28. táblázat: Az (osztrák és magyar) Adria-kikötők és a német kikötők részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia exportáruiból tömeg alapon 1913-ban	61
29. táblázat: Az Adria-kikötők és a német kikötők részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia fontosabb importárukkal való ellátásából tömeg alapon 1913-ban	62
30. táblázat: A tervezett Predil-vasút által lehetséges útrövidítések néhány városra vonatkoztatva	91
31. táblázat: Osztrák és bajor városok elérhetősége a két észak-adriai kikötőből.....	100
32. táblázat: Az egy főre jutó jövedelem Ausztria tartományaiban, 1911–1913 (korona alapon számolva)	132
33. táblázat: Az egyes osztrák koronatarományok százalékos részesedése Trieszt vasúti teherforgalmából 1913-ban, nagyság sorrendben.....	132
34. táblázat: A hinterland városok távolsága Velencétől és Trieszttől.....	135
35. táblázat: Trieszt vasúti teherforgalmának megoszlása a főbb indító és fogadó országok szerint tömeg alapon.....	136
36. táblázat: Trieszt és Bosznia-Hercegovina közötti 1913. évi vasúti forgalom árucsoportok szerinti megoszlása	136
37. táblázat: A Tauern vasút hatása a Bréma és a délnémet textilipari központok közötti gyapotszállítás távolságának és szállítási díjának csökkenésére...	148
38. táblázat: A Német Birodalom tartományainak részesedése az 1913-ban Trieszten keresztül érkező gyapotból	149
39. táblázat: Néhány európai ország vasúti hálózati kapcsolatainak intenzitása a 19. század végén	152
40. táblázat: Ausztria–Magyarország nemzetközi vasúti csatlakozásainak száma a szomszédos országokkal a 19. század végén	153
41. táblázat: Az Adria-kikötők és a német kikötők részaránya Ausztria–Magyarország külkereskedelméből 1913-ban.....	154
42. táblázat: Fiume vasúti forgalmának földrajzi megoszlása országok szerint 1913-ban pénzértékben	165
43. táblázat: Fiume vasúti forgalmának földrajzi megoszlása tömeg és érték alapján 1913-ban százalékban.....	165

44. táblázat: Trieszt és Fiume érkező vasúti (tömeg alapon) forgalmának megoszlása országok szerint 1913-ban	166
45. táblázat: Trieszt szárazföldi forgalmának megoszlása országok szerint értékben 1888-ban	167
46. táblázat: Andrović adatai Trieszt vasúti forgalmának keltésében résztvevő három szomszédos országból.....	168
47. táblázat: Trieszt vasúti forgalma a különböző németországi tartományokkal 1913-ban	168
48. táblázat: Fiume tengeri és vasúti áruforgalmának különbsége 1898 és 1913 között	171
49. táblázat: Fiume kikötői és vasúti forgalma 1913-ban	172
50. táblázat: A tengeri és vasúti szállítás különbözete alapján Triesztben maradt áru mennyisége (a kétirányú szállítások egyenlege).....	177
51. táblázat: A tengeri és vasúti szállítás szerepe Trieszt ellátásában 1913-ban (vázlatos kivonat az előbbi részletező táblázatból) 1000 mázsában	178
52. táblázat: Az egyes európai országok kereskedelmi flottájának nagysága 1914 nyarán (a gőzhajók adatai).....	182
53. táblázat: Az osztrák és a magyar kereskedelmi tengeri hajóállomány alakulása	183
54. táblázat: A magyar kereskedelmi tengerészet hajóállományának fejlődése járat-hossz kategóriák szerint, 1867–1913	185
55. táblázat A gőzhajók száma és tonnatartalma hajókatóriáknként 1913-ban	186
56. táblázat: Az Osztrák Lloyd legnagyobb hajói 1914-ben	187
57. táblázat: A magyar tengerhajózási vállalatok főbb adatai 1913-ban.....	189
58. táblázat: A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. áruforgalomnak alakulása a fő piacok szerint, 1901–1912.....	191
59. táblázat: A Magyar–Horvát Gőzhajózási Társaság személyforgalmának országok szerinti megoszlása 1912-ben (Fiuméből induló és oda érkező járatokon összesen).....	192
60. táblázat: A Magyar–Horvát Gőzhajózási Társaság Fiume és a legfontosabb olaszországi személykikötők közötti utasforgalmának alakulása, 1894–1912 .	193
61. táblázat: A magyar tengerhajózási társaságok Fiumén kívüli (tehát a közbenső/útjukba eső) és más viszonylatokban végzett árufuvarozási (kobotázs) szolgáltatásai 1898-ban	194
62. táblázat: A Fiuméből induló utasok száma hajózási társaságonként 1898-ban.....	194
63. táblázat: Fiume tengeri forgalmában résztvevő hajózási társaságok érkezett és indult gőzöseinek száma 1913-ban	195
64. táblázat: A magyar tengerhajózás százalékos részaránya Fiume tengeri kereskedelméből az 1903–1914. évi időszak átlagában.....	196
65. táblázat: A „Cunard Line” tengerhajózási társaság Fiume és New York közötti személy- és áruforgalmának megoszlása	197
66. táblázat: Az Österreichische Lloyd által üzemeltetett járatok a tengeri piacterületén 1914-ben	199
67. táblázat: Fiume áruforgalmának világrészek szerinti megoszlása 1913-ban.....	206
68. táblázat: Fiume teljes tengeri áruforgalma az egyes országokkal 1913-ban	207

69. táblázat: Fiume partnerkikötőinek száma és a Fiume által keltett átlagos forgalma országonként 1913-ban.....	210
70. táblázat: A magyar szabadhajózás számára legfontosabb tíz export és import tengeri kikötő	211
71. táblázat: Trieszt tengeri kereskedelmének megoszlása világrészek szerint, 1858–1913	212
72. táblázat: Trieszt tengeri forgalmának megoszlása világrészek/országok szerint a hajók száma és tonnatartalmak, valamint az áruszállítmányok tömege alapján 1913-ban.....	214
73. táblázat: Trieszt szabadkikötő hajóforgalmának világrészek szerinti megoszlása 1913-ban	214
74. táblázat: Trieszt tengeri kereskedelmének országok szerinti megoszlása (millió forint).....	215
75. táblázat: Az egyes országok pozíciójának/sorrendjének változása Trieszt kereskedelmében.....	216
76. táblázat: A Monarchia és Japán között szállított áru értéke a Monarchia teljes külkereskedelmével való összehasonlításban	218
77. táblázat: Trieszt hajóforgalmának megoszlása világrészek és országok szerint 1913-ban	219
78. táblázat: Trieszt hajóforgalmának megoszlása világrészek/ régiók és a partnerországok szerint 1913-ban, regisztrertonnában	220
79. táblázat: Trieszt balkáni és kis-ázsiai tengeri kereskedelme	221
80. táblázat: Törökország tengeri külkereskedelmének legnagyobb partnerei az 1911–1912. költségvetési évben	221
81. táblázat: Az osztrák és magyar lobogó alatti hajók érkező forgalma Triesztben az indító országok szerinti bontásban 1913-ban	222
82. táblázat: Fiume tengeri áruforgalma az osztrák és magyar kikötőkkel 1913-ban ...	231
83. táblázat: A magyar–horvát tengerpart kikötőállománya hajóforgalmának megoszlása az összes hajó tonnatartama alapján, 1900–1915	232
84. táblázat: A kisebb osztrák adriai kikötők forgalma Fiumével (Trieszt nélkül) 1913-ban	235
85. táblázat: Fiume és az osztrák tenger melléki tartomány közötti áruforgalom tömege 1913-ban	235
86. táblázat: Fiume és a Monarchia parti tartományai közötti tengeri áruforgalom megoszlása a kiszolgáló tengerhajózási vállalatok országa szerint 1913-ban	238
87. táblázat: Az Osztrák–Magyar Monarchia tengeri kikötő régiói teherforgalmának megoszlása irányultságuk szerint 1913-ban.....	245
88. táblázat: Fiume teljes hajóforgalma hajónemek szerint, 1871–1915	247
89. táblázat: Fiume teljes hajóforgalmának összetétele távolsági kategóriák szerint (érkezés és indulás együtt) 1913-ban	248
90. táblázat: A fiumei kikötő áruforgalmának százalékos megoszlása a hajók lobogója (A) és társaságuk országa (B) szerint 1912-ben.....	249
91. táblázat: Fiume hajóforgalma, 1913.....	249

92. táblázat: A magyar–horvát tengerpart kikötőállománya hajóforgalmának megoszlása az összes hajó tonnatartalma alapján, 1900–1915	253
93. táblázat: Fiume áruforgalmának irányultság és világrészek szerinti megoszlása 1913-ban	256
94. táblázat: Fiume áruforgalma lobogók szerint 1913-ban	258
95. táblázat: Az osztrák kikötők áruforgalmának százalékos megoszlása tömeg és érték alapján az osztrák parti közigazgatási egységek szerint az 1876–1880. évek átlagában	261
96. táblázat: Az osztrák kikötők áruforgalmának megoszlása a parti közigazgatási terület egységek szerint 1876/1880-ban és 1913-ban, tömeg (súly) alapján	261
97. táblázat: Trieszt hajóforgalma (a befutott hajók tonnatartalma)	262
98. táblázat: Trieszt hajóforgalmának lobogók szerinti megoszlása 1868-ban	264
99. táblázat: Trieszt Monarchia által keltett forgalma irányultság és árucsoportok szerint 1880-ban és 1913-ban tömeg alapon	266
100. táblázat: Az érkező hajóforgalom összetétele a hajók lobogója szerint a két kikötőben, 1913	270
101. táblázat: Trieszt és Fiume érkező hajóforgalma lobogók szerint, 1913	271
102. táblázat: Trieszt áruforgalma érték szerint 1860-ban, millió forint	272
103. táblázat: Fiume és Trieszt kikötő áruérték-forgalmának irányultság szerinti megoszlása, 1867–1913	274
104. táblázat: Fiume és Trieszt kikötő árutömeg-forgalmának alakulása, valamint irányultsága szerinti megoszlása, 1867–1913	274
105. táblázat: Fiume és Trieszt kikötő áruforgalmának fajlagos értéke irányultság szerint 1913-ban	275
106. táblázat: A gyapotbehozatal földrajzi megoszlása a vezérkikötőkben, 1913-ban, mázsa	278
107. táblázat: A Triesztbe érkező és vasúton tovább szállított gyapot piacországok szerinti megoszlása 1913-ban	278
108. táblázat: A Triesztből és Fiuméből vasúton indított borszállítmányok a fogadó országok szerint 1913-ban, mázsa	280
109. táblázat: A déligyümölcs-szállítás Fiuméből és Triesztből magyar célállomásokra 1913-ban	281
110. táblázat: Fiume és Trieszt tengeri forgalma a főbb áruféleségek szerint 1913-ban	283
111. táblázat: Fiume és a magyar–horvát tengerpart kikötőinek hajóforgalma (érkező/induló, rakott/üres hajók összesen)	285
112. táblázat: Az osztrák kikötők áruforgalmának összetétele 1880-ban	286
113. táblázat: Az osztrák partvidék (Isztria) és Dalmácia kikötőinek szerepe Fiume tengeri áruforgalmának keltésében 1913-ban	288
114. táblázat: Trieszt és Fiume teljes kikötői forgalmának viszonyszámai a dualizmus idején tömeg és értékalapon, 1867–1913	293

BEVEZETÉS

Tengeri kikötők közötti versenyt a közlekedéstörténet évszázadokkal korábbi időkből is kimutatott (Észak-Itáliában, a Hanza-szövetségen belül stb.), de *tematizálásuk igazán a kapitalizmus korától ismert*. Riválisai egymásnak egy országon belüli és különböző országokhoz tartozó (ám földrajzilag többnyire egymáshoz közeli) kikötők is lehetnek.

Versengésük egyaránt kiterjedhetett

- a távolsági/interkontinentális kereskedelembe bekapcsolódás (hajójárataik földrajzi viszonylatai és gyakorisága által befolyásolt) képességére,
- a különleges (ám közkedvelt) áruk behozatalában, vagy éppen kivitelében való fölényre, törekvésre,
- a mögöttes (szárazföldi) piacot lényegében nem igénylő közvetítő/gyűjtő-elosztó kereskedelemhez szükséges forgalmi (transzfer) csomópont funkció megszerzésére.

Az utóbbi kivételével *a funkciók ellátása, a forgalom mérete, illetve a kikötők fejlődése szempontjából kiemelt fontosságúnak bizonyult a mögöttes piacterülettel (hinterlanddal) összekötő közlekedési hálózat fejlettsége, teljesítőképesége. A „gőzkorszakig” a hajózható folyóvizek, az utak, majd a csatlakozó vasúthálózat adta szállítási lehetőségek nagymértékben éreztették hatásukat az egyes kikötők differenciált fejlődési folyamatában.*

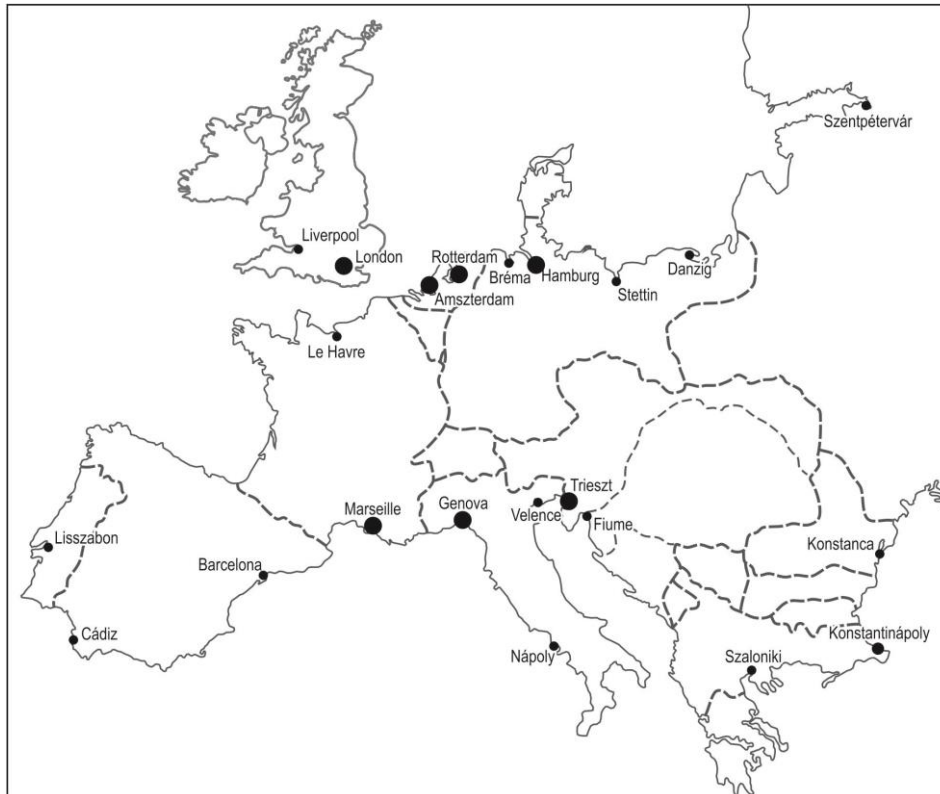
Ennek az „objektív” (infrastrukturális) tényezőnek a hatékonyságát azonban országonként (esetleg tartományi szinten is) befolyásolhatta a mindenkori gazdaság- és közlekedéspolitika a nemzeti (vagy regionális), hatósági szabályozási eszközeivel (szelektív/differenciált vámokkal, illetékekkel, valamint tendenciózusan megállapított tarifákkal).

Az Adriai-tenger legészakibb pontján levő *potenciális versenytársak földrajzi helyzetük és hovatarozásuk alapján* a következő kategóriákba sorolhatók:

- Ausztria (a Partvidék és Dalmácia tartományban működő) kikötői, élükön Trieszttel,
- a Magyar Királyság kikötői (élükön Fiumével),
- a közeli észak-adriai olasz kikötők (lényegében Velence) és a távolabbi (Ligur-tengeri) Genova. Mindezek együttesen a mediterrán versenytársak csoportját alkották. (Marseille, Szaloniki és Konstanca csak időnként, erős esetlegességgel jelent meg e körben peremhelyzetbeli jelentéktelen alternatív lehetőségként.)

Az előbbiektől nagy távolságra, az északi- és keleti-tengeri Bréma (Bremen) és Hamburg, illetve Stettin (Szczecin) északi csoportként gyakorolt hatást Triesztre (1. ábra).

1. ábra:
Trieszt, Fiume és Európa legforgalmasabb kikötői az első világháború előtt



Némely hatótényezők mindkét kikötővárosban azonosak (vagy hasonlóak) voltak, míg mások különböztek, egyedi vonásokat mutattak, illetve különleges súlyt képeztek. Egyesek néhány évig, mások a teljes vizsgált időszakon átívelően érvényesültek. Azaz a hatótényezők időben és térben, illetve jellegük szerint nagy változatossággal befolyásolták a Magyarországhoz és Ausztriához tartozó emi-nens közlekedési-gazdasági központot.

Mindkét város meghatározó funkciója kezdettől fogva a hajó- és áruforgalom méretétől, valamint viszonylataitól függő *tengeri kereskedelem* volt. A tengeri kapu szerepet túlnyomóan saját országaik számára (bár nem ritkán kölcsönösségi

alapon) töltötték be, ezért tranzitszerepük, ahogyan tengeri átrakóforgalmuk is erősen másodlagosnak értékelhető. Teljesítményüket a természeti adottságoknál jóval erősebben külső és belső társadalmi-politikai és gazdasági tényezők, illetve történelmi folyamatok határozták meg. Úgy mint a világgazdaság földrajzi szerkezetének változása, a Habsburg Birodalom politikai viszonyaiban bekövetkezett események (igazgatási átrendeződés, státus/hovatartozás, háborúk), mint ahogyan az állami gazdaság- és közlekedéspolitikai (policy) is szerepet játszott a hinterlanddal való nélkülözhetetlen szárazföldi közlekedési kapcsolatok megteremtésének módjában és erősségében.

Hazánkban Fiuméről közel száz tanulmány és könyv jelent meg a 19. század derekától máig. Szerzőik szinte kivétel nélkül Fiumét (különböző szempontból és megközelítéssel) önmagában, egyedi entitásként tárgyalták. (Legfeljebb egy táblázat erejéig teljesítménye alapján utaltak az európai kikötők közötti helyére.) Azonban egy kikötő logisztikai, gazdasági folyamatai, funkcionális szerepe, térkapcsolatai, fejlesztéspolitikája nem független a belföldi és nemzetközi kikötőállomány által befolyásolt helyzetétől a kívül érő hatásoktól. Különösen indokolt a szinguláris jelenségként kezeléssel szakítás egy olyan esetben, amikor az adott kikötőtől légvonalban bő félszáz kilométerre ugyanazon állam társországának fejlettebb kikötője működött.

E könyv célja, hogy

- elemezze mindazokat a tényezőket és körülményeket, melyek az *Osztrák–Magyar Monarchia dualista államának keretei között* az első világháborúig tartó időszakban közrejátszottak a két Isztria melletti kereskedelmi kikötő versengése közepette végbement fejlődésében;
- Fiumét azonos szempontok (funkcionális szerepkör, valamint térségi vonzásának kiterjedése és intenzitása) alapján összehasonlítsa Trieszttel;
- feltárja a Monarchia „vezérkikötőinek” időben változó sok tényezős funkcionális, mennyiségi és minőségi viszonyát, illetve
- egymásra gyakorolt hatásuk jellegét.

Forrásaink túlnyomóan hazai és bécsi könyvtárakban fellelt kiadványok, továbbá néhány osztrák vasút építését röviden ismertető internetes közlés.

* * *

Sok szempontú elemzésünkhöz nem nélkülözhattük a megfelelő adatbázist, melynek legfontosabb táblázatai szöveggözeik. A háttéranyagként kezelt terjedelmes táblázatok, valamint tematikus részletező szövegrészek a könyv végi *Függelékben* kaptak helyet (F és római szám jelzéssel).

ELSŐ FEJEZET

A VERSENGÉSRE HATÓ FŐBB
TÉNYEZŐK

1. Közös tulajdonságú/azonos tényezők és folyamatok

1.1. Hasonló földrajzi fekvés és természeti viszonyok

Mindkét kikötő az Adriai-beltenger legészakibb partján, a nagy forgalmú interkontinentális (földközi-tengeri, transzatlanti) tengeri útvonalakhoz képest meglehetősen *periférikus* helyen alakult ki.

Az Alpok, illetve a Karszt-hegység meredek nyúlványai előtti keskeny parti sáv csak a fejlődés kezdeti szakaszában volt elegendő kikötői létesítmények, illetve a település és termelőüzemek elhelyezéséhez, ezért részben feltöltésre, részben a part mentén további terjeszkedésre kényszerültek a fejlesztők. A két város mögött hirtelen kiemelkedő hegységperem mindenkor megnehezítette a tengerszint közeli kikötőterületek elérhetőségét (a leereszkedést, illetve a felkapaszkodást). Ez a kedvezőtlen adottság különösen a rendkívül lejtőérzékeny vasúti pályák kialakításakor jelentett sok gondot, kényszerítette a tervezőket erős kanyarulatok, alagutak és más műtárgyak közbeiktatására még a beépített területeken is (Majdán 2013).

A vízmélységük ugyan már természetes állapotban is vonzó volt (Triesztnél 16 m), azonban a mesterséges rakpartok, mólók építésével megtöbbszöröződött a kikötői partszakasz hajófogadó kapacitása. A széles (karéjos) öbölbeli fekvésük miatt a nyílt tenger felőli (viharos időben romboló) hullámzástól hullámtörőgátak építésével védték meg a rakpartokat, biztosították a rakodási munkálatok folyamatosságát. Erre Fiumében a pusztító erejű bora viharok idején különösen szükség volt. (Az Isztriai-félsziget nyugati oldalán a bora már alig érvényesült, Triesztet csak ritkán fenyegette – Pelles M. ex verbis.)

Végző soron az európai viszonylatban periférikus földrajzi helyzetet és a mögöttes térség elérését nehezítő domborzati viszonyokat bizonyos mértékig ellensúlyozta, hogy a szárazföldre betüremkedő helyen valamivel közelebb voltak a piacterületük egyes részeihez mint az Isztriai-félsziget vagy Dalmácia kikötői.

1.2. Azonos világgazdasági és birodalmi makropolitikai viszonyok

1.2.1. A világkereskedelemben bekapcsolódás nehézsége

Mindkét kikötőt egyaránt érintették valamilyen módon és mértékben a világgazdaság megkezdődött földrajzi átrendeződésével bekövetkezett – részben a tengeri közlekedés technikai fejlődésével is összefüggő – változások a 19. század második felétől.

Akkor vált lehetségessé a tömeges tengeri áruszállítás nagy távolságokra, amikor már erős fölénnyre tettek szert a vitorlás kereskedelmi hajókkal szemben a *jóval*

gyorsabb, távolsági járatok üzemeltetésére alkalmasabb gőzhajók és a megfelelő hajóparkokkal rendelkező gőzhajózási társaságok.

A Habsburg Monarchia kikötőinek pozíciójára két földrajzilag ellentétes irányú világgazdasági hatóerő hatott, melyek eredője időszakonként változott.

Az egyik az volt, hogy részben a hajózásbeli technológiai innovációknak köszönhetően kezdet kialakulni a *világgazdaság második pólusa Észak-Amerikában*, ami a *transzatlanti forgalom* többszöröződéséhez, illetve az *északi-tenger-parti* (Le Havre-től Hamburgig tartó) *kikötő tömörülésbeni* különleges logisztikai/gazdasági koncentráció Európán belüli növekedéséhez vezetett. E kikötő sorozaton belül különösen Hamburg vonzereje érezte hatását a Monarchiában.

A másik geoökonómiai tényező a Szezi-csatorna megnyitása (1869) viszont a keleti irányú, Ázsia által keltett vonzerőt növelte szinte máról holnapra (Treue 1970). Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a mesterséges vízi út általi drasztikus mértékű hajózásiútvonal-rövidítés előnye igazából ugyancsak a korszakos jelentőségű technológiaváltással, azaz a gőzhajók alkalmazásával értékesülhetett, mert Dél- és Kelet-Ázsia piacainak hatékony elérésére a vitorlások már nemigen voltak alkalmasak. (Ráadásul a vörös-tengeri szélviszonyok – a leszálló légáramlások övezetében – nem biztosítottak elegendő hajtóerőt a folyamatos haladáshoz.)

Hogy a *kétféle irányú vonzerő eredője hogyan alakult* (gyakorlatilag mely irányban mozdította el jobban az általában is gyorsan növekvő teljes tengeri forgalmat), az már a földrajzi fekvésen és a számos szubjektív üzleti tényezőtől befolyásolt államközi és vállalkozások közötti gazdasági kapcsolatok, logisztikai hálózatok szerveződésén és működtetésén múlt.

A kontinensközi mesterséges vízi út elvileg jobb esélyt kellett volna, hogy biztosítson a Földközi-tenger térségének (így a beltengeri kikötőknek is) az ázsiai és kelet-afrikai kereskedelembe való bekapcsolódáshoz.

1.2.2. A Szezi-csatorna megnyitásának ambivalens hatása a mediterrán kikötőkre

A kontinensünk tengeri kereskedelmében bekövetkezett *nyugati irányú súlyponteltolódás a Szezi-csatorna megnyitása után lelassult* azzal, hogy drasztikusan lerövidítette, vonzóbbá tette az Európa és Ázsia közötti utat, közelebb hozta a keleti piacokat.

Ugyan *Dél- és Kelet-Ázsia gazdasága* (kiváltképpen gyáripára) fejlettségben még a 20. század elején is nagyon elmaradt Európától és Észak-Amerikától (tehát még igen messze volt attól, hogy egy újabb világgazdasági erőközpontot testesítsen meg), azonban természeti *erőforrásaikkal és óriási népességükkel* így is *hatalmas* beszerzési és főként értékesítési *piacnak* ígérkeztek kontinensünk országai

számára. A globális jelentőségű egyiptomi vízi útnak köszönhetően *felértékelődött a Mediterráneum földrajzi helyzete*, mivel a Földközi-tenger nyugat–keleti tengelyében alakultak ki

- a Nyugat-/Észak-Európa és Ázsia/Kelet-Afrika, továbbá
- az Észak-Amerika (keleti partvidéke) és Ázsia/Kelet-Afrika közötti közvetlen interkontinentális szállítási útvonalak. Ezekon felül az útjukat megszakító távolsági járatok és az Európa–Vörös-tenger viszonylatú regionális hajójáratok is helyzetbe hozták Dél-Európa kikötőit. Ebbe *az újszülött tengeri forgalomba bekapcsolódhattak az Isztria melletti kereskedelmi kikötők is*. Kérdés azonban, hogy Trieszt forgalmának növekedése (1–2. táblázat) mennyire hozható összefüggésbe a csatornával?

Peez (1898) arra hívta fel a figyelmet, hogy *Nyugat-Európa kikötői a hatalmas vonzerejüket még a Mediterráneummal szemben is képesek voltak érvényesíteni* – azok hátrányára. A földrajzi determinizmus talaján úgy látta, hogy Európa sajátos juharlevél alakjából is adódik, hogy „... a Szezi-csatornán keresztül érkező indiai vagy ausztráliai áruk nem a Port Szaidhoz közeli Pireuszban, Brindisiben... hanem Havre-ban, Hamburgban, Brémában kerülnek kirakásra.

1. táblázat:

Trieszt és néhány olasz kikötő hajóforgalmának alakulása 1862–1881, valamint az egyes időszakok növekedése bruttó regisztertonnában és százalékban

Év	Trieszt	Velence	Genova	Nápoly	Livorno	Messina	Palermo
1862	1 544 262	668 896	2 092 040	1 551 743	1 850 978	1 239 218	761 702
1865	1 693 882	588 096	2 375 380	1 361 033	1 993 726	1 256 759	822 143
1868	2 058 279	708 840	2 413 620	1 358 667	1 586 426	1 668 975	1 051 411
1871	1 980 280	743 297	2 779 615	1 550 727	1 843 143	1 965 068	1 301 236
1871/1862	+436 018 +28%	+74 401 +11%	+687 575 33%	–1 016 0,0%	+16835 +0,9%	+716 850 +58%	+539 534 +71%
1875	2 013 249	1 070 600	3 109 796	2 923 922	2 375 169	2 335 144	1 812 195
1878	2 339 765	1 090 662	3 164 169	2 653 432	2 212 699	1 999 392	1 844 713
1881	2 292 137	1 379 282	4 118 611	3 498 495	2 626 023	2 735 595	2 019 798
1871/1872	+320 476 +16%	+501 133 +57%	+1 197 737 +41%	1 735 937 +99%	+811 489 +45%	+822 228 +43%	+679 818 +50%
1881/1862	+747 875 +48%	+7 103 869 +106%	2 026 571 +97%	+1 946 752 +125%	+775045 +42%	+1 496 377 +121%	+1 258 096 +165%

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p.106. és a szerző számítása.

2. táblázat:
Az olasz kikötők teheráru forgalmának növekedése Trieszttel összehasonlítva,
1862–1881, %

Kikötő	1862–1871	1872–1881	1862–1881
Genova	33	41	97
Nápoly	–	99	126
Messina	58	43	120
Livorno	0,9	45	41
Palermo	71	50	165
Velence	11	57	106
Trieszt	28	16	49

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p. 33.

Milyen sok előnyt ígértek a világjelentőségű vízi út megnyitásától a Földközi-tenger valamennyi országának és kikötőjének? Milyen remények töltötték el a vállalatokat és milyen bizakodással, euforikus szónoklatokkal ünnepelték a megnyitást? Milyen örömmel gondoltak a dél-európaiak a kelet-ázsiai, indiai és ausztráliai árukra, amelyek majd a Nagy-Britanniába tartó úton Olaszország, Görögország, Dalmácia kikötőibe érkezve majd vasúti kocsikban szelik át északnyugati irányban a kontinenst és jutnak el desztinációjukhoz? És ma? Mi valósult meg mindebből?” (Peez i.m. p. 9.).

Peez tehát elvárta volna, hogy az Ibériai-félsziget megkerülését feleslegessé tevő kombinált (tengeri/szárazföldi) szállítási mód jöjjön létre.

E megoldástól nem csupán útrövidítést, hanem idő- és költségmegtakarítást is várt. A tapasztalatok alapján a várakozáshoz képest az osztrák közlekedéspolitikus csalódott. Szerinte „a Szezei-csatorna keveset vagy semmit sem változtatott a korábbi viszonyokon” (Peez i.m. p. 18.). Azok a vasutak, amelyek Anglia irányában Európán végigvonultak, nem voltak abban az állapotban, hogy az indiai és ausztráliai árukat a gőzhajókról vágányaikra csalogassák. Peez szerint az új irányú vízi út egyedül Nagy-Britanniának kedvezett, mivel nagy teherhajói meg sem álltak a mediterrán kikötőkben, hanem közvetlenül Londonba, Liverpoolba és még néhány angol kikötőbe szállították az árut. Azzal, hogy Anglia volt a világ ipari műhelye, egyben a világkereskedelem központjává is vált.

Pozíciója lehetővé tette, hogy az idegen földrészekről érkező olyan fontos nyersanyagok, mint a gyapjú, gyapot, gabona, liszt többségét magához vonzza, majd többségüket továbbszállítsa az európai kontinensre, még olyan jelentős kikötőbe mint Hamburg is. Ez az áruösszegyűjtő/raktározó-szortírozó/szétosztó disztribúciós tevékenység hatalmas hasznot hozott a szigetország számos gazda-

sági szereplőjének (hajózási társaságoknak, kikötőknek, raktározóknak, árumaniplulátoroknak, vasutaknak, vasúti kompoknak, pénzüzeteknek, kereskedőknek stb.).

Annak nyomán, hogy Nagy-Britannia a közvetítő kereskedelmével maga felé terelte a Szezei-csatornán átáramló árutömeg javát, Olaszország, Franciaország és az Osztrák–Magyar Monarchia mediterrán kikötői kénytelenek voltak tapasztalni bizonyos fokú mellözöttségüket, hogy a keletről érkező nyersanyagok túlnyomóan mellettük tovább áramlanak a Gibraltári-szoros felé.

Csak a gyorsaságot előnyben részesítő interkontinentális személy- és postafor-galom vette igénybe az olaszországi és az onnét az Alpokon keresztül Franciaországba, a Benelux államokba, Angliába, Németországba és Észak-Európába tartó vasútvonalakat. Amikor azonban az angol Cunard forgalomba állította a gyors és a vasúti kocsikhoz képest jóval komfortosabb gőzöseit, az expresszjáratok utasai és a sürgős szállítmányok is elmaradtak az Európát keresztülszelő nemzetközi vonatokról.

A korabeli szerző egyben annak a reményének adott hangot, hogy ez az (19. század végi) aránytalan helyzet hosszabb távon fenntarthatatlanná válik, a kontinens egyre inkább megszabadul az angol közvetítő kereskedelemtől, amikor a dél-európai országok is elindítják gőzhajójárataikat a csatornán túli piacokra és ugyanakkor a nagy kikötőikből a kontinens belsejébe tartó vasútvonalak révén nemzetközi tengerikapu-szerepet is betölthetnek.

Az előbbieken Peez által interpretált helyzetet túlzottan dramatizálnak találjuk, ha a Monarchia és a külföldi hajózási társaságok korabeli fiúmei és trieszti interkontinentális járatait számba vesszük. Azokból egyértelműen kiderül, hogy saját és idegen hajókkal el lehetett látni a nyugat-európainál szerényebb gazdasági háttér által keltett és igényelt kontinensek közötti forgalmat is. Végző soron nem tagadva azt, hogy Nagy-Britannia gazdasági/kereskedelmi világközpontként óriási vonzerőt volt képes gyakorolni a legkülönbözőbb (így a szezei) irányú tengeri forgalomra, de úgy látjuk, hogy ezzel csak lassítani tudta a mediterrán térség tengeri kereskedelmének növekedési ütemét. (Hogy Nagy-Britanniához képest Hamburg észak felől jóval konkrétan éreztette befolyását a Monarchiában, arról a későbbiekben még lesz szó.

1.2.3. Az azonos államalakulathoz tartozás

Kikötők közötti versengés nem volt ugyan szokatlan Nyugat-Európában sem a világkereskedelem újkori kibontakozásának folyamatában, de az igazi versenytársak általában különböző államok érdekeit képviselték, még ha földrajzilag egymás közelében is működtek (pl. Antwerpen versus Rotterdam).

Trieszt és Fiume versenyéhez a politikai keretek specialitása abban volt, hogy egy birodalmon belül a Burg részrehajló gazdaságpolitikája által behatárolt aszim-

metrikus esélyekkel indult, majd a dualizmus korában politikai korlátokat lényegében nélkülöző kvázi szabad versenyben folytatódva –, de gazdaságilag korántsem azonos fejlesztőerőkkel, feltételekkel.

A *közös vámhatár* (1851) formálisan esélyegyenlőséget biztosított az Osztrák–Magyar Monarchia két nagy egysége, az Osztrák Császárság és a Magyar Korona (Magyarország) számára (Kaposi 2002). Azonban a *belső vámhatár hiánya* a magyar gazdaságot, a sérülékeny Kárpát-medencei piacot kitette a fejlettebb osztrák/cseh ipar termékei akadálytalan benyomulásának. Az olcsóbb amerikai és kelet-európai agrártermékek beszerzésével Ausztria a remélnél kevesebb magyarországi termény fogadására volt hajlandó. E *kettősség* a Trieszt–Fiume viszonyban kedvező esetben olyan módon nyilvánult meg, hogy a kapacitás és a forgalom mindenkori viszonyától, szolgáltatási áraktól, rakodó berendezésektől és szakosított rakterektől függően gyakran a magyarországi illetékességű árukat Triesztben, az ausztriaiakat pedig Fiumében indították el, vagy fogadták. A nagyobb, jobban felszerelt és szélesebb szolgáltatási repertoárral rendelkező *Trieszt* természetesen *előnyösebb helyzetet élvezett a kiegészítő és helyettesítő funkciók ellátásában.*

Nem hagyhatók figyelmen kívül az *Osztrák Birodalom* 19. századi *háborúinak következményei* sem, melyek valamilyen módon minkét kikötőt érintették. *Ausztria 1859-ben és 1866-ban elvesztette észak-itáliai tartományait* (a legértékesebb Lombardiát, majd Velencét is). Ausztria most már Isztria közelében húzódo határa radikálisan *összezsugorította Trieszt nyugati vonzásterületét* és a birodalom belső régióival sokáig csak egy (délen egészen keskeny) korridoron keresztül tudott kapcsolatot tartani a tenger felől.

Az *Osztrák Birodalom* központi költségvetését erősen megterhelő *háborúk* (krími, észak-itáliai, porosz–osztrák) *következményei* (az 1853. évi pénzügyi államesőd) nem csupán Ausztriát/Triesztet, hanem Magyarországot/Fiumét is érintették.

A Poroszországgal szembeni *königgrätzi csatavesztés* (1866), illetve a nagy összegű jóvátétel és a háborúban tönkrement létesítmények újjáépítése oly mértékben kimerítette a bécsi államkasszát, hogy évekig nem maradt érdemi lehetőség az osztrák kikötő fejlesztésére, pedig pont akkor lett volna arra igazán szükség, hogy a már épülő Szuezi-csatorna elkészültekor a birodalom azonnal éljen az ázsiai kereskedelem adta szerény, ám új lehetőségekkel (Escher 1917).

A világgazdaság működésének átmeneti (válságokhoz vezető) zavarai és az azokat követő élénkületi/fellendületi periódusok hatásai is egyaránt megmutatkoznak mindkét vizsgált kikötőben. (Legkifejezettebben az 1873. évi pénzügyi/gazdasági válság.)

2. A két kikötő fejlődésére lényegesen különböző mértékben ható (esetenként markánsan egyedi) tényezők

A kikötők nem csupán a *természetes vonzásterületük kiterjedésében*, hanem a hinterlandjuk, piacterületük *gazdasági fejlettségében* (a gazdaságföldrajzi adottságokban) *is különböztek egymástól*.

Ahhoz képest, hogy a Monarchián belül Ausztria népességszámban 60,3%-ot, területben pedig 45,4%-ot reprezentált, 1913-ban a magyar gazdaságnál kétszer nagyobb értékű árut állított elő és az egy főre jutó termelési értéke is 44%-kal nagyobb volt (Komlos 1990).

Fiume természetes hinterlandja, a Kárpát-medence az egy főre jutó gazdasági teljesítményben jóval elmaradt a Trieszt által vonzott osztrák (örökös) tartományoktól és Dél-Németországtól.

Mindezekon felül Csehországban összpontosult a textil-, porcelán- és üvegipar túlnyomó része. (Morvaországból és Sziléziából ugyan nem állnak rendelkezésünkre hasonló összegző adatok, de a részletadatok és korabeli monográfiák alapján az utóbbi két tartomány együttesen nagyjából a csehországi termelés mintegy 60–70%-át tette ki.)

E három tartomány együttesen Ausztria iparának értékben kb. a kétharmadát reprezentálta. E magas arány a klasszikus kapitalista társadalom keretei között az általános gazdasági fejlettség tekintetében (a fejlett, főként ipari növényekre összpontosított mezőgazdasággal, városi szolgáltatásokkal együtt) kiemelkedő gazdasági pozíciót biztosított a tágabb értelemben vett Csehországnak (3. táblázat). Az előbbiektől elválaszthatatlan (a 19. század második felében felgyorsult) urbanizáció a nyugat-európai szinthez közelítő polgárosodottságban, továbbá a Habsburg Monarchia legsűrűbb közlekedési hálózatában csúcsosodott ki.

A túlnyomóan német nyelvű, alpokbeli és Duna-völgyi osztrák tartományok gazdasági teljesítményben (a bécsi agglomeráció, Vorarlberg, a stájer iparvidék kivételével) elmaradtak az északi tartományoktól.

A gazdasági fejlettség minőségi mutatói, illetve a polgárosodottság és a tengeri kereskedelmi forgalom értéke között általában szorosabb az összefüggés, mint a hazai ipari termelés mennyiségi mutatói (tömege) és az általa keltett tengeri forgalom között. A cseh nehézipar érc alapanyagainak többsége a Monarchián belüli bányákból származott, a felhasznált feketeszén és kokszt pedig a közép-csehországi, valamint sziléziai bányákból, illetve kokszoló üzemekből. A vas- és gépipar főként a belföldi (nem kis részben magyarországi, galíciai) piacokra termelt, de Bajorország, Szászország is a rendszeres vevők közé tartozott. A cseh nehézipar (beleértve a vasáru- és gépgyártást) kooperációs kapcsolatai az alpokbeli és magyarországi néhány tartományon kívül főként a szomszédos német tartományokra terjedtek ki. Készáruiból kevés került tengeren túli exportra. Annál inkább kivételre termelt a cseh üveg- és porcelánáru, biszu és textilipar. Közülük

igazán csak a gyapot, juta (és részben a gyapjú) alapanyagot használó fonodák és szövőüzemek szorultak nagy arányban tengerentúlról való behozatalra (Eigner 1997).

Magyarország közepesen fejlett ipara (a malomipar és más élelmiszeripar kivételével) főként hazai és Monarchián belüli piacokra termelt.

Az urbanizálódottság/polgárosodottság szintjének az iparcikk és gyarmatáru importra volt igazán hatása. E tekintetben a fővárosok, nagyvárosok népessége emelkedett ki az átlagnál jóval nagyobb trópusi gyümölcs, élvezeti cikk/gyarmatáru fogyasztásával, miközben a szinte teljesen önellátásra berendezkedett, szélsőségesen/egyoldalúan agrárstruktúrájú perifériák (Bukovina, Kelet-Galícia, Székelyföld) lakossága sem az import, sem a kivitel tekintetében nem jelentett igazán tengeri külkereskedelmet generáló populációt.

A Kárpát-medence vezető ágazata a felesleget is termelő mezőgazdaság maradt, míg a cseh–morva területet is magában foglaló Osztrák Császárságban az ipar volt a meghatározó. Mindezek egyenes következménye az lett, hogy *Fiume* kikötő forgalmában a *kivitel* (zömében agrárárú), míg *Triesztben* (a nagyobb vásárlóerejű népesség fogyasztását szolgáló) *behozatal* volt a nagyobb méretű és egyben arányú.

3. táblázat:

A cseh–morva és sziléziai tartományok együttesének részaránya az Osztrák Császárság bánya- és nehézipari termékeiből a 20. század elején

Termékek	%
<i>Bányatermékek</i>	
Kőszén	42
Barnaszén	80
Vasérc	30
Kén	41
Ezüst, nikkelt, kobalt, urán, antimon	
<i>Kohászati termékek</i>	
Nyersvas	25
Öntöttvas	20
Arany	47
Ezüst	58
<i>Nehézipari termékek</i>	
Kénsav	100
Ásványi festék	100

Forrás: Komlos 1990.

Bár a Habsburg Birodalmon belül az Osztrák Császárság és a Magyar Királyság közötti gazdasági színvonalbeli különbségek meghatározó oka a korábbi évszázadokbeli eltérő történelmi fejlődés (melyre a Burg politikája nyomta rá a bélyegét), azonban nem hagyhatók figyelmen kívül a világkereskedelemben bekapcsolódáshoz elengedhetetlen kikötők forgalmi teljesítményének, illetve az azt nagymértékben befolyásoló tengeri és szárazföldi közlekedési összeköttetések hálózatai kiterjedtségének, teljesítőképességének sajátosságai sem.

Gyarmatok, kedvező orientációjú és könnyen aktivizálható (hinterlandjukhoz területileg jól illeszkedő) tengerpartok híján a birodalom gazdaságának a tengerentúli külkereskedelemben irányultsága eleve jóval elmaradt Nyugat-Európa, az Ibériai- és Appennini-félsziget „hajósnemzeteitől”. Annak ellenére, hogy kereskedelmi flottája a nyolcadik (hadiflottája pedig a hatodik) helyet foglalta el Európában, a Monarchia teljes külkereskedelmének (átlagosan) csupán egytizedét kezelték saját tengeri kikötői (Gerő 2016).

Különbségek állapíthatók meg a kikötők fejlesztéspolitikájában, a fejlesztési projektek eredményességében is. Az állami fejlesztéspolitika (policy) egy ideig diszkriminatív volt – Trieszt előnyben részesítése – a birodalom keretei között a 19. század derekán volt a legkifejezettebb (amikor Fiume 1868-ig Horvát-Szlavónországhoz tartozott). Az Osztrák–Magyar Monarchia idején változott a helyzet azzal, hogy az immár magyar kikötő fejlesztése a magyar kormány hatáskörébe tartozott. Ennek ellenére továbbra is szembetűnőbbek a magánbefektetők tőkevolumene közötti különbségek. Trieszt üzletvilágában híres olasz, osztrák és egyéb cégek jelenléte indikálta a nagyobb vonzerőt, Fiumében viszont kevés említésre méltó külföldi (nyugat-európai) nagyvállalat működött.

* * *

Az előbbieken bemutatott körülményeken túlmenően a kikötők forgalmát, gazdasági fejlődését alapvetően a Monarchia *külkereskedelmének* nagytérségi szerkezete, irányultsága és *a tengeri szállításnak* a külkereskedelemben játszott szerepe határozta meg.

MÁSODIK FEJEZET

KÜLKERESKEDELEM –
TENGERI KERESKEDELEM

KÜLKERESKEDELEM

1. A külkereskedelem elemzésének problémái a különböző mutatók alkalmazásakor

A tengeri forgalom helyének és abban a kikötők szerepének vizsgálatakor látni kell a mozgatórugóit, ismerni kell a keretül szolgáló *külkereskedelem* tér- és időbeni dimenzióinak főbb vonásait. Amikor a külkereskedelmet elemezzük, nem kerülhetjük meg a használt *statisztikai mérőszámok*/mutatók kérdését. Az ide vonatkozó statisztikai források általában tömeg (súly) és érték (pénzösszeg) mutatókat használtak. Mivel a vámhatóságok rendszerint a közös vámhatáron keresztül szállított áru értéke szerint állapították meg a gyakran változó nagyságú vámtételt, a statisztikai hivatalok is többnyire az éppen aktuális pénznemben mutatták ki a befelé és kifelé végbemenő árumozgást. Azon túlmenően, hogy *a szállítóeszközök és közlekedési pályák teljesítménye szempontjából a szállítandó áru fizikai tulajdonságainak* (súlyának, halmazállapotának, sőt háromdimenziós méretének) *van igazán relevanciája, az értékalapú értékelés ellen* más megközelítésű kifogások is szólhatnak.

Így már a 19. század dereka után Beöthy (1870) nem titkolta fenntartásait a pénznemekben megadott külkereskedelmi statisztikával szemben. Erős bírálatának egyik tárgya a nemzeti pénzalapú külkereskedelmi mérleg, mivel így a legtöbb európai ország mérlege a behozatal túlsúlya miatt negatív volt.

Következtetése: „...tehát azon országok forgalmának összegében, melyek a világkereskedelemben vezetnek, tetemes veszteség mutatkozott, mi teljes lehetetlenséget feltételez, miután minden passzívumnak szükségkép egy activum felel meg; ha ezeket meggondoljuk, meg kell csökkennie bizalmunknak azon adatok iránt, melyek felületes becsü, átlagos találgatás és tapogatózás nyomán készülnek” (p. 76). Ezért a súlyadatokat (melyek pontos mérésekből származnak) többre tartja, még akkor is, ha azok „...az ország küljövödelmeiről és külkiadásairól, a be- és kifolyt pénzösszegekről nem adhatnak fogalmat... a mennyiség szerint való kimutatások nagyobb beccsel bírnak” (p. 75–76).

A Beöthy által vizsgált évek (1862–1866) adatai már csak azért sem voltak alkalmasak a korrekt összehasonlításra, mert a rendkívüli események nyomán időközben

- kisebb lett a statisztikai „beszámolási egység”, azaz Ausztria–Magyarország területe a Lombard-Velencei Királyság elvesztésével;
- a poroszokkal vívott háború átmenetileg erősen csökkentette a kereskedelmi forgalmat;

- a súlyos aszály nemcsak a Kárpát-medence, hanem Galícia és más osztrák tartományok, sőt a közeli külföldi területek mezőgazdasági termelését is visszavetette, ezért távolabbról kellett beszerezni a hiányzó élelmiszert. Mindezek következtében a hagyományos külkereskedelmi szerkezet deformálódott.

Mindazonáltal az 1866 előtti *Ausztria–Magyarország Európa egyik legnagyobb területű országaként számottevő interregionális kiegyenlítő potenciállal rendelkezett.* Ez a gyakorlatban olyan előnnyel járt, hogy amikor egyik részén gyenge volt a termés, a többi régióból pótolni lehetett a hiány egy részét. (Az aszály Ausztriát kevésbé érintette.)

2. A külkereskedelmet befolyásoló tényezők és a külkereskedelem viszonylagos szerepe európai összehasonlításban

Változatos természeti adottságának/földtani felépítésének köszönhetően a közép-európai kontinentális birodalom képes volt az agráriparivá átalakuló társadalom, a polgárosodó népesség és a gyorsan fejlődő ipar anyagi szükségleteinek túlnyomó részét *belföldi forrásokból*, a helyi termelésből fedezni. A mérsékelt égövi mezőgazdasági terményekből, állati eredetű élelmiszerekből, mint ahogy (a kohászat és nehézszerkezetipar által hasznosított) ásványi alapanyagokból, energiahordozókból is jórészt *önellátó* volt Ausztria-Magyarország, de számos terményből, nyersanyagból, sőt ipari termékből kivitelre is bőven tellett. *Nyugat-Európához képest Ausztria-Magyarország kevésbé szorult rá a nemzetközi árucserére;* a régiói közötti kereskedelem nagyobb szerepet játszott. E potenciál tényleges értékesülésében természetesen a szélsőséges időjárás és a világgazdaság ciklikussága időnként anomáliákhoz vezetett, amikor nem, vagy alig volt lehetőség pl. gabonaexportra, vagy a gazdasági válság miatt bizonyos alapanyagok behozatala nagymértékben visszaesett.

Mennél intenzívebben bekapcsolódott a birodalom a világkereskedelemben, annál nagyobb arányúvá vált az addig alig ismert, ám vonzó késztermék. A meleg égövi ipari rostanyagok, gyümölcsök behozatala és az élvezeti cikkek fogyasztása néhány évtized alatt többszöröződött. Ellentételezésként a hagyományos gabona, szemes termény, élő állat, zsír és bor kivitelén kívül megjelentek az élelmiszeripari termékek (cukor, növényi olaj stb.), valamint nagy értékű ipari gyártmányok (elektromos gépek, készülékek, vasúti járművek stb.).

A külgazdasági kapcsolatok javítása érdekében tett intézkedések ellenére a Monarchia még a 20. század elején *sem tartozott a nemzetközi kereskedelem legfontosabb európai résztvevői közé* (4. táblázat). Gazdasága közel sem volt olyan mértékben a külkereskedelemre orientált mint a nyugat-európai fejlett „atlanti” országoké vagy éppen Olaszországé. *Még 1910-ben is a Monarchia országainak*

exportkvótája nem volt több 7%-nál, azaz csak ekkora arányú volt a kivitel a nemzeti jövedelemből – annak ellenére, hogy 1867 és 1913 között a külkereskedelem értékvolumene 340%-kal nőtt. (A legnagyobb növekedés e téren az 1897–1913. évi – millennium utáni – időszakot jellemezte.)

4. táblázat:

Az Osztrák–Magyar Monarchia helye a külkereskedelmi forgalom mérete tekintetében a jelentősebb országok között 1913-ban, fontsterlingben

Állam	Behozatal	Kivitel	Összesen
Nagy-Britannia	639 378	525 461	1 164 839
Németország	525 857	495 630	1 021 487
Egyesült Államok	373 550	510 020	883 570
Franciaország	340 335	270 015	615 350
Belgium	183 345	143 073	326 418
<i>Osztrák–Magyar Monarchia</i>	<i>141 433</i>	<i>115 129</i>	<i>256 562</i>
Olaszország	145 511	100 157	245 668
Oroszország	128 828	149 979	278 807

Forrás: Andrović 1918. p. 138.

3. A Monarchia külkereskedelmének fő piacai világrészek és országok szerint

A világkereskedelemben való bekapcsoltság mértékének megállapításához ismerünk kell *a Monarchia világrészek szerint keltett forgalmának arányait.*

A Monarchia külkereskedelmi piacait túlnyomóan Európában találta meg és a többi világrésszel az európai átlaghoz képest három-négyszer kisebb arányt ért el. Európa reprezentációja különösen a Monarchia exportjából volt igen magas (5. táblázat).

A forgalom európai irányultságának vizsgálatához a legegyszerűbb, a legkönnyebben áttekinthető rendszernek *a birodalom egyes külső határszakaszain átmenő forgalmat* találjuk.

A 6. táblázat arról tanúskodik, hogy 1869-ben *a német entitások határain átáramló árumennyiség értéke a teljes behozatal bő kétharmadát (67,8%-át) és a kivitel háromötödét (60,5%-át) tette ki.* (Viszont annál élénkebbé vált a Svédországgal és a közeli Bajorországgal folytatott árucseré.)

Európán belül a Habsburg Birodalom exportjának (értékalapon) 1861-ben 52,7%, majd 1891-ben már csak a 47,3%-a, 1910-ben pedig a 40,5%-a irányult a *Német Birodalomba.*

5. táblázat:
A Monarchia, valamint Európa exportjának és importjának világrészek szerinti megoszlása 1900-ban, %

Világrész	Monarchia		Európa	
	export	import	export	import
Európa	92,5	76,3	71,1	62,4
Ázsia	3,1	7,5	9,8	11,5
Afrika	1,7	2,3	4,4	12,6
Amerika	2,6	13,5	12,0	13,9

Forrás: Büchelen 1896. p. 177.; Statistik des auswärtigen Handels 1905. 1. kötet. p. 708.

6. táblázat:
Ausztria–Magyarország külkereskedelmének megoszlása a birodalom (egyben vámterület) külső határával szomszédos országok szerint 1869-ben

Határos ország	Behozatal		Kivitel	
	millió forint	%	millió forint	%
Dél-Németország	59,7	27,4	100,5	30,5
Szászország	72,0	35,0	75,1	22,8
Poroszország*	16,0	7,4	23,7	7,2
Német terület	147,7	67,8	199,3	60,5
Oroszország**	7,3	3,4	18,7	5,7
Török Birodalom***	27,1	12,4	40,0	12,1
Olaszország	3,3	1,5	6,1	1,9
Svájc	2,0	0,9	1,7	6,5
Trieszt	28,2	12,9	59,7	18,1
Fiume és egyéb kikötők	2,3	1,1	4,0	1,2
Összesen	217,9	100,0	329,5	100,0

* A porosz vasutak áruszállító tarifája alacsony volt; **Az orosz vámok magas voltak; ***Akkor még a Balkán túlnyomó része (a közeli Bosznia-Hercegovinával együtt az Oszmán Birodalomhoz tartozott; az adat nem tartalmazza a birodalom tekintélyes tengeri kereskedelmi adatait).

Forrás: Beöthy (1870) és a szerző számítása.

Az 1860-as években a tartományok közül Szászország tűnt ki a vele délen szomszédos külföldi területekről történt behozatalban. Az arányszámok összehasonlításából kitűnik, hogy tartós negatív külkereskedelmi mérleg mellett a *Monarchia jobban rá volt szorulva Németországra* (a többségében minőségi és jóformán csak onnét beszerezhető ipari gyártmányok beszerzésének forrásaként) *mint fordítva*.

Törökország második helyét Németország után az 1870–1871. években főként széles választékának, felesleg termelésre képes agráriumának és ásványi nyersanyag kivitelének köszönhető. Olaszország a harmadik helyen szerepelt.

Az 1891–1910. években Törökország már nem bizonyult jelentős partnernek (7. táblázat), de még 1913-ban sem tartozott a behozatalban az élvonalbeliek közé (8. táblázat), amire önmagában a Balkán-háborúk nem magyarázatok.

1900 és 1913 között *változatosabbá vált a Monarchia külkereskedelmének földrajzi megoszlása* és (a hosszújártú tengeri vonalak szaporodásának köszönhetően) a más világrészek részaránya nagymértékben növekedett. 1913-ban Európán belül ugyan továbbra is kiemelkedett Németország, amely egymagában (értékben) akkora forgalmat keltett mint a kontinensünkön az össze többi fejlett ország együttvéve, azonban tartós és jelentős partnerként szerepelt még az egy-két éven belül már háborús ellenség Nagy-Britannia és Észak-Amerika is.

Németország mindenekelőtt a minőségi magyar mezőgazdasági termények és a cseh ipari termékek behozatalának köszönhetően igen magas dominanciáját. (Annak ellenére, hogy a barátságtalan német vámpolitika és a tengerentúli piacok felé fordulás erőteljesebbé válása a 19. század utolsó harmadában és a 20. század elején csökkentette a Monarchia súlyát.)

A Monarchia gazdasági fejlettségben ugyan elmaradt Nyugat-Európától, viszont jóval előtte járt a Balkán és Kis-Ázsia országainak. Ez világosan megmutatkozik abban is, hogy *Ausztria–Magyarország aránya Délkelet-Európa importjából növekvően volt*. Olyannyira, hogy a Monarchia a birodalmi méretű Törökország kereskedelmében 1913-ban Nagy-Britannia után a második legjelentősebb partnernek számított – megelőzve Franciaországot és Németországot (Escher 1917. p. 54.).

7. táblázat:

A Monarchia teljes importjának és exportjának országok szerinti megoszlása, 1891–1910 (az áruk értéke alapján), %

Ország	1891		1900		1910	
	import	export	import	export	import	export
Németország	35,9	47,3	37,1	48,5	40,4	40,5
Olaszország	5,6	6,0	6,7	7,6	4,6	9,6
Svájc	3,8	5,4	3,3	3,5	3,0	4,3
Nagy-Britannia	10,5	6,8	8,8	10,3	8,0	9,3
Franciaország	3,6	4,2	3,1	3,5	3,9	3,1
Oroszország	4,6	2,3	5,3	3,7	5,9	3,8
Románia	0,6	2,0	1,9	2,2	1,8	4,2
Törökország	2,0	2,8	2,5	3,3	1,8	5,3
Egyesült Államok	7,8	1,3	5,0	2,0	7,5	3,3
Brit-India	0,6	1,1	2,3	2,8	2,8	3,2

Forrás: Beer 1912. p. 169.; Statistik des auswärtigen Handels megfelelő évei.

8. táblázat:
Az Osztrák–Magyar Monarchia külkereskedelmi forgalmának megoszlása
irányultság, országok és világrészek szerint 1913-ban

Partnerország/kontinens	Behozatal		Kivitel	
	millió forint	%	millió forint	%
Németország	1397	43,0	1143	44,8
Nagy-Britannia	236	7,3	217	8,5
Oroszország	230	7,0	116	4,5
Olaszország	171	5,3	226	8,8
Franciaország	117	3,6	86	3,4
Svájc	105	3,2	167	6,5
Románia	96	3,0	•	•
Hollandia és Belgium	71	2,2	63	2,5
Norvégia, Svédország, Dánia	60	1,8	25	0,9
Szerbia	•	•	56	2,2
Bulgária	•	•	39	1,4
Görögország	•	•	35	1,4
Európa	2483	76,3	2173	84,9
USA és Észak-Amerika egyéb országai	324	10,0	75	2,9
Brazília	69	2,1	13	0,4
Brit Kelet-India	•	•	102	4,6
Argentína	49	1,5	25	1,0
Amerika	442	13,7	215	8,9
Brit-India	256	7,9	•	•
Törökország	68	2,1	160	6,2
Ázsia	324	10,0	160	6,2
Világ összesen	3249	100,0	2548	100,0

Megjegyzés: A forrásban csak a jelentősebb országok szerepeltek, számos olyan ország adatai hiányoznak, amelyekkel volt tengeri kereskedelme a Monarchiának.

Forrás: Escher 1917. p. 59–61. adataiból számította és szerkesztette a szerző.

4. Magyarország külkereskedelme

4.1. A vámközösség ambivalens hatásai

A még 1851-ben létrehozott vámközösséggel (Trieszt és Fiume szabadkikötő kivételével) megszűntek a belső vámhatárok (Komlos 1990), így az *Ausztria és Magyarország közötti, immár belföldi áruforgalmat nem terhelték illetékek* (Kaposi 2002). E lépés ellentétes hatásainak mérlege idővel pozitív hozadékaival fejlesztőerővé vált.

A 19. század derekán a (birodalmon belüli) két ország közötti kereskedelemre még az erős szerkezeti részaránytalanság volt jellemző azzal, hogy Magyarország kevés kivételtől eltekintve mezőgazdasági terményeket vitt ki Ausztriába, ahonnan jellemzően iparcikket importált. Már az 1880-as évekre lényegesen megváltozott kereskedelmünk szerkezete, amikor a feldolgozatlan agrártermék-kivitel 65%-ra csökkent, a feldolgozott termék/ipari áru (elsősorban a malom- és faipar viharos gyorsaságú fejlődésének köszönhetően) 35%-os részarányt ért el (Katus 1979).

A közös vámterület előnyeinek sorába tartozik, hogy elősegítette a tőkefelhalmozást, amelynek az állami támogatással együtt nem kevés szerepe volt Fiume kikötő és város fejlődésében (Komlos 1990). A vámközösségnek köszönhetően a teljes magyar külkereskedelem szerkezete is megváltozott. Néhány magyarországi iparág elérte azt a méretet, hogy *külföldi értékesítésre* is berendezkedhetett (malomipar, hordó és donga, szerszám és járomfa/hajóborda stb. gyártás, cukoripar), köztük olyanok, amelyek a 19. század végén már jórészt kiszorultak az osztrák piacról (Scott 1977). Mindemellert *Magyarország külkereskedelméből Ausztria még így is átlagosan 77%-kal vette ki a részét.*

Másfelől az osztrák vámpolitika irányítói által elkövetett hibás döntések Magyarországot is érintették a kiegyezés előtti években. Ezek közé tartozott a birodalmon belüli vasútépítések oly módon való támogatása, hogy drasztikusan leszállították a külföldi (angol, német, belga stb.) vas- és acélárúkat, így pl. a sínek importjának vámtételeit (sőt, rövid időre megszüntették). Ez oda vezetett, hogy a beözönlő olcsó (esetenként rosszabb minőségű) nyugat-európai kohászati és gépipari termékekkel szemben a hazai kohászat, valamint a vas- és acélfeldolgozóipar teljesen elveszítve versenyképességét, súlyos válságba került; sorban zártak be üzemei. Ugyan Bécs egy idő múlva felülvizsgálta döntését, de a Felvidéken és Krassó-Szörényben leállított üzemek újraindítása, a korábbi termelési teljesítmény elérése nemcsak időigényesnek, hanem rendkívül költségesnek is bizonyult.

Mindezek az átmeneti és egy iparágat érintő anomáliákon túlmenően Magyarországra nézve a birodalmon belüli vámok eltörlése tartósan nehéz helyzetet teremtett sok olyan iparvállalat számára, melyek a belső piacon nem tudtak versenyezni a fejlettebb technológiával előállított olcsóbb és gyakran jobb minőségű osztrák és cseh árukkal.

Elhamarkodott volt tehát a szabadkereskedelem alkalmazása egy olyan korban, amikor még inkább védelemre szorult volna a fejlődésének első szakaszát élő nagyüzemi ipar.

A kiegyezés után a magyar külkereskedelemben fontos szerepet játszottak a világ számos országával (pl. Olaszországgal, Franciaországgal, Angliával, Japánal, Kínával) kötött kölcsönös kereskedelmi egyezmények, amelyek lehetővé tették a magyar agrártermékek közel vámmentes eljuttatását a partnerországokba.

4.2. A magyar külkereskedelem piacterületének alakulása

Az első világháború előtti években Magyarországnak több partnerországgal volt behozataltöbblete, mint ahánnyal kivitel-többlete (9. táblázat).

1913-ban a kivitelbeli kétszer nagyobb százalékpont-többlet a Bosznia-Hercegovina, Nagy-Britannia és Ausztria viszonylatú, a behozatalban pedig Németország, USA és Brit Kelet-India irányú kereskedelmi mérlegben állt elő (10. táblázat).

9. táblázat:

A magyar külkereskedelem partnerországainak meghatározó irányjellemzői a külkereskedelmi mérleg alapján az 1909–1913. évi időszakban (értékben számolva)

Behozatali többlet	Kiviteli többlet
Ausztria	Bosznia és Hercegovina
Trieszt	Svájc
Németország	Olaszország
Franciaország	Portugália
Spanyolország	Hollandia
Belgium	Nagy-Britannia
Oroszország	Bulgária
Románia	Európai-Törökország
Szerbia	Ázsiai-Törökország
Brit-India	Egyiptom
Holland-India	
Egyesült Államok	
Brazília	
Argentína	
Egyéb országok	

Forrás: A Magyar Szent Korona országainak 1913. évi külkereskedelmi forgalma. Budapest, 1915. 3.d tábla, p. 42. adataiból számította és szerkesztette a szerző.

10. táblázat:
Magyarország értékben mért külkereskedelmének irányok szerinti értékarányai
közötti százalékpontos különbségek 1913-ban

Ország	Behozatal %	Kivitel %	Összesen %	többlet százalékpontban	
				Behozatal	Kivitel
Ausztria	71,46	72,55	71,98		1,09
Németország	9,99	6,41	8,27	3,58	
Szerbia	0,49	0,99	0,73		0,50
Olaszország	1,36	2,14	1,78		0,78
Brit Kelet-India	2,58	1,23	1,90	1,35	
Nagy-Britannia	1,94	3,47	2,69		1,53
Bosznia és Hercegovina	1,27	3,11	2,15		1,84
Románia	1,79	1,70	1,75	0,09	
Franciaország	1,24	1,14	1,19	0,10	
Egyesült Államok	2,25	0,64	1,47	1,61	
Európai-Törökország	0,06	0,59	0,32		0,53
Brazília	0,35	0,07	0,29	0,28	
Oroszország	0,47	0,58	0,52		0,11
Hollandia	0,29	0,32	0,30		0,03
Svájc	0,50	0,62	0,56		0,12
Belgium	0,30	0,19	0,25	0,11	
Ázsiai-Törökország	0,22	0,87	0,58		0,65
Bulgária	0,18	0,61	0,89		0,43
Trieszt	0,34	0,07	0,21	0,27	
Spanyolország	0,18	0,11	0,15	0,07	
Portugália	0,01	0,17	0,08		0,16
Holland-India	0,41	0,01	0,21	0,40	
Egyiptom	0,25	0,66	0,45		0,41
Argentína	0,55	0,17	0,37	0,38	
Más országok	1,57	1,29	1,59		0,02
Összesen	100,00	100,00	100,00		

Forrás: A Magyar Szent Korona országainak 1913. évi külkereskedelmi forgalma. Budapest, 1915. 3.a-e táblázat, p. 41-42. adataiból számította és összeállította a szerző.

A táblázatok értékei természetesen évről évre változtak, viszont az egyes országoknak a teljes kivitelből és behozatalból való arányában radikális változások nem álltak elő. Ha eltekintünk Ausztriától (ahová 1913-ban még mindig több árut vittünk ki értéküket tekintve is), *a behozataltöbblet érzékelhetően nem a partnerország gazdasági szerkezetétől függött.* (Az ipari hatalom Németországból és az USA-ból éppen úgy többet hoztunk be, mint a fejletlen ázsiai, afrikai és latin-amerikai országokból.)

A részesedési arányok országok szerinti változása (kivitelben, behozatalban és összes értékben) a 10. táblázaton és az F I. táblán követhető.

A Habsburg Monarchián belül *Magyarország külkereskedelme* 20. század eleji földrajzi irányultságbeli változásának jellemzői közül az egyik, hogy *Ausztria nagyobb súlyt képviselt mint amennyit Magyarország Ausztria számára.* A másik pedig, hogy az Európán kívüli világkereskedelemben hazánk jóval szerényebb mértékben volt képes bekapcsolódni mint a Monarchia másik fele.

A TENGERI KÜLKERESKEDELEM

1. A tengeri szállítás, illetve kikötők erősen változó részarányai a Habsburg Birodalom külkereskedelméből a 19. század derekától

(Néhány következtetés a korabeli adatok elemzéséből)

A tengeri szállítás aránya a Habsburg Birodalom külkereskedelméből akkor ért el egyötödnyi arányt, amikor még fejletlen volt a nemzetközi vasúthálózat (11. táblázat).

A korai (1851–1881) magas átlag annak ellenére jött létre, hogy a birodalom adriai kikötői még igencsak fejletlenek voltak, a rakodási munkálatok döntően élő munkaerővel történtek.

11. táblázat:

A szárazföldi és tengeri szállítás részesedése a Habsburg Birodalom külkereskedelméből az 1851–1880. évi időszakban

Évek	Szárazföldi szállítás részaránya, %	Tengeri szállítás részaránya, %
1851–1860 átlag	79,4	20,6
1871–1875 átlag	84,6	15,4
1880	80,0	12,0

Forrás: Konek 1878. p. 18.; Neumann-Spallart 1882. p. 11. és a szerző számítása.

Konek Károly a Monarchia szárazföldi és tengeri forgalom 1870-es évek első felére vonatkozó viszonyával kapcsolatban mutatkozó, főként Magyarországra nézve kedvezőtlen okokról a következőket írja: „Oka annak, hogy a tengeri forgalom egyáltalán oly csekély arányszázalékkal jelentkezik és még a legújabbig is annyira fejletlen, nemcsak az osztrák-magyar partvidék földrajzi alakulása, nemcsak a bécs-triesti pályán kívül az egyéb kikötőket a monarchia zömével egybekötő vasutak teljes hiánya, hanem a *triesti kikötőnek monopolizáló* uralomvágya, és a fenállott osztrák absolut kormányok a többi parthelyek, főleg a magyar-horvátiaknak maritim érdekeit *Triest javára szükkeblően feláldozott* tengerkereskedelmi visszás politikája, mely a többi kikötőknek versenyképességét hol öntudatosan lekötötte, hol csak ténylegesen kifejtteni elmulasztotta. Triestnek *nemcsak a magyar-horvát, de a többi osztrák* kikötők feletti maritim túlnyomósága a leginkább a hajózási mozgalomban való részesülési arányából tűnik ki.” (Konek 1878. p. 446.)

A bírálata idején a Habsburg Birodalom kikötőállományának forgalma messze elmaradt Európa országaitól (12. táblázat).

12. táblázat:
Néhány európai ország* teljes kikötői forgalma, 1873

Ország	Hajók száma, darab	A szállított áruk mennyisége, millió tonna
Nagy-Britannia	462 223	85,0
Német Birodalom	97 419	13,7
Franciaország	225 128	23,9
Olaszország	269 454	23,2
Orosz Birodalom	37 178	6,1
Svédország**	64 591	8,7
Hollandia	16 983	5,3
Magyarország	6 929	0,448
Monarchia		0,3

*Nem tartalmazza olyan fontos maritim (tengerhajózásban jelentős) országok adatait, mint Spanyolország, Portugália, Norvégia; **Part menti hajózás nélkül.

Forrás: Konek 1878. p. 450.

Amikor a bíráló jogosságát firtatjuk, figyelembe kell vennünk, hogy a *Monarchia teljes külkereskedelmének mintegy 78–80%-át a szárazföldi közlekedési eszközök* (jobbára a vasút, kis távolságokon – szomszédsági viszonylatokban – a közúti fogatolt közlekedés) *hordozták*. A szárazföldi külkereskedelem igen magas arányát a Monarchia szintjén a 20. század elején

- főként a szomszédos Németországgal, Svájjal és Olaszországgal a komparatív előnyök alapján kialakult hagyományos gazdasági kapcsolatokra és
- másodsorban az egész Európára kiterjedő vasúti hálózat adta szállítási lehetőségek kihasználására vezethetjük vissza. (A vasúti tengeri kompokra utaltság Skandinávia és Nagy-Britannia elérésében sem jelentett nagyobb akadályt mint a nyomtáv különbség a szomszédos Orosz Birodalom határán.)

Európai viszonylatokban a legnagyobb import- és exportáru mennyiséget a vasutak szállították, mégpedig az időben növekvő mértékben, ahogyan a vasút egyre nagyobb területeket hálózott be és (a műszaki fejlődés eredményeként) teljesítőképessége is nőtt. Különösen a legnagyobb kereskedelmi partner, a Német Birodalom tekintetében volt nagy jelentősége a vasúti szállításnak. Ennek következtében a német kikötők és az attól távoli Fiume között csak igen szerény méretű tengeri forgalmat mutattak ki a statisztikák. Az interkontinentális kereskedelem eszköze nem lehetett más mint a tengerhajózás.

A magyar külkereskedelem áruinakállításából a tengerhajózás mindössze 8%-kal vett részt a millennium és az első világháború között. Még folyami hajókon (a Száván és a Dunán) is jóval nagyobb tömegű szállítmány indult és érkezett.

(A szállítási módok 1896–1913-ban évente alig változtak. Az Ausztrián kívüli külkereskedelmünkben 1910-ben a vasút 70%-kal, a folyami hajók 13%-kal, a posta 8%-kal, a tengerhajózás 8%-kal, a közúti szállítás 1%-kal vette ki részét – Magyar Statisztikai Évkönyv 1910. p. 187.)

1.1. A tengeri szállítás kiemelkedő jelentősége egyes áruk külkereskedelmében

Kikötőkön keresztül elsősorban az európai vasúthálózaton nem, vagy körülményesen elérhető országokkal kereskedett a Monarchia, de sok esetben mindkét szállítási ágazat szolgálta az áruforgalmat.

A saját kikötőkön keresztül a tengeri szállítás az egyes áruk közül legnagyobb arányt ért el a túlnyomóan Indiából származó jutabehozatalból és a jellemzően Japánból és Délkelet-Ázsiából származó rézből (13. táblázat).

13. táblázat:

A Monarchia behozatalának megoszlása áruajták szerint összesen és ebből a kikötőkön keresztül érkezettek aránya 1913-ban, mázsa

Árufajta	Összesen	Ebből tengeren	%
Pálmaolaj	270 000	6 134	2,3
Korpa	336 000	107 000	31,8
Európán kívüli faanyag	300 000	80 000	36,7
Európán kívül farönk	270 000	80 000	29,6
Európán kívüli gyanta és kolofonium	340 000	120 000	35,3
Gyapot	2 065 000	678 000	32,8
Juta	610 000	520 000	85,2
Gyapjú	263 000	90 000	34,2
Kaucsuk	36 000	1 133	3,1
Ólom	149 000	8 000	5,4
Réz	365 000	1 900 000	52,1
Fedőpala	930 000	75 000	8,1
Foszfát	752 000	36 000	4,8

Forrás: Escher 1917. p. 74., kiegészítve a szerző részarány számításával.

Az előbbi Escher-féle (1917) szűk körű áruösszetétellel szemben Schulz-Kiesow (1950) kimutatása az áruk sokkal nagyobb körére terjedt ki, valamint az exportra is. E szerint a Monarchia exportjából a tengeri szállítás 1913-ban (tömeg alapon) kizárólag cukorból ért el magas arányt – mind a német, mind az adriai kikötőkön keresztül. Az importárúk között nem volt kiemelkedő arányú.

Fiume és Trieszt kikötő importjából a Monarchia főként a más világrészekről, a trópusokról származó terményekben tüntette ki magát; 1913-ban fél tucatnyi gyarmataruból értek el 80% feletti arányt (14. táblázat).

14. táblázat:

Trieszt és Fiume együttes részaránya Ausztria–Magyarország fontosabb import árucikkkel való ellátásából 1913-ban

Áru	%	Áru	%
1. Fűszerek	97,7	11. Cserzőanyagok	44,6
2. Kávé	97,4	12. Olajos növények	41,2
3. Tea	91,1	13. Gyapjú	34,0
4. Juta	85,5	14. Gyapot	30,5
5. Kakaó	82,2	15. Egyéb anyagok fonáshoz	24,9
6. Réz	81,9	16. Gyanta	22,6
7. Rizs	81,2	17. Európám kívüli fa	20,3
8. Foszfát	50,5	18. Chilei salétrom	8,1
9. Dohány	46,7	19. Ólom	5,4
10. Kender és len	46,3	20. Kaucsuk	3,1

Forrás: Statistik des auswärtigen Handels... 1913.

1.2. Az adriai osztrák és magyar kikötőállomány általános szerepe a Monarchia két országának tengeri külkereskedelmében

Ahogy arról részletesebb elemzésünkben már szó volt, Ausztria tengeri külkereskedelmének nem jelentéktelen része egy ideig (1866-ig) Velencén, majd tartósan és növekvő mértékben az északi-tengeri óriáskikötőkön keresztül realizálódott, de az *adriai saját kikötők meghatározó szerepét nem lehet elvitatni*.

A Monarchia adriai kikötőállományának forgalmi potenciálja a parti menti közigazgatási területi egységeként (tartományonként) erősen polarizáltan alakult (2. ábra).

Ausztriáé volt

- Isztria és Görz-Gradisca tartomány („Partvidék”) 23 apró kikötője, melyek közül Pola is inkább csak a haditengerészeti funkciójával emelkedett ki. A többi kereskedelmi és halászati kikötő általában csak parti menti, kis távolságú (vitorlás és gőzhajó) járatok szerény helyi forgalmát elégítette ki;
- a Monarchia legnagyobb kikötővárosa, Trieszt önálló igazgatási státussal rendelkezett;

- a délen a Kotori-öbölhöz hosszasan elnyúló, számos szigetet is magában foglaló Dalmácia tartomány összesen 51 kikötője közül csak Spalato (Split), Sebenico (Šibenik), Zara (Zadar) és Metković keltett a helyit meghaladó nemzetközi forgalmat (többnyire az olasz kikötőkkel).

Magyarországhoz tartozott

- a Monarchia második legnagyobb kikötője, Fiume (önálló igazgatási egység), valamint attól délre
- a magyar–horvát tengeremlék 11 kicsiny, helyi jelentőségű kikötője.

2. ábra:
Az Osztrák–Magyar Monarchia igazgatási térképe



1866-ban a birodalom adriai kikötői együttesen a teljes behozatal 14,0%-át, a kivitel 19,3%-át kezelték. Fiume akkor nem csupán a birodalom teljes külkereskedelmében játszott jelentéktelen szerepe alapján, de Trieszthez képest is „törpe” volt. (Mégpedig a vasút hiánya miatt, mert ugyan a Bécs–Trieszt vonal legközelebbi állomása alig 20 km-re működött, a kikötő és az állomás közötti rendkívül meredek szakaszokból álló úton a szekerekkel fuvarozás, az átrakás, valamint a

Déli Vasúttársaság magas tarifája igencsak visszafogta a szállítatókat a kombinált szállítási mód igénybevételétől.)

A Monarchia 1870-es évekbeli teljes külkereskedelmi forgalmából az *adriai kikötők értékben* közel kétharmaddal *nagyobb arányt képviseltek mint tömegalappon* (15. táblázat). Ez azért meglepő, mert az általános tapasztalat szerint az értékesebb árukat a 19. század második felében szárazföldön szállították az országok között. A birodalom behozatalából produkált részarányok (értékalapon 16,1%, tömegben 10,2%), de a kivitelből számítva is (16,6% és 9,2%) jóval szerényebbek voltak mint a dél-európai félsziget országoké, melyek sokszorosan hosszabb tengerparttal rendelkeztek, de ugyanakkor Európa törzse felé magashegységek (Pireneusok, Alpok, balkáni hegységek) képeztek rekeszt, nehezítették meg és tették költségesebbé a közlekedést.

15. táblázat:

A Monarchia tengeri kikötőinek részarányai a Monarchia teljes nemzetközi kereskedeleméből az 1871–1880. évi átlagban, %

Kikötő	Behozatal		Kivitel	
	a rakomány			
	érték szerint	tömeg szerint	érték szerint	tömeg szerint
A Monarchia teljes kikötőállománya	16,11	10,2	16,64	14,9
Ebből				
– Trieszt	11,07	4,4	13,14	12,8
– Fiume és a többi kikötő	5,04	5,8	3,50	2,1

Forrás: Austria K.K. Statistischen Central-Kommischieon... 1863–1861; Fell 1890. p. 15.

A tengeri szállítás aránya a Monarchia teljes külkereskedelméből az 1870-es években

- viszonylag a legkiegyensúlyozottabbnak az értékalapú kivitelekben mutatkozott (15,80 és 17,15% szélső értékekkel);
- *a legszélsőségesebb értékek (7,6 és 13,1%) a súlyban mért behozatalt jellemezték.*

Az utóbbi jelenség értelmezése a Neumann-Spallart-féle (1882) statisztika alapján történhet (16. táblázat).

16. táblázat:

Az osztrák és magyar kikötők részaránya a Monarchia külkereskedelmében tömegben és értékben irányultság szerint, 1871–1880

Év	Behozatal						Kivitel												
	a tengeri határokon keresztül			a szárazföldi határokon keresztül			a tengeri határokon keresztül			a szárazföldi határokon keresztül									
	Trieszt	Fiume és más kikötők	összesen	Trieszt	Fiume és más kikötők	összesen	Trieszt	Fiume és más kikötők	összesen	Trieszt	Fiume és más kikötők	összesen							
	érték	%	érték	%	érték	%	érték	%	érték	%	érték	%							
1. Értékben (millió gulden)																			
1871	81,4	94,9	4,4	5,1	85,8	100,0	454,9	540,7	15,87	71,4	96,6	2,6	3,4	73,9	100,0	393,7	467,6	15,80	
1875	71,2	74,8	24,0	25,2	95,2	100,0	454,0	549,2	17,34	82,6	87,4	11,9	12,6	94,5	100,0	456,4	550,9	17,15	
1880	82,4	68,8	37,3	31,2	119,7	100,0	488,0	607,1	19,70	90,5	79,2	23,2	20,8	114,3	100,0	552,0	664,4	17,15	
1871–1880 átlag																			16,84
2. Tömegben (millió q)																			
1871	2,62	89,7	0,31	10,3	2,92	100,0	28,80	31,72	9,2	4,97	88,6	0,64	11,4	5,61	100,0	32,05	37,66	14,9	
1875	1,96	83,1	0,40	16,9	2,30	100,0	28,60	30,96	7,6	4,20	75,8	1,34	24,2	5,54	100,0	54,29	59,83	9,13	
1880	2,19	39,2	3,97	60,8	6,16	100,0	38,76	44,62	13,1	5,64	65,6	2,95	34,4	8,59	100,0	68,15	76,71	11,2	

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p. 107. és szerző által számított viszonyok.

1.2.1. Trieszt részarányának időbeni változása a Monarchia külkereskedelméből

Trieszt részesedése a Habsburg Birodalom teljes külkereskedelméből az 1851–1865. évi időszakban Haas (1870. p. 52.) szerint 17-ről 15%-ra csökkent, az osztrák vasúthálózatba 1857-ben történt bekötés ellenére.

1.2.1.1. Irányultság és országok szerinti változások 1845–1913

Trieszt részesedésének aránya a Monarchia teljes kiviteléből az áruk értéke alapján az 1845–1885. évi időszakban növekedett, majd a 20. század elejéig jelentősen visszaesett és csak 1910-ben haladta meg az 1845. évit, de még 1913-ban sem érte el az 1885. évi értékét.

A visszaesés egyik oka a fumei kikötő kapacitásának növekedése a 19. század végén megvalósult fejlesztések nyomán, de még inkább a fume–budapesti vasút megnyitása után a dunántúli forgalom egy részének átvonzása a Déli Vasútról. A 19. és a 20. század fordulóján a nagy ívű trieszti kikötői beruházások és a nagy Alpok vasutak létesítése nyomán kezdődött meg a forgalomnövekedés, de az osztrák kikötőt Hamburggal szemben preferáló tarifapolitika is közrejátszott a kedvezővé vált folyamatban.

A Monarchia teljes behozatalából Trieszt a 17. táblázat legkorábbi évében, 1845-ben ért el kimagasló (a kivitelit is messze meghaladó részarányt), mely két évtizeden belül megfeleződött és amit még 1913-ban sem sikerült elérni a 19. század végéig tartó lassú növekedés, majd stagnálás után.

Nagy általánosságban a Monarchia behozatalából elért részarány néhány százalékponttal volt magasabb az exportbelihez képest – már csak azért is, mert Trieszt hagyományosan erősen behozataltöbbletes kikötőnek bizonyult.

17. táblázat:

Trieszt részaránya a Monarchia külkereskedelméből irányultság szerint az áruk értéke alapján, 1845–1895, %

Év	Behozatalból	Kivitelből	Év	Behozatalból	Kivitelből
1845	23,2	11,1	1900	15,9	9,0
1865	11,8	15,4	1903	15,0	8,7
1880	13,4	13,5	1905	14,9	10,3
1885	15,4	14,5	1910	15,7	11,7
1888	17,4	10,7	1912	15,0	11,4
1895	16,0	8,9	1913	16,0	13,2

Forrás: Büchelen 1896. p. 717., Fell, A. 1890. p. 15.

Az általános jellemzés után felmerül a kérdés, hogy a Monarchia partnerországaival folytatott kereskedelemről milyen arányban vette ki a részét az osztrák vezérlő. (A Monarchia tengeri kereskedelméből országok szerinti bontásban nem áll rendelkezésünkre autentikus adat.)

Ideális az lett volna, ha az 1910-es évek elejének helyzetét megismerhettük volna (kiváltképpen a többféle összehasonlításra alkalmas 1913. évi adatokkal). Azonban be kellett érniünk a 19/20. század fordulójára vonatkozó adatforrásokkal.

A 18–20. táblázatban közölt adatok nem minden esetben értelmezhetők a korábban megismert jellemzők alapján. Így például nehezen elképzelhető, hogy a Monarchia Nagy-Britanniával folytatott kereskedelmének csak aránytalanul kis részét hordozták a Triesztben kikötő hajók (ami természetesen még Fiumével is kiegészülhetett). A vasúti szállítás a vasúti kompok közbeiktatásával a csatornán keresztül sokkal többet került a tengeri útnál még az ömlesztetteknél értékesebb áruk esetében is.

Törökország igen magas arányszáma reálisnak tűnik, mert a túlnyomóan ázsiai beszerzési és értékesítési piaccal a kapcsolatot vasúton nagyon körülményesen és költségesen lehetett fenntartani, viszont Konstantinápolyon kívül számos kikötő állt rendelkezésre. Számításba véve még Fiume erős törökországi orientációját is a vasút elhanyagolható szerepére következtethetünk a két birodalom közötti szállításban.

Törökország után a Monarchia Olaszországgal folytatott kereskedelméből (értékalapon) Trieszt a behozatalban ért el második pozíciót, míg a kivitel tekintetében az USA megelőzte. (Nem Fiume, hanem a német, holland és belga kikötők versenye folytán.)

18. táblázat:

Trieszt részaránya a Monarchia kiviteléből országok szerint 1895 és 1905 között értékalapon, %

Ország	1895	1900	1905
Nagy-Britannia	1,85	3,24	2,48
USA	12,90	16,11	28,00
Oroszország	1,93	2,26	2,36
Románia	0,36	0,28	0,99
Törökország	86,02	78,28	5,19
Olaszország	17,46	15,45	15,28
Franciaország	3,94	7,09	1,92

Forrás: Statistik des auswärtigen Handels, 1895, 1900 és 1905, Wien, 1896, 1901 és 1906. évfolyamok 1 kötetének 1. részei, továbbá Hausbrandt 1991. p. 181–182, Másodközlés: Skřivan–Skřivan (2014).

19. táblázat:
Trieszt részaránya a Monarchia behozatalából országok szerint 1895 és 1905 között értékalapon, %

Ország	1895	1900	1905
Nagy-Britannia	4,17	4,93	6,06
USA	15,24	24,73	25,84
Oroszország	3,30	2,18	1,44
Románia	1,22	3,47	3,17
Törökország	67,76	2,18	63,96
Olaszország	35,71	34,83	34,30
Franciaország	8,54	5,44	4,60

Forrás: Statistik des auswärtigen Handels, 1895, 1900 és 1905, Wien, 1896, 1901 és 1906. évfolyamok 1 kötetének 1. részei, továbbá Hausbrandt 1991. p. 181–182, Másodközlés: Skřivan–Skřivan (2014).

20. táblázat:
Trieszt részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia külkereskedelméből a partnerországok szerint és az áruk tömege alapján 1900-ban, %

Ország	Behozatal	Kivitel
Olaszország	34,84	15,45
Nagy-Britannia	4,93	3,24
Franciaország	5,44	5,02
Oroszország	2,18	2,26
Törökország	72,53	78,30
Görögország	91,86	91,27
Egyiptom	93,47	75,30
India	57,55	70,86
Kína	70,79	52,94
Japán	55,75	40,51
Egyesült Államok	24,73	16,12
Brazília	76,14	7,41
Argentína	26,82	0,07

Forrás: Hausbrandt 1991.

1.2.1.2. *Trieszt súlya a Monarchia kereskedelmében az egyes árucsoportokból értékalapon 1895-ben*

Árucsoportok szintjén Trieszt részaránya 1895-ben

- a *Monarchia teljes kiviteléből* a gyapjútermékek, cukor és készülékek terén érte el a legmagasabb értéket (max. 32,6%), azonban
- a *Monarchia tengeri kiviteléből* több ipari termékcsoporthoz is megközelítette a 100%-ot ahogyan az „állati eredetű termékek” (elsősorban vaj) tekintetében is. A legalacsonyabb arány a cereáliákat és haszonállatokat jellemezte 1895-ben (21. táblázat);
- a *birodalom teljes tengeri importja* terén Trieszt azzal dicsekedhetett (Magyarország millenniumának előestéjén), hogy hat árucsoportból ért el 90% feletti részarányt az osztrák/cseh textilipar gyapjú és gyapot alapanyagából/félgyártmányából, selyemből közel 100%, állati eredetű termékekből, azaz húsból és élő vágóállatból. Talán a legkarakteresebb trieszti árucsoport a gyarmatárúké volt a 95%-on felüli arányával (melynek tetemes részét a kávé jelentette) (22. táblázat).

21. táblázat:

Trieszt részaránya a Monarchia teljes kiviteléből és tengeri kiviteléből a legfontosabb exportcikkek értéke alapján 1895-ben, %

Áru	Trieszt részaránya a teljes kivitelből	Trieszt részaránya a tengeri kivitelből
Gyapjú, gyapjúárúk	3,98	21,85
Állati eredetű termékek	3,39	97,05
Cukor	16,61	66,04
vágó- és tenyészállat	0,14	21,41
Gabona, liszt	1,83	23,03
Bő, bőrárúk	3,14	95,85
Zöldség, gyümölcs	8,19	86,81
Gyapjú, gyapjútermékek	32,62	99,67
Készülékek, órák, rövidárúk	7,91	99,85
Üveg, üvegárúk	6,48	99,22

Forrás: Statistik des auswärtigen Handels 1895. 1. köt. p. 228.

22. táblázat:
Trieszt szerepe a Monarchia importjában 1895-ben árucsoportonként
(értékalapon), %

Áru	Trieszt részaránya a teljes importból	Trieszt részaránya a tengeri importból
Gyapjú, gyapjúárúk	2,08	98,66
Gyapot, gyapotárúk	20,64	90,10
Gyarmatárúk	79,66	95,36
Szén, fa, tőzeg	5,57	63,42
Állati eredetű termékek	21,40	96,40
Selyem	8,91	99,97
Gabona, liszt, rizs	8,69	29,64
Zöldség, gyümölcs, növények	20,18	86,55
Dohány	15,57	44,90
Növényi szálak, hánccs, juta	4,45	26,14
Gépek és berendezések	1,87	60,29

Forrás: Statistik des auswärtigen Handels 1895. 1. köt. p. 228.

1.2.1.3. A 20. század eleji változások és az 1913. évi helyzet

1900 és 1913 között Trieszt szerepe a Monarchián belül az egyes árucsoportok tekintetében jelentősen változott.

A behozatalban (tömegalapon)

- erősen csupán a gyapjú és gyapjúfonál, a dohány aránya növekedett, ellenben
- erősen visszaesett a déligyümölcs, olajok, italok, festék és cserzőanyagok, agyagárúk aránya (23. táblázat).

E változások Trieszt amúgy virágzó időszakában messzemenő következtetésekre nem csábítják az elemzőt. Az kétségtelen, hogy a változások hármasszerűen

- a versenytárs kikötők (Hamburg, Fiume stb.),
- a Monarchia termelési struktúrájának változása, továbbá
- a mezőgazdasági termelés évenkénti ingadozása.

Ezek tükrében érdekes helyzet, hogy Trieszt a cukorkivitel hányadát úgy tudta növelni, hogy közben Fiume is növelte. Az italbehozatalból való részesedés drasztikus visszaesésének az lehetett az oka, hogy a filoxéra járvány megszűntével Ausztria kevesebb bort hozott be és főként nem Trieszten keresztül, de az ásványvíz-, sör- és rövidital-behozatal is más határkapukon jutott be a birodalomba.

23. táblázat:
Trieszt részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia külkereskedelmének egyes árucsoportjaiból tömeg szerint, 1900–1918, %

Árucsoportok	1900	1913	Árucsoportok	1900	1913
Gyarmatárúk	86,0	90,4	Cukor	17,8	21,9
Fűszerek	88,7	70,4	Gabona, liszt	1,6	9,1
Déligyümölcsök	76,3	46,9	Gyümölcs, zöldség	3,5	3,3
Dohány	23,1	32,3	Fa, szén, tőzeg	1,2	1,3
Gyapot	23,4	24,4	Ásványok	2,7	5,5
Olajok	66,8	39,3	Gyapjú, gyapjúfonal	23,6	16,7
Italok	32,9	3,0	Papír, papíráruk	30,8	26,8
Fa, szén, tőzeg	1,9	3,2	Faárúk	16,6	17,6
Ásványok	14,6	13,0	Üveg, üvegárúk	8,1	21,2
Festék-, cserzőanyagok	46,3	24,2	Vas, vasárúk	13,7	21,1
Len, kender, jut	18,5	24,6	Nem nemesfémek	16,2	14,6
Gyapjú, gyapjúfonalak	10,6	18,9	Műszerek, rövidárúk	13,9	4,3
Agyagárúk	19,1	4,4	–	–	–
Nem nemesfémek	19,9	17,6	–	–	–
Ásványolajok	7,5	9,8	–	–	–
A teljes behozatal			A teljes behozatal		
a) szerint	6,9	6,5	a) szerint	2,6	4,3
b) szerint	15,9	15,5	b) szerint	9,0	12,2

Megjegyzés: a) – mennyiség (tömeg); b) – érték (pénzérték).

Forrás: Hausbrandt 1991. p. 288–289., Statistik des auswärtigen Handels, 1900. 1. kötet. p. 228. és 1913. 1. kötet p. 322.; Skřivan–Skřivan (2014).

1.2.1.4. Osztrák és cseh szerzők (részben vitatható) megállapításai Trieszt szerepéről a Monarchia külkereskedelmében

Elfogódott osztrák nacionalisták eltúlozták Trieszt súlyát a Monarchia tengeri kereskedelmében. Max Smolensky (2014) a birodalom teljes tengeri kivitelének és behozatalának a 93%-át írta Trieszt javára. Skřivan–Skřivan (2014) ugyan nem fogadta el e magas részarányt, de túl kategorikusan fogalmaz: „Trieszt egyetlen kikötője a Habsburg Monarchiának, mely kulcsszerepet játszott a nemzetközi kereskedelemben” (p. 8.). Kulcsszerepben természetesen mindig csak egy szereplő lehet, ezért felesleges hangsúlyozni, hogy Trieszt egyetlenként játszik ilyen szerepet. A cseh szerzőpáros nyilvánvalóan azt akarta hangsúlyozni, hogy a Monarchia kikötői közül a nemzetközi kereskedelemben Triesztnak volt kulcsszerepe. Ez így igaz, azzal a kiegészítéssel, hogy a 20. században már Fiume is a tengeri

járataival a világ számos pontjával tartott kapcsolatot, így a Monarchia nemzetközi tengeri kereskedelmében a második szereplőnek tekinthető, még ha a forgalom méretében erősen el is maradt Trieszttől. Abban is igaza van a cseh szerzőpárosnak, hogy az Osztrák (majd az Osztrák–Magyar) Lloyd, mely Trieszt forgalmának jelentős részét keltette a távolsági járataival, a nyugati féltekére orientálódott, de nem hallgatható el, hogy úttörő szerepe volt a távol-keleti és dél-ázsiai piacok megnyitásában is.

1.2.2. Trieszt és Fiume kikötői forgalma mennyiségi viszonyának, illetve arányainak alakulása az 1870-es évektől

Az 1871 és 1880 közötti forgalomváltozás legfeltűnőbb mozzanata, hogy a behozatal súlymennyiségében Fiume (átmenetileg egyetlen évben) hihetetlen mértékben megelőzte Triesztet. (Feltehető, hogy főként a statisztikában Fiuméhez csatolt kisebb kikötőállományban is történt valami rendkívüli méretű import? – A sajtóhiba sincs kizárva.) A kivitelben viszont Fiume az 1870-es évek eleji nagyon erős elmaradottságán Trieszttel szemben 1880-ban szépített (elérve a Monarchia kikötőállományból csupán a bő 31%-ot (24. táblázat).

- Az 1871–1880. évek átlagának statisztikája (25. táblázat) azt mutatja, hogy*
- a behozatal és kivitel érték alapú, valamint a kivitel tömeg alapú arányaiban Trieszt akár többszörösen is felülmúlta Fiumét;
 - míg Fiume részaránya csupán a behozatal súly szerinti arányában tudott felmutatni a triesztinél magasabb értéket.

24. táblázat:

A forgalom változása tömegalapon a kikötőkben 1871 és 1880 között

Kikötő	Behozatal					Kivitel				
	1871		1880		különbség mázsában	1871		1880		különbség mázsában
	millió mázsa	%	millió mázsa	%		millió mázsa	%	millió mázsa	%	
Trieszt	2,62	89,7	2,19	35,6	-0,43	4,97	88,6	5,64	68,5	+1,67
Fiume és a többi kikötő*	0,30	10,3	3,97	64,4	+3,90	0,64	11,4	2,59	31,1	+1,95
Összesen	2,92	100,0	6,16	100,0	+3,23	5,61	100,0	8,23	100,0	+2,62

*Nem tudni, hogy a többi kikötőbe csak a kisebb magyar, vagy az osztrák kikötők adatai is bennefoglaltatnak-e.

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p. 108. alapadatai és a szerző által számított viszonyszámok.

25. táblázat:

A tengeri szállítás részesedése a Monarchia teljes nemzetközi kereskedelméből, a két kikötő teljesítménye alapján az 1871–1880-as évek átlagában, %

Kikötők	Behozatal részarányok		Kivitel részarányok	
	értékalapon	tömegalapon	értékalapon	tömegalapon
Trieszt	11,07	4,4	13,14	8,3
Fiume és a többi kikötő*	5,04	5,8	3,50	0,9
Összesen	16,11	10,2	16,64	9,2

*Nem tudni, hogy a többi kikötőbe csak a kisebb magyar, vagy az osztrák kikötők adatai is bennefoglaltatnak-e.

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p. 108. alapadatai és a szerző által számított viszonyszámok.

Az erőteljesebbé vált osztrák kikötő- és flottafejlesztések évtizedei után, a világháború előtti évben Fiume a Monarchia teljes tengeri forgalmának bő egynegyedét bonyolította (behozatalban néhány százalékkal kevesebbet, kivitelben többet – 26. táblázat).

Végző soron Fiume 1871 és 1913 között a Monarchia tengeri kereskedelmén belül lényegesen javított pozícióján, azonban még 1913-ban is a teljes forgalom közel háromnegyedét az osztrák kikötők kezelték (26. táblázat). A közülük kiemelkedő Trieszttel szemben (ahol a behozatal több mint kétszeresen felülmúlta a kivitelt) éppen ellenkező irányú árumozgás jellemezte a tengermelléki tartományokat. Számszerűen a kivitel átlagosan másfélszerese volt a behozatalnak – ezen belül Dalmáciában már a 2,2-szerese.

A Magyar Korona országaihoz tartozó tengerparton Fiume és a többi kicsiny kikötő egyaránt erős kivitel-többletet mutatott fel.

26. táblázat:

Fiume részesedése a Monarchia tengeri kikötői forgalmából (behozatalból és kivitelből) tömegalapon, 1871–1913

Év	Behozatal			Kivitel			Összesen		
	millió mázsa	ebből Fiume		millió mázsa	ebből Fiume		millió mázsa	ebből Fiume	
		millió mázsa	%		millió mázsa	%		millió mázsa	%
1871	2,92	0,31	10,6	5,61	0,84	11,5	8,53	0,95	11,11
1913	42,98	9,23	21,5	38,60	14,74	30,4	81,58	20,97	25,70

Forrás: Neumann-Spallart, 1882. p. 107. és Fiume hajó- és áruforgalma 1913. I. Általános jelentés p. 33.

Az áruk tömegére vonatkozó adatokra alapozott számításaink szerint 1913-ban *Trieszt és Fiume együtt a Monarchia teljes saját (adriai) tengeri kikötői forgalmának a 94%-át reprezentálta*, míg az osztrák parti tartományok kisebb kikötői 5,3%-kal, a magyar–horvát tengerpart pedig mindössze 0,7%-kal részesedett.

1.3. A német kikötők jelentősége a Monarchia tengeri árukivitelében és behozatalában

A gyarmatárúk és déligyümölcsök Monarchiába behozatalának két fő kapuja, Trieszt és a német kikötők között az 1850-es évek közepéig nagyjából azonos arányok alakultak ki (pedig Triesztnak még nem volt vasútja). Az egyensúly azonban az 1860-as évektől megszűnt és Németország felől kb. 80%-kal több kávé, valamint egyéb meleg égövi cikk érkezett (27. táblázat).

1913-ban a német kikötők a Monarchia importjából 42,6%-kal, exportjából 43,5%-kal, teljes tengeri kereskedelméből pedig 43,0%-kal részesedtek. A Monarchia területéről akkor 769 ezer tonna árut kellett Hamburgba és más német kikötőkbe az Elbán és vasúton eljuttatni és alig kevesebbet, 751 ezer tonnát azokból behozni.

27. táblázat:

A gyarmatárúk és déligyümölcsök behozatala terén kialakult mennyiségi viszonyok Trieszt és Németország között, 1851–1871

Év	Arányok a két importáru között
1851	1:0,28
1855	1:1,00
1865	1:1,82
1871	1:1,78

Forrás: Hass 1876.

Az exportárúk köre szűkebb volt az importárúkénál (28–29. táblázat), csaknem felét a cukor adta, amit a közeli Nagy-Britanniába és a távoli Brit-Indiába egyaránt előnyösebb feltételekkel lehetett elszállítani mint az adriai kikötőkből. Igaz ugyan, hogy a többi áruféleség aránya egy esetben sem érte el a 15%-ot, de akár meglepő is lehet, hogy közülük a legnagyobb (13,8%-os) arányt az ásványolaj képezte. Ez abból adódott, hogy a Németországhoz közelebbi Galíciában kitermelt olaj nagyobb részéből kiviteli kontingenst képeztek, amihez képest ekkor már csak kb. egytized annyi érkezett Triesztbe és Fiumébe Oroszországból. Az ásványolajtól alig maradt el súlyban az észak-csehországi barnaszén kivitele. A fajlagosan kis értékű energiahordozókon kívül az ugyancsak tömegárúnak számító gabona, sőt a maláta is minden bizonnyal az olcsó Elba-hajózás révén jutott el Hamburgba. Ki

gondolta volna, hogy a birodalom (döntően Magyarországról származó) *gabonájából a német kikötőkön keresztül 3,1-szer többet* vittek ki, mint az adriaiakból, ahogyan a *sörből* is. Bármennyire is logikusnak feltételezhető lenne, hogy a német kikötőkön keresztül a távoli rendeltetési helyekre a magasabb értékű árukat vitték ki a kereskedők, a valóság erre feltételezésre rácsafolt (a 28. táblázat adatai tükrében). A másik, földrajzi szemlélettel ugyancsak nehezen értelmezhető jelenség, hogy a nem kis részben a cseh és sziléziai telephelyeken gyártott *nyersvas és cement exportjából az északi kikötők nem vették ki a részüket* (az ötvözőfémek és gép kivételéből is csak szekundánsként). Az üvegáru és üvegkivitelben természetesen megelőzték a déli kikötőkön keresztül forgalmazottakat.

28. táblázat:

Az (osztrák és magyar) Adria-kikötők és a német kikötők részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia exportáruiból tömeg alapon 1913-ban*

Áru	Adria-kikötők		Német kikötők		Összesen	
	tonna	%	tonna	%	tonna	%
Cukor	622 639	62,2	368 241	47,9	990 880	56,0
Gabona	13 417	1,3	42 925	5,6	56 342	3,2
Maláta	35 725	3,6	41 971	5,5	77 696	4,4
Hüvelyesek	22 916	2,3	61 969	0,8	29 112	1,6
Liszt	13 595	1,4	147	0,0	13 742	0,8
Barnaszén	68 945	6,9	105 568	13,8	174 513	9,9
Ásványolaj	6 009	0,6	103 182	13,4	109 191	6,2
Cellulóz	29 913	3,0	4 167	0,5	34 080	1,9
Papír, karton	53 970	5,4	9 022	1,2	62 992	3,6
Üveg és üvegáruk	23 351	2,3	34 311	4,6	57 662	3,3
Agyagáruk	8 074	0,8	10 304	1,3	18 378	1,0
Cement	60 391	6,0	–	–	60 391	3,4
Nyersvas	6 242	0,6	–	–	6 242	0,3
Hengerelt vas	17 717	1,8	5 530	0,7	23 247	1,3
Gépek	2 487	0,3	1 313	0,0	3 800	0,2
Ötvöző fémek	5 501	0,6	5 456	0,7	10 957	0,7
Sör	9 276	0,9	30 349	4,0	39 625	2,2
Összesen	1 000 168	100,0	768 692	100,0	1 768 850	100,0

*A táblázat csak a forrásban szereplő tételeket tartalmazza, számos kisebb mennyiségű áru hiányzik. Ezért a százalékok csak tájékoztató jellegűek.

Forrás: Schulz-Kiesow 1950. p.187. a szerző viszonyzámaival és összesen oszlopával kiegészítve.

29. táblázat:

Az Adria-kikötők és a német kikötők részaránya az Osztrák–Magyar Monarchia fontosabb importárukkal való ellátásából tömeg alapon 1913-ban

Áru	Adria-kikötők		Német kikötők		Összesen	
	tonna	%	tonna	%	tonna	%
Gyapot	68 262	6,8	134 999	18,0	203 261	11,5
Birkagyapjú	3 950	0,9	6 784	0,9	15 734	0,9
Len, kender, kóc	2 581	0,2	2 076	0,3	4 657	0,4
Juta	52 050	5,1	9 034	1,2	61 084	3,6
Kávé, kakaó, tea	65 042	6,5	10 854	1,4	75 896	4,3
Dohány	10 210	1,0	5 245	0,8	15 455	0,9
Rizs	189 746	18,8	20 043	2,7	209 789	11,9
Gyümölcs	101 656	10,0	3 538	0,5	105 194	6,1
Hal	2 888	0,3	28 606	3,8	31 494	1,8
Cserzőanyag és kivonat	29 749	2,9	34 231	4,6	63 980	3,6
Bőrök és irhák	19 709	1,9	11 263	1,5	30 972	1,7
Kukorica	109 665	10,8	24 502	3,3	134 167	7,6
Olajos magvak	97 206	9,6	105 882	14,1	203 088	11,5
Olajok és zsírok	14 343	1,4	50 394	6,7	64 737	3,6
Kopra és olajpogácsa	45 104	4,4	15 328	2,0	60 432	3,4
Tengerentúli fa	8 188	0,8	20 468	2,7	28 656	1,6
Ásványolaj	11 774	1,2	11 969	1,6	23 743	1,3
Chilei salétrom	7 537	0,7	78 564	10,5	86 101	4,9
Foszfát	107 573	10,0	64 982	8,6	172 555	9,8
Ércek és tarkafémek	8 359	0,8	22 315	3,0	30 674	1,7
Nyersvas	5 640	0,6	51 858	6,9	57 498	3,2
Hengerelt vas	9 550	0,9	7 419	1,0	16 969	0,9
Gépek	12 261	1,2	23 234	3,0	35 495	2,0
Vasárúk	1 542	0,2	1 195	0,1	2 737	0,1
Ötvözőfémek	22 918	2,3	6 264	0,8	29 182	1,7
Összesen	1 012 503	100,0	751 047	100,0	1 763 550	100,0

Forrás: Schulz-Kiesow 1950. p.186. a szerző viszonyzámaival és összesen oszlopával kiegészítve.

Ausztria–Magyarország német kikötőkön keresztül történt behozatalának szerkezetéből hiányzik az erősen kiemelkedő domináns tétel. Három áru érte el a 10 és 20% közötti aránykategóriát, a gyapot, az olajos mag és a chilei salétrom. A jellemzően Brémán keresztül behozott gyapot első helyét az amerikai beszerzési helyek magyarázzák, melyeket éppen úgy a *transzatlanti járatok* hoztak be, mint

ahogyan a nitrogénműtrágya-gyártás akkori alapanyagát, a chilei salétromot és a részben amerikai, részben nyugat-afrikai ültetvényekről származó földimogyorót is. Nem szabad azonban megfeledkezni arról sem, hogy a Habsburg Birodalom adriai importjának áruszerkezete is mentes volt a szélsőségektől – ott is csak három áru érte el a 10% feletti részarányt.

Összességében tehát a Monarchia tengeri külkereskedelme két (északi és adriai) kikötőrégiójának *megegyező vonása*, hogy

- az exportáru-szerkezetben kiugróan magas arányt ért el egyetlen áruféleség (a cukor uralta a listát);
- az import áruszerkezete viszonylag kiegyensúlyozott volt;
- a fajlagos értéknek nem volt meghatározó szerepe a kikötőrégiók áruösszetételének alakulásában;

HARMADIK FEJEZET

VASUTAK ÉS HINTERLANDOK

(A vasútépítések meghatározó szerepe a kikötők
szárazföldi piacterületének alakulásában)

Érdekes ellentmondás, hogy a vasút „szülőházaja” egy olyan szigetország volt, amelynek egyetlen pontja sem fekszik száz kilométernél messzebb a tengertől. Ezért Angliában a parti hajózás teljesíteni tudta a belföldi (jobbára a parti városok, a világkereskedelemben már korán bekapcsolódó és egyben a mögöttes vonzásterületet is kiszolgáló gazdasági központok közötti) szállítási feladatok nagy részét. A tehervonatokra igazából a nem part közeli szénbányákból a felhasználó piacokra (főként nehézipari központokba) történő kiszállításához, továbbá az országbelső ipari körzetek közötti kooperációhoz volt szükség. (Viszont a személyszállításban a vasút többszörös gyorsaságával létjogosulttá vált a nagy távolsági – főként dél–észak – viszonylatokban.)

A vasút kiemelkedő jelentőségre a hatalmas területre kiterjedő kontinentális országokban/államalakulatokban tett szert. Ezek közé tartozott a Habsburg Monarchia is, mely a 681 ezer km²-ével Oroszország után Európa második legnagyobb területű állama volt, miközben tengerben szűkölködött. Peez (1898) kiemeli, hogy Anglia 100%-ával szemben a Monarchia államhatárának csupán 22%-a volt tengerpart. Számszerűen ez igaz (és egy ilyen arány önmagában még csak nem is lett volna kedvezőtlen), azonban funkcionális értelemben torz, mivel túlnyomóan *Dalmácia* szuper tagolt/csipkés partvonaláról és az előtte levő sziget-sor elaprózott partjairól volt szó.

Becslésünk szerint (Németország, Franciaország, Spanyolország parthossz arányaira figyelemmel) partalaktani szempontból az ausztria–magyarországi nominális 22% a legjobb esetben is a gyakorlatban csupán 4–5%-ot érhetett a tengeri kereskedelem számára.

Aligha lehet vitás kérdés, hogy a kereskedelmi kikötők fejlődésének egyaránt fontos hatótényezője a mögöttes szárazföldi piacterület (hinterland) tengeri kereskedelmi igénye, valamint a kikötő tengeri piacterülete, azaz a többi (belföldi és külföldi) kikötőkkel összekötő hálózatának kiterjedése és forgalmi intenzitása. Történelmi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a politikai megfontolásból létesített „mesterséges” kikötők kivételével a hinterlandon támadt szállítási szükségletek által kikényszerítetten alakulnak ki a tengeri kapcsolatok (illetve fejlődik tovább a forgalom kezelését szolgáló infrastruktúra a kikötőben).

1. A szárazföld felőli elérhetőség, a hinterlanddal összekötő vasutak kitüntetett szerepe a kikötők fejlődésében

Jó néhány hatótényező közül a *szárazföldi közlekedési elérhetőség különleges szerepet játszott a fejlődésbeli különbségekben.*

A 18–19. század fordulóján ugyan a Habsburgok Fiume hinterlandjából való elérhetőségének érdekében több kövezett utat építettek Horvátországban a Dinaridákon keresztül (Károly út, Lujza út). *A fogatolt közlekedés feltételeinek javítása azonban csupán szerény mértékben volt képes növelni*

a Kárpát-medence és Fiume között szállított áruk tömegét, a szállításra érzékeny/romlandó áruk pedig továbbra is ki kellett, hogy maradjanak az e viszonylatú forgalomból. Triesztbe az Alpokon és a Karszt-hegységen keresztül vezetett (a valamivel jobb minőségű, de számos helyen erős lejtésű, tényleg nem vagy alig járható) keleti „Borostyánút”, melyen ugyancsak körülményes volt a szállítás. Nem véletlen, hogy a 19. század közepéig Itália északkeleti síksága magasabb arányban táplálta Trieszt kikötőt, mint az Osztrák Birodalom alpokbeli területe.

A lovas kocsis közlekedési módhoz képest óriási különbség állt elő a két kikötő elérhetőségében és a hátszági szállítás teljesítőképességében a *vasútkorszakban* (Erdösi 2000).

Az atlanti Nyugat-Európával ellentétben a Habsburg Birodalom vasúthálózatában nem a tengeri kikötőkből kiindulók voltak az első igazán jelentős vonalak. Nem maradhatunk adósak e jelenség okainak rövid ismertetésével.

A beltenger Adria végi kikötők az előzetes várakozásoktól elmaradó mértékben tudták csak a maguk hasznára fordítani a világgazdaságban bekövetkezett változásokat. Pedig mind Ausztria, mind Magyarország több időszakban is bővítette, korszerűsítette tengeri kapuit. *Fejlődésük kulcskérdésévé* ugyanis az vált, hogy a rakodási-tárolási kapacitásuk növelésén túlmenően az igen gyenge teljesítményű közúti fuvarozással szemben *sikerül-e megtöbbszörözni a forgalmukat* a vasutakkal a riasztóan nehéz mögöttes hegyvidéki terepen keresztül *a távoli szárazföldi piacterületükig.*

Földrajzi adottságai alapján *a vasút a Habsburg Birodalomban különlegesen hatékony és meghatározó jelentőségű közlekedési eszköznek ígérkezett.* Ugyan a „Duna Monarchia” elnevezés változat is utalt arra, hogy az államalakulat tengelye *a dunai vízi út,* azonban folyásiránya és torkolatának távolsága (valamint az alsó szakaszán sokáig regnáló idegen uralom) miatt *a tengerentúli kereskedelembe bekapcsolódást alig segítette elő.* Nyugat-Európával ellentétben az Isztria közeli kikötők és hinterlandjuk között nem léteztek hajózható folyók, melyek közbeiktatásával a kombinált szállítás megvalósítható lett volna. E körülmény okán *a kikötők forgalmuk fellendülését kizárólag vasutaktól várhatták* (Erdösi 2000).

A 19. század derekától már Kelet-Közép-Európában is a vasúti közlekedés vette át a meghatározó szerepet a közepes és nagy távolságú kereskedelemben a belvízi (folyóvízi) hajózással szemben.

Trieszt és Fiume általános viszonya alakulásának történelmi hullámzásai a legtöbb esetben nem függetlenek a vasúthálózatok alakulásától. Ez teszi szükségessé az osztrák és a magyar vasúthálózat fejlődésének mozzanatait egyedi és közös jellemzőivel való megismerkedést.

A központi igazgatás hatékony működtetéséhez, a régiók közötti tömeges árucseréhez, a nagyüzemi ipari szállítási igények kielégítéséhez, a hadsereg és nehézfegyverzete mozgatásához (egyáltalán a nagy távolságok bármilyen célból való legyőzéséhez) a 19. század elején még mindig túlnyomóan kiépítetlen földutakra utalt fogatolt közlekedés csak igen korlátozottan volt alkalmas a gyenge hordképessége és lassúsága miatt, ami a postai szolgáltatások és személyszállítás szempontjából is folytonos kritika tárgyát képezte.

A Duna és nagyobb mellékfolyói, valamint az Elba/Moldva természet által determinált irányú *belvízi közlekedési hálózatot* a part menti régiók közötti tömeg-áru-kereskedelem ugyan már a „gőzkorszak” előtt igénybe vette, míg a más irányú szállítási igényeket kezdetben a folyók közötti *mesterséges csatornákkal* igyekezett Bécs kielégíteni. A Dél-Alföldön megépültek, de a Duna és a Moldva között a Cseh-erdőn keresztül már nem, mint ahogyan a Kulpa és Fiume, valamint a Duna és Száva – Vukovár és Samac – közötti zsilipes csatornák megépítésére mindmáig nem került sor (Erdősi 2005b).

A Habsburg Birodalom soknemzetiségű, természeti adottságokban, gazdasági struktúrában és fejlettségben, de kulturális színvonalban is példátlanul heterogén szerkezetű államalakulat lett a 19. század első felében, melyet a nemzeti önrendelkezésre törekvő mozgalmakkal szemben a központi hatalom nagy erőfeszítések árán tudta egyben tartani. A Burg minden eszközt megragadott a centrifugális politikai/gazdasági erőkkel szembeni stabilizáció érdekében. Ezek közé tartozott a birodalom különböző tartományait összefűző közlekedési infrastruktúrahálózat kiépítése is (Roth 2005).

Amikor Nyugat-Európában bebizonyosodott a szárazföldi közlekedést (mind hordképességében, mind gyorsaságában és megbízhatóságában) forradalmasító vasutak hatalmas előnye, évtizedes késéssel a Habsburg Birodalomban (először magánkezdemenyezésésként, majd állami támogatással) *tervezetek* születtek a *birodalom* legfontosabbnak ítélt igazgatási/gazdasági *központjait összekötő vasutak törzshálózatáról*. Legértékesebbnek azok a komplex/polifunkciós textúrák minősíthetők, melyek a birodalom szempontjából kiemelten fontos polgári és katonai követelményeknek egyaránt igyekeztek megfelelni. A deklaráltan katonai megfontolásból készült tervezetek sem mondhatók egyoldalúnak, mivel számos elemük gazdasági és nemzetiségi politikai szempontból is életszerűnek, sőt nagy jelentőségűnek ítélték.

A vasút végső soron *többféle igénynek megfelelő közlekedési módnak bizonyult* a heterogén birodalmi szerkezet számára. Ezért a birodalom hálózati terveiben tetten érhetők a Burg érdekei által artikulált politikai kohézióra, egyfajta gazdasági integrációra törekvés és a hadászati szempontok is.

2.1. A kikötők helye a Habsburg Birodalom vasúthálózati koncepcióiban – A két kikötő és hinterlandjuk közötti vasúti összeköttetések elemzésének időbeli szakaszolása

Mind Ausztria, mind Magyarország vasúthálózatának több változat szerinti megálmodói központnak a *fővárosokat*, kiemelkedő fontosságú végpontoknak pedig a tengeri *kikötőket* tekintették. Az *erősen centralizált Osztrák Birodalom leendő vasúthálózatának központja* szükségképpen nem lehetett más mint a *császárvá-*

ros, viszont ki kellett jelölni azokat a végpontokat, melyeket az első fővonalaknak el kellett érni.

Nyilvánvaló, hogy az Osztrák Birodalmon, majd a dualista Monarchián belüli politikai viszonyokban bekövetkezett fordulatok és a szomszédos államokkal folytatott háborúk befolyásolták a vasútépítések irányát, allokációját, azonban a mindenkori új helyzethez szükséges igazodás több évet vett igénybe. Ezért a hálózatok fejlődésének időbeli szakaszolásához önmagában *nem tartjuk éles, igazi cezúrának sem az észak-itáliai tartományok elvesztését (1857, 1866), sem az osztrák–magyar kiegyezés (1867) dátumát*. Vitathatatlan, hogy mutatkoztak *bizonyos különbségek* a hálózatépítés irányában és dinamikájában a mindenkori vasútpolitika függvényében is, nevezetesen hogy milyen *tulajdon* volt a meghatározó a vasútépítésekben. Az első évtizedekben az állami és magánvasúti periódusok gyakran váltakoztak, majd az 1870/1880-as évektől az államvasúti rendszer vált dominánssá, melyben a legnagyobb „kakukktójást” a Déli Vasút magántársaság képviselte (egészen 1923-ig) (Weck 2016).

Trieszt 1857-ben, Fiume viszont csak 16 évvel később, 1873-ban csatlakozott a vasúthálózathoz.

Mindezeket mérlegelve Trieszt és Fiume fejlődése szempontjából *magában a hálózatokban bekövetkezett döntő fordulatok évei (1857, 1873, 1906) a fontosak, ezért ezek szerint tagoljuk mozzanatokra a háromnegyed évszázados időbeli folyamatot.*

2.2. Kedvezményezett, majd elhanyagolt (Trieszt preferálása korai vasúthálózati tervezetekben és elhanyagolása a magánvasúti rendszerben a megvalósításkor)

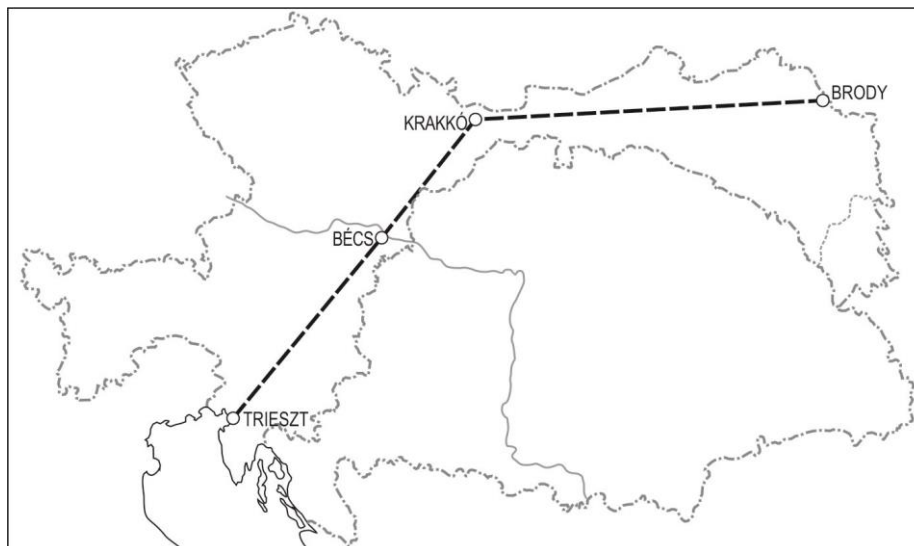
2.2.1. Az első hálózattervezetek

Osztrák közlekedéstörténészek a Bécsi Politechnikai Főiskola professzora, Franz Riepl által jegyzett tervezeteket tekintik elsőnek a birodalmi léptékűek közül.

Riepl 1829-ben még csupán egyetlen vonal fontosságára hívta fel a figyelmet, mely abszolút elsőbbséget kellett volna, hogy kapjon bármilyen makrohálózatban: Ez pedig a Trieszt–Bécs–Galícia/Brody viszonylatú (3. ábra) lett volna. (Az Orosz Birodalom határához közeli Brody különleges fontosságú szabadkereskedelmi státuszú tranzitszállítási „fordítókörong” szerepet játszott az orosz, lengyel, moldvai, magyarországi és cseh területek között.)

A professzor hangsúlyozta, hogy e transzverzális egy leendő Bécs központú sugaras hálózat kiemelkedő fontosságú tagjaként egy hétre képes csökkenteni az Adria és az Oroszországhoz tartozó lengyel területek közötti szállítási időt a tengeri vitorlás hajók levantei partoktól Danzigig igényelt két–három hónapjával szemben.

3. ábra:
Riepl 1829. évi vázlat a Trieszt–Bécs–Krakkó–Brody irányú,
elsőnek megépítendő vasútról



Forrás: Oberegger, E. – http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/e-hafen_triest.htm

A birodalmat délnyugat–északkelet irányban átszelő „Adria–Galícia” tengely két szakaszának Riepl lényegesen különböző szerepet szánt:

- a déli (Trieszt–Bécs relációjú) exportvasútként,
- az északi (Bécs–Brody) pedig a császárváros nyersanyag (só, fa, ásványok stb.) és élelmiszer beszállítójaként, azaz importvasútként működött volna (Riepl 1836).

Mindamellet a nemzetközi tranzitban is kapott volna feladatot, nem beszélve a császárváros és a hadikikötő, illetve a katonaság és hadianyag orosz határ felé (mozgósításkor felmerülő sürgős) szállításáról, békeidőben utánpótlással való ellátásáról.

Az 1830-as években napvilágot látott vasúthálózat létesítési tervzetek, tanulmányok a központi hatalom igényeinek megfelelően elsődleges célként az egyes tartományokat a kormányzati központtal, Béccsel összekötő vonalak építését, azaz a birodalmon belüli távolabbi térségekre is kiterjedő *integrációt* tűzték ki. E szemlélet érhető tetten Franz Riepl második, *1836. évi hálózatváltozatán, melyen az Adria–Galícia tengelyhez két oldalról már jó néhány fő- és mellékvonat csatlakozik* (4. ábra) az akkor még *magánvasúti rendszer* születésébe illeszkedő hálózaton.

4. ábra:
Riepl 1836. évi birodalmi vasúthálózati tervezete



Jelmagyarázat: 1 – a Trieszt–Galícia fővonal; 2 – a kiágazó mellékvonalak; 3 – valószínű kivitelés; 4 – alagutas vonalváltozat.

Forrás: Köster 1999.

E hálózat (ritkasága ellenére) a hatalmi központ és a birodalom katonastratégiai-külkereskedelmi szempontból legfontosabb tartományai közötti összeköttetést szolgálhatta volna; nyugati kezdőpontjából, Milánóból indulva Veronán keresztül elérve Triesztet. (A Veronánál kiágazó, a Brenneren át észak felé tartó vasút Innsbruck érintésével a bajor határt célozta meg.) *Számolva a Keleti-Alpok legyőzésének műszaki nehézségével, Riepl Bécs Triesztből való eléréséhez két változatban gondolkodott:*

- Grazon keresztül a nyugati vonal a Semmeringet alagúttal győzi le, de (valóságérzetét dicséri, hogy) a keleti változat
- a nehéz terepet messze elkerülve, Varasdon és a Nyugat-Dunántúlon keresztül jóval kisebb beruházással is elérhetővé tette volna Bécset. Az ebből Mosonmagyaróvárnál kiágazó, Pest-Budára tartó szárnyvonal a tervezet egyetlen, a Kárpát-medence központjába vezetendő vasútja. Ezen kívül mindössze a felvidéki Késmárkot (a németajkú cipszerek által lakott Szepesség gazdasági központját), valamint az osztrák határ közeli Pozsonyt érte volna el egy további szárnyvonal.

Teljesen elhanyagolta a tervezet Magyarország túlnyomó részét (a Duna–Tisza közét, a Tiszántúlt, az Északi-középhegységet – valamint az akkor még igazgatásilag elkülönült Erdélyt) és a birodalom határain kívül csupán Belgrádot célozta meg a Varasznál kiágazó, Szlavónián és a Szerémségen keresztül vezető hosszú szárnyvonal.

A Bécsből *Galiciába tartó vasút* vonalvezetéséből nem lehet másra következtetni, mint hogy

- a Kárpátokat kívülről kísérő fővonal elsősorban a katonastratégiai fontosságú helyeket (pl. Przemysl erődvárost, Sztrijt) kellett, hogy felfűzze majd az akkori Oszmán Birodalomhoz tartozó Moldvát megközelítve Stanislaunál ért volna véget,
- míg a közigazgatási centrum Lemberg (Lviv) és a kereskedelmi/logisztikai szerepkörű Brody csak kiágazó pályákkal lett volna elérhető.

Nem lehetetlen, hogy a *Kárpátok ívét kívülről hosszan követő vasút jól jöhetett volna az osztrák hadvezetésnek, ha szükség lett volna a rebellis Magyarország több irányból történő inváziójára a hegység hágóin keresztül.* (1849-ben az orosz expedíciós haderő egy része Magyarország felé tartva igénybe vette a Varsó–Bécs vasútvonal már 1848-ban elkészült északi szakaszát, más része a Kárpátokon keresztül tört be.)

Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a bécsi professzor és a további tervek készítői pontosan tisztában voltak a birodalom jogi helyzetével, amely még tervezési szinten sem tette lehetővé a magyarországi fejlesztéseket a pozsonyi diéta döntése nélkül.

A birodalmi érdekek maradéktalan érvényesítése érdekében *1841-től az állam vállalta fel a vasúthálózat kiépítésének és üzemeltetésének feladatát* (Hlubek 1841).

Az államvasúti rendszer hálózattervezései magas pozíciójú kormányzati tisztviselők nevéhez fűződnek.

2.2.2. Az első államvasúti rendszer kezdetén született hálózati tervek

A császárság pénzügyeinek első számú felelőse, az udvari kamara elnöke 1840-ben Karl Friedrich *Kübeck* lett. Az elnök azonosult a Habsburg Monarchia kormányának aggodalmával, miszerint, ha a fővonalak nem az összállami integrációt segítik, akkor a vasutak széthúzó erővé válhatnak, amit nehéz ellensúlyozni gazdasági és szabályozási eszközökkel a birodalom egyben tartása érdekében. Rieplhez hasonlóan *a birodalom gerinchálózatának tervezésekor a várható integrációs hatásoktól motiválva gondolkodott az irányok szerinti prioritások és egyben az elhanyagolandó irányok meghatározásakor.* Így pl. Kübeck ugyan fontosnak tartotta a Riepl-féle tervezetben szereplő galíciai vasutat is, de az állami pénzforrások korlátozottságának ismeretében úgy döntött, hogy *egyelőre a létfontosságú nemzetközi vonalak megvalósításának kell biztosítani elsőbbséget, az interregionális vonalakra később kerülhet sor.*

Kübeck 1841. decemberben terjesztette be („Allerhöchste Entschliebung” c.) hálózati tervét, mely négy olyan távolsági vonalat tartalmazott, melyeket államérdekből a legfontosabbnak, a legelőször megvalósítandónak tartott:

- a Bécsből észak felé, Prágán keresztül a szász határig tartó (és 1851-ig átadandó) nemzetközi vonalat,
- a Bécsből dél felé Grazon keresztül Triesztet elérő (Rieplnél is szereplő) „kereskedelmi” vonalat,
- a Bécsből nyugat felé induló és Linzen keresztül Münchenig tervezett vasutat (melynek nyugati szakasza vagy Salzburg vagy Passau érintésével létesülhetett volna), valamint
- a Bécsből északkeleti irányban (már épülőben lévő) Ferdinánd császár északi vasutat (Kübeck 1841).

A „polgári” célokat, nevezetesen a birodalmon belüli centralizációt és integrációt szolgáló tervezetek mellett a nagyon bonyolult külpolitikai helyzet időszerűvé tette a hadsereg felvonulását és ellátását szolgáló sajátos *militáris hálózat* tervének elkészítését is.

Karl *Poenitz* szász katonatiszt és katonai szakíró egy olyan közép-európai tervezettel állt elő 1842-ben (amikor még csak igen kevés rövid pálya létezett), mely több német állam, valamint a Habsburg Birodalom területére terjedt ki. Döntően *három feltételezett ellenség, Franciaország, Oroszország és a Török Birodalom irányában* szükséges, a határ közeli erődítményvárosokig tartó felvonulási vonalakat, valamint az Odera-torkolati, illetve Magdeburgtól Drezdán keresztül Linzig, továbbá Budweistől (České Budějovice) Sopronig tartó korridort tartalmazta. Utóbbiból Budán keresztül Eszék, az előbbiből Galícia felé indultak volna kiágazó vonalak (Poenitz 1842).

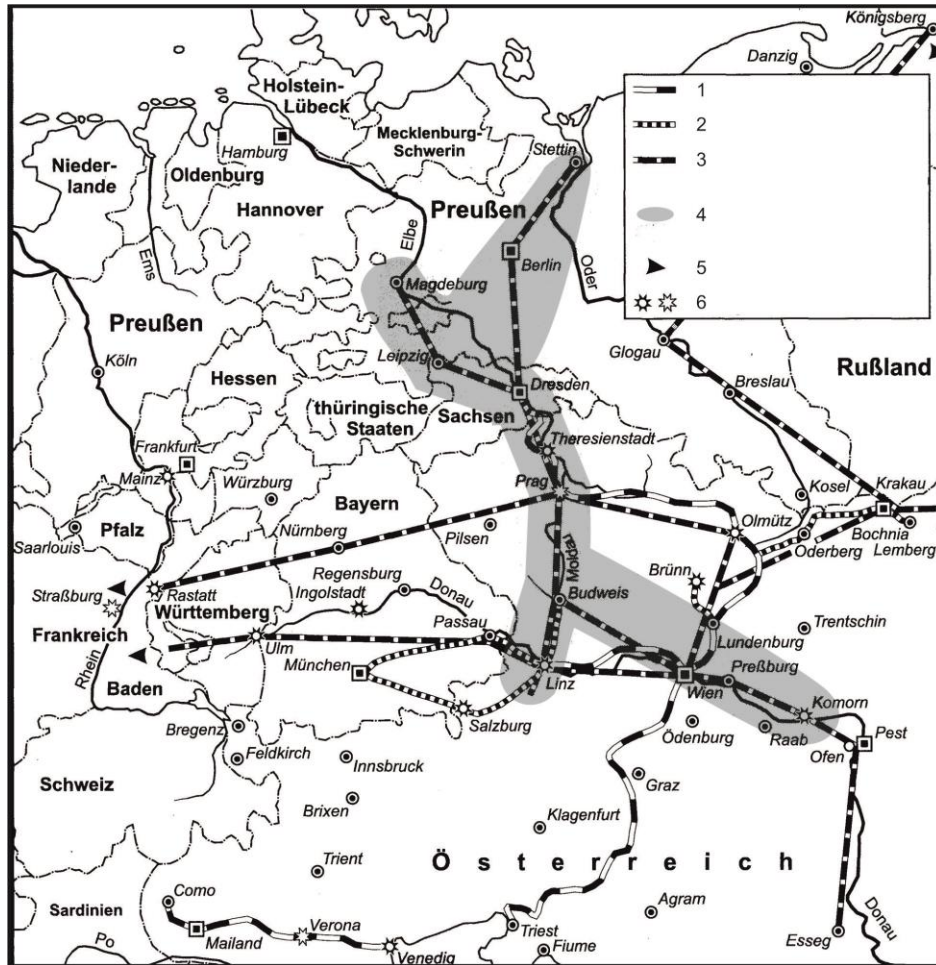
Német területen a kelet felől jövő támadás esetére az Odera-völgyet tekintette ideális védekezési arcvonalnak, melyet a folyó irányában építendő vasút szolgált volna ki (5. ábra). Írásában a *Habsburg Birodalmon belül a keleti irányú védekezés hátszaga fő hadászati kiindulási pontjainak* (meglepő módon) nem magyarországi városokat, hanem a cseh/osztrák Olmütztöt (Olomoucot), továbbá Bécset, Grazot és Triesztet tekintette, míg nyugati irányban ugyanezt a célt Bregenz, Feldkirchen és Brixen szolgált volna. (Talán éppen a két különálló és a magyarok ellenállása is oka volt annak, hogy e terv készítője elhanyagolta a magyar területeket.)

Az 1840/1850-es évek fordulóján az osztrák vezérkar számára készült újabb *Poenitz-féle* terv politikai pikantériája, hogy egy olyan birodalommal szembeni bizalmatlanságot sugall, mely alig egy éve szövetségesként részt vett a magyar szabadságharc leverésében. E prevenciós törekvésből fogant hálózati terv (túlnyomóan még nem létezett) vasúti felvonulási vonalakat foglalt magában.

Az Oroszországgal szembeni viszonylatban a határtérségben első hadműveleti bázisként és egyben mesterséges fő védelmi vonalnak szánta a Lemberg–Krakkó–Oderberg (Bohumín) vasútvonal az Odera-vasúthoz való csatlakozással. Távlabbi (hátsó) fő hadműveleti bázisként szolgált volna a Komárom (vagy Győr)–Bécs–Stockerau vonal a Duna-völgyben, továbbá a Grafenwörth–Gmünd–Budweis–Prága–Drezda viszonylatú pályalánc. Komárom (vagy Pozsony)–Trencsén viszonylatban

gőzvasútként, majd lóvasútként üzemelve továbbította volna az *üres gőzvasúti* kocsikat a Krakói-vasút melletti Freistadtig tartó vonal. A tervezet még a további vasutakat tartalmazta: Bécs–Olmütz–Oderberg, Olmütz–Pardubice–Kolin–Prága, Pardubice–Josefstadt–Breslau (Wrocław), Bécs–Linz, Bécs–Trieszt (elágazással Eszék felé), valamint a Bécs–Győr–Buda vasutat (Strach 1898).

5. ábra:
Poenitz 1842. évi stratégiai vasúthálózati terve



Jelmagyarázat: 1 és 2 – a korábban tervezett (részben megvalósulóban levő) vasútvonalak; 3 – az Osztrák Birodalmat is érintő stratégiai vonaltervek; 4 – hadműveleti báziszóna; 5 – fő hadműveleti irány, 6 – első és másodrangú erődtírnnyek.

Forrás: Poenitz 1842, illetve Köster 1999. p. 86.

2.2.3. Az első államvasúti rendszer végén koncepcionált, hadászati és „civil” szempontokat egyaránt tartalmazó tervezetek

1853-ban (a pénzügyi okok miatt csődöt vallott) *első államvasúti rendszer vége felé* két vasúthálózati tervezet született. Az egyik szerzője V. Hess tábornagy, a másik Carl Czöring kereskedelmi minisztériumi osztályvezető volt (Köster 1999).

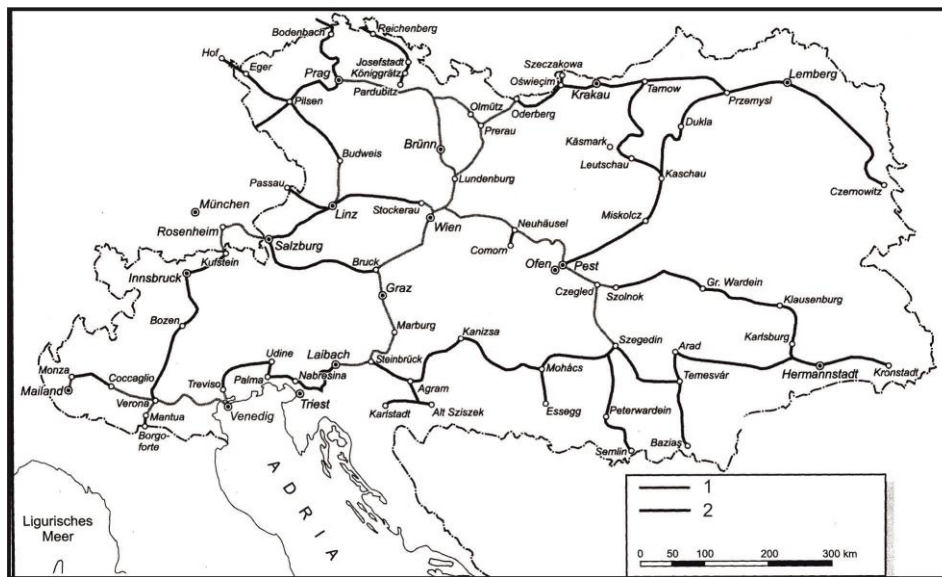
A két mű között *hálózatszerkezeti szempontból sok a hasonlóság*.

Így pl. abban, hogy a fővárosokban sugarasan összefutókon kívül *mindkét tervezetben* a déli és északi (földrajzi) perifériákon nagyjából *nyugat-kelet irányú pályaláncok* is szerepeltek (6–7. ábra). Az ezeket észak–dél irányban a birodalom nyugati végén összekötő pályaláncot mindkét tervezet, míg a keleti peremvidékit csak a Czöring-féle tartalmazta. Czöring hálózata (főként Magyarország területén) jóval több vonalat foglalt magában mint a Hess-féle.

Funkcionális szempontból (a megnyilatkozások alapján) nem elhanyagolható a *különbség*:

- Hess meghatározóan katonai szempontból szerkesztette meg tervezetét (ez ad magyarázatot a kevesebb vonalra). Olyan vasúthálózatot akart, amely hatékonyá tette volna a körkörös védelmet bármely irányból történő támadással szemben a Monarchia hadseregének gyors felvonultatásával. A logisztikai rendszer javítását éppolyan fontosnak látta, mint a küzdőerőt.
- Czöring viszont azt állította, hogy egyszerre több igénynek akart eleget tenni. Ezt számszerűen is kimutatta az egyes funkciók mellé írt kilométer hosszúságokkal. (A hálózatból katonai stratégiai 1372, politikai 1475, kereskedelmi 352, ipari rendeltetésű 366 km.)

6. ábra:
Hess 1853. évi hálózati tervezete



Jelmagyarázat: 1 – megvalósítandó vasútvonalak, 2 – működő vasútvonalak,
Forrás: Köster 1999. p. 265.

7. ábra:
Czöring 1853. évi hálózati tervezete



Jelmagyarázat: 1 – működő; 2 – épülő; 3 – már a legmagasabb szinten engedélyezett; 4 – további javasolt vasútvonalak.

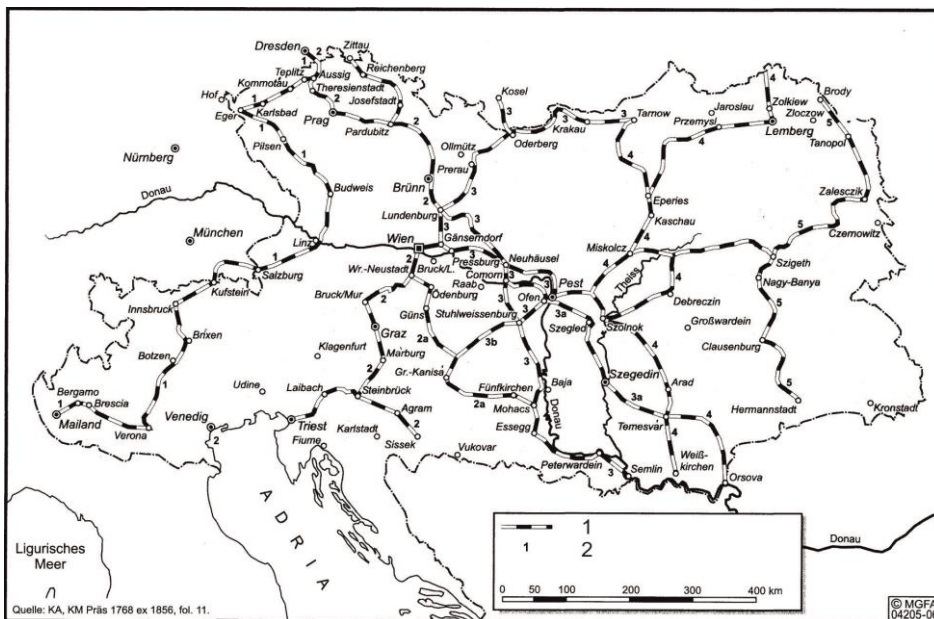
Forrás: Köster 1999. p. 261.

Nyilvánvaló, hogy egy birodalmi hálózat egyes vonalainak funkcionális kategóriákba sorolása a legtöbb esetben képtelenség, mivel azok egyszerre több célt is szolgálhatnak (legfeljebb a rövid iparvasutak lehetnek monofunkcionálisak). A szerző feltehetően műve „eladhatósága” érdekében mutatta be azt polifunkcionálisnak. A hadügy felé tett gesztusnak is tekinthetjük a közel 1400 km vasútvonal stratégiáinak minősítését. (Miközben ő is azon a véleményen volt, hogy vonalanként nem lehet élesen szétválasztani a többféle funkciót.) Katonai szempontból kiemelten fontosnak tartotta Bécs és a tartományi székhelyek közötti összeköttetéseket. Felismerte azt a veszélyt, hogy a városhiányos területek az ellenség betörésekor hamarabb válhatnak harctérre mint a közlekedésileg jól feltárt szomszédos régiók.

Hess tervezetében hadi szempontból különleges fontosságot kapott a *Milánó–Laibach* (Ljubljana)–*Szeged–Brassó* déli hosszú közlekedési folyosó (8. ábra), amelyből szárnyvasutak ágaztak ki fontos (részben erősített) városok felé. Hasonló látható Czöring térképén, amelyen például a horvátországi Eszék is csupán hálózati periféria. Viszont olyan elemek is szerepeltek, melyeket ma hiányolunk (pl. a Mohács–Szeged összeköttetést vagy a Dél-Erdély és Bukovina/Csernovic közöttit).

Időközben azonban az Európa-szerte erősödő gazdasági liberalizációs törekvések a vasútpolitikában is érvényre jutottak, gazdaságossági/hatékonyági megfontolásból megkezdődött az államasítástól a magánvasúti rendszerre való visszaállás. Az európai tendencián túlmenően a Habsburg Birodalom vasútügyeinek tekintetében új fejezet nyitását a kincstár anyagi csődhöz közeli (a krími háború és más rendkívüli események által elősegített) helyzete is sürgette, amely 1853-ban államasításhoz vezetett,

8. ábra:
Hess 1856. évi tervezete



Jelmagyarázat: 1 – a javasolt vasútvonalak; 2 – a kiemelt jelentőségű vasutak számozása.
Forrás: Hess 1856.

2.2.4. A második magánvasúti időszak tervezetei

A Habsburg Birodalom 1854-től kénytelen volt újraéleszteni a magánvasúti rendszert, amely egészen 1873-ig tartott. Ez az időszak (a második privát vasúti rendszer)

- nemcsak a birodalmi vasúthálózat fejlődéstörténetében képez önálló fejezetet azzal, hogy ez volt a magánvasúti rendszer eredményes reneszánsza, amikor a hálózat a hatszorosára bővült;
- hanem egyben a Habsburg Monarchia gazdasági fejlődésében az igen erőteljes növekedésével „Gründungszeit” néven vált ismertté (Good 1984).

A második magánvasúti rendszer elodázhatatlanná tette a birodalmi hálózat újragondolását a hatékonyságnak, gazdaságosságnak adott prioritással. Megszületett a *Ghega-féle terv*.

Carl von Ghega a bonyolult műszaki feladatot, az Alpok keleti hegyvidéki táján keresztülvezetett Semmering vasút építését zseniálisan megoldó mérnök *1853-ban* egy új hálózati tervet terjesztett be a Kereskedelmi Minisztériumnak „A birodalom és minden koronaterület szükségletére építendő vasutak” – címen. A már üzemelő vonalakkal együtt összesen *9400 km hosszú hálózat észak–dél és nyugat–kelet irányban a birodalmat átszelő 3-3 kiemelt jelentőségű korridorral együtt 31 fővonalból tevődött volna össze*, melyek több változatban voltak hivatva biztosítani a fontos belföldi és külföldi pontok közötti összeköttetéseket (von Ghega 1853).

A másodszori magánvasúti rendszerben a hadászati érdekeknek is kellett is súlylyal kellett érvényt szerezni. Ennek nyomatékot adott a krími háború és az észak-itáliai okkupált területeken kialakult politikai feszültség. Mindezek hatása Hess *1856. évi újabb tervében* is tetten érhető. E változat kifejezetten a hadsereg minden irányú mozgásának igényét szolgálta a korábbinál jóval sematikusabb szerkezetével. Mindössze öt (nagyjából párhuzamos meridionális irányú), a birodalom déli végeit az északi (határ közeli) városokkal összekötő vonalrendszerből állt, melyek többsége Magyarországra és transzkárpáti tartományokra jutott (8. ábra).

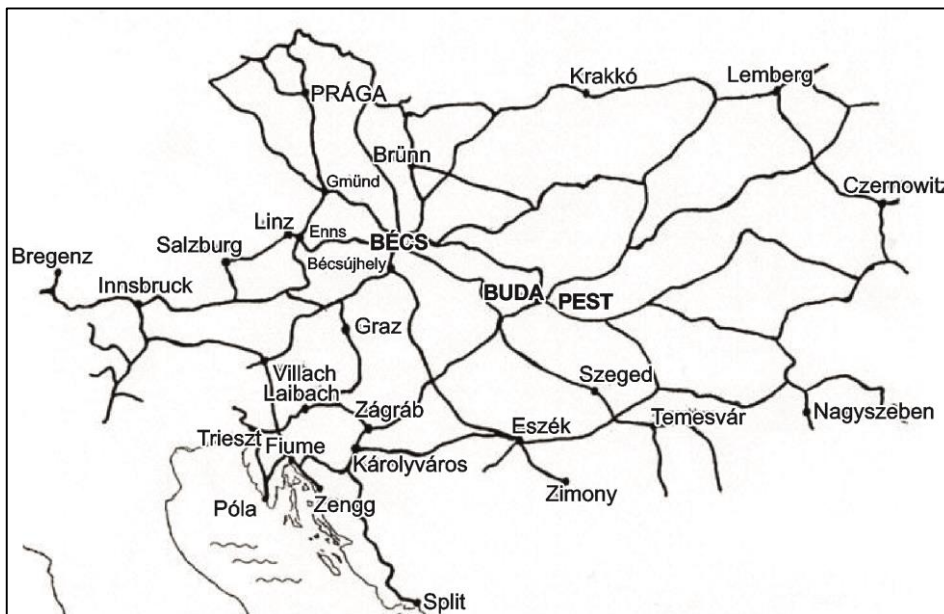
Egy évvel a kiegyezés előtt, 1866-ban terjesztette be Bernhard von *Wüllerstorff-Urbair* kereskedelmi miniszter az „Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata” c. megkésett memorandumát. (A dátum azért figyelemre méltó, mivel a kiegyezés után hivatalos összbirodalmi hálózatfejlesztési tervek már nem készültek, a gazdaságilag önálló entitás Ausztria és Magyarország egyaránt a saját területére érvényes tervek alapján bővítette hálózatát. Egyeztetések természetesen történtek, főként a csatlakoztatási pontok tekintetében.) Az előterjesztésben szereplő „birodalmi vasutak” a szerző értelmezésében a birodalmi fővárost (azaz Bécs) a birodalom legkülső határaival vagy határpontjaival közvetlenül összekötő nemzetközi fontosságú vonalak.

A memorandumhoz mellékelte határok nélküli térkép (9. ábra) a meglévő, épülőfélben levő, illetve már koncesszionált, továbbá tervezett vonalakat tartalmazta. (Utóbbiak közé néhány 1918-ig nem megvalósult is tartozott.) Ábrájából világosan kiderül, hogy *a császárvárosnak jóval nagyobb szerepet szánt az összbirodalmi hálózatban mint a magyar fővárosnak.*

* * *

A bemutatott tervezetek Triesztet nem kezelték különleges fontosságú hálózati pontként, Fiume pedig csak nagy ritkán jelenik meg („további javasolt vasútvonal” végpontjaként).

9. ábra:
A Wüllerstorff-Urbair-féle 1866. évi birodalmi vasúthálózati tervzet



Forrás: B. v. Wüllerstorff-Urbair 1866. melléklete.

2.2.5. Az állami és magántársasági, valamint a regionális érdekek ütközése a vasutak rendeltetésének tervezésekor

Az eltérő érdekektől vezérelt különböző szándékokat megjelenítő vasútpolitikák képviselőinek nézetkülönbségei már kezdettől megmutatkoztak, de igazán az első államvasúti rendszerben váltak nyilvánvalóvá. (A későbbiekben megvalósult magánvasúti rendszerben sem szűntek meg, már csak azért sem, mert az építő/üzemeltető magántársaságok koncessziós szerződéseiben a vonalak földrajzi viszonylatára, irányára, kapacitására vonatkozó jellemzők megállapítása tekintetében az állami hatóságoké volt a végső szó.)

- *A Burg politikai és gazdaságpolitikai szándéka* a minden szempontból rendkívül heterogén birodalom különböző területi/igazgatási egységei uralásának („kézbentartásának”) megkönnyítése, a birodalmon belül az egyes népek közötti viszony kiegyensúlyozottabbá tétele volt a hatalmi központ elérhetőségének lényeges javításával, a különféle termékeket előállító térségek közötti kapcsolatot, árucserét lehetővé tevő közlekedési rendszer kiépítésével. A központi hatalom az első fővonalakban olyan erővonalakat

látott, melyek a birodalmat lazán behálózva *a távoli tartományok közelebbre hozásával*, politikai és gazdasági *integrációjával erősítik a centralizációt*, mert növelik az adóalapot, javítják a kincstár kondícióját, az *anyagialapok biztosításával pedig elősegítik a hatalom megszilárdítását*.

- A birodalmi érdekek (főként a vasútkorszak elején) a változó külpolitikai helyzethez igazodó *katonai-stratégiai megfontolások* hangsúlyos érvényre juttatásában is megjelent a hálózattervezésben.
- A *magánvasút-társaságok profitvezérelt érdekei* gyakran az államtól különböző térvíziókhoz vezettek, ezért elvárásaik főként arra irányultak, hogy elegendő forgalomra, bevételre tegyenek szert a gazdaságos működésük biztosításához. Az állami érdekekkel való egyeztetést megkönnyítette a „kamatbiztosítási rendszer” (azaz az elégtelen bevételek állami forrásból kiegészítése, a befektetett tőke kamatjának megfizetésével szolid nyereség – általában 5% – elérésének biztosítása).
- A *helyi/tartományi* politikai és gazdasági erőket megjelenítő társadalmi *elit* (gyakran nemzetiségi vezetőréteg) célja sok esetben nem esett egybe a központi hatalommal. Amíg a német nyelvű osztrák tartományok részéről jobbra csak a tervezett vasút nyomvonalának egyes szakaszaira vonatkozó korrekciós igények merültek fel (pl. a helyi ipar szállítási igényeire felhívva a figyelmet), a perifériákon nem „bécsi szemüveggel” tekintettek a vasútra, más területi kapcsolati rendszerbe illeszkedést vártak el a tervezetek megvalósításától (Kleiner 2001).

2.2.6. *A centrista érdekek érvényesülése a galíciai fővonalhálózat koncipiálásakor*

Vasúttörténelmi dokumentációkból arra a következtetésre juthatunk, hogy a vasúti fővonalak irányának, nyomvonalának meghatározásakor általában annál nagyobb volt a véleménykülönbség a központi hatalom és a tartományok/helyi politikai-gazdasági erők között (az érdekek széttartása miatt), mennél távolabbi, mennél periférikusabb fekvésű területről volt szó (Weck 2016). A császárság peremén levő provinciák közül többet „a történelem ragasztotta hozzá” Ausztriához. Nyugaton Vorarlberg, északon a cseh területek (Csehország, Morvaország, Szilézia) a Habsburg Monarchia örökös tartományai lettek, de sokrétű érdekek mentén számukra a szomszédos külföld (Svájc, Nyugat-Bajorország, illetve Szászország, Poroszország) több vonatkozásban továbbra is kiemelten fontos volt a területi kapcsolatok szempontjából. Bár vasúthálózatuk tervezésekor felszínre kerültek az Udvartól eltérő vélemények, ezek viszonylag könnyen kezelhetőnek bizonyultak a mindkét oldalról megnyilvánuló kompromisszumkészség mentén. (Ahogyan azt többek között az Érchegység vonulatát belülről követő északkelet–délnyugat irá-

nyú [Bodenbach (Dečín) – Eger (Cheb)] viszonylatú, a Bécs központú hálózatba nem illeszkedő tangenciális vasút példája is igazolja.)

Másként alakult a viszony az annektálással Ausztriához került Kárpátokon túli *Galícia és Bukovina* esetében, melyek nem nyerhették el az örökös tartomány státuszt. Politikai vezető osztályuk (élükön a lengyel arisztokratákkal) ébren tartotta az egységes Lengyelország újratemtésének eszméjét, azt legfőbb nemzeti érdekének tartva. E politikai prioritáshoz képest minden törekvés alárendelendőnek nyilvánított.

A nemzeti platform [többek között a holland Dirk van Laak (2008) által is támogatott] nézetei szerint a vasutak létesítésének nem a Habsburg Birodalomba való integráció elősegítése, hanem a *minden irányú kapcsolat megteremtésével a kereskedelem fellendítése, az iparosítás és végső fokon a gazdasági fejlődés kellett, hogy legyen a meghatározó célja*. Galícia lengyel nemessége úgy látta, hogy a kialakuló vasúthálózat számára nem Bécs, hanem Varsó kell legyen az igazodási pont. *Galícia és Bukovina* tehát a *birodalom centripetális erőket kiszolgáló hálózatával szemben a centrifugális paradigmát képviselte*. A helyi elit azon fáradozott, hogy a reménytelen földrajzi és gazdasági periféria helyzetén az érdekeinek megfelelő vasúthálózat kiépítésével enyhítsen. A birodalmi és tartományi érdekek egymásnak feszülése oda vezetett, hogy az államvasúti rendszer alatt az állam itt nem kezdeményezte új vasutak létesítését a Kárpátokon túl, ezért csupán a magánvasutak már korábban megkezdődött építése folytatódott. A politikailag igen csak labilis helyzetben levő Galíciában az 1841–1854. években *az államhatalom által vezérelt vasútügy apparátusa nem engedte érvényesülni a regionális érdekeket*, pedig a helyi érdekű hálózat gazdasági növekedést ígért, ami Bécs érdeke is kellett legyen, mivel a császárváros és a cseh ipari városok élelmiszer-ellátásában (különösen vágóállat/hús) Magyarországon kívül éppen a Lengyelországból kiszakított tartományoknak jutott kiemelkedő szerep.

Mindemellett az állami és regionális érdekek egybeestek a kereskedelem élénkítésében, Galícia általános gazdasági helyzetének javításában.

A galíciai nemzeti erők arra törekedtek, hogy Lemberg visszanyerje a középkori lengyel királyságban még a 18. század derekán is betöltött kiemelkedő kereskedelmi csomópontszerepét, hogy ismét a nyugat–kelet és dél–észak irányú áramlás fordítókorongja legyen, és ezzel hathatósan hozzájáruljon Galícia gazdasági-kulturális felemelkedéséhez. A lengyel nemesség politikai akaratának megfelelő vasúthálózat délkelet felé az akkori Oszmán Birodalomhoz tartozó román és bolgár provinciákon keresztül elérte volna Konstantinápolyt (esetleg a Dnyeszter hajózás közbeiktatásával Odesszát), míg a San és Visztula folyók közbeiktatásával Danzigot. Ugyancsak vonzónak találta a helyi elit a Krakkóból (Bierun, Opole, Bécs irányában) a porosz vasúthálózatához csatlakozást, mely Hamburg elérését is lehetővé tette volna (Weck 2016).

Nyugat-Galícia ugyancsak vonzó adottságokkal rendelkezett, részben az igen élénk kereskedelem, részben az ásványkincsekben gazdagsága (különösen a hatalmas bochniai sókészletek, valamint a kőolajmezők) és nem utolsósorban az exportképes agrárpotenciál (vaj, tojás, gyapjú, gabona stb.) által. Krakó és Bécs között 1848-ban Porosz-Szilézián, majd pár év múlva *Oświęcim* (Auszitz) keresztül jött létre az összeköttetés. Krakótól kelet felé (továbbra is a Kárpátok ívelését követve) Galícia és Bukovina feltárására (és később, 1872-ben a román hálózatához csatlakoztatására) már a *Karl Ludwig Bahn* vasúttársaság vállalkozott.

Az általa épített fővonalnak és az abból kétoldalt kiágazó szárnyvonalaknak (az Északi Vasúttal együtt) kimagasló szerepük volt abban, hogy a többségében szláv és zsidó etnikum által lakott, elmaradott periféria hatalmas eredményeket ért el az agrárexportban, a nemzetközi kereskedelemben. A gyors polgárosodás a legfeltűnőbbben Csernovitzben manifesztálódott, amelynek (a zsidóság szellemi központjaként) a civilizációs jegyekben, illetve a város építészeti arculatában, de a közművesítettségben is sikerült felzárkózni az első világháborúig a kelet-közép-európai szinthez. (A bécsi lapokat a gyorsvonat még aznap délig eljuttatta Csernovitzba – Weck 2016.)

2.2.7. *Trieszt mellőzése az osztrák birodalmi vasútépítések legkorábbi időszakában (A vasúthálózat-építés Ausztriában a trieszti vonal megépülése előtt – A Bécs–Trieszt vasút megépítésének vontatottsága)*

Az 1854-ig tartó első *államvasúti rendszer* teljesítményét tekintve a vártnál jóval eredményesebbnek bizonyult. A magánvasutak többségének kivásárlásával és új vonalak építésével a rendkívül kedvezőtlen külső körülmények (lengyelországi felkelés, magyarországi szabadságharc, itáliai forradalmak stb.) ellenére *létrehozta a kor legnagyobb európai hálózatát*. 1854-ben az Osztrák Császárság területén 1392 km vasút működött (68%-ban állami kezelésben), Magyarországon pedig 414 km (99%-ban állami tulajdonban). A birodalom teljes területén 900 km vasút épülőfélben volt (Czedik 1913).

Már az 1840-es évektől épülő magán- és állami vasutak túlnyomó részének a birodalom északi tartományai voltak a kedvezményezettjei. *A Bécsből kiinduló távolsági vonalak* belföldi (tartományközi) összeköttetéseket teremtettek és egyesek már átszolgáltak a szomszédos országokba is.

A birodalom akkori legnagyobb magántőkés csoportja, a Rothschild dinasztia *gazdasági megfontolásból* mindenekelőtt a *Bécsből észak felé induló* vasút létrehozását támogatta. Ezért a Habsburg Birodalom első gőzvasútja, az Északi Vasút (Kaiser Ferdinand Nordbahn) *Bécs*et *Morvaországgal* és Szilézia déli részével kötötte össze (Horn 1970). Az *Osztrák Császársághoz tartozó legiparosodottabb*, a kincstárnak legtöbb adót befizető *tartományok vasúti feltárásától Bécs (nem alapítvánul) az állami bevételek lényeges növekedését is remélte* (Memorandum... 1866).

A Lundenburgtól (Břeclav) villásan szétágazó vasút 1840-ben elérte a birodalom textil- és gépipari központját, Brünnt (Brno), 1841-ben pedig a kiemelt katonastratégiai jelentőségű garnizonvárost, Olmützt (8. ábra). A sziléziai (ostravai és vitkoveci) szénmedence mielőbbi bekapcsolását a hálózatba az a képtelen helyzet is sürgette, hogy a mozdonyok fűtéséhez a szenet a Bánságban (Anina/Oravita) termelték ki, ahonnét rövid szárnyvonalon a báziási kikötőbe szállították, majd hajóra rakva több mint 600 km dunai utat megtéve jutott el a Bécs közeli kirakóhelyre (Strach 1898).

Az osztrák állam 1842-ben döntött az Olmützből, továbbá Brünnből továbbvezetendő, majd Trübaunál (Česká Třebová) egyesülve Prága érintésével a Bodenbach (Děčín) szászországi határállomásig tartó *tranzitkorridor* létesítéséről. A Csehországon kívül az egész Osztrák Birodalom számára nagyfotosságú vonal *1851-re* valósult meg (Jordan 1986). E mozzanat a későbbi időkre nézve is különleges jelentőségűnek bizonyult Ausztria északi örökös tartományai tengeri (és szárazföldi, kül- és belföldi) kereskedelmének földrajzi irányultsága szempontjából.

Az Északi Vasút Preraunál északkeleti irányban kiágazó vonala már az 1840-es évek elején elérte Sziléziát, ahol Poroszország felől két vonal is csatlakozott (1842-ben Oderbergnél, majd 1855-ben Troppaunál). *Oderbergnél* az osztrák vasút fogadta a Berlin felől Breslau (Wrocław) érintésével, valamint a Szentpétervár felől (Varsón keresztül) a Duna menti birodalomba tartó forgalmat (Kaiser-Ferdinands-Nordbahn...).

A Bécs–Trieszt vasút megépítésének vontatottsága feltűnő a birodalom északi részének vasútjaihoz képest.

Több mint másfél évszázad távlatából azt gondolhatnánk (a legelső tervezetben érzékeltetettekre hivatkozva) hogy Ausztria számára a saját tengeri kikötővel való vasúti kapcsolat létrehozása a legelső között kellett, hogy szerepeljen.

A birodalmi főváros és a kikötő közötti összeköttetés már csak gazdasági szempontból is előnyt kellett volna, hogy élvezzen az osztrák vasúthálózat kialakításakor, hogy ezzel elősegítse Ausztria bekapcsolását a világkereskedelemben. Amikor Triesztnek a Habsburg Birodalom vasúthálózatán belüli pozícióját vizsgáljuk a korai évtizedekben, szembesülünk azzal az ellentmondással, hogy a *tervezetekben kedvezményezett* (vagy legalábbis egyenrangú) vasút a valóságban az építés sorrendje tekintetében az északi vonalakhoz képest elhanyagolták.

Bécsből déli irányban már 1849-ben megkezdődött a Semmering-hágó alatti alagutat is magában foglaló északi pályaszakasz építése és viszonylag rövid időn belül elérte a vaspálya Krajna tartomány fővárosát, Laibachot (Ljubljana) (Röll 1912). (Az Alpok első alagútját még lőporos robbantással és kézi erővel fúrták – Löffler et al. 2008.)

Vitathatatlan, hogy a *Laibach és Trieszt közötti utolsó hosszabb, 1857-ben átadott pályaszakaszon az építés a roppant kedvezőtlen terep- és a bonyolult földtani viszonyok miatt rendkívül munka- és időigényesnek bizonyult, azonban más (hasonló adottságú) vasutakkal összehasonlítva, aránytalanul hosszúnak találhatjuk az erre fordított nyolc évet.* Feltételezzük, hogy megfelelő munkaerő- és eszköz-összpontosítással jóval rövidebb idő alatt elkészülhetett volna az ominózus sza-

kasz. *Az idő nem lehetett lényegtelen tényező egy olyan fővonal esetében, melyet többek között Oberegger (Zur Eisenbahngeschichte der alten Österreich... 2006a) véleménye szerint elsősorban geostratégiai megfontolásból, az észak-itáliai osztrák ellenes felkeléstől motiváltan az osztrák tengeremlék megőrzése céljából hoztak létre.*

2.3. Az 1857. évi birodalmi hálózatokon belüli és nemzetközi kapcsolatok

A trieszti vasút megnyitásának évéig (1857-ig) tehát Bécsből

- Galíciában már egészen Rzeszow-ig működött a vasút,
- Morvaországon, Észak-Csehországon (Prágán) keresztül Szászországgal is létrejött a hálózati kapcsolat. E vonal értékét különösen növelte, hogy ilyen módon Bécs és Csehország már 1851-től hézagmentes vasúti összeköttetésbe került német entitásokon keresztül Hamburggal.

A magyar vasúttörténelem művelői (Ruzitska 1964) a Buda–Bécs–Trieszt (1857), illetve a Buda–Pragerhof–Trieszt (1861) vasutat tekintették Magyarország és a tenger közötti első összeköttetésnek. A valóságban azonban *Bécsen keresztül Budának formálisan már 1851-től Hamburggal egy hosszú vasútláncon volt vonalkapcsolata.*

Triesztnak viszont az 1857 előtti időszakban nemcsak az Alpok területén és a Duna melléken levő örökös osztrák tartományaival nem volt vasúti kapcsolata, hanem az Ausztria által még 1814-ben megszerzett észak-itáliai Lombardia és Velence tartományokkal sem.

Annak ellenére, hogy osztrák kereskedőházak adtak nyomatókat a Milánó–Vence vasút létrehozására indult kezdeményezéseknek, e vonalnak eleinte csak két rövid szakasza épült meg, viszont 1856-ban már csak a Bergamo–Brescia szakasz hiányzott Triesztnak. A nem távoli itáliai versenytárs kikötővárossal való összeköttetése teljes hosszban csak akkor valósult meg, amikor már három évtized óta Olaszországé volt az „Adria királynője”. Az államhatár ellenére a pénzügyi összefonódások és üzleti kapcsolatok alig sérültek az olasz és osztrák cégek között (Oberegger 2007).

Úgy gondoljuk, hogy az 1857 előtti vasútépítések főbb motivációinak bemutatása érthetővé teszi a Triesztből kiinduló vasúthoz csatlakozó 1857. évi még ritka – ám összefüggő – osztrák *hálózat térszerkezetének indítékait.* Nevezetesen a 10. ábrán kirajzolódó tulajdonságát, hogy

- jobbára a birodalom északi és keleti térségei elérését tette lehetővé,
- az örökös tartományokon kívüli jelentős stratégiai pontokat és gazdasági/kereskedelmi központokat fűzött fel a kapcsolt Kárpátokon túli területeken,
- sőt a pályalánc Bécsen keresztül formálisan elérte Prágát, valamint több határállomáson keresztül átszolgált Németországba, ahol már a német kikötők felé is vezettek vaspályák. A gyakorlatban azonban a közlekedés folyamatosságát gátolta, hogy az egyes társaságoknak önálló pályaudvarai voltak,

melyek között kezdetben hiányzott az összeköttetés, illetve a tarifák között nagyok voltak a különbségek.

Idegen vasúttársaságok Bécs felől mélyen benyomultak vonalaikkal a Kárpát-medencébe is. A császárvárosból az Északi Vasút keleten elérte a magyarországi Duna bal parti körzetet Pozsonynál (1848). A *Bécs–Győr Vasúttársaság* Alsó-Ausztria és a jobb parti Szőny között (1853), a Déli Vasút kiágazása pedig Sopronnal (1847) létesített kapcsolatot. Magyarországon belül a *Magyar Központi Vasút* (a későbbi Délkeleti Államvasút) Pozsonytól a Duna bal partján Pest már 1850-ben elkészült. Keleti irányú folytatása mélyen benyomult az Alföldre, Szegeden keresztül elérve az erődváros Temesvárt, a Bánságot, valamint 1857-ben a Hajdúságot (Erdösi 1985).

Még mielőtt a belső vámhatárt (1851-ben) eltörölték volna, *a bécsi kormány a Pest–Bécs–Trieszt irányú vasúti szállítást szorgalmazta* „... hogy a magyar kivittelt Bécs lefölözze, majd a nagyalföldi különleges jelentőségű gazdasági központok elérése ... azt jelentette, hogy a magyar gabona az osztrák Trieszt tengeri kikötőjén keresztül került a világpiacra” (Gulyás 2009. p. 51.). Hozzátehetjük, hogy kényszerből, mert a jelentősebb tengeri kereskedelemhez Magyarországnak akkor még nem volt más lehetősége. A Déli Vasút ugyan magas tarifával reagált a kiszolgáltatottságra, de a Magyarországról Triesztbe *Bécsen keresztül történt vasúti szállítás nyilvánvalóan még mindig kifizetőbbnek bizonyult a* (legrövidebb irányban) *Horvátországon keresztül történő szekerezésnél* (Függelék F.B.).

Mindezekkel szemben Bajorország korai és erőteljes kezdeményezése ellenére a közép-európai jelentőségű *Duna folyosón 1857 előtt nyugat felől csak szerény eredményeket ért el a vasútépítés* a „Kaiserin Elisabeth Bahn” (népszerű nevén a Westbahn) keretében. Ugyan a Passau–Wels–Linz szakasza 1851-re elkészült és Bécs felől is elkezdődtek a munkálatok, de Linzig csak 1858-ban fejeződtek be. (A Wels–Salzburg–Bajorország szakaszt pedig még később, 1860-ban adták át a forgalomnak – Oberegger: *Zur Eisenbahngeschichte der alten Österreich...* 2008) (10. ábra).

2.4. A Trieszt központú osztrák hálózat bővítésének sajátosságai 1857-től a versenytárs Fiume vasútjának megépüléséig

2.4.1. Trieszt forgalmának növelése érdekében épült vasutak

2.4.1.1. A Déli Vasút monopolhelyzetének erősödése a kétoldali (dunántúli és karintiai) csatlakozásokkal

Az állam pénzügyi gondjai (a magas arányú költségvetési hiány) miatt a *Trieszt–Bécs vasút 1858-ban* egy francia bankkonzorcium, később a k.k. Privat Südbahn Gesellschaft tulajdonába került. E kényszermegoldás következtében az állam elvesztette az egyik legfontosabb fővonalán a tarifamegállapítás jogát.

10. ábra:
A Habsburg Birodalom vasúthálózata 1857-ben



Forrás: Jordan 1986. adataiból szerkesztette a szerző.

Az így létrejött helyzetben a magántársaságon múlt, hogy mekkora vasúti szállítási költség terhelte a Trieszten keresztül történő tengeri kereskedelmet. A Déli Vasúttársaság *durván visszaélt monopolhelyzetével, magas tarifáival* egy ideig kedvezőtlenül befolyásolta Trieszt kikötői forgalmát (Dienes 1987). Ugyanakkor e magánvasút viszont mindent megtett annak érdekében, hogy a *Bécs–Trieszt tengely mindkét oldaláról kiinduló* (többségükben a saját tulajdonát képező) szárnyvonalakkal messze kiterjessze vonzását, a környező osztrák és magyar térségek forgalmát becsatornázza, maga felé irányítsa. (A szárnyvonalak idővel keretszerű, több tagból álló pályarendszerekké fejlődtek.)

Miután a Trieszt–Bécs vonaltól keletre nem túl messze levő Dunántúl és a magyar főváros jól fizető piacnak ígérkezett, a tőkeerős társaság *először a Dunántúlt hódította meg*. A Pragerhoftól (Pragersko) kiinduló, 1860-ban Nagykanizsáig, majd onnét 1861–1865-ben már Budáig, illetve Sopronig–Bécsújhelyig tartó vasutak hálózata kiegészült a Nagykanizsától Barcsig tartó szakasszal (Ruzitska 1964). (Ez később része lett a Békéscsaba–Szeged–Eszék–Pécs–Nagykanizsa délmagyarországi transzverzális vonalnak.) A *Dunántúl számára* tehát formálisan a Déli Vasút teremtette meg Trieszt elérését vasúton, míg a Dunántúl és a Dél-Alföld számára (más vasutakkal együtt) a pesti kerülőnél jóval rövidebb alternatívát kínált a tengerhez jutásban. Pest-Budáról is rövidebb út vezetett a Bécsen keresz-

tül kialakítottához képest Nagykanizsán keresztül (a Balaton déli partján) Triesztig (Rosegger 1899).

A legtöbb magyarországi régióhoz képest eleve fejlettebb *Dunántúlon* a Déli Vasút vonalai által teremtett útrövidülés kétségtelenül *fejlesztő erővé válhatott* az általa érintett területeken – más kedvező gazdasági feltételekkel való együttállás esetén.

Horvátország nyugati részén Trieszt az 1862-ben megnyitott Zágráb–Steinbrück szárnyvonallal terjesztette ki vonzerejét. Később a Száva-hajózás végpontjáig, Sziszekig meghosszabbítva e vasút lehetőséget teremtett az Al-Dunán át az Alföld és az adriai kikötő közötti kombinált szállításra, Szlavónia déli peremvidékének bekapcsolódásával megkezdődhetett a híres szlavón tölgy tömeges exportja és a termékeny Száva-lapály termékeinek kivitele (Frisnyák 2003). Forgalma tömegében azonban messze elmaradt még az 1866/1870-es évek fordulóján is a magyar–osztrák határon átszolgáló többi déli vasúti átmenettől – nem beszélve a Duna közeli államvasútiakról (11. ábra).

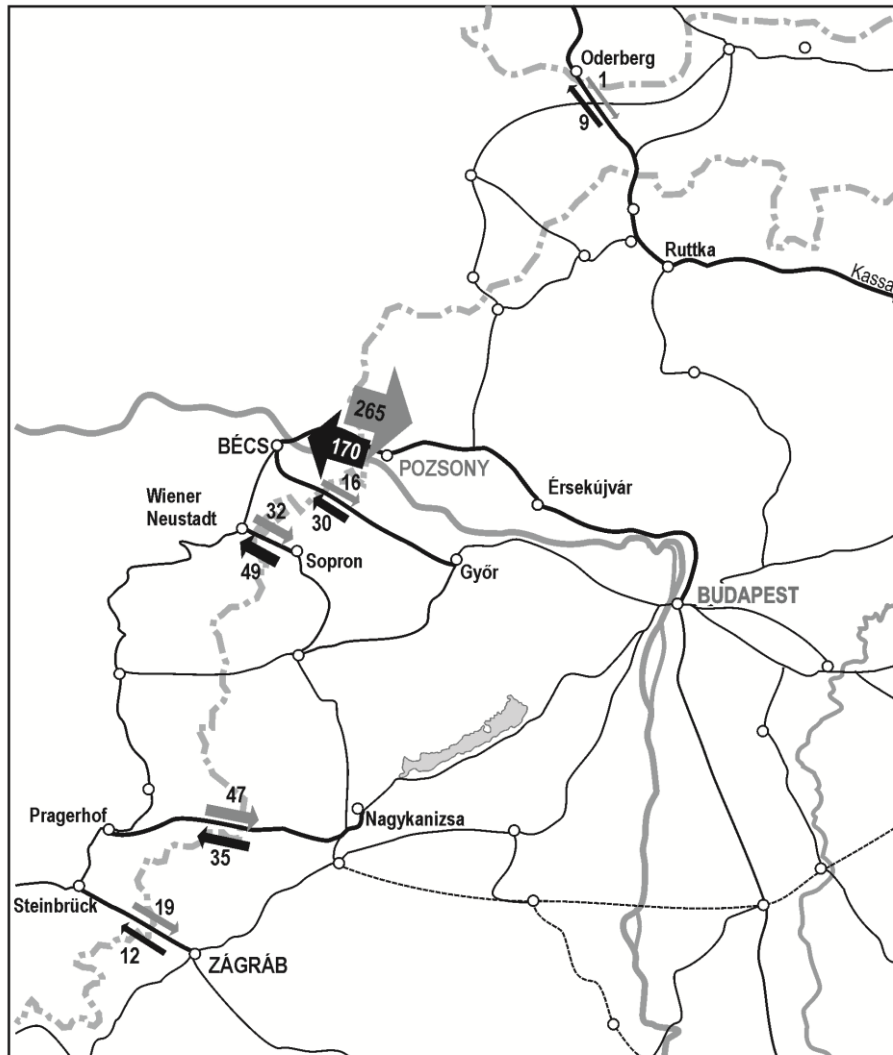
Az Ausztrián belüli nyugati kiágazással Krajna, Karintia és Stájerország keleti-alpokbeli félreeső területei számára ugyancsak megkerülhetlenné vált a Bécs–Trieszt folyosó. Kezdetben a tőle nyugatra levő fontosabb gazdasági központok megelégedtek a bekötővasutakkal és az ebből adódó zsáktelepülés szerepével. Később azonban egyesek a Duna-völgy (illetve Csehország) felé létesült hosszabbításukkal már tartományok közti/interregionális szerepkört betöltő, Bécs-et elkerülő és Triesztet megcélzó transzverzális pályává léptek elő.

A Graztól Köflachig 1860-ban kiágazó rövid szárnyvonal (iparvasút) még csak lokális jelentőségű volt, viszont a Marburgtól (Maribor) nyugati irányban kivezetett, hosszan a *Dráva-, majd a Puster-völgyet követő vasút a csatlakozásaival új helyzetet teremtett, igencsak előnyére vált Ausztria több keleti-alpokbeli tartományának is a távolsági/tengeri kereskedelemben való bekapcsolódásuk lehetősége által.*

Amikor a Bécs–Trieszt vasút 1849-ben Laibachot (Ljubljana) elérte, *Karintia elvesztette a Loibl-hágón keresztül korábban áramló átmenő áruforgalmát.* (Vence fényének halványodásakor az út már a felvirágzó versenykikötő, Trieszt felé vezetett, a nehéz teherkocsik a Karintiától keletre levő területeken keresztül közlekedtek.)

Karintia ipara azonban egyre inkább versenyképtelenné vált az igen magasnak bizonyult (fogatolt) szállítási költségek következtében. Ezért az 1850-es években a tartomány elöljárói és gazdasági szereplői arra törekedtek, hogy Graz, Marburg (Maribor), Eilli és Laibach (Ljubljana) érintésével az Adriai-tengerhez vezető *Déli Vasúthoz csatlakozó vasút épüljön.* Erre azonban *államköltségen nem volt lehetőség.*

11. ábra:
 A Magyarország és Ausztria közötti vasúti átmenetek forgalma pénzértékben
 (ezer forint) 1871-ben (a fiumei vasút létrejötte előtt)*



*Az ábra 1871 után épült vasutakat is tartalmaz.

Forrás: Statistisches Jahrbuch der Österreichischen Monarchie. Jahrgang 1872. Wien. p. 4. ad-
 taiból szerkesztette a szerző.

Ezért a tartományi ülés és a tartományi kereskedelmi kamara támogatta azt a kezdeményezést, hogy a tőkeerősebb karintiai üzleti körök közösen hozzanak létre egy konzorciumot, amely magán-gazdasági alapon egy olyan vasutat létesít, amely Marburgból Klagenfurt, Villach, Lienz és Bruneck felfűzésével Franzensfeste végállomáson elérné az akkor már tervezett Brenner-vasutat. Ilyen nyomvonalazással az új pálya a tervezők véleménye szerint nem csupán Karintia külkereskedelme számára biztosítana olcsóbb és megbízhatóbb közlekedési eszközt, hanem a Bajorország–Ausztria–Olaszország viszonylatú vasút forgalmára is jótékony hatással lenne.

Ugyan az építési munkálatok Klagenfurt és Unterdrauburg között már 1857 őszen nagy erőkkel (30 ezer emberrel) megindultak, azonban 1858-ban kiderült, hogy túlbecsülték a helybeni pénzügyi forrásokat. Ezért a *pénzügyminiszter arra kötelezte a Déli Vasúttársaságot, hogy legkésőbb 1863-ig építse meg a hosszú vasút Villachig tartó első szakaszát, a Kärtnerbahn-t.*

A munkálatok lassúsága miatti elégedetlenség okán a parlament felszólította a kormányt, hogy tartassa be a Déli Vasúttal a határidőt. Az eredményes intézkedés következtében 1862 tavaszán a Klagenfurt–Villach szakaszon a munkálatok oly hatékonyak voltak, hogy *1863. május 31-én* megkezdődhetett a közlekedés *Marburg és Villach között* (Oberegger 2006b).

Folytatására *Villachtól Franzensfeste-ig* azonban néhány évig várni kellett. A kivitelezést ezen az utolsó szakaszon a Déli Vasúttársaság csak 1869-ben kezdte meg, mely igazából csak az állami pénzügyi támogatás hatására gyorsult fel. (Egyesek szerint ebben közrejátszott a porosz–francia háború; tény, hogy az építési idő – a nehéz terepviszonyok ellenére – nem tartott tovább 26 hónapnál egészen Franzensfeste-ig.) *1871. novemberben indult meg a forgalom a Pustertal-bahnon.*

2.4.1.2. Trieszt második vasútja iránti igénytervek és szerény eredmények

Miután a Déli Vasúttársaság a kiterjedő hálózatával akadálytalanul továbbra is „állam az államban” szerepet játszhatott, világossá vált, hogy szükség van a tőle független további, önálló nyomvonalon építendő vasutakra Trieszt felé ahhoz, hogy a vasutak közötti szolgáltatási árverseny jótékony hatással legyen a kikötő fejlődésére, továbbá, hogy *Ausztria középső, nyugati és északi (cseh) tartományaiból, illetve Bajorországból is közvetlen vasúton elérhető legyen a kikötőváros* (Steinermayer 1900).

Második vasútként számos tervváltozat született, melyek közös jellemzője, hogy lehetőleg a meglévő vonalakat kívánták *összekötni a közöttük magasodó hágó alatt fűrt alagutat is tartalmazó új szakaszokkal.*

2.4.1.2.1. A mérsékelt sikerű és elvetélt tervek az Udine- és Predil-vasút

Bajorországot már 1851-ben foglalkoztatta a Trieszt felé a lehető legrövidebb útvonalon vezetendő, nagyjából északnyugat–délkelet irányú vasút terve, de az

Osztrák Császárság erősen iparosodott északi tartományai (Csehország, Morvaország, Szilézia) is ostromolták az 1850-es évek végén a Burgot egy olyan új vasút létrehozása érdekében, amely közvetlenül a kikötővárossal való összeköttetésüket szolgálja (Oberegger 2007).

Az osztrák minisztertanács azonban érdemileg csak 1865-ben foglalkozott a számításba jöhető vonalváltozatokkal:

- a Tarvisból (Tarvisio) Udinéig tartó „Udine-vasúttal” és
- az előbbitől keletre kitézőt, a Predil-hágót legyőző „Predil-vasúttal” (Memorandum... 1866; Oberegger 2007c).

Ugyan még 1860-ban Trieszt felől a garnizonváros Udinéig megépült a pálya, azonban az itáliai tartomány elvesztése (1866) után az Udine-vasút már olasz földön kellett volna, hogy folytatódjon, ezért a továbbiakban már csak a Tarvis–Predil-hágó–Görz irányú Predil-vasútról szólhattak a viták. Ott viszont meg kellett volna építeni a hágó alatt egy 9 km hosszú alagutat. Ez nem látszott finanszírozás szempontjából könnyen vállalható feladatnak. Akkor még az Alpok egyetlen országában sem működött ilyen méretű földalatti műtárgy (Oberegger 2007d).

Ennek ellenére a kilátások eleinte nem voltak rosszak az állami beruházásként megvalósítandó tervhez, azonban mégis az 1870-ben felmerült Laaker projekt került előtérbe (a Klagenfurt–Krainburg (Krain)–Laak (S. Loka)–Divaca–Trieszt/Servola viszonylatban).

Ezután a három évtizedig kitartó Laak vagy Predil vonalvezetési vita gátolta a megvalósítást. A két meghatározó entitás közül:

- Bajorország a Predil változatot,
- Csehország a Laaker projektet támogatta (Oberegger 2006).

Az Osztrák Államvasút ugyan a Predil vonalat pártolta, de a kormányzat (az ugyancsak 9 km-nél hosszabb alagutat igénylő) harmadik ún. Mangart változatot találta kedvezőbbnek.

A Predil-vasút általi lehetséges útvonal-rövidülés százalékos mértéke, a hinterland városok és Trieszt között nem ígérkezett jelentősnek (30. táblázat).

30. táblázat:

A tervezett Predil-vasút által lehetséges útrövidítések néhány városra vonatkoztatva

Osztrák városok és Párizs	%	Észak-német városok	%
Klagenfurt	32,5	Stralsund	4,8
Salzburg	15,4	Berlin	5,3
Linz	15,1		
Passau	14,0		
Párizs	41,0		

Forrás: Neumann-Spallart 1882.

Azonban egyik alternatíva megvalósítására sem került sor. A legfelsőbb hadvezetés ugyanis feltételezte, hogy ha egyszer Olaszország Ausztria–Magyarország ellen fordul, akkor e vasutak forgalmát könnyen megszakíthatják. Ezért a

Predil/Mangart projektet elvetették és megépült helyette (jóval később a Wocheiner és a Karavanka vasút (Sturm 2011).

2.4.1.2.2. Az Olaszországgal közös „Pontebba”-vasút

Az osztrák kormány kénytelen volt visszatérni az Udine-vasút tervéhez, belenyugodni abba, hogy az új államhatárok miatt (vonalmódosítások után) csak Olaszországgal közösen valósítható meg. A Tarvis–Pontafel (Pontebba)–Udine irányú „Pontabbena” építési munkálatai az 1870-es évek elején megkezdődtek, de teljes hosszban csak a Buda–Fiume vasútlánc létrejötte után hat évvel 1879-ben került sor. Azonban a Pontebba-vasút igencsak alacsony hatékonysággal töltötte be Trieszt második vasútjának szerepét, mert

- külföldön keresztül,
- tekintélyes kerülővel,
- nemzetközi kétoldalú egyezményektől függő tarifafeltételek mellett üzemelhetett (Melan 1880).

A kortárs üzleti körökben felmerült a kérdés, hogy *tekinthető-e Trieszt második Alpok-hinterland vonalának a Pontebba-vasút.*

A Trieszti Kereskedelmi Kamara 1869-ben petícióval fordult Ferenc Józsefhez, felhívva a császár figyelmét a Szezei-csatorna rövid időn belüli megnyitásából várható kihívásokra. A kamara véleménye szerint ahhoz, hogy az új helyzetben Trieszt a Mediterráneumban jelentős, versenyképes, a forgalmát gyorsan növelő kikötő legyen, melytől a kincstár megfelelő bevételt várhat, *elengedhetetlenül szükség van az alpokbeli mögöttes térségből a forgalmat feléje vezető további vasútra, mely egyben képes megtörni a Déli Vasút monopolhelyzetét, csökkenteni a szállítási költséget (Josef 1888).*

A számos változat közül a szakértők a Rudolf-vasút legnyugatibb állomását, Tarvist az *Udinével összekötő* vasút mellett döntöttek, ez a viszonylat ígérte a legnagyobb forgalmat. Bár a Predil-hágón átvezető változat is szóba került, végül a *Pontafelen* (Pontebba) *keresztül épült meg* a 89 km hosszú összekötő vasút (Melan 1880).

Már az építéskor kiderült, hogy egy roppant labilis földtani szerkezetű és felszínű, ráadásul gyakori földrengések által sújtott vidéken kellett a munkálatokat elvégezni. Az üzemelést is gyakran nehezítették, vagy éppen akadályozták a természeti erők – főként a rézsúcsuszamlások.

Bár már a tervezéskor e vonal déli szakasza által átszelt terület Olaszországé volt, az osztrákok előrelátónak bizonyultak mind az államhatáron át történő közlekedés nem egyszerű feltételei, mind a forgalom irányultsága tekintetében.

A két vasúttársaság közötti megegyezés képtelensége oda vezetett, hogy Pontafel/Pontebba településen egymáshoz közel két pályaudvar működött.

Ugyan a *teherszállításban a Pontafel/Pontebba vasút nem* váltotta be a Trieszt részéről hozzá fűzött reményeket, azonban lehetőséget adott (gyorsvonati szinten is) München, Salzburg és Villach térségi utasoknak az osztrák kikötővárosba *utazásra.*

A létesítésben érdekelt aktorok nem akarták elismerni a részleges fiaskót, továbbra is úgy nyilatkoztak e művekről mint Trieszt számára az alpokbeli hinterlandjával összekötő fontos második vasútról. Valójában csak igen szerény mértékben felelt meg e szerepnek, *működése érdemileg nem járult hozzá a trieszti kikötő teherforgalmának növekedéséhez*. A kevés áruforgalmára a rivális Velence nagyobb vonzást gyakorolt, ezért nem hozta meg a várva várt fellendülést Triesztben (Aschauer 1964).

2.4.1.2.3. A Rudolf-vasúthoz fűzött remények megalapozatlansága

Trieszt számára a bécsi vasút elvileg megteremtette a lehetőséget a birodalom északi tartományainak elérésére, azonban Bécsben nem volt közös pályaudvara a Déli és Északi Vasúttársaságnak, ezért az átszállás és még inkább az áruátrakás nagyon körülményesnek bizonyult. Ez indokolta a Bécset nyugat felől messze elkerülő, a Duna-völgygel és a Cseh-medencével is kapcsolatot létesítő pályalánc kialakítását.

Igazi változást, *valódi második vonalat Trieszt számára* ezek után már csak a *Rudolf-vasút* (Kronprinz-Rudolfsbahn) ígért. E magánvasút alapításához a kormány két feltételt határozott meg:

- hozzá létre a Prága és Trieszt közötti közvetlen távolsági vasúti összeköttetést;
- ezen túlmenően területfejlesztési célt is szolgáljon azzal, hogy az általa érintett tartományokban (Felső-Ausztriában, Stájerországban, Karintiában) fellendíti a helyi/regionális gazdaságok kulcsfontosságú ágazatát, a rendkívül szállításiigényes vasipart. (Steyr szerszámgyártását, Eisenerz vasérc bányászatát, több helyen a magnezit bányászatot és gépipart.)

A Duna (illetve a völgyét követő Kaiserin Elisabeth Bahn) és az Adria közötti vasút létrehozásában Ausztria északi és déli tartományai (a hivatalos megnyilvánulásaik szerint) egyaránt érdekeltek voltak. Így a vas- és acélgyártmányairól híres Steyr város vezetése már 1863-ban szükségesnek tartotta a Wels, vagy Enns várostól Bruck an der Murig vezető vonal létrehozását – ahol a Bécs–Trieszt vasúthoz csatlakozott volna. 1864 végén pedig Klagenfurtban alakult meg egy bizottság, hogy a *Duna és a tengerpart közötti* nyomvonallal foglalkozzon.

Amikor az Angol–Osztrák Bank hitelére alapozva részvénytársaságként 1867. július 20-án formálisan is megalakult a „k.k. priv. Kronprinz Rudolf Bahn” (Kohn 1869).

Az állam követelésére mindenekelőtt a *Duna- és a Dráva-völgy vasúti összeköttetés* szorgalmazása került előtérbe (Oberegger 2009). Az állam a társaságnak különböző kedvezményeket helyezett kilátásba és magát a *vasútépítést* ötmillió gulden összegű állami *támogatással ösztönözte*. Ezt az összeget a társaság köteles

volt a St. Valentin–Steyr és a jóval délebbre lévő St. Michael–Villach szakaszok mielőbbi megépítésére fordítani.

A munkálatok haladék nélküli megkezdésének köszönhetően néhány éven belül jó néhány szakasz elkészült. Így

- 1868-ban megépült északon a St. Valentin és Steyr közötti és a St. Michael–Unzmarkt–Villach pálya, valamint St. Michael–Leoben szárnyvonal;
- 1869-ben került sor a Steyr–Kastenveith, Rottenmann–Wald am Schoberpaß–St. Michael, St. Veit a.d. Glan–Klagenfurt, Laundorf–Brückl–Mösel szakaszok megnyitására. (Az utóbbit a „Hüttenberger Gewerkschaft” központjából mintegy iparvasútként a Hüttenberg településhez tartozó Kärntner Erzbergig meghosszabbította a társaság.)

A Rudolf-vasút társaság dinamikáját jelzik az 1860–1870-es évek fordulóján szerzett további koncessziók és a forgalomnak átadott szakaszok.

Már 1869-ben megtörtént a Laibach (Ljubljana)–Krainsburg (Krain)–Aßling (Jesenice)–Kronau (Kranska Gora)–Tarvis (Tarvisio) vonal koncesszionálása és alig egy év múlva megindulhatott rajta a forgalom.

1871-ben a részvénytársaság további két koncessziót szerzett:

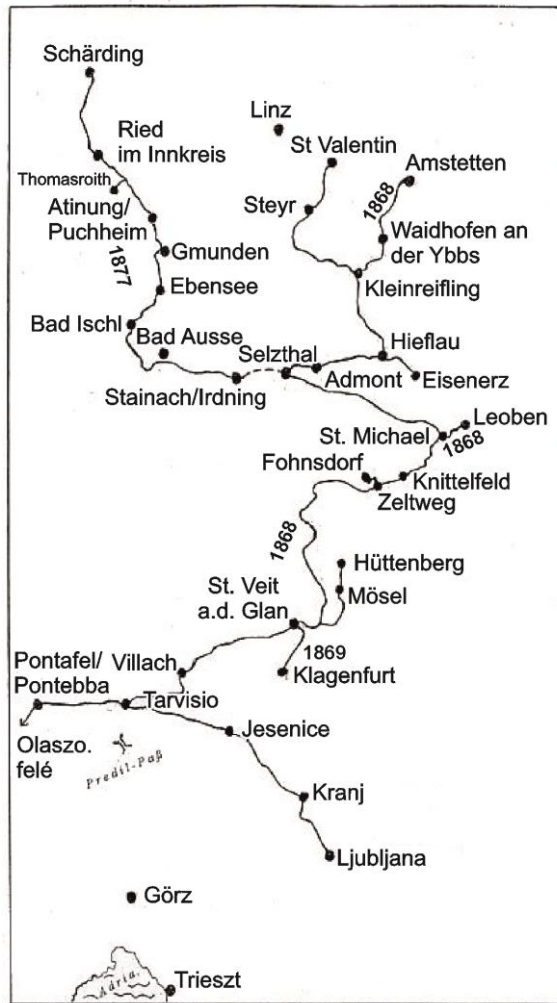
- keresztezve a Drávavölgyi-vasutat a Villach–Tarvis igen forgalmasnak ígérkező vonalra (amely a már működő Tarvis–Laibach vasúthoz csatlakozott), továbbá
- északon az észak–dél irányú vonallánc Hieflaunál kiágazó, Eisenerz bányáig tartó szárnyvonalra, mely a tömeges ércszállításal ugyancsak erős forgalmúnak ígérkezett.

Mindkét projekt munkálatai már 1879-ben befejeződtek, de még ennek előtte (1872-ben) megindult a forgalom a Kastenreith–Großreifling–Rottenmann, valamint a Waldhofen a.d. Ybbs–Amstetten szakaszon is.

Ezzel kialakult a Duna és a Dráva/Száva közötti nagyjából meridionális vonallánc, melynél bonyolultabbnak bizonyult az osztrák–cseh területen való folytatása az eltérő eredményekhez vezető gazdaságossági számítások után. Mégis gyorsan megépült a St. Valentin–Mauthausen–Budweis (Ferenc József vonal). Így *1874-ben formálisan létrejött a Prága–St. Valentin–Villach–Laibach–(Trieszt) közlekedési korridor* (12. ábra).

A Rudolf-vasút nagy üzletnek vélte, ha *hálózatából* Stainach-Irdningnél kiágazó, *északnyugati irányban folytatódó, Salzkammergut egy részét feltáró* vasutat épít egészen Schárdingig. E jelentős beruházás akár az 1873. évi súlyos gazdasági válság szüleményének is tekinthető. Olyan alapon, hogy az állam a krízis enyhítése érdekében vasútépítéseket szorgalmazott, melyekhez jelentős anyagi támogatást helyezett kilátásba. Ezek közé tartozott a *Salzkammerguti-vasút* is, melytől azon felül, hogy megkönnyíti a Bajorország és Trieszt közötti távolsági/nemzetközi közlekedést, az is várható volt, hogy a számos salzkammerguti „sófőzde” (sótisztító, kristályosító) számára beszállítja a „Hausrückviertel”-ből a párologtatáshoz szükséges szenet (ezzel is kímélve a turisták által tömegesen látogatott vonzó táj erdeit). A Rudolf Vasúttársaság kezében levő, 1877 őszén megnyitott Salzkammerguti-vasút regionális szinten (ipari és turista vasútként) betöltötte ugyan a hozzá fűzött reményeket, azonban tranzitvasútként nem vált be (Die Salzkammergut Bahn...). Mégpedig nem azért, mert a vonallánc egy rövid, ám annál fontosabb az Elisabeth Bahn tulajdonát képező Stainach-Irdning és Selzthal közötti és szakaszának használatáért bérleti díjat kellett fizetni, hanem azért, mert *a várttól lényegesen elmaradt a legjobban fizető átmenő teherforgalom*. Oberegger (2009) egyenesen keserű csalódásról beszél, miután szertefoszlott az a korábbi remény, hogy a Salzkammerguti-vasútnak jelentős szerepe lesz az észak–dél irányú tranzitszállításokban.

12. ábra:
A Duna-völgy és Laibach (Ljubljana) között kapcsolatot teremtő Rudolf-vasút és kiágazásainak részletes vázlata az egyes szakaszok megnyitása évének feltüntetésével



*A Mösel-Hüttenberg, a Zeltweg-Fohnsdorf és a Tarvis-Pontafel szakaszokat a Rudolf-vasút csak üzemeltette.
Forrás: Oberegger 2009 (<http://www.oberegger2.org/altoesterreich/kap6.htm>) és szerző kiegészítése.

A forgalom gyengeségének okáról megoszlottak a vélemények. Egyesek szerint lett volna elegendő szállítanivaló nagy távolsága is, azonban Bajorország és Csehország nyugati része továbbra is a Brenner-vasutat (illetve az olasz kikötőket) részesítette előnyben. Mások szerint viszont túlbecsülték a szárazföld belsejében levő hinterland tartományok adriai/földközi-tengeri viszonylatú áru-fuvarozási igényét. A legkevésbé életszerűnek az a magyarázat tűnik, hogy a trieszti kikötő fejletlensége (azaz gyenge fogadókészsége/rakodási-raktározási kapacitása) fogta erősen vissza a távolsági forgalmat. (Nemzetközi általános tapasztalat, hogy a tápláló forgalom erőteljes növekedése rövid időn belül kikényszeríti a kikötőfejlesztést.) Valamilyen mértékben természetesen mindhárom ok közrejátszhatott a Rudolf-vasút északnyugati vonala forgalmának elégtelenségében. Mint ahogyan (a megfelelő védőépítmények ellenére) a társaság mindkét északi (Salzkammergut- és Enns-völgyi) pályáit rendszeresen sújtó természeti akadályok (kőomlás, sárlavina, hófúvások) miatt akár egy-két hétre is leálló közlekedés ugyancsak csökkentette a vonzerejüket a szállítatók számára. Bizonyos mértékig az állami Pontebba átvonása is kedvezőtlenül hatott az egész Rudolf-vasúti gerinchálózatra.

Bármennyire is jól alakult a személyforgalom, az abból származó bevétel nem volt elegendő a teherforgalom hatalmas hiányának ellensúlyozásához, a gazdaság üzemeléséhez.

A Rudolf-vasút átmenő forgalma nagyban függött a tápláló fővonalaktól. (Északon a Passaun keresztül Nürnberg felé tartó Erzsébet Királynő vasúttól és a Salzburgon keresztül München felé tartó másik bajorországi [Nyugati] vasúttól, nyugaton pedig a Franzensfeste-nél csatlakozó Brenner-vasúttól Kaiserin Elisabeth-Bahn.) Ugyan 1874-től létrejött a Rudolf-vasút közbeiktatódálásával a Prága és Trieszt közötti közvetlen vasútvonallánc mégsem vált jelentős tranzitforgalom hordozóvá, mert északi iparvasút funkciójú szakasza (és a cseh iparvidék) számára is erősebb volt az északi irányú gravitáció. Ezzel szemben Oberegger (2007) a trieszti kikötő elégtelen fejlettségét nevezte meg oknak, ami miatt a vártnál jóval kisebb tranzitforgalmat produkált a több szegmensből és egyes erősen lejtős hegyvidéken csak kis teljesítőképességű – üzletpolitikájukban is különböző szakaszokból álló – pályalánc.

A Rudolf-vasút végső soron sem az Ausztrián belüli távolsági interregionális kapcsolat megteremtésében, sem a területfeltárásban nem felelt meg a hozzá fűzött reményeknek. A távolsági interregionális/nemzetközi tranzit teherforgalom elégtelenségén túl helyi/regionális problémák is súlyosbították a társaság Enns-völgyi vonalrendszerének gazdasági helyzetét.

Nevezetesen az osztrák (főként stájer) vasipar strukturálatlansága, a németországgal szembeni versenyképtelensége. (Nyugati versenytársaival szemben nem volt képes az 1873-ban kitört gazdasági válság után szakosodással, új műszaki alapokra helyezéssel magasabb hatékonysággal működni.) A cseh és sziléziai kohászat és az arra épülő vasipar technológiailag ugyan magasabb szintet képviselt, gazdaságosabban működött, azonban exportjához jóval nagyobb mértékben vette igénybe a hamburgi kikötőt mint a triesztit (Kleine Chromik...).

Az eredeti elképzelés szerint a Rudolf-vasút közbeiktatásával jutott volna el az osztrák vasérc a csehországi kohókba (Steinemauer 1906).

A csekély bevétel olyan súlyos pénzügyi helyzetet teremtett, hogy elkerülhetlenné vált a magánvasút fokozatos államosítása 1880–1884-ben. Az Osztrák Államvasutak haladéktalanul hozzálátott a gyenge pálya műszaki felújításához, hidak átépítéséhez. Abból a megfontolásból, hogy a Prága/Bécs–Selzthal Tarvis–Hrpelje–Trieszt állami vasúti korridor központi részét kell képezze a Rudolfvasút, *a rekonstrukciós munkálatok ugyan 1887-ben befejeződtek, azonban az azoktól várt eredmény továbbra is elmaradt: még 1898-ban is csupán minden második nap közlekedett tehervonat Prága–St. Valentin–Selzthal–Trieszt viszonylatban.*

Mindemellett a Rudolfvasút azt előbbieken vázolt kiágazásain kívül már rövidebb szakaszok becsatlakozásával *formálisan integrált hálózati rendszert képezett.* Nyugat felől a Linz és Selzthal közötti (1872–1893-ban épült) *Pyhrnbahn* gazdasági jelentőségét a Krems-völgyi vas- és faipar adta meg.

A Rudolfvasút déli kapcsolata a vártnál még kevésbé használt Trieszt forgalmának (12. ábra).

Friuli és Veneto nagyobb része 1866-tól Olaszországhoz tartozott. Ezért Ausztria annak érdekében, hogy megvalósuljon az északnyugat–délkelet irányú, Bajorországot Trieszttel összekötő pályalánc a Rudolfvasútból Olaszország felé kiágazó 25 km-es szakaszt épített Tarvisiotól a Pontafel (Pontebba) város állomásáig. Így ezen keresztül 1879. október 30-án nyílt meg a nemzetközi közlekedés számára a vasút (Josef 1880).

Déli folytatása a közlekedési csomópont Udinéig tartott. (Melynek már volt vasúti összeköttetése Trieszttel.) Azonban így is a *Duna-völgy–Rudolfvasút–Udine vasút pályalánc és folytatása Velence kikötőjéhez 113 km-rel rövidebb volt mint a Triesztbe vezető.* (Viszont külföldi szakaszok iktatódtak közbe, ami rontotta használati értékét – Oberegger 2007.)

2.4.2. A Trieszt forgalmának egy részét elszívó Brennervasút

Trieszt legközelebbi külföldi versenytársa 1879-ig Velence volt. Az Alpokon kívüli nagytérségeket (Német Birodalom, Franciaország/Atlanti-Európa) Olaszországgal összekötő első *transzalpi nemzetközi fővonalak* közül a nyugat-alpokbeli Frejus/Mt. Cenis alagúton 1871-ben átvezetett és Genovában végződő közvetlen hatást nem gyakorolt az Isztria közeli kikötőkre. Annál inkább a keleti-alpokbeli, főként Velence, kisebb részben Genova forgalmát növelő Brennervasút.

Német kezdeményezésre született meg a Bajorországot Nyugat-Ausztrián (Tirolon) keresztül Itáliával hosszabb alagút nélkül (az 1370 m magas Brenner-hágóra felkapaszkodva) összekötő vasút terve. Fő rendeltetése az Ibériai-félszigetet megkerülő hosszú gibraltári tengeri út helyett jóval rövidebb szárazföldi összeköttetés megteremtése az *Alpokon keresztül Közép- és Dél-Európa között.* Másodszorban a német tartományok külkereskedelmét szolgálta: a tehervonatok délre

ipari termékeket, visszafelé a keleti országokból származó élelmiszereket és élvezeti cikkeket szállíthattak (Erdősi 2005b).

A munkálatok észak és dél felől indultak meg a hágó irányában. 1858 novemberében az északi (a Kufsteinből az Alsó-Inn-völgyben Innsbruckig tartó) szakaszon (akkor még az Észak-tiroli-vasút kezelésében) kezdődött meg a vonatközlekedés. Egy évvel később a dél-tiroli/itáliai (Brixen–Trento–Ala–Verona) szakaszon kezdte meg az üzemelést a Dél-tiroli-vasút. A középső (a hágót két oldalról meredek szerpentin vonalvezetéssel elérő) magas hegyvidéki szakasz elkészülte után *a teljes nemzetközi vonalon 1867 nyarán indult meg a forgalom* (Fochinelli 1995).

Befejezését a Szezei-csatorna küszöbön álló átadása sürgette, Németország haladéktalanul be akart kapcsolódni a távoli piacokkal való tengeri kereskedelembe. (Figyelemre méltó, hogy az építési munkálatokat még a porosz–osztrák háború sem lassította.) A (Déli Vasúttársaság által üzemeltetett) Bajorországot Tirolon keresztül Olaszországgal összekötő nemzetközi vasút *rendkívül kedvező változást hozott az észak-adriai olasz kikötőkben*. A nemzetközi funkcióján túlmenően e vasút *regionális jelentőségét az adta meg, hogy Ausztria „szent tartománya”, Tirol két nagy városa, Innsbruck és Bozen (Bolzano) között az utazási időt alaposan lerövidítette*. (Amíg a hágóúton keresztül a gyorsposta menetideje 15 óra volt, a vonatoké átlagosan az első évtizedekben öt-hat, majd 1905-ben már csak három óráig tartott.)

A [München]–Innsbruck–Franzenfeste (Fortezza)–Bozen (Bolzano)–Verona viszonylatú *Brenner-vasút új helyzetet teremtett a Trieszt–Velence versenyben* azzal, hogy Velence számára (veronai kitérővel) lehetővé tette az Észak-Alpokkal és az attól északra levő német régiókkal való közvetlen közlekedési kapcsolatot, amiből még az osztrák–olasz új határ létrejötte (1866) után is sokat profitálhatott. *Velence korán felismerte az új Alpok vasútban számára rejlő nagy lehetőséget* és minden erővel azon volt, hogy az Alpok nagyrégió által keltett forgalomból mennél nagyobb arányban részesedjen Genova rovására. Oberegger (2008) szavaival élve „Velence nagy étvágyal vetette rá magát a Brenner-vasút állásaira” (13. ábra).

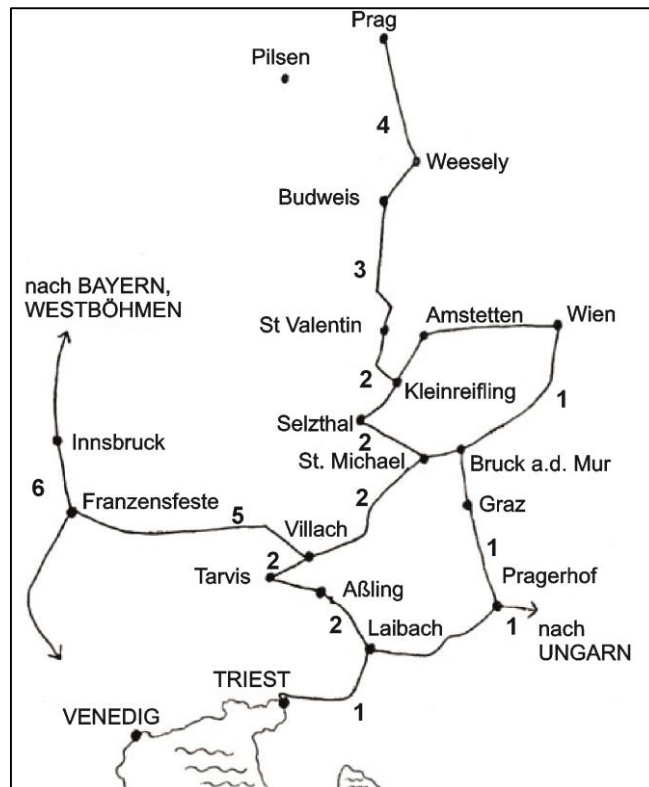
Triesztnek szembeülnie kellett a Velencének nagyon kedvező Brenner-vasút veszedelmes forgalomelszívó hatásaival. Az Alpokon átvezető új vasút eleinte inkább csak Közép-Németországra, továbbá a nyugati osztrák tartományokra (Tirol, Salzburg), majd a Pustertal-vasút elkészülte után Karintia egy részére, a Rosenheim–Pilsen–Eger (Cheb) vasút által pedig Csehország gazdaságilag legértékesebb térségére terjesztette ki vonzerejét.

Triesztben Velence káros hatásának csökkenését várták a jóval később megnyitott *Pontebba-vasúttól*, melynek csatlakozása volt Trieszt felé. Hatásának elmaradásában alig volt szerepe annak, hogy csupán 50 km-rel rövidítette le a Triesztbe vezető pályaláncot, hanem sokkal inkább annak, hogy az olaszországi szakaszokon átjutás nem csupán (akár két napot is elérő) idővesztéssel, de adminisztratív és logisztikai jellegű nehézségekkel is járt.

Ugyanakkor a *Brenner-vasút jóval kedvezőbb helyzetet élvezhetett* az olasz állami szabályozásnak köszönhetően. Nevezetesen annak, hogy Olaszország az államvasúti rendszerre áttérés után a Brenner-vasút olasz szakaszára és keleti folytatására (Ala–Verona–Velence–államhatár viszonylatban) érvényesítette a tarifa-

megállapítás jogát. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a *Németországból az Adria felé tartó szállítmányokra csak a meglehetősen rövid osztrák szakaszon vetetett ki az üzemeltető Déli Vasút magas díjat*, viszont a hosszú itáliai pályán olcsón szállította tovább az Olasz Államvasút. Azaz az Alpokon keresztülvezetett Brenner-vasúton áramló német tranzit számára az államhatár nem jelentett számottevő akadályt. Viszont a Veronából Velence és Genova felé egyaránt rendelkezésre álló elágazásokkal egyben kétirányú alternatívát teremtett. Viszonylagos közelségét is kihasználva ambiciózus kikötőpolitikával Velencének sikerült a transzalpi vasút forgalmának nagyobb részét megához vonzani. Bár a Trieszt–Verona vasúti kapcsolat már 1860 óta létezett (nagy kerülővel), a félreeső *osztrák kikötő a Brenner forgalmából csupán igen szerény arányban részesedett*.

13. ábra:
A különböző vasutak alkotta hálózat kapcsolódása Trieszttel



Jelmagyarázat: 1 – Déli Vasút; 2 – Rudolf-vasút; 3 – Ferenc József-vasút; 4 – Erzsébet-vasút; 5 – Drávavölgyi- és Pustavölgyi-vasút; 6 – Brenner-Puster vasút.
Forrás: Oberegger 2008a.

Velencén kívül kisebb mértékig Genova is magához vonzotta a Brenner-vasút forgalmát. Trieszt a közép-európai (Ausztria örökös tartományai és Bajorország által képviselt) piacterületektől való távolság tekintetében sem élvezett Velencénél kedvezőbb helyzetet (31. táblázat).

31. táblázat:
Osztrák és bajor városok elérhetősége a két észak-adriai kikötőből, km

Város	Velencéből	Triesztből
Linz	718	683
Salzburg	593	670
München	570	823
Würzburg	846	1099
Pilsen	832	914
Eger (Cheb)	853	1020
Prága	942	947

Forrás: Hausbrandt 1991. p. 8.

Végső soron tehát 1867-ben a *Duna-völgy*

- *osztrák szakaszát* az Alpok keleti peremvidékén keresztül Trieszttel a Déli Vasúttársaság Bécsből induló vonala,
- a *bajor szakaszát* a Keleti-Alpok egyik legforgalmasabb hágóján keresztül Velencével (az osztrák szakaszon) ugyancsak a Déli Vasúttársaság kezében levő Brenner-vasút kötötte össze.

E két transzalpi vasút között akkor még nem létezett kelet–nyugat irányú összeköttetés, ezért verseny közöttük inkább csak a német tartományok kiszolgálása tekintetében és meglehetősen korlátozott mértékben létezhetett. (Már csak azért is, mert mindkét vonal a Déli Vasúté volt.)

Trieszt számára ezért kedvező változást csak

- a bécsi és a Brenner-vasút összekötése (lásd az előbbi alfejezetet), továbbá
- a bécsitől (és egyben a Déli Vasúttól) független olyan második (a Duna-völgyet és Csehországot a kikötővel – Bécsset messze elkerülve, de Ausztrián belül – összekötő állami) vasút létrehozása hozhatott, mely lényegesen növelhette az osztrák kikötő hinterlandját.

Az 1866-tól kialakult új osztrák–olasz államhatár elkeskenyítette Nyugat-Ausztriát, ezért a (München)–Innsbruck–Brenner-hágó–Verona irányú nemzetközi vasút regionális haszonélvezője igazából csak *Tirol lehetett*. 1867 és 1874 között az osztrák hálózattal való kapcsolatát is kénytelen volt nélkülözni. Amikor pedig megtörtént az összeköttetés, a várakozásokkal szemben kiderült, hogy a forgalom oroszánrészre Velencébe (kevés pedig Genovába) tartott.

Velence azon volt, hogy az Alpok térség által keltett forgalomból mennél nagyobb arányban részesedjen. E törekvését segítette a „Brennerbahn” Rosenheim–Pilsen–Eger (Cheb) északi folytatásának elkészülte, mely Nyugat-Csehország gazdag régiói számára is lehetőséget teremtett a mediterrán kikötőhöz való kijutásra.

2.4.3. *A trieszti paradoxon (Trieszt preferálása a hálózati tervekben és elhanyagolása a megvalósításban)*

Asz osztrák vasúthálózat fejlesztésének két, Triesztre nézve súlyos következménnyel járó időbeli paradoxona. Az egyik, hogy ugyan

- a korai birodalmi vasúthálózati tervezetekben rendre szerepel a Triesztet az országos hálózathoz Bécsen keresztül összekötő vasút, ezzel szemben
- Triesztet évtizedekig elhanyagolták az építők, vele szemben 1857-ig előnyben részesítették az északi régiókat.

A másik ellentmondás, hogy a magán Déli Vasút noha a Trieszt–Bécs fővonal tulajdonosa volt, a Brenner-vasúttal konkurenciát idézett elő Trieszt számára a Velence felé orientálódott forgalommal. E helyzeten érdemileg nem változtatott a két meridionális pályát keresztirányban négy éves késéssel összekötő (a Dráva és Putzter folyót követő) vasút. *A Trieszt–Bécs vasúton forgalmának csupán jelentéktelen részét képezte a nemzetközi tranzit, a Brenner-vasút viszont már csak a földrajzi helyzete okán is már kezdetben a Monarchián kívüli entitások külkereskedelme számára kitüntetett szerephez jutott.*

Az igazi kérdés persze az, hogy valóban szüksége lett volna Triesztnak a természetes hinterlandján jóval kiterjedtebb és nagyobb kapacitású vasúthálózatra?

Pontos válasz aligha adható e kérdésre, de a lényeges elemekből szintetizálható az igazságot megközelítő reális válasz, hogy nem igazán. De miért is? Először is azért, mert a Habsburg Birodalom a földrajzi helyzete és adottságai folytán szárazföldi és gyarmatok nélküli entitás volt, nagyfokú önellátással és a környező (főként német nyelvű) országokkal folytatott szárazföldi külkereskedelemmel. Ezért a maritim országokhoz képest jóval kevésbé volt ráutalva a tengeri kereskedelemre.

A másik ok pedig kétségtelenül az volt, hogy Ausztria északi tartományai nem tudtak ellenállni az északi kikötők, mindenekelőtt Hamburg vonzásának a Burg erős gazdasági/szabályozási intervenciója ellenére sem.

2.5. A triesztihez képest másfél évtizedes késéssel létrejött Fiume–Magyarország vasúti összeköttetés

2.5.1. A nemzeti érdekeket tükröző, hangsúlyosan Fiumére orientált reformkori magyarországi vasúthálózat-tervezetek versus az osztrák érdekeknek megfelelő első vasútvonalaink

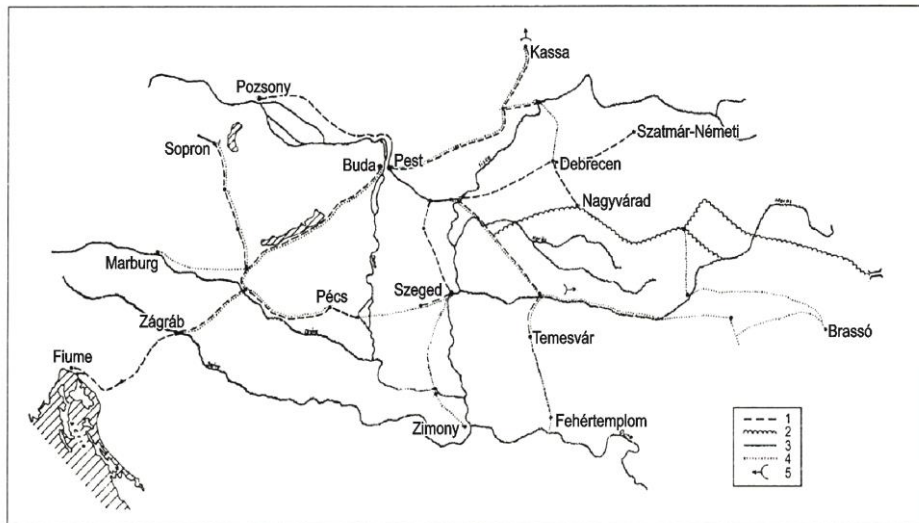
Legkiemelkedőbb haladó szellemű politikusaink már a reformkorban (a nyugat-európai vasútkorszak hajnalán) felismerték, hogy a nemzeti érdekeknek megfelelő területi kapcsolatokat hordozó, jól megválasztott irányú pályákból kialakított vasúthálózat hathatós eszköze lehet az ország gazdasági függetlenségéért is folytatott politikai küzdelmeknek. Bár a megoldás konkrét módozatait illetően volt eltérés Kossuth Lajos és Széchenyi István hálózati terve között, de két sarkalatos kérdésben lényegében mindketten egyetértettek, nevezetesen abban, hogy

- a hálózat központja Pest-Buda legyen és hogy
- az agrárország önállósága szempontjából létfontosságú, tengerentúli termékexport megkönnyítése érdekében az Adria magyar kikötőjéig, Fiuméig vezető vasútra különösen nagy figyelmet kell fordítani (Majdán 2013).

Kossuth Lajos Fiume elérését a vaspálya hosszának csökkentésére lehetőséget adó Pest és Vukovár közötti dunai vízi út kihasználásával képzelte el. A Fiumébe építendő vasút kiindulópontjának tehát a szerémségi kikötőt választotta, ahonnan Szlavónián és a Karszt-hegységen át vezetett volna a vasút a tengerpartig. Széchenyi István hevesen bírálta ezt az elképzelést. Ellenérvei közül földrajzi szempontból a legfontosabb, hogy a Duna a téli jégzajlás és a nagy árvizek idején nem hajózható, ezért folyamatosan nem biztosítható a Pest–Fiume összeköttetés. A másik kifogása azt volt, hogy a vukovári vasút nem magyarok lakta területeket szolgálná ki. Ezért a Budáról délnyugat felé a Balaton déli partját követő, *Nagykanizsán és Zágrábban át Fiumét elérő* vasutat tartotta megfelelőbbnek (Erdősi 1985). Széchenyi alapvetően Pest-Buda központú sugaras hálózata tartalmazott olyan elemeket is, melyek megvalósítása kikerülhetetlen lett az önkényuralom idején is. (Például a Pest–Bécs irányú, valamint a Pestről a Dél- és Észak-Alföld felé vezető – 14. ábra).

A Magyarország önállóságát szolgáló törekvéseknek az osztrák kormányzat nyilvánvalóan nem lehetett az elősegítője az önkényuralom idején. (Ahogyan azt *Bruck* közlekedésügyi miniszter 1854-ben kelt „Birodalmi vasúti hálózati” programjában szereplő magyarországi vonalak hálózati tervezete bizonyítja, amelyben mindössze egy-egy Pestről és Budáról kiinduló vonal szerepelt, *Fiumébe* tartó pedig *egy sem*.) Széchenyi 1848. évi tervezetével összehasonlítva azonban egy közös vonásuk megállapítható: a Kárpátokat keleten átlépő, és délen a környező, nem Ausztriához tartozó országokkal és tartományokkal összekötő vonalak hiánya.

14. ábra:
Magyar vasúthálózat-tervezetek a XIX. század derekán



Jelmagyarázat: 1 – Széchenyi I. 1848. évi tervezete; 2 – Teleki D. 1848-ban tervezett erdélyi vonalai; 3 – 1848-ig elkészült pályák; 4 – az 1854. évi Bruck-féle tervezet vonalai; 5 – a pálya továbbépítésének tervezett, de településtervekkel nem konkretizált iránya.

Forrás: a korabeli forrásokból szerkesztette a szerző.

Bruck elképzelésével több vonatkozásban rokon (vonalainak felét az is tartalmazza), de ugyanakkor eltérő sajátosságú is *Hollán Ernő 1856-ban (az önkényuralom idején) publikált tervezete* (Hollán 1856).

Ha meggondoljuk, hogy mind az osztrák birodalmi érdekeket, mind az áruterelés kibontakoztatásában érdekelt, a bécsi udvar konzervatív politikáját, támogató reformkori (aulikus) magyar nagybirtokosok igényeit elsősorban azok a pályák szolgálták, amelyek legfőbb agrárterületeinkről Ausztriába, ezen belül is Bécsbe vezettek, úgy nem csodálkozhatunk Hollánnak a gazdaságpolitikai eklekticizmus talaján álló, *meglehetősen ellentmondásos, egyszerre több törekvést is tükröző elképzelésein*. Bár Hollán a nemzet érdekében cselekedni igyekvő progresszív értelmiséghez tartozott, amikor felvázolta a Magyarországot a külfölddel összekötő fővonalak kívánatos rendszerét, „világkereskedelmi” és földrajzi szempontokkal indokolta, hogy azok *Bécsből induljanak ki* a Fekete-tenger és az Adria, valamint Isztambul felé. Széchenyivel és Bruckkal szemben Hollán tehát már nagy figyelmet fordít a balkáni országokkal való közlekedési kapcsolatra is. Egyszersmind azt is nyíltan bevallja, hogy a Balkánról Magyarországon át Nyugat-Európába tartó nemzetközi fővonal legnagyobb haszonélvezői az osztrák kereskedők lesznek, mert e pályák által Ausztria az európai szárazföldi forgalom egyik központjává léphet elő. Ezt a gazdasági nyereséget olyan megfontolásból tartotta méltányosnak, sőt jogosnak Ausztria részéről, hogy a tengerek menti hatalmak már korábban megragadták a lehetőséget előnyös helyzetük kihasználására a tengeri kereskedelemben.

Az általa tervezettek közül *hiányzott a fiumei vasút*, mivel a magyar terményexport bonyolítására az Alföldről Bécs felé, a Dunántúlról pedig a Trieszt felé

tartó pályákat tartotta alkalmasnak, de *feltételezte, hogy a Magyarországon átvezető tranzitvonal megkönnyíti az orosz gabonának a nyugat-európai piacokra jutását, és hogy új utat ad a levantei kereskedelemnek is.*

2.5.2. A Fiume elérését kardinális kérdésként kezelő kiegyezés előtti magyarországi vasúthálózat-tervezetek – Centrális és transzverzális irányú vasút-építések

Alkotmányos fórum hiányában a magyar progresszió, az Országos Magyar Gazdasági Egyesületben (OMGE) emelte fel szavát a magyar nemzeti érdekek érvényesítéséért. Az OMGE közgazdasági szakosztályának vezetősége, *Hollán Ernő, Lónyay Menyhért, Csengeri Antal* az 1862-ben, majd 1864-ben kiadott *emlékiratokban*, keményen bírálta vasúthálózatunk tökéletlenségét, létrehozásában a nemzeti érdekek figyelmen kívül hagyását. Nem tartozott az OMGE belső köreihez *Hunfalvy János* akadémikus, a polihisztor tudós, aki elsősorban geográfusi munkássága révén vált ismert szaktekinthetlyé. *Hunfalvy* amelltt, hogy a fő kérdésekben azonosult az OMGE-bírálattal, sőt azokat még konkrétan, az egyes pályákra kiterjedő részletes elemzéseivel továbbfejlesztette, több esetben korrigálta az OMGE egyes nézeteit, nem titkolva el a nézetkülönbségeket sem (Hunfalvy 1869).

A kiegyezés előtti bírálatok a reformkori hálózatfejlesztési koncepció megvalósítását kérték számon és lényegében négy fő tételbe vonhatók össze:

- a vasúthálózat nem Pest központú szerkezetben épült, hanem Bécs központúan, osztrák érdekek szerint;
- *nem tette lehetővé, hogy exporra szánt termékeink vasúton jussanak el az Adria magyar kikötőjébe;*
- nem kötötte össze az ország központi részeit a perifériákkal, tehát a Felvidékkel és Erdéllyel, észszerűtlen vonalvezetésekkel nagy kerülőket eredményezett;
- nem létesített kapcsolatot (Ausztria kivételével) a környező külföldi területekkel.

Az első „vádpon” szerint a kormány tudatosan szakított *Széchenyi* koncepciójával. így „...Pest teljesen figyelmen kívül hagyatott, de mindenben mutatkozó tendencia volt: az osztrák államvasúttársaság forgalmi hegemóniáját a Duna bal partján, a Déli-vasútét pedig a jobb partján biztosítani, megerősíteni azért, hogy csak háttámvonalai segítségével, az egész forgalom a gócpont Bécs felé gravitáljon ... immár olyan vonalak tervezését kellett megérnünk, melyek a haza fővárosát, mint közlekedési rendszerünk központját merőben szem elől tévesztik” (Hollán 1864).

Hunfalvy 1866-ban felolvasott akadémiai székfoglalójában a földrajzi szempontok túlértékelésének szellemében olyan indoklással aktualizálta *Széchenyi* koncepcióját, hogy már csak az ország medencealkata is azt parancsolja, Pest-Buda legyen a vasúthálózat központja, mivel e város az ország geometriai központjától sem esik messze. A Budapest-központú hálózat feltétlen híveként *élesen szembefordult* mindazokkal, akik transzverzális pályákat terveztek, így, *Szathmáry Károly*val, aki az ország déli részén északkelet–délnyugati irányban, *a fővárost több száz kilométerrel elkerülve akarta létrehozni az Alföld–Fiume-vasutat* (Szathmáry 1864).

E kifogások megalapozott voltát eldöntendő, két kérdés merül fel bennünk:

- valóban Pest-Buda figyelembevétele nélkül alakították-e ki a kiegyezés előtti hálózatot;
- nemzeti érdekeinket (hosszú távon is) szolgálta volna-e a transzverzálisok nélküli, totálisan sugaras szerkezetű hálózat?

A fővárosunkban összpontosuló ipari, kereskedelmi és kulturális fejlődés akadályozását, ezzel közvetetten nemzeti elnyomásunkat, ugyanakkor gazdasági potenciálunk kolonialista keretek közötti igénybevételét, tehát osztrák érdekek szolgálatába állítását kétségtelenül egy olyan hálózat szolgálata volna, amelynek pályái a legtöbbet termelő agrárterületekről és a legértékesebb bányavidékekről a legrövidebb átlós irányban, Pestet elkerülve vezettek volna Bécs felé. Erre azonban inkább csak a Dunántúlon nyílt lehetőség (a Nagykanizsa–Szombathely–Sopron–Bécs és a Székesfehérvár–Újszöny–Győr–Bécs pályalánc segítségével), de a mezőgazdasági termelés fő területéről, az *Alföldről a Duna áthidalásának nehézségei* (a hidépítés magas költségei, műszaki felkészültségünk) miatt, tehát technikai okok miatt is *Pest felé kényszerültek a pályák*. Hazánk legtöbb és leghosszabb vonala – felkiáltójeles paradoxon! – éppen a legelmaradottabb vidéken, az Alföldön épült meg (Erdősi 1985), ezeknek fő csomópontja viszont éppen Pesten alakult ki. Így tehát *az ország nagy részén a Burg akarata ellenére formálisan létrejött a hálózatnak még a reformkorban megálmodott monocentrikus, Pestről küllőszerűen szétfutó szerkezete*. Ha ehhez még azt is hozzávesszük, hogy Budáról indult ki a Déli Vasútnak a Nagykanizsán át Trieszt felé vezető fővonala (amely egyébként működésének első évétől kezdve a dél- és nyugat-európai országokba irányuló agráréxportunk fontos eszköze volt), akkor nehezen értjük, hogy miért kérte számon az OMGE Pest elhanyagolását a hálózatalakításban. Hogy a hálózat egésze végső soron alapvetően bécsi orientációjú volt, hogy a magántársaságok tarifái is Bécsnek kedveztek, abban igazuk volt a bírálóknak – amint arról később még részletesebben szólunk.

Fiume felé valóban nem épült ki a vasúti összeköttetés, sem Pestről (ahogy Széchenyi szerette volna), sem a Délvidékről (ahogy Kossuth tervezte). A hálózatfejlesztés monocentrista és policentrista híveinek összeccsapása ezt az ügyet is hátráltatta.

A totálisan Pest-központú, sugaras hálózat követelését aligha tarthatjuk észszerűnek, annál inkább túlhaladott ideának. Ennek az egyoldalú elképzelésnek a vezéralakja Hunfalvy, aki az ország gazdasági függetlensége egyik infrastrukturális tényezőjének rangját viselő *fiumei vasút kiindulópontjául* továbbra is kizárólag Budapestet tartotta alkalmasnak. Holott *az alföldi búzamezőkről a déli ország-részekben vezetendő pálya lényegesen rövidebb és olcsóbb lett volna*. Utóbbi *persze nem tette volna feleslegessé a Budapest–Fiume fővonalat*, hiszen a főváros és az ország egyetlen komolyabb kikötője közötti kapcsolat szükségessége vitathatatlan. (Sértette nemzeti érdekeinket, hogy Budát először az osztrák Trieszttel kötötték össze.) Az igazsághoz tartozik, hogy az *OMGE koncepciója már tartalmazott némi engedményt az abszolút monocentrikusság tekintetében*, ugyanis a sugaras irányú nyugati, fiumei, keleti, északi, északnyugati és délkeleti fővonalak mellett országos érdekből fontosnak tartotta a *Mohács–Pécs–Nagykanizsa pálya* létrehozását, amely *a dunai vízi szállítással együtt kombinált közlekedési lehetőséget teremtett volna Pest és Fiume között*.

A dualizmus első magyar kormánya közlekedési miniszterének, *Mikó Imrének* az 1867. évi hálózatfejlesztési tervezete (15. ábra) lényegében nem más, mint *Széchenyi koncepciójának erősen továbbfejlesztett változata*, amelyben már *helyet adott az OMGE vezetői által követelt, a Kárpátokon át Galícia, Bukovina, Románia, továbbá Szerbia felé irányuló – nemzetközi kapcsolatokat hordozó – fővona-*

laknak, de növelni akarta a kapuk számát Ausztria felé is. A miniszter külön fejezetet szentelt a *fiumei vasútnak*. Mindemellett a tervezet csak az észszerűség határáig volt monocentrikus; *felismerte, hogy a magyar állami érdekek néhány transzverzális irányú vonal megépítését is megkívánják.* Az egyes vonalak indoklásához használt érvei igen különbözőek voltak: a közigazgatási szempontoktól – megyeszékhelyek elérésétől – a bányakincsek kiaknázásának lehetőségén, folyamahajózási végpontok, fürdőhelyek elérésén, honvédelmi megfontolásokon át egészen a terménykereskedelem fellendítéséig terjedően.

A kiegyezéstől az 1873. évi nagy pénzügyi válságig eltelt néhány év alatt úgy *háromszorozódott meg vasúthálózatunk,* hogy néhány fővárosból kiinduló, sugárirányú vonal mellett *az ország déli részén Fiumét megcélzó,* régiókat összekötő *transzverzálisok* is létesültek (Erdősi 1986). Az *Alföld–Fiumei Vasút* magántársaság még az önkényuralom utolsó éveiben szerveződött a Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Gombos–Eszék–*Fiume* irányú vonal építésére. Ennek az lett volna a fő rendeltetése, hogy a kövesutak nélküli Dél-Alföld (jó termékek idején szállítási nehézségek miatt eladhatatlan) gabonáját a legrövidebb úton, Pest elkerülésével továbbítsa Fiumén keresztül a távoli, tengeri *hajókkal elérhető piacokra,* elsősorban *Olaszországba és Angliába.* Ezt az *egyértelműen magyar érdekeket szolgáló vasutat* azonban teljes hosszában mégsem sikerült megépíteni, csak Eszékig készült el. A Dunán *Gombosnál* híd helyett *komp* szállította át a szerelvényeket. Mivel horvátországi folytatásáról lemondtak, a pécsi szén Alföldre szállításának megkönnyítése érdekében Eszéktől észak felé építették tovább és Vilyánynál 1870-ben bekötötték a Mohács–Pécsi Vasúttársaság vonalába. Ez a megoldás csak hatalmas kerülővel, a már rendelkezésre álló Pécs–Barcs–Nagykanizsa–Trieszt irányú, (több társasághoz tartozó) útvonal igénybevételével tette lehetővé az Adria elérését, de egy ideig csak osztrák kikötőhöz vezetve. Azonban nemcsak ez a transzverzális maradt torzó, hanem a másik, a pár évvel később, 1872–1873-ban épülő Duna–Dráva vasút is, amelyet Gyékényestől Kaposváron és Dombóváron át csupán Bátaszékig vezettek, ahol (Bajától 19 km-re) 1873-ban leálltak a munkálatok.

E vonal létrehozásának egyik célja a két hajózható folyó (Erdősi 1986) összekötése lehetett. Ennél is fontosabb távlati célja pedig egy kiegészítő transzverzális megteremtése volt. (Az Alföld–Fiume vasútból Szabadkánál tervezett kiágazással), az *Észak-Bácska terményeinek exportjához Baján keresztül az Adria felé* (Erdősi 1987).

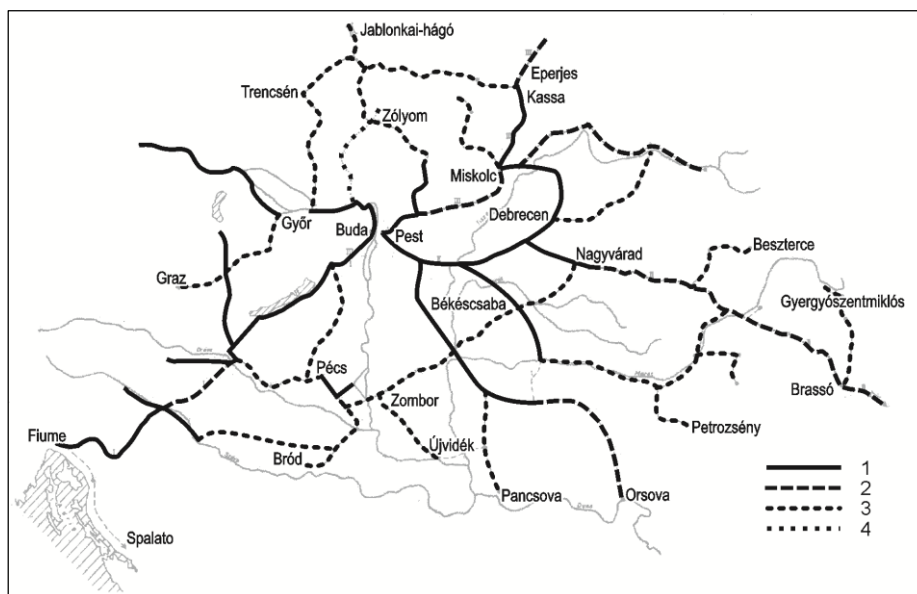
2.5.3. Az 1873-ban a két versengő kikötőből kiinduló hálózat (azonos és eltérő) formai/funkcionális jellemzői

Mindkét kikötőből ebben az időben egyetlen vasút indult országa felé, melyből a kikötőktől meglehetősen távol (Laibachnál, illetve Zágrábnál) jött létre az első kiágazás.

Az Osztrák Császárság területének sajátos formája által befolyásolt hálózatának szélső pontjai (keleten Szucsava, nyugaton Bregenz) egymástól (útvonalaktól függően) mintegy 1800–1900 km távolságra voltak. A magyar kikötőből induló hálózat a Kárpát-medencébe benyúló hatalmas kézhez hasonlítható, melynek csuklója a Fiume–Zágráb vasút.

A Kassa–Ruttka–Zsolna–Oderberg (porosz Szilézia) vonal kivételével a magyarországi és a Kárpátokon túli osztrák tartományok, illetve szomszédos országok között még nem jött létre összeköttetés. A magyarországi hálózat „ujjai” megtorpanak a magashegység gerince előtt.

15. ábra:
A Mikó-féle 1867. évi vasúthálózati terv



Jelmagyarázat: 1 – tervben szereplő, de már meglévő Pest-Buda központú fővonalak; 2 – további tervezett (vagy tovább építendő) Pest-Buda felé mutató fővonalak; 3 – egyéb (másodrendű) vonalak; 4 – lehetséges vonalalternatíva (a losonc–besztercebányai helyett).

Forrás: Mikó 1867.

Megválaszolatlan az általunk az okokra irányuló kérdés, nevezetesen, hogy csupán műszaki/építéstechnikai kihívásnak, avagy politikai megfontolásnak tulajdonítható-e, hogy egyik oldalról sem történtek érdemi lépések az igen hosszú közös ívelt határon való kapcsolatfelvételre. Az persze nyilvánvaló, hogy az *elkülönülés kedvezett Ausztriának* (Erdősi 1986a). A galíciai és bukovinai termények továbbra is Bécs és Csehország felé áramolhattak, mivel Magyarország elszívó hatása marginális maradt. Ilyen megfontolásból okkal feltételezhető, hogy nem csupán domborzati, hanem gazdaságpolitikai okai is lehettek a kapcsolatnélküliségnek. Pedig valamennyi országos vasúthálózati tervzetünkben szerepelt a környező tartományokkal, illetve országokkal való vasúti összeköttetés létrehozása. (A romániai határon egyértelműen a politikai nézeteltérés odázta el évekig, 1879-ig a két hálózat összekötését.)

A formálisan még a Török Birodalom tartozékterületének tekinthető Bosznia-Hercegovina, továbbá Szerbia felé még egyetlen magyarországi vasút sem indult el.

Az ausztriai hálózat peremén (a mintegy fókuszhelyzet ellenére) *Bécs képes volt erős központként működni*. Az Osztrák Császárság fővonalainak túlnyomó része itt futott össze. Budapest a Kárpát-medencei hálózatban Bécshez viszonyítva a centrálisabb helyzet előnyeit élvezhette a szimmetrikusnak (az erdélyi hálózat miatt) azonban semmiképpen nem mondható magyar hálózatban (Erdősi 2000).

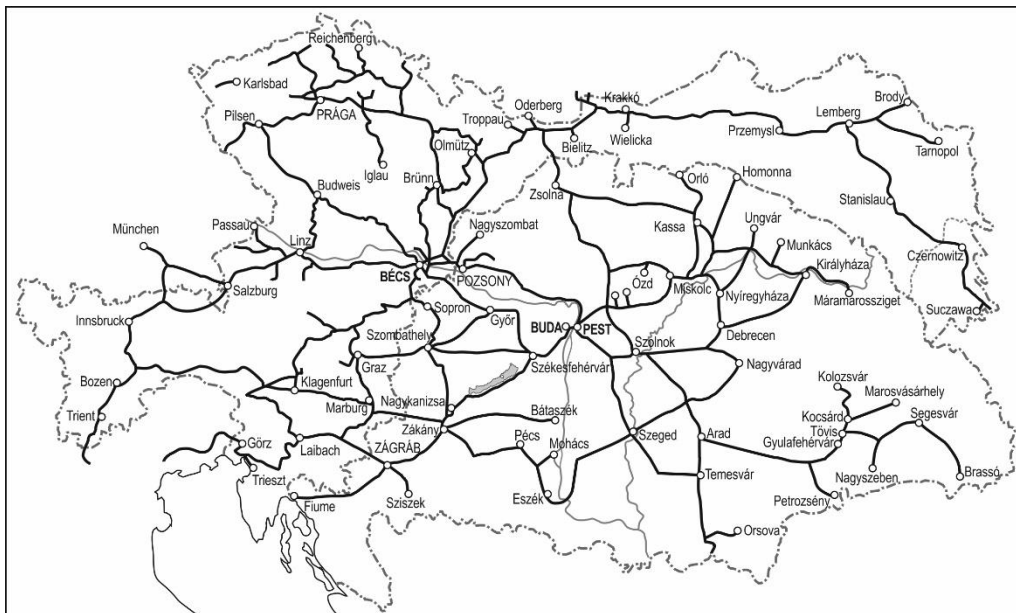
A kárpáti és déli határainktól eltérően, nyugaton a dunántúli/kisalföldi és horvátországi hálózat több vonala folytatódott Ausztriában. Ezek Bécestől délre a Bécs–Trieszt folyosóhoz csatlakoztak (St. Peter, Steinbruck, Pragersdorf, Graz, Wiener Neustadt állomásokon). A Bécs–Budapest viszonylatú forgalom a Duna két partján két határállomáson (Bruck a.L. és Marchegg) keresztül áramlott. Pozsonytól északra még nem jött létre kapcsolat a magyarországi hálózattal.

Végső soron a *dualizmus első éveiben a birodalom két társasága vasúthálózatai közötti viszony* (az összeköttetések helyének megválasztása) arra enged következtetni, hogy a Monarchián belüli vám nélküli szabad áruáramláshoz az *infrastrukturális feltételek alapvetően kelet–nyugati irányban* (továbbra is elsősorban az osztrák érdekeknek megfelelően) *voltak adottak*. (Magyar termékek a legrövidebb úton az osztrák örökös tartományokba tartottak, ellenkező irányban iparcikkek jöttek.) Kivételnek csupán a kassa–oderbergi vasút tekinthető, melyen keresztül porosz-sziléziai feketeszén és kokszt érkezett rendszeresen a felvidéki kohászat számára (Erdősi 1987).

Magyarország és Galícia között a Kárpátokon keresztül az első vasúti összeköttetés Homonnánál az országhatár alatti alagúton keresztül jött létre 1873-ban. Ugyancsak 1873-ban elkészült az utolsó láncszem a Gyékényes–Zágráb–Károlyváros–Fiume vasútból. Formálisan végre vaspálya kötötte össze országával a magyar kikötőt. Azonban a heterogén tulajdonosi viszonyok fékeztek az elvárt forgalom beindulását.

Az 1857 és 1873 közötti időszakban Ausztriában befejeződött a Bécs–Innsbruck–Milánó nemzetközi fővonal építése és jelentős előrehaladás történt Prága központú cseh hálózat kialakításában is (16. ábra).

16. ábra:
Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1873-ban



Forrás: több részterképből szerkesztette a szerző.

2.5.4. A flumei vasút létrejöttének és az osztrák vasúthálózat elégtelenségének következményei Triesztre nézve a 19. század végén

2.5.4.1. A magyar közlekedéspolitika, illetve a Budapest–Fiume vasút (túl)értékelése osztrák részről

A magyar közlekedéspolitika számára különleges jelentőségűnek bizonyult, hogy Baross Gábor „vasminiszter” új vonalak sokaságának építésével, idegen vasutak államosításával országos hálózattal rendelkező nagyvállalattá fejlesztette a még 1868-ban alapított Magyar Államvasutakat. A MÁV működésének hatékonyságát növelte mindenre (így a járműállományra is) kiterjedő szabványosítás. Baross Gábor bevezette a távolsággal degresszív személy- és áruszállítás, a Déli Vasúttal szemben is versenyképes tarifarendszert. Erre nem csupán a Magyar Királyság

székelyföldi, szepességi és más perifériáinak integrációjához, hanem a fiumei vasút eredményes működtetése érdekében is szükség volt.

A Budapest–Dombóvár pálya megépítésével, a Dombóvár–Záhony szakasz elsőrangúsításával, a Déli Vasút Záhony–Zágráb–Károlyváros szakaszának megvásárlásával és a Károlyváros–Fiume szakasz megépítésével *1882-től immár teljes hosszban állami tulajdonban és kezelésben megkezdődött a forgalom a főváros és a kikötő között.* A kor műszaki adottságai és pénzügyi lehetőségei (hosszú alagutak, viaduktok helyett kisívű kanyarok sokasága a vontatást nehezítő erős lejtők beiktatása) miatt az egyvágányú vasút karszt-hegységi szakaszain nem volt könnyű a közlekedés. (A téli hófúvások gyakran napokra megbénították a forgalmat.) A legkritikusabb szakaszokon két mozdonyra volt szükség a vontatáshoz. A kedvezőtlen adottságokat azonban a MÁV jól képzett és odaadásával helytállni képes személyzete eredményesen ellensúlyozni tudta.

A kiegyezés után (a közös külügypolitika és intézménye, a közös külügyminisztérium ellenére) a magyar szakpolitikák – így a közlekedéspolitika is – nem kevés önálló mozgásteret vívtak ki maguknak. Így például az osztrák vasúttörténelem szerint a határon átmenő pályákról az osztrákoknak könnyebb volt a Monarchián kívüli országokkal megegyezni, mint a magyarokkal. (Az egyik ilyen eset a Bukovinát Erdéllyel összekötő, a másik a Dalmácia–Trieszt viszonylatú vasút ügye.)

Osztrák szakírók az 1880/1890-es években megjelent műveikben elmarasztalták országuk elhibázott közlekedéspolitikáját, ami miatt

- még mindig nem valósult meg Trieszt második életképes vasúti távolsági kapcsolata hinterlandjával (a Rudolf-vasút nem vált be),
- miközben az ambiciózus magyar közlekedéspolitika a fiumei vasút létrehozásával nemcsak vasúti, hanem tengeri kikötő vonatkozásában is veszedelmes versenytársat hozott létre.

A korabeli tanulmányok ugyan valós problémákat tematizáltak, azonban az osztrák kormány befolyásolása és a közvélemény (a szavazók) megnyerése érdekében

- egyes vonatkozásokban dramatizálták az Ausztriában kialakult helyzetet,
- másfelől a valóságosnál kedvezőbb képet festettek a hatékony magyar közlekedéspolitikáról. Különösen *aggasztónak találták a (magyarországi) fiumei vasút létrehozását Triesztre nézve.*

E két problémát, illetve oldalt a szerzők általában együtt boncolgatták – egymástól elválaszthatatlan kérdéskomplexumként.

Neumann-Spallart (1882) tanulmánya szerint „...kereskedelempolitikai események még nem idéztek elő nagyobb nyugtalanságot Triesztben, mint amilyent a magyar kormány a fiumei vasút létrehozásával. Ez az eddigi legnagyobb kihívás kikötővárosunkra nézve... A magyar kormány céltudatosságának és energiájának

eredménye... ami már előre sejthető volt, bekövetkezett. A vasúttal a magyar állam kikötőjének, Fiumének valamennyi (a legutóbbi időkig latens) adottságát feltárta, a saját hasznára fordította...”. Majd így folytatta: „Ezzel a Lajtán túli területek (Transleithanien) számára megteremtették a lehetőségét annak, hogy a magyar mezőgazdasági terményeket a tengerentúlra juttathassák el oly módon, hogy a külföldtől, magától Ausztriától is független elérhetőséget képesek voltak biztosítani és a szállításokat saját nemzeti közlekedési eszközökkel meg tudták szervezni” (Neumann-Spallart 1882. p. 24.). Fiume versenyképességét Trieszttel szemben az előzőeken kívül a gabonára, lisztre, fára stb. megállapított *kedvezményes magyar állami tarifa* még csak fokozta. Ezért a szerző az osztrák oldalon is gyors állami segítség szükségességére hívta fel a figyelmet – a Déli Vasúttársaság önkényes tarifapolitikájának felszámolásához. Abban természetesen igaza volt, hogy Fiumének a magyarországi vasúthálózathoz csatlakozása új fejezetet nyitott a két kikötő versenyében, de megfeledezett a kikötők vasúti kapacitása közötti lényeges (a korábbiakban már ismertetett) különbségről, ami Trieszt számára jóval kedvezőbb potenciált jelentett.

Fiume térnyerésének bizonyításához Büchelen (1896) sokféle adatot hozott fel, hogy megkongassa a vészharangot olyan információk tudatosításával, melyekből az következik, hogy Fiume Trieszt rovására fejlődik. Így például, hogy

- a magyar vasútvonal 50 km-rel rövidebb, de ettől függetlenül olcsóbb is (mint a Déli Vasút). A Száva menti végpontkikötő, Sziszek elérése Triesztből vasúton 14%-kal többbe kerül mint Fiuméből.
- Fiume Ausztria számára sok esetben több kikötői szolgáltatást nyújt mint Trieszt. (Több jutát, gyapotot hoz be az ausztriai textilipar számára és Ausztria – főként Olaszországba és Törökországba irányuló – cukorexportjából is egyre nagyobb arányban veszi ki részét, mint ahogyan a Morvaországból Angliába exportált malátából is.)

A részleteken túlmenően a „legütösebb” általános adatként jelent meg az érvrendszerben, hogy 1894-ben a *Déli Vasút által St. Peteren keresztül Fiumébe szállított teheráru 32%-a osztrák területekről származott.*

Azaz nem csupán az aggasztotta az osztrák felet, hogy a *magyar külkereskedelem egyre kevésbé veszi igénybe Triesztet, hanem hogy Fiume magához vonzza Trieszt forgalmának jelentős részét.* (Ezt azért is megtehetette, mert a forgalomtöbblet lehozható kikötői infrastruktúra állt rendelkezésre a magyar kikötőben.)

Az ilyen és ehhez hasonló tényekből arra a végzetes következtetésre jutott az osztrák szerző, hogy *Trieszt már nem képes Fiumével versenyezni.* E helyzetet azért tartotta veszélyesnek Triesztre nézve, mert az 1880-as évekbeli osztrák kormányintézkedések Trieszt megsegítésére csődöt vallottak. (Kétségtelen, hogy a nagy méreteket öltő kikötőfejlesztések Triesztben az 1890-es évek elején indultak meg.)

Büchelen a magyarországi millennium évében irigylésre méltónak ítélte meg azt az energiát, amit a magyar kormány országa vasútfejlesztésének érdekében igen hatékony módon értékesített. *Magyarország képes volt nem kis erőfeszítéssel, óriási költséggel megteremteni a második, immár saját kikötőjébe tartó vasúti összeköttetését.* (Az első vasúti tengeri összeköttetésnek – vitathatóan – a Buda–Nagykanizsa–Pragerhof–Trieszt viszonylatú, 1861-ben létrejött pályaláncot tekinthette.) Ausztriának is kellett volna elegendő erejének lenni ahhoz, hogy a fiumei vasúthoz képest két évtizeddel később hozzáfogjon a második trieszti távolsági vasútjának megépítéséhez, de ez mégsem következett be. E megállapításokban csúsztatás, hogy Fiumének a budapestin kívül lett volna egy második összeköttetése magyar területen hinterlandjával. Ugyanis az Ausztria (Trieszt) felől St. Peteren keresztül Fiuméig megépített pálya (mely ugyanabban az évben nyílt meg, mint a Budapest–Nagykanizsa–Fiume vonal) sem a természetes vonzásterületével, a Kárpát-medencével kötötte össze a kikötőt. Fiume számára második összeköttetésnek csak a Horvát-Szlavónországon keresztül Magyarország felé tartó újabb vasút minősülhetett volna másodikként, ahogyan Trieszt számára is kizárólag az osztrák földön vezetett pályákra tekintettek saját vasútként.

Ugyancsak vitatható következtetésre jutott Büchelen amikor a már tervezési stádiumban volt *Tauern-vasút*, valamint az attól délre elképzelt *Predil-vasút* mire valóságáról, valamint a közrejátszó érdekekről értekezett. Azokkal szemben, akik Ausztriában nem voltak biztosak e vasút szükségességéről meggyőződve (sőt értelmetlen okokból még azt is feltételezték, hogy magyar érdekek sejtethők mögötte), a szerző leszögezte, hogy „a *Predil-vasút* stratégiai vonatkozásban csak *Magyarország számára káros, Ausztria számára azonban rendkívül hasznos*, mert általa *Trieszt* kereskedelmi és közlekedési *vonzáskörzetéből Fiume képtelen egyes részeket kiszakítani*. E vasúttól olyan hasznot is remélhetünk, hogy elősegíti a Déli Vasút államosításáról Magyarországgal folytatott tárgyalások eredményességét, érdekeinknek megfelelő határozat hozatalát”. (A *Predil-vasút* valójában nem épült meg, de nem az előbbi okok miatt.)

Meghökkenítő (feltehetően az osztrák közönség sokkolását szolgáló) további megállapítása szerint „...ha a magyarok a Lajtán innen, az osztrákok pedig a túloldalon élnének, és így *Trieszt magyar*, Fiume azonban osztrák *kikötő lenne*, akkor a Fiume–Károlyváros vasút még ma sem épülne, viszont a *Predil–Tauern-vasút már befejezés előtt állna*. Ebben az esetben délen Trieszt az lenne mint északon Hamburg. Magyarországon nem csupán számos testület és egyesület, de a sajtó is hazafias kötelességének tartja, hogy a vasútügynek megfelelő figyelmet szenteljen, felvilágosítsa a közönséget. Ha Magyarországon merülne fel a *Predil-vasút* ügye, teljesen elképzelhetetlen, hogy a létesítéséről szóló kormányjavaslatot a parlament elutasítsa, hanem a képviselők, éljen kiáltással elfogadnák” (Büchelen i. m. p. 19.).

Akár a patriotizmushoz képest már a nacionalizmus felé tartó eszmeiségre is gondolhatunk a korabeli könyv (választási kampányban is jól hangzó) szlogenje: „Fiume Magyarország, Trieszt Ausztria számára legyen a kikötő”. Azaz „rendet” követelt a kikötők kereskedelmi/közlekedési vonzaskörzetében, ellene volt a hinterlandok akár csak részleges átlapolódásának, a kikötők mindennemű kölcsönös használatának.

2.5.4.2. Az osztrák közlekedéspolitika felelőssége Trieszt háttországi vasúti kapcsolatainak elhanyagolásában és ennek anyagi következményei Ausztria számára

Büchelen 1896-ban megjelent dolgozata az 1894. évig terjedő időszakra vonatkozik. Rangos szakemberként megfelelő rálátása lehetett az ausztriai, ezen belül a Triesztet érintő korabeli vasútépítés ügyére. Témánk szempontjából nagyra értékelendő a közlekedésföldrajzi aspektus érvényesítése, a hiányzó vagy éppen az újonnan épített egyes vonalak hálózati hatásának vizsgálatakor. Egzakt módszer nélkül vállalkozott a kikötők vasúti/kereskedelmi szárazföldi vonzásterületének megrajzolására, továbbá a vonzásterületek határainak az új vonalak hatására várható elmozdulásának bemutatására.

Büchelen arra a következtetésre jutott, hogy az adriai kikötők és hinterlandjuk közötti vasúti összeköttetés terén az osztrák kikötők rendkívül elmaradtak más országoktól. E körülmény visszahatott a forgalom alakulására, a kikötők és városuk fejlődésére.

Az osztrák szakírók a hazai közlekedéspolitikával való elégedetlenségük megfogalmazásakor nem hallgatták el azokat a körülményeket, ami miatt nem sikerült az országos szintű érdekeket érvényesíteni. Szerintük a Trieszt központú távolsági (fővonal) rendszer fejlődése elégtelenségének egyik fő oka abban keresendő, hogy a vasutakat követelő és tervező *tartományokbeli hangadók rendkívül szűk látóköre csak a lokális érdekek helyi/regionális vasutak nyomvonalának mechanikus megjelenítésére volt elegendő*. E lokális tervezetek tucatjainak sokoldalú elbírálása rengeteg szellemi energiát kötött le, miközben elsikkadt a nemzeti érdekeket szolgáló országos hálózatban gondolkodás, nem kapott eléggé helyet a távolsági tervezetekben. A *rövidlátó gondolkodásra* jellemző az is, hogy az egyes *vasúti terveket* gyakran a megvalósításuk *költsége alapján* bírálták el – *az olcsóbbak javára döntöttek*, holott a többletráfordítás sokszor többszörös hasznot hozhatott volna a vasút üzemelése során.

a) *Országos szinten* a szakértői bírálat három hiányosságra irányult:

- *Az első, hogy a bécsi fővonalon kívül még mindig nem volt Triesztnek második közvetlen összeköttetése vonzaskörzetével*. Az átszállási kényeszer csökkentette az utazási kedvet, az átrakás (illetve várakozás) pedig

az áruszállítást nehezítette a bécsi fővonalból nyugat felé kiágazó vonalakon elérhető helységek felé, illetve azokból Triesztbe.

Változtatni akartak még az 1890-es évek elején is jellemző hátrányos helyzeten, nevezetesen, hogy a nyugati tartományok nagy része, valamint a határos bajorországi területek közelebb voltak vasúton Velencéhez mint Trieszthez. Triesztet az adriai olasz kikötővel szemben még a tarifapolitika is hátrányos helyzetbe hozta a Déli Vasút negyed évszázados múltra visszatekintő tarifamonopóliuma miatt. Ezért a versenyképesség érdekében Trieszt célja az újabb területek bevonása mellett a Déli Vasút monopóliumának megtörése kellett legyen. A gazdasági távolságot igazán a szállítási költségeket nagymértékben befolyásoló tarifapolitika határozta meg.

Trieszt igazgatási/politikai/gazdasági szereplői tisztában voltak azzal, hogy ha vissza akarják szerezni a keleti piacot, és ha hajósai/kereskedői elismert közvetítői akarnak lenni Közép-Európa és a Kelet közötti kereskedelemnek, akkor ehhez elengedhetetlen Trieszt vasúti vonzásterületének bővítése, ezzel a kikötő forgalmának növelése. Szükség volt tehát a Déli Vasút tarifájának csökkentésére (akár a magántársaság állam általi megvásárlása/államosítása árán is), továbbá új vasutak építésére Trieszt felé, hogy távoli területekről alternatív, egymással versengő vonalakon méltányos áron el lehessen juttatni az árut az osztrák kikötőbe.

- Az elvárhatóval szemben az akkor már négy évtizedes múltra visszatekintő *Bécs–Trieszt fővonalon is igen gyenge személyforgalmat regisztráltak*. Még a luxus berendezésű gyorsvonatok férőhelyeinek kihasználtsága is általában mindössze 8–15%-os volt.
- Az elégtelen utasforgalom oka, hogy az Alpok hegységgláncain keresztül bravúrosan megépített pályákon már a *19. század végi igényeknek sem felelt meg menetidő tekintetében a vasúti közlekedés*. (A Semmeringtől Triesztig tartó utazás annyit időt vett igénybe, mint Klagenfurtig.) Salzburgtól, sőt Linztől Párizs rövidebb idő alatt elérhető volt mint Trieszt. Az utazóközönség felháborodott azon, hogy a Déli Vasút formális versenyitársán, a Rudolf-vasúton naponta csak két vonat közlekedett és azon Triesztig 26–36 óra menetidővel kellett számolni (Büchelen 1896).

b) *Regionális szinten értékelve a hálózatot, a kortárs szakemberek meglehetősen szenvedélyesen bírálták Trieszt alpokbeli osztrák tartományokból való elérhetőségének nehézségeit, ellenpéldaként Csehországot, konkrétan a Prága központú fejlett hálózatot hozták fel.*

Büchelent lenyűgözte, hogy Prágából már hat különböző irányban lehetett „vonatjegyet váltani”. (Pedig a mellékvonal-hálózat kiépítése még csak akkor vette kezdetét.) Az osztrák mérnök számára elfogadhatatlannak minősült az a paradox helyzet, hogy miközben a cseh tartományi székhely (Németországon keresztül)

közvetlen összeköttetést élvezett több nagy északi-tengeri kikötővel (közöttük a legintenzívebb forgalmat magához vonzani képes Hamburggal), *Triesztbe csak bécsi átszállással* (és fél-, sőt egynapos várakozás) *árán lehetett eljutni*.

Büchelen azonban megfélelkezett arról, hogy az előbbi, valóban durva anomália nem szubjektív döntések, hanem több földrajzi/gazdasági tényező együttes hatásának eredménye:

- *A Cseh-medencét keretező* alacsonyabb hegységeken az átjutás (főként a folyó völgyekben) jóval könnyebb volt mint az Alpok legyőzése hosszú alagutakkal és viaduktokkal.
- *Prága a dualista állam legfejlettebb/legiparosodottabb entitásának* Bécsnél nagyobb történelmi múltra visszatekintő élénk *gazdasági és kulturális központja*, ezen felül Közép-Európa földrajzi közepe is volt.
- Csehország és Szilézia *határos volt* azzal a *Németországgal*, ahol igen korán létrejöttek a nagy gazdasági empóriumokat elérő fővonalak és ahol a 19. század végére Európa legnagyobb vasúthálózata állt rendelkezésre. A cseh és sziléziai gazdaság a szomszédos németországgal szoros kapcsolatban fejlődött.

A magas nép- és településsűrűségű, polgárosodottabb mobil társadalommal rendelkező *északi ország rész saját utazási és áruszállítási igényei* (ahogyan a tényleges fajlagos és abszolút vasúti forgalom is) messze *meghaladták a Trieszt közvetlen hinterlandjára jellemzőket*. Az alpokbeli magashegységi tájak nyújtotta életfeltételek kedvezőtlenebbek voltak, ahol már csak a jóval alacsonyabb népsűrűség, az önellátásra berendezettség miatti kisebb árutermelés is a legtöbb helyen gyengébb forgalmat keltett.

Végző soron az osztrák mérnök általi *összehasonlítás szakszerűsége kifogásolható*, mert *olyan térségeket vetett össze egymással, melyek nemcsak természeti adottságokban, hanem társadalmi és gazdasági szerkezetben, általános fejlettségben nem említhetők egy napon*. Trieszt hinterlandján a jóval kisebb közlekedési/szállítási igény, illetve a kis fajlagos forgalom eleve rontott a vasúti szolgáltatások színvonalán (a vonatok közlekedésének gyakorisága, a közvetlen elérhetőség stb. tekintetében). Az igen nehéz terepen a pályák műszaki adottságai (lejtés, kanyargás stb.) eleve rövidebb és gyengébb nettó szállítóképességű szerelvények üzemeltetését tették lehetővé. Az állomások nagy távolsága miatt az egyvágányú pályák megállóhelyein gyakoribbak voltak és hosszabb ideig tartottak az ellenvonatra várakozások.

Amikor az osztrák szerzők Trieszt és hinterlandja közötti vasúti kapcsolatok elégtelenségét bírálták és egy második (illetve további néhány) vasutat követeltek

- elhallgatták, hogy már létezett a Déli Vasút bécsi vonalán kívül a *Rudolfvasút*, melynek építésével létrejött egy elvileg egészen Prágáig tartó pályaláncolat. (Az más kérdés, hogy elhibázott nyomvonala miatt nem vált be a távolsági teherforgalomhoz.)

- Ausztria cikkcakkos; kanyargós folyóvíz-hálózat által tagolt bonyolult struktúrájú területén roppant nehézségek árán lehetett csak szétbontakoztatni a Triesztből kiinduló hálózatot, nem beszélve további Triesztbe tartó vasutak építéséről. A nyugati tartományok (Tirol, Vorarlberg) három irányú völgyhálózata Trieszttől eltereli a forgalmat. (A Boden-tó, az Inn által a Duna-völgy, a Trento Adige által a Pó-síkság felé.) Ausztria középső és keleti tartományaiban pedig az északi (Duna felé tartó) és keleti (a Rába felé tartó) vízfolyások nehezítik meg a délről észak felé történő behatolást. Következésképpen nem mindenképpen és *önmagában a kikötő igénye, az onnét induló vasutak száma, hanem a kikötőnek a kiszolgálandó háttértérséghez* (az országterület felszínalkata által erősen befolyásolt) *földrajzi viszonya lehetett a meghatározó a forgalom irányultságában.*

Megfelelő vasúti összeköttetések és kikötői kapacitások birtokában az idézett osztrák szerző szerint Ausztria tengeri külkereskedelméhez jóval kevésbé szoríthatott volna rá a környező országok (Olaszország, Magyarország, Németország) kikötőire és hajózási társaságaira. *Millió gulden nagyságrendű összegek kiadásától mentesülhetett volna az ország, ha képes lett volna függetlenné tenni magát a külföldtől az importtal és exporttal kapcsolatos tengeri szállítások terén.* Hasonló helyzet alakult ki az idegenforgalomban. (Jobbára olasz személyhajók hozták a turistákat Triesztbe.)

Végső soron Ausztria fizetési mérlegének és az ország katonai védhetőségének javításához is hozzájárulhatott volna a trieszti kikötő fejlesztése, de mindenekelőtt a vonzásterületével való vasúti összeköttetések javítása.

2.6. Az „Új Alpok-vasutak” (Három évtizedes tétlenség után Trieszt felé irányuló nagyszabású vasútvonal-rendszer építése az Alpokban)

A Pontebba-vasút megnyitása után mintegy három évtizeden keresztül több új vasútvonal terve merült fel, de a parlamenti csatározásokban látványosan megnyilatkozó, gazdasági körök, valamint tartományok közötti érdekellentétek miatt megvalósulásuk elmaradt. Erről az időszakról egyes szerzők úgy emlékeznek meg, mint a *trieszti vasutak történetének „harmincéves háború”-járól.* Való igaz: ahogyan a harmincéves háború a 17. században megbénította, fejlődésképtelenné tette Németország nagy részét, bő két évszázad múlva az egyébként dinamikus fejlődő ausztriai vasúthálózatnak ismét jelentősen elhanyagolt része maradt a Triesztre orientált (Petronio 1997).

Trieszt és távolabbi hinterlandja közötti újabb (az Alpokon átvezető) vasútvonalak szükségessége széles körökre kiterjedő, a társadalom által elfogadott véleményként (ám általában csak a „második trieszti vasút”-ként megfogalmazva) örökzöld témája volt a 19. század utolsó harmadában az osztrák gazdaságpolitikának, illetve a Trieszt problematikának. Azonban a *három évtizedes tétlenség*

csak akkor ért véget, amikor egyre szélesebb szakpolitikai körökben nyilvánvalóvá vált, hogy a meglévő vasutak nem lehetnek elégségesek a kikötő belföldi vonzásterületének bővítéséhez, a külföldi piacok megtartásához, kiterjesztéséhez pedig végképp nem.

Trieszt fellendítéséhez a *távolabbi hinterlandjába vezető*, a korábbiaknál jóval *nagyobb teljesítményű, műszakilag magasabb szintű és irányukat körültekintőbben megválasztott*, a kedvezőtlen természeti jelenségektől jobban védett vasútvonalakra volt szükség. Ezért megkezdődtek az Alpokon keresztül északnyugat–délkelet/észak–dél irányban, továbbá a császárság északi és keleti részein (Galiciában, Csehországban) tervezett új távolsági vonalláncok előtanulmányaival kapcsolatos szakmai viták. Az *állami költségvetésből* megvalósítandó tekintélyes „*Neuen Alpenbahnen*” elnevezésű projektcsomagra vonatkozó törvény 1901 júliusában lépett hatályba (Posch–Löffler 2009).

Olyan vaspályákról volt szó, melyek *nem a teljes Alpokat szeltek volna át* minden esetben a Duna-/Salzach-völgy és a déli tartományok között, *hanem a már meglevő északi és déli hálózati elemeket kapcsolták volna össze* – a magas hegyvonulatokat hosszú alagutak közbeiktatásával legyőzve. Az így létrehozandó új pályaláncok azon felül, hogy *Trieszt számára az Alpok tartományok további térségeit voltak képesek feltárni, rövidebb utat kellett volna, hogy biztosítsanak a császárságon belüli szállításokhoz és a nemzetközi tranzithoz is* (Eckert et al. 2009).

Közülük is a legnyugatibbi és egyben messze legjelentősebb az összefoglalóan „*Tauern vonallánc*” névvel illetett, Bajorország és Trieszt között nemzetközi átmenő forgalmat is hordozó, teljes hosszban 1909-től működő vasút volt (Heidrich 1912).

▲ *Első tagja* északnyugaton a Nori-Alpokot a 8,6 km hosszú Tauern-alagúttal és más hatalmas műtárgyakkal legyőző, többek között az Európa-hírű gyógyfürdő várost, Bad Gasteint is érintő, 70 km hosszú *Tauern-vasút* a (Salzburgot Tirollal összekötő) Salzach-völgyi vasút menti Schwarzach-St.Veit állomás és a Dráva-völgyi Spittal-Millstättesee között nyolc évig épült (Karl 1896). Az 1909-ben átadott új vasút hálózati jelentősége több szinten értékelhető:

- *interregionális szinten nagy szolgálatot tett Nyugat-Ausztriának azzal, hogy összekötötte Salzburg és Karintia tartományt;*
- *nemzetközi szinten Bajorország/Közép-Németország és Csehország nyugati része számára mintegy 200 km-rel rövidítette le a Trieszt elérését lehetővé tevő vasútvonalláncot* (Eckert et al. 2009). A Tauern-vasút létrehozásának a kormány által sem titkolt egyik célja az volt, hogy Genova vonzását a Keleti-Alpokban minimálisra csökkentse, a Nyugati-Alpokra korlátozza. A nagyratörő tervezők arra számítottak, hogy az új nagy teljesítményű vasút vonzereje *elegendő lesz Trieszt Genovához való felzárkózásához a kikötői forgalom mérete tekintetében.*

▲ A pályalánc *második új tagja* (még hiányzó eleme) a Drávavölgyi-vasútból (Villachnál és Klagenfurtnál) villásan kiágazó, a Wocheiner-vasút északi végpontját, Aßlingot (Jesenice) a 8 km hosszú Karavanka-alagút közbeiktatásával elérő *Karavanka-vasút*. Átadása 1906-ban még a Nyugat-Csehország–Trieszt viszonylatú tranzitvonallánc kialakításához is hozzájárult (Röll 1912).

Alternatívaként szóba jött a Klagenfurt és Krainburg (Krain) között a Loibl-hágó alatt átvezetendő (6,7 km hosszú) „Loibl-Bahn”, melyet a vezérkar azonban katonai szempontból nemkívánatosnak tartott. Mégpedig azzal a furcsa indokkal, hogy (az ugyancsak tervezett természetes folytatásával, a Laaker Bahn-nal együtt) messze lettek volna egy Olaszországgal folytatott háború esetén minden bizonnyal az Isonzó-völgyben megmerevedő fronttól, ahová nehézkes lehetett volna az utánpótlás szállítás. A leendő vasút északi indulási pontját tehát a határtól megfelelő távolságban kellett volna kijelölni. Ennek az iránynak a Karavanka- és Wocheiner-vasút jobban megfelelt. Oberegger (2008) szerint, ha a Loibl Bahn megvalósul, akkor Klagenfurt lett volna Karintia legnagyobb vasúti csomópontja, melyen keresztül Csehország és Bécs, sőt Dél-Németország és Svájc irányában is jó közlekedési viszonyok alakultak volna ki, miközben Villach jelentősége csekélyebb lett volna. (Villach ma is Ausztria egyik legnagyobb – nemzetközi jelentőségű – csomópontja.) Nemzetgazdasági, politikai és közlekedésstratégiai megfontolásból a döntéshozók a mai Karavanka-vasút mellett (mintegy kompromisszumos megoldásként) azért döntöttek, mert általa a távolsági közlekedésben mindkét városnak jutott szerep:

- Villach Dél-Németország és Svájc felé,
- Klagenfurt pedig Csehország, illetve Bécs felé lehetett Karintia „*kitörési kapuja*”.

▲ A *harmadik* hiányzó elem az Aßling és Görz (Gorizia) közötti ún. *Wocheiner-vasút*, melynek tervezése két változatban történt. Az első (nyugati) változat a Predil-hágó térségét is érintő vonal lett volna. Tulajdonképpen a már az 1870-es években asztalra került Predil-vasút tervéről akarták leverni a port. Azonban a katonai szempontok (az olasz határ közelsége) miatt északon rövid időn belül megváltoztatták a nyomvonalat a Wocheinon keresztülre. A túlnyomóan az Isonzo (Soča)-völgyben vezetett vasutat egyéves késéssel 1906. július 19-én nyitották meg (Sturm 2011). A késést érthetővé tette a rendkívül bonyolult vonalvezetés, a labilis felszín, illetve számos nagy műtárgy (Kohlatunnel 6,3 km) építésének kényszere. Eredetileg kétvágányúra tervezték a pályát, azonban költségkímélés okán az ehhez szükséges szélességben csak a legnagyobb alagutak épültek meg, egyébként *beérték az egy vágánnyal*. Strach (1898) ezért egyenesen az *új Alpok-vasutak „mostohagyermekének”* látta ezt a 89 km hosszú vasutat.

▲ Ugyan a *Wocheiner-vasút déli folytatása* az 55 km hosszú *Karszt-vasút* (Karst Bahn) már nem kifejezetten hegyvidéki környezetben épült Görz (Gorizia) és Trieszt között, azonban a mészkőplatóról a kikötő szintjére leereszkedéshez így is *intenzív szerpentin vonalvezetésre volt szükség*. A részben még 1902-ben lefektetett vágányok St. Peter (Pivka) állomásnál hurok segítségével biztosították a Déli Vasút pályájára való átmenetet (Johann 2011).

A V. Opicina felől Trieszt államvasúti Campo Marzio pályaudvarához vezető bonyolult 20–25%-es lejtésű pálya leghosszabb (1270 m) alagútja a Campo Marzio Tunnel volt (Oberegger 2007c).

Az előbbi négytagú vonallánctól keletre teljesen független észak–dél csapású vonallánc tagjaként a *Pyhrn-vasút* a Keleti-Alpokban a Duna-völgyet kötötte össze a Felső-Enns-völgygel, illetve *Alsó-Ausztriát Stájerországgal*. Közvetlen közlekedéspolitikai célja az volt, hogy Bécs elkerülésével a *Déli Vasút számára* (ugyancsak állami tulajdonú) *versenyárs* vonal jöjjön létre. Tágabb környezetéhez való viszonyát tekintve rendeltetése a (csehországi) Budweis és a stájer Selzthal között a *tranzitszállítási útvonal lerövidítése*, illetve általa a Gesäuse pálya számára alternatív útvonal létrehozása volt (17. ábra).

Kezdetben, amikor északi szakaszát (a „Kremstalbahn”-t) csupán helyi érdekűnek tervezték, az erdészet, a faipar, a mezőgazdasági szerszámgyártás, majd a Kremsmünsterben működő mozdonygyár által keltett helyi forgalom hordozása volt a cél. Fővonal minőségben 1907-re elkészült déli szakaszához igazítva később megtörtént az állam által megvásárolt északi szakasz átépítése is. (Selzthalnál nyugati irányban az Enns-völgyi, keleti irányban a Rudolf-vasúthoz való csatlakoztatása.)

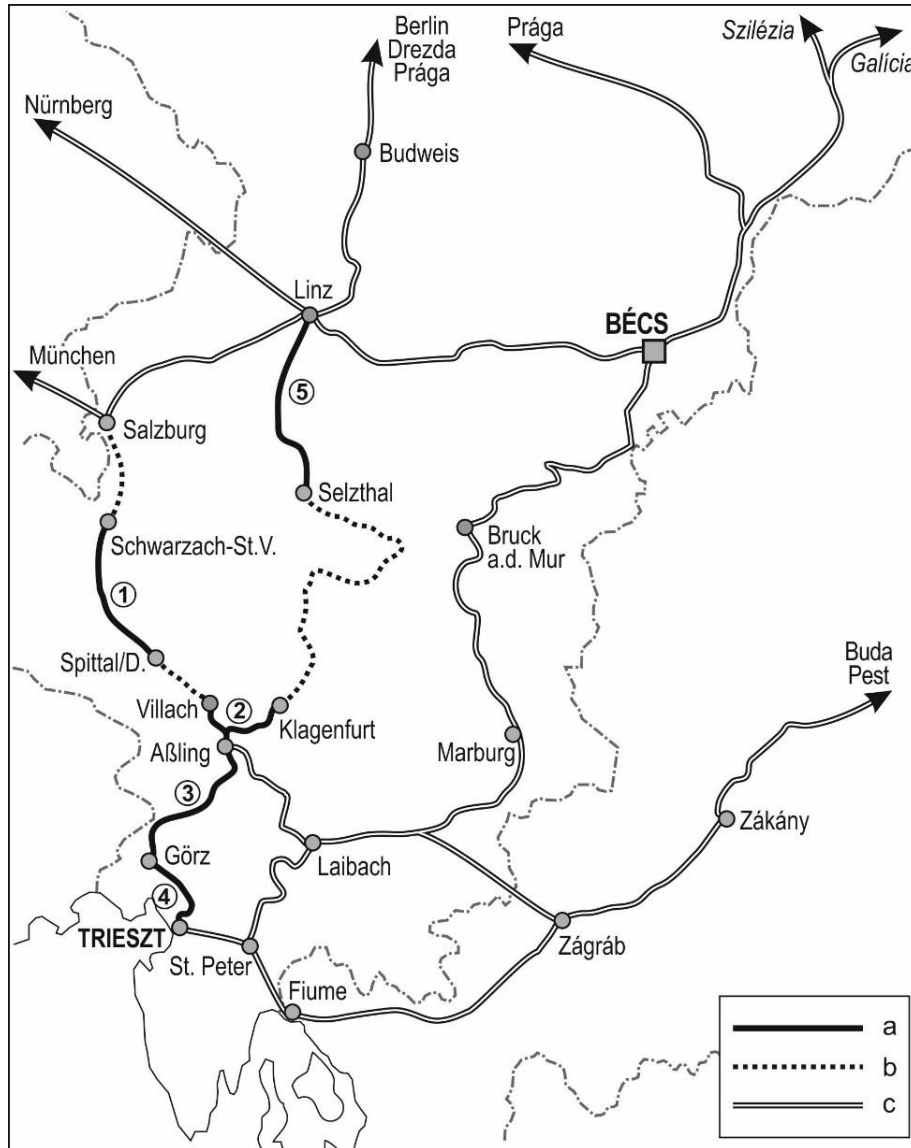
2.6.1. Az „Új Alpok-vasutak” korabeli értékelése

Büchelen (1896) az új vasúti rendszernek az egymással versengő kikötőkre való hatásával kapcsolatosan a *saját véleményét ütköztette a különféle érdekeket képviselő entitások fenntartásaival, illetve ellenvéleményeivel*. Indoklása szerint a vasútra *azért van* elsősorban (és vitathatatlanul) szükség, mivel a csatlakozó pályákkal együtt 270 km hosszúra tervezett pályalánc összeköti az egymástól magashegységekkel elválasztott tartományokat, új lendületet adva a *turisztikának* is.

Az új *vasútegyüttest* az osztrák szaklapok is rendkívül hatékony eszköznek ítélték meg *Ausztria idegenforgalmának növeléséhez*, különösen az alpokbeli és a tengerparti tartományok számára. Az északi turisták utazásának elősegítésével a vasútból Isztria, Dalmácia, sőt Bosznia is előnyt élvezhetett. Minden jel arra mutatott, hogy élénk forgalom várható a mindhárom észak-adriai kikötő számára egyaránt elérhető vonalon. Viszont *e kikötők nem egyforma mértékben profitálhatnak a létrehozandó pályaláncból*. Az *Isztria melletti* (Trieszt, Fiume) – valamint a kontinentális Ausztria – *sámára ígérkezett előnyösebbnek* azzal, hogy áttereli a forgalmat Genovából és Velencéből (sőt Hamburgból) is maguk felé (Eckert et al. 2009).

Mivel a közlekedés/forgalom területi elrendeződésében beálló ilyenfajta változás a Brenner-vasút, végső soron a tulajdonos Déli Vasút érdekeit sérthette, e magántársaság a közönséggel igyekezett *elhitetni, hogy a Tauern-vasút Velencének előnyösebb lesz mint Triesztnak és Fiumének*.

17. ábra:
Az Új Alpok-vasutak és tágabb hálózati környezetük



Jelmagyarázat: a) – a Tauern és Pyhrn-vasút korábbi tagjai; b) – a 20. század elején megépült új tagok; c) – a többi vasút; 1 – Tauern; 2 – Karavanka; 3 – Wocheiner; 4 – Karszt-vasút.
Forrás: különböző forrásokból szerkesztette a szerző.

Ezzel a *magánvasúti propagandával szembeállítva* a valóságot *Büchlen* arra a következtetésre jutott, hogy

- Velence számára (mely már az 1890-es években a Tauern térséggel jóval rövidebb összeköttetést élvezett mint az osztrák és magyar kikötő), az új vasút sem hoz létre még rövidebb útvonalakat. Ezen felül Velence helyzete a versengésben már csak azért is kedvezőtlenebb lehet, mert a Tauern-vasút révén Trieszt és Fiume a velenceivel hozzávetőlegesen azonos hosszúságú összeköttetésre tesz majd szert – kiterjedt vonzásterülettel. *Velencével tehát az Isztria melletti másik két kikötő még Dél- és Közép-Németországban is könnyen tud versenyezni.* (Genova e tekintetben azért nem jöhetett szóba, mert a Brenneren keresztül is Bajorországtól 138 km-rel távolabb volt vasúton mint Trieszt és Fiume.) Büchelen kilométeradatokkal bizonyította, hogy a létesítendő vasút.
- Németországot sem hozhatja igazán közelebb Velencéhez, viszont előreláthatóan *Bajorországon kívül Csehország és Württemberg egyes részei, sőt Hamburg is rövidebb úton elérhető lesz Triesztből és Fiuméből.*

Az 1894. évi ante-post komparáció (az előző és az aktuális helyzet összehasonlítása) tekintetében perdöntőnek értékelhetjük Büchelen elérhetőségi számításait. Ezek szerint 1894-ben a Felső-Duna-völgyből/Bajorországból az új *vonalegyüttesnek köszönhetően* a korábban a Gotthard-vasút, illetve tírren-tengeri végállomása, *Genova vonzásterületéből Trieszt javára* kikerül Württemberg nagy része és az attól északra levő német tartományok – egészen Brémáig. Azt a felvetést is cáfolta a szerző, hogy a Predil–Tauern vonalegyüttes *jobban kedvez majd a német ipar exportképességének, mint az osztráknak.* Ez az aggodalom azért lehetett alaptalan, mert Dél- és Közép-Németországból Velencével szemben Trieszt előnye ugyan mindössze 66 km, azonban az osztrák tartományok számára a Trieszttel létrejött új összeköttetések jóval nagyobb (százalékos arányú) útvonalrövidülést tudtak eredményezni.

Büchelen azt várta a tervezett vasúttól, hogy *képes lesz Trieszt ausztriai közlekedési vonzásterületét lényegesen bővíteni Velence és Fiume vonzásterületének rovására.* Nevezetesen, hogy Triesztből kedvezőbbé válik Karintia, Tirol, Vorarlberg, Stájer és Alsó-Ausztria (nyugati részének) elérhetősége. Észak felé Hamburg rovására kitolódik, északkeleten Galíciában kelet felé bővül, északnyugaton pedig Csehországban és Németországban terjedhetett tovább a trieszti kikötő vonzásterülete.

Az egyes kikötők elemzési szintjétől elrugaszkodva, az Alpok–Adria nagytér-ségben gondolkodva Büchelen azt prognosztizálta, hogy a Tauern vasút által *mindhárom észak-adriai kikötő közös* (egymással bizonyos mértékig fedésben levő) vonzásterülete jelentősen bővül. (Nagyjából azonos távolságra lesz a kikötőktől Karintia, Tirol, Pinzgau, Salzburg, Felső-Ausztria, Stájerország nyugati része, Alsó-Ausztria nyugati része, Bajorország nyugati része és Szászország.)

Büchelen felvetései nem bizonyultak teljesen alaptalannak, de dolgozata és az új vasutak megvalósulása között eltelt másfél-két évtized új helyzeteket, igényeket teremtett, melyeknek meg kellett felelni.

Ausztria 20. század eleji legnagyobb hálózatfejlesztési projektje a „Neuen Alpenbahnen” összességében (a lokális/regionális érdekek helyenkénti sérülése ellenére) a hazai és külföldi piacterület elérésének javításával *kifejezetten kedvezően hatott Trieszt fejlődésére.* A korábban épült Rudolf-vasút St. Michael–Unzmarkt–St. Veit a.d. Glan szakaszának nyomvonalmódosítása és kétvágányúsítása 1912-ben ugyancsak hozzájárult *a Csehország–Trieszt viszonylatú forgalom gördülékenyebbé válásához. A több irányú teherforgalom kikényszerítette a kikötő további bővítését.*

E vonalrendszer hosszú távú létjogosultságát mi sem bizonyítja meggyőzőbben, minthogy 1918 (sőt még a második világháború) után is ezen gördültek végig a Hamburg–Passau–Linz–Selzthal–Graz–Zidani Most (Steinbrück)–Zágráb–Belgrád viszonylatban a nemzetközi vonatok (Gross 1971).

2.6.2. A Déli Vasút helyenkénti kiiktatására irányuló törekvések Ausztriában Trieszt

E magántársaság a Monarchia számos tartományában jelenlevő összefüggő hálózatot alkotott (18. ábra). Amint arra már korábban utaltunk, a magas szállítási tarifáit az állam hosszas tárgyalások után megállapodásokkal igyekezett mérsékelni. A Trieszt-központú vasúthálózat kialakításakor több esetben a domborzati és igazgatásszerkezeti okok miatt vagy nem lehetett megkerülni egyes déli vasúti szakaszokat (ezért „peage”-t [átmenő pályahasználati díjat] kellett fizetni az áthaladó „idegen” vonatoknak) vagy csak nagy anyagi áldozatok árán elkerülő pályák építésével (Dietrich 1994).

A Déli Vasúttal szembeni alternatívát a Dunáig tartó hosszú vonalakon kívül *néhány rövid, ám a forgalom átrendeződését ígérő új pályaszakasz létrehozása is szolgálhatta volna* (Löffler et al. 2008).

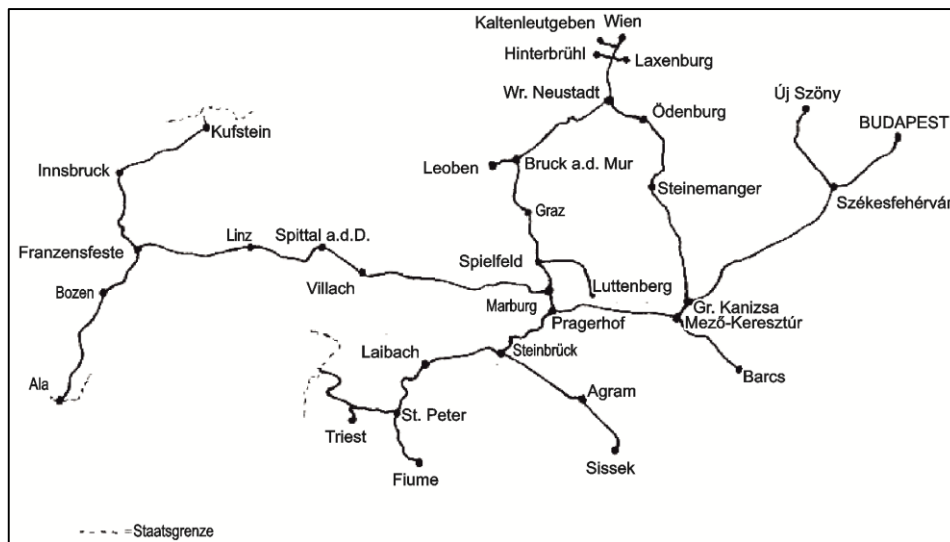
Amikor 1882-ben Trieszt Ausztriához csatlakozásának 500. évfordulóját ünnepelték, felmerültek a Déli Vasút déli szakaszára szorító megoldások, melyek a vasúti szállítási költségek csökkentését ígérték.

- Az egyik megoldás az lett volna, hogy a trieszti városközponttól délre levő állomásnál kezdődő és a Divača–Pola viszonylatú Isztriai Állami Vasút Hrpelje állomásáig tartó vasutat épít az állam. Ez lett a *Hrpelje* (Herpelye)-vasút. Hrpelje-től viszont már a meglévő vasúti szakaszok különböző feltételek melletti használatával jöhetett volna létre a Triesztet Prágával összekötő, a Déli Vasúttól független pályalánc. Hrpelje és Divača között az Isztriai-vasút díjmentesen igénybe vehető volt. Pályadíjat csak a Déli Vasút

Divača és Laibah (Ljubljana) közötti szakaszáért kellett volna fizetni, viszont a további hosszú utat Prágáig már különféle állami pályákon teheték volna meg a vonatok (19. ábra).

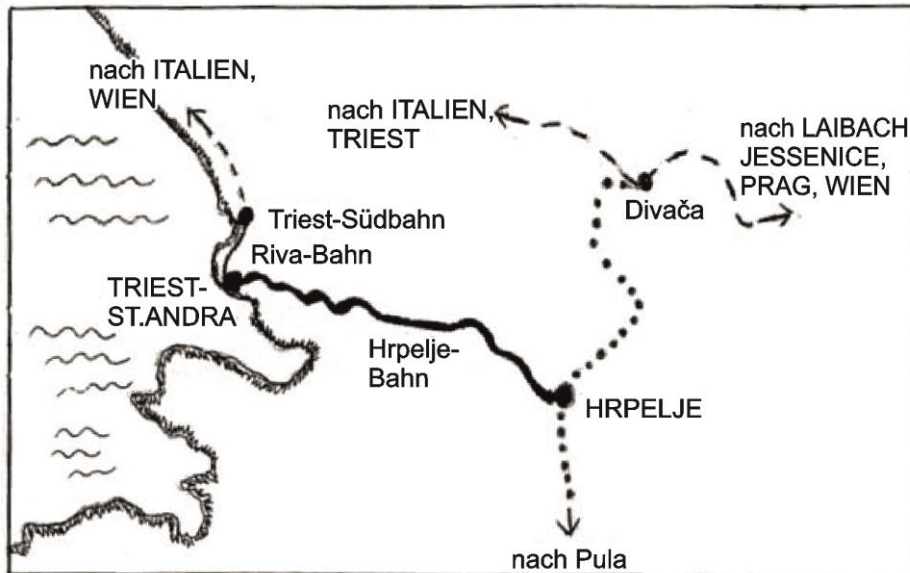
- A másik javaslat az volt, hogy a Déli Vasút *Laibach (Ljubljana)–Divača* szakaszára az állam erőszakoljon ki az államvasúti vonatok közlekedéséhez mérsékeltebb használati díjakat új szerződés kötésével. Ebben az esetben a Divača–Trieszt szakasz továbbra is a Déli Vasúté lett volna, viszont tarifamérséklés és a Hrpelje-vasút együttesen felértékelte volna az Isztriai-vasutat és ezzel *Pola kikötőjét*.
- A trieszti kikötőkomplexum Déli Vasút állomásától való függetlenítődés szándéka volt a *Riva-vasút* projekt alapja. (A trieszti vasúti kikötő és a Hrpelje-vasút közötti hézagmentes kapcsolat megteremtését volt hivatva szolgálni – 17. ábra.) A városi helyi forgalom, a szintes kereszteződés miatt számolni kellett a városi szakaszon keresztül üzemeltetett vasúti forgalom időbeli korlátozottságával, szakaszosságával.

18. ábra:
A Déli Vasúttársaság vonalainak hálózata 1900-ban



Forrás: Oberegger 2010.

19. ábra:
A Hrpelje- és Riva-vasút hálózati kapcsolatai 1913-ban



Jelmagyarázat: a pontozott vonalak államvasutak, a szaggatott vonalak a Déli Vasúttársasághoz tartoztak.

Forrás: Oberegger 2007.

2.7. A Monarchia országai vasúthálózata szerkezetének sajátosságai a 20. század elején

A magyarországi vasúthálózat *szélsőségesen monocentrikus szerkezetének* létrejöttéhez az ország medencealkata is magyarázatul szolgál, azonban igazából a *Magyar Királyság központosító politikája* volt a meghatározó. A dualista államszerkezetben Magyarország azzal is megfelelő/arányos pozíciót kívánt biztosítani magának, hogy Budapest Bécshez való felzárkóztatása érdekében a magyar fővárosban összefutó közlekedési hálózatot teremtett. A magyar fővonalhálózat egyközpontosításában a magyar állami centralista érdekek egybevágtak egy tekintélyes hazai ágazat, a *malomipar* érdekeivel. Az állami közlekedéspolitikai nagy tarifakedvezményeket adott a Budapestre történő gabona és onnét a Fiume felé tartó liszt szállításához, ezzel is elősegítve a világhírű fővárosi gőzmalmok működését (Erdősi 1986b). Ugyan a fővárosi pályaudvarok túlterheltsége és a vidéki politikai erők méltatlankodása később *transzverzálisok* engedélyezésére is készítette a kormányt, ezek szándékukkal szemben a *már korábban megmerevedett szerkezeten alapjaiban nem tudtak változtatni*.

E szélsőséges hálózati egyközpontúság párosult a csomópont Budapest országterületen belüli viszonylag centrális földrajzi helyzetével. Az utóbbi különösen akkor értékelhető fontos tényezőnek, ha eltekintünk Kelet-Erdélytől és Horvát-Szlavónországtól, így a történelmi Magyarország gazdasági „magterületén” belül még feltűnőbb a központi elhelyezkedés (Erdősi 1989).

A fővárostól kb. 200 kilométeres távolságra kialakuló nagyvárosok összekötése ugyan nagyjából megvalósult (Beluszky 2008), azonban forgalmuk jóval elmaradt a Budapest felé tartó fővonalakhoz képest (Erdősi 2000).

Ausztrián belül a multifunkcionális (többek között vasúti) központ, Bécs periférikus fekvése miatt nem tudott olyan totális vonzerőt kifejteni országa távolabbi vidékeire. Az osztrák hálózatban a magyarországihoz képest szükségképpen több volt a (Bécset elkerülő) transzverzális és az ország nyugati részén az elsősorban tranzitot szolgáló, Ausztriát nem túl hosszan átszelő, nagyjából észak–dél csapású vonal (20. ábra).

20. ábra:
Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1902-ben



Forrás: Eisenbahnkarte Österreich-Ungarn, 1902.
<https://www.tramways.at/index.html?map.htm>

Még a szorosabb értelemben vett medencealkatú *Csehországban sem összpontosult olyan mértékben a hálózat a fővárosban mint Magyarországon*. A Felső-Ausztriát–Budweisen, Pilsenen és Egeren (Cheb) keresztül Tübingiával (illetve Nürnberggel) összekötő délkelet–északnyugat irányú vasút északról messze elkerülte Prágát mint ahogyan Ausztriából az Érchegység belső előterében nyugatra, az Eger-folyó völgyében Bodenbach, illetve Nürnberg felé tartó délnyugat–északkelet csapású nemzetközi vonal is.

Ha pedig Csehországot, Morvaországot és Sziléziát egy nagyobb régióként kezeljük, akkor még inkább feltűnő, hogy a Brünn, Olmütz, Oderberg stb. másodrendű központok az általuk vonzott és az elkerülő fővonalakkal a *magyarországitól még jobban eltérő decentralizált hálózatot jelenítettek meg*.

A Prágát elkerülő csehországi transzverzálisok elvileg kedvezőbbé tették Triestt rövidebb úton való elérhetőségét, némileg bővíthették észak felé Triestt vonzásterületét a határ menti német tartományokra (Tübingia, Kelet-Bajorország) is kiterjesztve (Eckert et al. 2009).

3. Összefoglalás

A Habsburg Monarchiában összbirodalmi vasúthálózati tervek főként az 1867. évi (osztrák–magyar) kiegyezésig, Magyarország gazdasági függetlenségének elnyerése előtt készültek. Ezekben kezdettől (1820/1830-as évek) a totális központosításra, az új periférikus tartományok politikai/gazdasági integrálására irányuló törekvések jutottak kifejezésre –, de nagy hangsúlyt kaptak a katonai szempontok is. Az államvasúti rendszerben ugyan kedvezőbbek voltak a feltételek a stratégiai és integrációs szempontok érvényesítésére, azonban a magánvasúti rendszerben is képes volt a Burg érvényesíteni elképzeléseit. Több kifejezetten katonai célokat szolgáló vasúthálózati tervezet is született. Mindezek kiválóan megmutatkoztak abban, hogy a nagy múltú kelet–nyugat irányú Duna-folyósóval szemben az 1850-es évek közepéig a tervezetekben a Triest–Bécs–Galícia fővonal kapott prioritást. A helyi/regionális elit leghevesebben Galíciában igyekezett ellenállni a Bécsre orientált vasutakban kifejeződő integrációs törekvéseknek, de sikertelenül.

A vasúthálózati tervekben magasra pozícionált kikötőváros, Triest paradox módon később jutott csatlakozáshoz, mint a birodalom északi tartományainak igazgatási és gazdasági központjai. Az időbeni késés nem magyarázható sem a pályaépítés műszaki nehézségeivel, sem az 1866-ig a birodalomhoz tartozó Vence rendelkezésre álló kikötői kapacitásával, hanem kizárólagosan a német és olasz határok felé tartó fővonalak stratégiai és gazdasági megfontolásból történt halaszthatatlan támogatásával. A birodalmi érdekből történt átmeneti időbeli sorrendbeli változtatás azonban nem jelentett rossz értelemben vett tudatos elhanyagolást.

A területi, ágazati és katonastratégiai érdekek ütközésének, illetve a kompromisszumképtelenség következtében több tervezet megvalósulására nem került sor. A 19. század végéig megépült Pontebba és Rudolf-vasút pedig nem váltotta be a távolsági/tranzit teherforgalom tekintetében a hozzájuk fűzött reményeket, nem voltak képesek még a Brenner-vasutat is megszerző Déli Vasúttal szemben érdemi eredményeket elérni a kemény árverseny során. A gazdaságilag kritikus állapotba került új alapítású vasutak államosítása sem hozott kedvező változást – még a 19. század végén sem. Végül soron Trieszt a 19. században nem kapta meg azt a figyelmet az államtól, amire jogosan számított Ausztria egyetlen jelentősebb adriai kikötőjeként. A viszonylagos elhanyagoltságból igazán kedvezményezetté Trieszt csak a 20. század elején tudott átváltani az Osztrák Államvasutak legnagyobb beruházásának, az „Új Alpok-vasutak” sikerre vitelével.

NEGYEDIK FEJEZET

A KÉT VEZÉRKIKÖTŐ HINTERLANDJA

Valamennyi vizsgált kikötőnk forgalmát a mögöttes térség táplálja. E szárazföldi vonzásterületek kiterjedését az adott kikötővel kapcsolatot teremtő szárazföldi közlekedési hálózat mérete, sűrűsége és teljesítőképessége erőteljesen befolyásolja a meghatározó gazdasági adottságokon felül.

A vonzott mögöttes területek (hinterlandok) kiterjedése számos körülmény hatására gyakran változik. Jószerencsés, de akár csupán korrekt politikai viszonyok között az országhatárok sem jelentenek akadályt az átvonzásnak (a mindenkori vámtarifák függvényében).

Attól függően, hogy milyen területegységre terjed ki a vonzás, a teljes hinterlandon belül megkülönböztethetünk

- belföldi hinterlandot (területi igazgatási egységek szerinti bontásban) és
- nemzetközi hinterlandot.

Trieszt és Fiume hinterlandjának összehasonlítását csak egyes vonatkozásokban teszik lehetővé a heterogén adatok (főként a belföldi vonzásterületek forgalmi intenzitás erősség szerinti tagolódása terén tapasztalható részaránytalanság), ezért egyedileg, monografikusan mutatjuk be a jellemzőket.

Az elemzések adatbázisa mindkét esetben a vasúthálózati kapcsolatok szintje, valamint a vasúti forgalom területi megoszlása.

1. Trieszt hinterlandja

1.1. A belföldi (az Osztrák Császárságon belüli) hinterland

Trieszt és az egyes tartományok közötti vasúti teherforgalom intenzitása

- a tartományok mérete (elsősorban népességszáma);
- iparosodottsága (anyag- és energiahordozó igénye);
- GDP-je, illetve a lakosság életszínvonala, fogyasztása és az urbanizálódottság;
- továbbá a vasúti távolság függvényében drasztikusan különbözött.

Krajna és a Partvidék, Stájerország (bizonyos mértékig Karintia) élvonalbeli, illetve jó pozícióját a közelségének, Csehország, Morvaország kapcsolatát az erős gyár- és manufaktúraiparnak köszönhette. A magas jövedelmű, vasúton jól elérhető Alsó-Ausztria (Bécs!) és Trieszt forgalmának viszonylag jelentős részét generálta (32. táblázat). Viszont Ausztria magas gazdasági és életszínvonalú, ám távoli nyugati tartományai tengeri kereskedelmüket már megosztották Trieszt és az olasz kikötők között. Keleten a tengertől legtávolabbi szegény Bukovina alig kellett Triesztben forgalmat, mert ott már (ahogy Galíciában is) Danzig (Gdańsk) és Stettin (Szczecin) erősebb vonzása érvényesült (33. táblázat).

32. táblázat:
Az egy főre jutó jövedelem Ausztria tartományáiban, 1911–1913
(korona alapon számolva)

Tartomány	Az egy főre jutó jövedelemindex	
	jövedelem	Ausztria = 100,0
Alpok tartományok		
Alsó-Ausztria	850	149,4
Felső-Ausztria	626	110,0
Salzburg	641	112,7
Steier	519	91,2
Karintia	356	97,7
Tirol–Vorarlberg	600	103,5
Cseh tartományok		
Csehország	761	133,7
Morvaország	648	113,9
Szilézia	619	108,8
Déli tartományok		
Krajna	439	77,2
Parti tartományok	522	91,7
Dalmácia	264	46,4
Kárpáti tartományok		
Galícia	316	55,5
Bukovina	310	54,9
Ausztria átlaga	569	100,0

Forrás: Good 1986.; közli Szávai 2009. p. 64.

33. táblázat:
Az egyes osztrák koronatartományok százalékos részesedése Trieszt vasúti te-
herforgalmából 1913-ban, nagyság sorrendben

Koronatartomány	Érkezett, %	Koronatartomány	Indult %	Koronatartomány	Összesen %
Krajna	15,82	Alsó-Ausztria	23,00	Krajna	15,55
Stájerország	15,43	Partvidék	77,94	Partvidék	15,45
Morvaország	15,11	Krajna	15,17	Csehország	14,46
Csehország	14,87	Csehország	13,88	Alsó-Ausztria	13,83
Partvidék	13,75	Stájerország	8,71	Stájerország	12,71
Karintia	10,90	Morvaország	4,56	Morvaország	10,85

33. táblázat folytatása

Koronatartomány	Érkezett, %	Koronatartomány	Indult %	Koronatartomány	Összesen %
Alsó-Ausztria	7,62	Karintia	3,90	Karintia	8,07
Galícia	2,88	Szilézia	3,37	Galícia	2,93
Szilézia	1,35	Galícia	3,03	Szilézia	2,17
Felső-Ausztria	0,85	Tirol és Vorarlberg	2,99	Tirol és Vorarlberg	1,58
Salzburg	0,80	Felső-Ausztria	2,26	Felső-Ausztria	1,42
Tirol és Vorarlberg	0,60	Salzburg	0,96	Salzburg	0,87
Bukovina	0,02	Bukovina	0,23	Bukovina	0,11

Forrás: Andrović 1918, p. 118–119. vagon adataiból számította a szerző. (Eredeti forrás: Triester Handelskammer, Bericht 1913, p. 179.)

1.2. A nemzetközi hinterland

1.2.1. Módszertani problémák az összehasonlításkor

A szállítási feladat szempontjából egyértelmű, hogy az áru tömegének van igazán relevanciája. Ennek ellenére a tengeri és vasúti forgalom földrajzi irányultságára vonatkozó korabeli statisztikák gyakran csak értékadatokat közölnek, amelyekből alig lehet érdemi következtetéseket levonni.

A mértékegység elhallgatása és a vonatkozási terület pontatlan megfogalmazása a viszonyszámok közzétételekor értelmezési nehézségeket okoz. Így pl. Büchelen (1896) szerint a közeli (1814 óta megszállt) itáliai területekkel folytatott árucserének nem kis szerepe volt abban, hogy a vasutak megjelenése előtt Trieszt közvetítette Ausztria–Magyarország (az Osztrák Birodalom) teljes külkereskedelmének felét. (A vasutak előtt Trieszt elérése a burkolatlan utakon igen csak nehéz lehetett az alpokbeli hátszágából, egyszerűbb volt az észak-itáliai síkság felől.) Az azonban nem derül ki az előbbi forrásból sem, hogy érték vagy tömeg alapon történt-e a becslés/számítás.

Nem tudjuk azt sem, hogy Smolensky (1916) milyen mértékegységet használva jutott arra a következtetésre, hogy Trieszt az Osztrák–Magyar Monarchia tengeri behozatalának és kivitelének több mint a 93%-át közvetítette. Mintha megfeledezett volna Fiuméről, a dalmáciai kikötőkről és a külföldi kikötőkről – élükön Hamburggal. Ebben az erősen eltúlzott arányban Skřivan–Skřivan (2014) is kételkedett, de a valóságot jobban megközelítő becslésre a cseh történész páros sem vállalkozott.

A trieszti teljes vasúti áruforgalom 1913. évi 1659,0 millió korona összegű értékéből Escher (1917. p. 28.) szerint 702,0 millió koronát tettek ki a Monarchiából érkező áruk, „melyek megfeleltek a tengeri exportnak”. Ez a megállapítás azért nem lehet teljesen helytálló, mert nem számolt azzal, hogy a vasúton érkező áruk nem csekély részét Trieszt (termelő) gazdasága, valamint városi és környéki lakossága fogyasztotta el, tehát csak az így megcsappant árumennyiség kerülhetett kivitelre. Elfogadhatatlan az az állítás is, hogy a Triesztből kihajózott áru nagyobb része külföldről származott – miután Hamburg igen erős vonzást gyakorolt Trieszt

hinterlandjára, és Trieszt alapvetően Ausztriát szolgálta ki a helyi és országos statisztikai kiadványok adatai szerint.

További módszertani probléma, hogy *milyen tényleges használati értéke lehet a kikötők és piacterületük közötti földrajzi távolságnak.*

Trieszt és a hinterlandja közötti vasúti összeköttetéseket vizsgáló egykori szerzők a versenytárs kikötők közötti viszony értékeléséhez a kérdést nagyon leegyszerűsítve az adott kikötő és az elérendő hinterland település közötti kilométer távolságokat hasonlították össze (34. táblázat). Mi több, volt aki a tervezett (részben később meg sem valósult) vasutak alapján is kiszámolta a városok elérhetőségének kilométer különbségeit.

Gyakran 15–30 kilométernyi különbségek alapján értékelték bizonyos (több száz kilométeres) vonalakat kedvezőbbnek vagy kedvezőtlenebbnek. Kétségtelen, hogy a mérlegelésnél szükséges a *földrajzi távolság* figyelembevétele, de *önmagában ez nem elégséges információ.* A pálya használhatósága és mire valósága, az általa érintett területek szállítási igénye is figyelembe veendő. Tisztázni kell, hogy milyen célból létesült az adott pálya: területfeltárás vagy átmenő forgalom hordozása, a teher- vagy a személyforgalom a meghatározó, hogy milyen erősségű a pálya (képes-e nehéz tehervonatokat elbírní), milyenek a lejtőviszonyok, milyen a vonalvezetés. (Az utóbbiak a sebességet ugyancsak befolyásolják.)

Továbbá nehezíti a kikötők vonzaskörzeteinek vizsgálatát, hogy legtöbbször a teherforgalom megoszlás, vagy jelen esetben az áruk tömege áll az adatforrásból rendelkezésre. Mivel ez erősen különbözik az áruk értékétől, amely esetenként és gyakran a kis tömegű cikkeknel nagyobb tényleges gazdasági hasznot (ezáltal fontosabb térségi kapcsolatot) jelent például a százalékosan nagyobb forgalom (Majdán 2010).

A 34. táblázat kilométer-mutatói szerint a számításba vett valamennyi cseh, bajor és osztrák város Velencéhez valamivel közelebb fekszik, mint Trieszthez. E városok vonzásterülete kiterjed (a hosszúsági körök alapján) Közép-Ausztriára (Linz, Salzburg), Nyugat-Csehországra (Cheb, Pilsen, Prága), valamint Közép-Bajorországra (München, Würzburg).

1.2.2. Trieszt nemzetközi hinterlandja a vasúti forgalmát keltő országok szerint

Az osztrák kikötő és szárazföldi vonzásterülete között az egyetlen teljesítő képes szállítási eszköz a vasút, mert az 1910-es években feltűnő néhány teherautó és a nagyszámú lovas kocsik a helyi és szomszédsági forgalmat szolgálta. Ezért megbízható képet a vasúti szállítási kapcsolatok alapján kaphatunk arról, hogy meddig és milyen intenzitással terjedt ki Trieszt vonzereje a környező országokra.

Trieszt szárazföldi hinterlandján az egyes országok arányában az idők folyamán nem következtek be kardinális változások, ami Ausztriát és Magyarországot illeti. Viszont két jelenség figyelemre méltó.

34. táblázat:

A hinterland városok távolsága Velencétől és Trieszttől, kilométer

Város	Távolság	
	Velencétől	Trieszttől
Linz	718	683
Salzburg	593	670
München	570	823
Würzburg	846	1099
Pilzen	832	914
Eger (Cheb)	853	1020
Prága	942	947

Forrás: Hausbrandt 1991, p. 197. Közli: Skřivan–Skřivan 2014.

Az egyik, hogy a Németországból érkező áruk részaránya a teljes szállításból igen keveset tett ki, viszont a hinterlandra beszállításból 10–14%-ot. Miután a Trieszt–Németország viszonylatban a szárazföldi szállításhoz csupán a vasút jöhetett szóba, a nagy különbségnek az a magyarázata, hogy a gyarmati országokból vásárolt értékes gyarmatárak, déligyümölcsök, textilrostok stb. beszerzése jobban elviselte az átrakással járó bimodális szállítás magasabb költségét, mint a német ipari ömlesztett tömegárak (szén, vegyi anyagok, műtrágya stb.), melyeket bajos vasúti kocsikból hajókra átrakni.

A másik rendhagyó jelenség *Olaszország jelentéktelensége a kiváló vasúti összeköttetés ellenére.*

A 35. táblázat adatai alapján végső soron Trieszt meglehetősen egyoldalún a Monarchia (és ezen belül Ausztria) kikötője volt. *Eredményt nem hoztak tehát a Burgnak azok a régebbi és újabb törekvései, melyek a teljes Közép-Európa tengeri kapujává szerették volna tenni az osztrák kikötőt.*

Bosznia-Hercegovina, mely a vasútföldrajzi kapcsolata okán Trieszthez képest a periférikus helyzet hátrányát kellett elviselje, a közelebbi Fiume mellett Trieszten keresztül is kereskedett – ám nagyon szolid méretekben (36. táblázat).

E nagyon elmaradott terület vasúton túlnyomóan olyan árukat küldött Triesztbe, ami a város ellátását szolgálta (szenet a villamos erőműnek és hajóknak, zabot a rengeteg igáslónak, fát tüzelőnek, építkezéshez, aszalt szilvát, élelmiszereket a piacokra, nyersbőrt a kikészítő bőrmanufaktúráknak, kovácsoltvas árukat a lakosságnak, pl. kerítésekhez).

Trieszttől gyarmatárakat (kiváltképpen a nagy mennyiségben fogyasztott kávé), déligyümölcsöt, a nagyüzemi textilipar termékeit, nyersvasat a kovácsok számára, továbbá rizst és más népelelmezési cikket küldtek a nyugat-balkáni régióba. E kiviteli cikkekből kevés származott magából a kikötővárosból.

35. táblázat:
Trieszt vasúti teherforgalmának megoszlása a főbb indító és fogadó országok szerint tömeg alapon, %

Országok	1890	1903	1913
a) Érkező forgalom			
Ausztriából	83,1	82,16	86,51
Magyarországról	13,0	13,90	6,98
Bosznia-Hercegovinából	0,5	0,89	0,38
Németországból	2,8	1,94	3,54
Olaszországból	0,5	0,84	2,13
Svájcból	0,1	0,19	0,33
b) Induló forgalom			
Ausztriába	71,0	71,78	72,14
Magyarországra	11,3	8,28	10,99
Bosznia-Hercegovinába	–	0,58	0,40
Németországba	12,6	14,03	10,11
Olaszországba	1,9	1,44	4,47
Svájcba	3,2	1,75	0,70

Forrás: Büchelen 1896. p. 205. Bericht über Triests Handel und Schifffahrt im Jahre 1890, 1903, 1913 – Triesten Handels und Gewerbe Kammer, Triest 1904, p. 98, Trieste 1914, p. 169; továbbá TZ Ausgabe V.21.71891. adataiból számította a szerző.

36. táblázat:
Trieszt és Bosznia-Hercegovina közötti 1913. évi vasúti forgalom árucsoportok szerinti megoszlása

Behozatal Triesztbe		Kivitel Triesztből	
árucsoport	mázsa	árucsoport	mázsa
Szén	28 129	Gyarmatárúk	15 801
Zab	8 156	Agrumen	5 005
Vasárúk	7 402	Fonalak, szövetek	4 474
Fa	4 385	Zsírok, olajok	4 285
Szilva	3 114	Rizs	2 763
Nyersbőr	2 317	Nyersvas	2 400
Növények	700	Déligyümölcs	2 188
Élelmiszerek	363	Élelmiszerek	1 557
		Szappan, gyertya	1 168

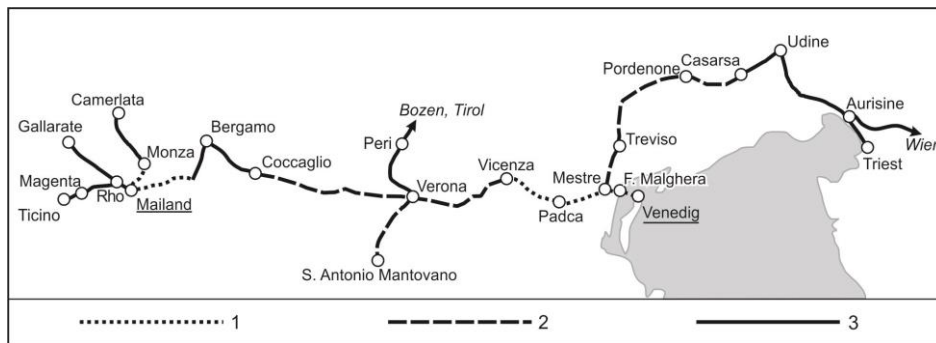
Forrás: Androvič 1918.

1.2.3. A Monarchián kívüli mediterrán kikötők transzalpi vasútjainak hatása Triesztre

Trieszt forgalmát az itáliai kikötők közül a 18/19. század fordulóján erősebben csak Velence befolyásolta többek között a Germán- és Latin-Európa között az Alpokon átvezető utak adriai végpontjaként, mely a szárazföldi nemzetközi kereskedelemben is fontos szerepet játszott, mivel a világkereskedelem Európát érintő központja teljes mértékben áttevődött az atlanti-óceáni partra.

Az 1814-től osztrák uralom alatti Velence csillaga leáldozóban volt, miután a tengeri kereskedelemben elvesztette a Kelet és Nyugat közötti kiemelkedő közvetítő kereskedelmi központ („fordítókorong”) szerepét. A világkereskedelem Európát érintő központja áttevődött az atlanti-óceáni partra. Nagy várakozás előzte meg a vasút megérkezését, melytől fellendülést várt a város polgársága. Az *első vasút* (Vicenza felől) ugyan már 1846-ban elérte az „Adria királynőjét”, azonban még az 1857-ben Milánóval teljes hosszban összekötő távolsági vasút (a „Ferdinanda”) gazdasági hatása is váratlanul gyengén érvényesült, mert akkor még nem tudott versenyezni a hagyományos folyóvízi és lagúnahajózással. Trieszttel pedig először az Udinén keresztül vezető északi nagy kerülővel került laza vasúti kapcsolatba Velence (21. ábra). (A partközeli közvetlen vonal az osztrák és az olasz kikötőváros között olasz közlekedéspolitikai megfontolásból csak igen későn, 1894-ben épült meg – Pammer 2015.)

21. ábra:
Milánó térsége és az észak-adriai kikötők közötti vasútvonallánc fokozatos kiépülése



Jelmagyarázat: az egyes szakaszok megnyitásának időszaka, évek: 1 – 1844/1848, 2 – 1849/1856, 3 – 1857/1860.

Forrás: Oberegger (2007) részletes adataiból összevontan szerkesztette a szerző.

Velence az osztrák uralom idején még számottevő forgalmat vonzott az osztrák Alpok tartományokból, de az Olasz Királysághoz tartozása idején sem volt jelentéktelen a főként a Brenner-vasúton áramló, az Alpok térség által generált tranzitforgalom, illetve tengeri kereskedelem. Még az 1879-ben üzembe helyezett *Pontebba-vasút* sem teremtett lényegesen jobb lehetőséget Trieszt számára. (Túlnyomóan olasz területen haladt, és bár Udinéből osztrák területre átszolgált egy összekötő vasút, az államhatáron keresztül történő áruszállítás körülményessége, vámterhek miatt az Alpok által generált forgalom túlnyomóan *Velence* kikötőjének kedvezett.) A 20. század elején létesült, *Triesztre* orientált új Alpok-vasutaknak kitüntetett szerepük lett abban, hogy *Trieszt forgalma a velenceinek a 170%-a lett az első világháború előtt.*

Európa gazdaságilag fejlettebb északi részének országai a Közel-Kelettel, Dél- és Kelet-Ázsiával folytatott kereskedelem során szembekerültek az Ibéria-félszigetet megkerülő tengeri út hosszúságából adódó költségekkel. A kereskedelmi útvonal lerövidítése és a személyszállítás érdekében a *belga/holland és német kikötők*ből indított vasutak észak-déli irányú közlekedési folyosókká integrálódva érték el a Földközi-tenger nagy múltú kikötőit (22. ábra).

Trieszt számára közlekedésföldrajzi adottságok alapján elvileg két külföldi kikötő jelenthetett versenytársat, a franciaországi *Marseille* és az olaszországi *Genova*. E földközi-tengeri kikötők fekvése eleve jóval kedvezőbbnek bizonyult már a 19. században mint a félreeső észak-adriai kikötőké.

Európa északabbi (nagyobb) feléből a Földközi-tenger keresztirányú (magas-) hegységek (Kárpátok, Karszt-hegység, Alpok) legyőzése árán elérhető kikötőkkel ellentétben *Marseille* kivételt képezett, mert a Szajna-, Schelde- és Rajna-torkolati kikötők, valamint *Marseille* között működött vasutak hatékonyságát nem terhelték jelentős szintkülönbségek. Ennek a kiváló adottságnak is szerepe volt abban, hogy a Rhône-folyosó déli végén az ókori eredettel büszkélkedő *Marseille* könnyelhetette el a legnagyobb forgalmat a vizsgált kikötők közül. (Annak ellenére, hogy az Alpokon átvezetett vasutak által táplált többi mediterrán kikötő vonzásterületei nem csak egymással, hanem a marseille-ivel is részleges átfedésben voltak.) Trieszttől *Marseille* azonban érdemű mennyiségű forgalmat nem vont el.

A Német Birodalom világkereskedelmi és stratégiai érdekei megkövetelték, hogy a franciaországi és ausztriai folyosóktól a lehető legnagyobb mértékben függetlenítse magát, ezért a semleges Svájc-on keresztül (túlnyomóan német beruházásként) 1884-re megépült a *Genovában végződő Gotthard-vasút* pályalánc. A német tartományok többségének közvetlen csatlakozása lett e nemzetközi fővonalhoz. Forgalmának keltésében azonban a Rajna-völgyi folytatása tűnt ki a Ruhr-vidéki ipar hatalmas szállítási igényének köszönhetően (23. ábra).

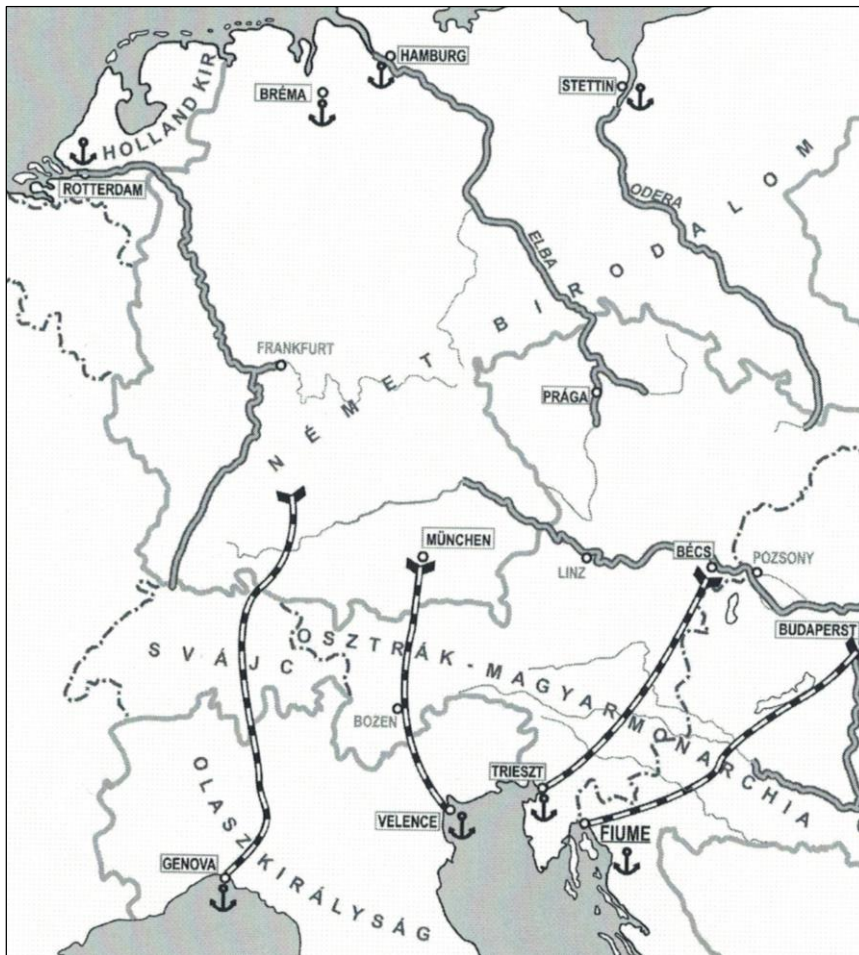
Az Alpoktól délre a milánói csomópont a Gotthardon kívül a Brenner- és a Simplon-vasút forgalmát is egyesítette. E hatalmas forgalom kikövetelte a műtár-gyakban gazdag appennini vasút megépítését az Olasz Riviéra-ig (Beck 1938). *Genova* a 19. század végétől döntően a külföldi tranzitforgalomnak köszönhetette, hogy *Olaszország legnagyobb kikötője lett.* Forgalma a 20. század elején már bő

kétszeresét tette ki a triesztinek. Trieszt az olasz kikötők számára egyre kevésbé jelentett riválist. Jellemző, hogy 1913-ban Trieszt forgalmának mindössze 4%-át keltette Olaszország (Matkovič 1963). A különféle monográfiákban fellelhető információk alapján megállapítható, hogy *Genova Triesztnak csak kismértékben és csak időnként jelentett versenytársat.*

Triesztnak időnként az északi- és balti-tengeri nagy kikötőkkel is volt (vasúti) kereskedelmi kapcsolata.

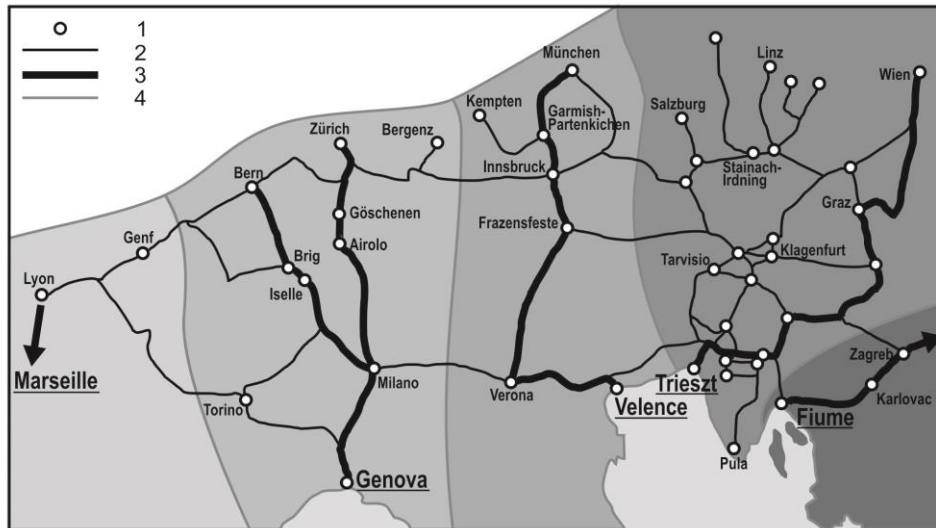
22. ábra:

A mediterrán kikötőkbe vezető kiemelkedő fontosságú vasútvonalak, valamint az északi- és keleti-tengeri kikötőkbe vezető hajózható folyók a 19. század végén



Forrás: a szerző szerkesztése.

23. ábra:
Az észak-adriai kikötőkbe és Genovába vezető fő vasútvonalak



Jelmagyarázat: 1 – főbb települések; 2 – Triest, Velence, Genova és Marseille kikötők hinterlandjának hozzávetőleges határa; 3 – a kikötőkbe tartó vasúti fővonalak; 4 – vasúti mellék/összekötő vonalak.

Forrás: Oberegger (2007) vázlataiból és más forrásokból szintetizálva szerkesztette a szerző.

A Gotthard- és Brenner-vasút vonzásterületének határa a Pó-síkság közepe–Felső-Rajna-völgy–Bodeni-tó–Württemberg és Bajorország határa–(északon) Bréma lett. Az e vonaltól nyugatra fekvő területekről (Svájc, Württemberg, Baden, Elzász, valamint az ezekről északra levő régiókból) a forgalom Genovába áramlott az 1890-es években (23. és 24. ábra).

A vázolt vonaltól keletre levő területek (Tirol, Vorarlberg, Salzburg, Felső-Ausztria nyugati része, Csehország nagy része, Bajorország, Szászország és a még északabba levő régiók) túlnyomóan a *Brenner-vasút* vonzáskörébe tartoztak.

A mindhárom kikötőtől nagyjából egyenlő távolságra levő országokban a *Rudolf-vasút vonzásterülete* Karintia, Stájerország, Alsó-Ausztria (nyugati része), Felső-Ausztria (keleti része) tartományokra, valamint északon a Közép-Csehországtól Prágáig tartó keskeny területsávra terjedt ki és döntően Triest felé irányult a gyenge forgalma.

Mivel a *Déli Vasút* déli elágazástól (St. Peter) egyforma távolságban van az osztrák és a magyar kikötő, a Bécsbe tartó fővonal és északi folytatásának *vonzásterülete* Triest és Fiume egymással összefonódó térségéből indult, majd észak felé a következő tartományokat fűzte fel: Krajna, Stájer és Alsó-Ausztria keleti része, Morva-, Csehország keleti része, Szilézia, Nyugat-Galícia kisebb része, továbbá Német- és Olaszország egyes részei.

A különböző időszakokból származó információkból arra következtethetünk, hogy sem az egyes tengeren belül, sem a tengerek között *élesen nem különültek el az egyes kikötők hinterlandjai, hanem* időben változó mértékben *átlapolódtak*.

1.3. Trieszt és Hamburg versenye a Habsburg Birodalomban a cseh piacokért

Az Osztrák Császárság által megtestesített belföldi piacterületen nem a közeli adriai kikötők váltak igazi versenytársá, hanem a távoli északi (és bizonyos mértékig keleti-) tengeri kikötők, élükön Hamburggal.

Nyugat-Európa legjelentősebb kikötői Antwerpen és Rotterdam vonzereje külföldön, főként a Német Birodalom nyugati/délnyugati régióiban és Svájcban érvényesült (24. ábra). Az északi- és kisebb részben a keleti-tengeri német kikötők, Hamburg és Stettin (Szczecin) viszont már évszázadok óta az Elba és Odera adta belvízi hajóútjait, majd a 19. század derekától a nagyteljesítményű vasutak adta lehetőségeket kihasználva rendkívül erős jelenlétre tettek szert a cseh, morva és sziléziai tartományokban. (Bécs, illetve Csehország számára Trieszthez képest hat évvel korábban, már 1851-ben létrejött a vasúti kapcsolat Hamburggal.)

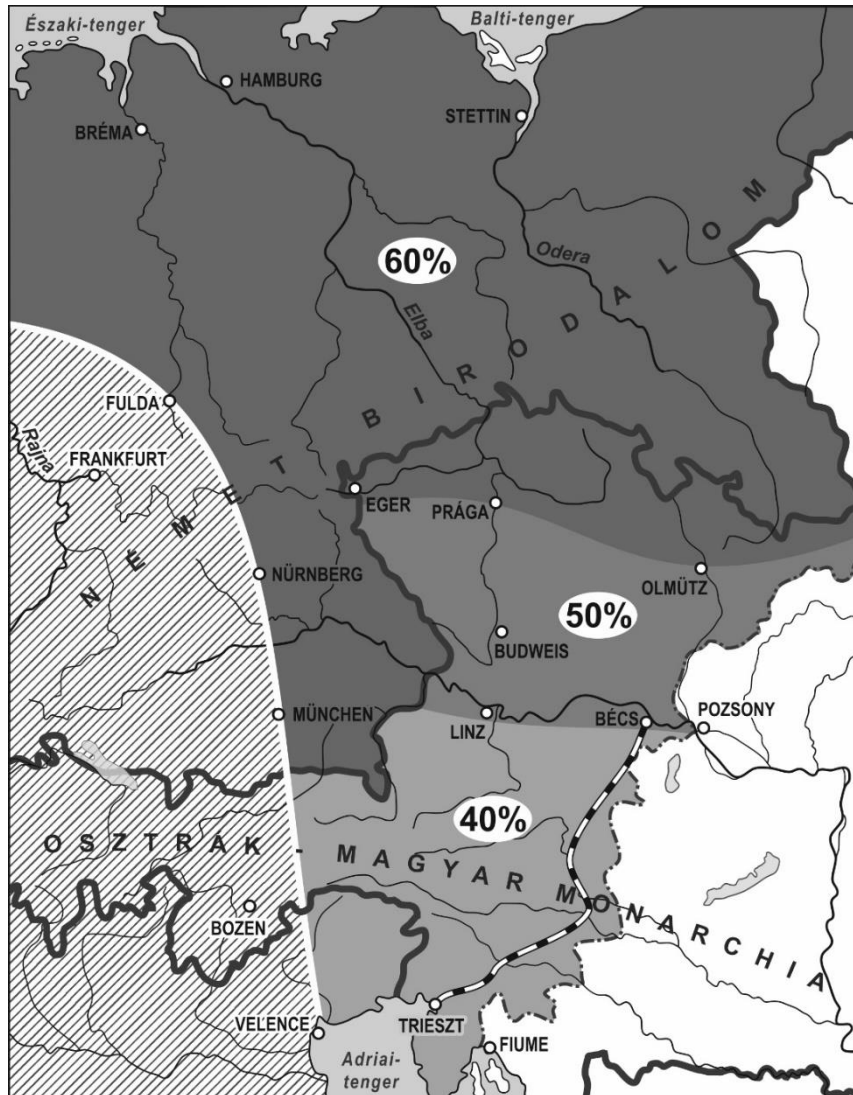
1.3.1. Hamburg főlényes vonzerejének összetevői – A „mellékszereplő” Bremen és Stettin

Amikor arra keressük a választ, hogy milyen tényezőknek köszönhette Hamburg (egyres adatok szerint) még Alsó-Ausztriára is kiterjedő vonzerejét, megkülönböztetjük a *természeti és nagyságrendi adottságokat* a közgazdasági, illetve *állami gazdaságpolitikai* (közelebbről kikötőpolitikai) *tényezőktől*.

A szóban forgó három ellenpólus kikötő mindegyike az Alpoktól északra fekvő, síksági területre mélyen benyomuló, hosszan hajózható folyók torkolatában fekszik. Az *Elba felső szakasza és a Moldva (Vltava) Csehország szívéét Hamburggal, a sziléziai iparvidéktől hajózható Odera pedig Stettin tengeri kikötővel kötötte össze Ausztria északi tartományait* (Erdósi 2005a). E vízi utaknak a tárgyalt időszakban összehasonlíthatatlanul nagyobb volt a szerepük, mint ma, részben az akkori ipari szerkezetből adódó igen nagyméretű szállítási igényekre visszavezethetően. (Fajlagosan olcsó alapanyagok/energiahordozók, félégyártmányok, továbbá építőanyagok és – az ugyancsak ömlesztett – mezőgazdasági termények akár több száz kilométer távolságra történő mozgatását kellett megoldani.)

E területileg is erősen összpontosuló szállítási igény nyomásának köszönhetően Hamburg az Elba vízi úton délebbre nyomult be cseh földre mint amennyire a vasutak determinálták volna (hosszúságuk alapján).

24. ábra:
Hamburg, a holland/belga kikötők és Trieszt vonzaskörzetének viszonya
a 19–20. század. fordulóján



Jelmagyarázat: a délnyugati vonalkázott világos mező a holland/belga kikötők vonzásterületéhez tartozott. A szürke különböző árnyalataival jellettek Hamburg, Stettin (Szczecin) és Trieszt hinterlandja (Németországban, az Osztrák Császárságban és Olaszország északkeleti szegletében). A százalékos értékek az Osztrák Vasutak által a Trieszt viszonylatú teherforgalom tarifáiból nyújtott kedvezmények (zónáktól függő) mértékét jelzik.

Forrás: Schulz-Kiesow (1950) adatai alapján szerkesztette a szerző.

Hamburg mint világkikötő nem csupán hinterland forgalomtápláló szerepet játszott mint Trieszt, hanem rengeteg áruféleségre kiterjedő óriási saját kereskedelme is volt. A többször nagyobb forgalommal járó méretgazdasági előny (economic of scale) is a fő tényezők közé tartozott a szállítási költségek alakulásában. *(Bécs)–Morvaország–Csehország és Hamburg között jóval korábban (1851) létrejött a közvetlen vasúti összeköttetés, mint Bécs és Trieszt között.* Hamburg és a Cseh-medencét északról keretező hegységek között a Germán-síkságon a nehéz szerelvények közlekedésére alkalmas vasutak építési költsége jóval alacsonyabb volt mint Ausztriában.

Más külső tényezők is sokat hoztak Hamburg „konyhájára”. Ezek közé tartozik a *vasút/dunai vízi út kombinált szállítás*. A Monarchia Duna menti régiói és Hamburg között a folyami hajókon a Felső-Dunára szállított árut Passauban vagy Regensburgban rakták át az Északi-tenger elé tartó tehervonatokra. Ennél is nagyobb gyakorlati jelentősége volt annak, hogy a *Szász Államvasutak az előnyös átrakási költségeivel és illetékpolitikájával* az általa kezelt kikötőkben, így Drezdában és Riesa-ban a cseh tranzitáruk számára előnyös helyzetet teremtett. Ugyan e két Elba-kikötőben 1912 és 1913-ban átlagosan csak 44 000 tonna tranzitárut raktak át Ausztria–Magyarország számára, ezeknél azonban kizárólag Hamburg tengeri kikötő és az Északnyugat-Csehország részben Északkelet-Csehország közötti magas értékű áruforgalomról volt szó.

Hamburg mellett – *a teljes forgalma tekintetében Trieszthez hasonlítható* – *Bréma (Bremen)* főként a cseh textilipar számára történt tömeges gyapotbehozatalával, *Stettin* pedig a cseh és osztrák-sziléziai kohászat számára (az Oderán keresztül) behozott svéd vaséccel „lépte át” vonzerejével az Osztrák Császárság határát.

Mindent egybevéve tehát *részaránytalanság mutatkozott a nyugat-európai és az adriai gateway kikötők* vonzerejének érvényesülése között Ausztria–Magyarország területén.

1.3.2. A földrajzínál kisebb gazdasági/logisztikai távolság szerepe (A drasztikus szállítási költségkülönbségek)

Hamburg vonzerejének érvényesülése szempontjából nem hagyható figyelmen kívül a Szuezi-csatorna működése. Időben ugyan éles cezuráról nem volt szó, de több éves folyamat általi lényeges változásról igen.

A Szuezi-csatorna megnyitása (1869) előtt a transzatlanti forgalomban – első sorban az Észak- és Latin-Amerikával folytatott kereskedelemben – bizonyították a német kikötők a földrajzi helyzetükből adódó előnyüket. (Így pl. a Hamburg–New York tengeri út 1250 tengeri mérfölddel, de még a Buenos Airesbe tartó is 385 tengeri mérfölddel rövidebb a Triesztből indulóhoz képest.) Ezért az adriai „*zsáktenger*” végi *Trieszt nyugati forgalma szempontjából kedvezőtlen földrajzi*

adottsággal, a teljes Appennini-félsziget megkerülésének kényszerével valamennyi Gibraltár felé és azon túlra (pl. Nyugat-Afrikába) tartó járatnak számolnia kellett.

A *Szuezi-csatorna megnyitása után* a nagy felvevő és kibocsátó képességű, gyorsan bővülő közel- és közép-keleti, kelet-afrikai és főként indiai, valamint kelet-ázsiai piacok elérése, feltárása tekintetében csupán a távolságkülönbség alapján *Trieszt Hamburggal szemben formálisan* ugyan *előnyösebb* helyzetbe került, azonban ezzel nem tudott megfelelően élni. Korabeli osztrák szerzők (Neumann-Spallart 1882; Büchelen 1896) panasza szerint a nagy (angol, francia stb.) teherhajók Port Szaídból megszakítás nélkül folytatták útjukat Nyugat-Európába, főként Angliába. Ezért London, részben Liverpool meglepően nagymértékben képes volt Európa forgalomgyűjtő és -szétosztó (disztribúciós) központjává, mintegy világkereskedelmi „fordítókoronggá” válni. Mindemellett az osztrák és magyar tengeri flotta felfejlesztése, illetve bérelt hajók alkalmazása lehetővé tette, hogy Triestből (és Fiuméből) is közvetlen járatok közlekedjenek a Szuezi-csatornán túli keleti piacokra.

Logisztikai alaptétel, hogy a „gőzkorszaktól” a tengeri szállítás *teljes költsége legkevésbé a megteendő tengeri útvonal hosszára érzékeny*. A fejlődő távközlés adta gyors információáramlás által is elősegítetten a 20. század eleji logisztika gyakran elhanyagolta a távolságot, amikor kiderült, hogy nagyobb haszon érhető el megfelelő forgalomszervezéssel és szolgáltatás szakosodással hosszabb út megtétele árán is. Nem csupán a szállítási díjbeli különbségek (azaz a gazdasági távolság), hanem az igénybe vehető hajójáratok időbeli gyakorisága, megbízhatósága, a kikötő hajók mérete és az azt befolyásoló vízmélység, valamint a kikötői szolgáltatások minősítése is olyan hatótényező volt, melyek együttesen a hosszabb, de kifizetődőbb *logisztikai távolság* választására készítették a szállítatókat. (1880-ban a gőzösök átlagos úrtartalma Triestben 870 tonna, Hamburgban viszont 1640 tonna volt.) Mindezek, továbbá üzletpolitikai megfontolások magyarázzák azt a paradox helyzetet, hogy a hatékonyabban működő Hamburg nem csupán az interkontinentális ázsiai és ausztráliai viszonylatokban, hanem még *a Földközi-tenger keleti medencéjének kikötőibe is kedvezőbb áron volt képes szállítani Középső-Európa számára mint Triest*. Így pl. 1881-ben a cseh cukrot Prágából Dél-Olaszországba Hamburgon keresztül 30–35%-kal kisebb költséggel juttatták el vasúti-tengeri kombinált szállítással, mint Triestben keresztül. Mi több, Skřivan–Skřivan (2014) szerint „*Prágától Hamburgon keresztül Hongkongba a szállítási költség jóval kisebb volt mint vasúton Prágától Triestig*” (p. 9.). Az Atlanti-Európa magas műszaki színvonala és a hatalmas átrakó forgalom (vasútra, belvízi hajókra) kikényszerítette, hogy *kikötőóriásai* mind a felszerelések/berendezések, mind a forgalomszervezés tekintetében a *leghatékonyabb módon* működjenek. *Hamburg* számára a többször nagyobb forgalommal járó *méretgazdasági előny* is a fő tényezők közé tartozott a szállítási költségek alakulásában. Nem kell

ezért elrugaszkodni a közgazdasági valóságtól ahhoz, hogy megállapítsuk, *a kikötői szolgáltatások árai általában olcsóbbak lehetnek az Elba-torkolatban mint a hajózható folyó nélküli Triesztben.*

A gazdasági fejlettségbeli különbségek okán területileg is erősen (a Monarchia északi tartományaiban) összpontosuló szállítási igények nyomásának következtében Hamburg hinterlandja messze délre benyomult a cseh tartományokba. A részaránytalanságra jellemző, hogy *a cseh tartományok teljes kereskedelmi forgalmából Hamburg részaránya a trieszti többszörösét érte el.* A meglehetősen alacsony elbai szállítási díjak cseh területen eleve Hamburg számára teremtettek behozhatatlan előnyt.

A Monarchia gazdaságának, külkereskedelmi pozíciójának, de főként Trieszt fejlődésének szempontjából *aggályosnak mutatkozott Hamburg erős vonzása, „rátelepülése” a legfejlettebb, legértékesebb cseh tartományokra.* E helyzetbe a Burg nem tudott belenyugodni. Ezért többféle állami szubvencióval, adminisztratív beavatkozásokkal és célirányos infrastruktúra-fejlesztéssel *nagy erőfeszítések* történtek *Hamburg és Bréma kiszorítására, ugyanakkor Trieszt hinterlandjának észak felé kiterjesztésére.*

1.3.3. A Trieszt érdekében tett ellenintézkedések módjai (A hazai szereplők versenyképességének növelése kedvezményekkel, anyagi támogatással, valamint a külföldi vasúti és folyamhajózási szereplőkkel szembeni restriktiók)

A Hamburggal szemben vívandó küzdelemhez rendelt kikötő- és vasútpolitika megvalósítását is szolgálta az Ausztria területén levő vasutak államosítása – beleértve a Csehországban tömegesen épült (főként az ipari szállításokra tervezett) regionális és helyi érdekű vasutakat is. 1913-ban az osztrák vasutak már 82,1%-ban állami tulajdonban voltak. Az 1909-ben megnyitott állami Tauern vasút 106 km-rel lerövidítette a München–Trieszt pályatávolságot. Bajorország átvonása érdekében felére csökkent a fuvardíj (csillagászati összegbe került) hegyvidéki osztrák nemzetközi vonalon (Heiderich 1912). A tarifaintézkedések terén az első érdemi lépésre 1891-ben került sor, amikor az Osztrák Államvasút megegyezett a Déli Vasúttal, hogy az leszállítja a korábban kirívóan magas szállítási díjait az állam által bevezetett ún. „Adria-tarifa” szintjére. A forgalom „Adria” (azaz Trieszt) felé terelése érdekében bevezetett radikális szállítási díjcsökkentés mértékét zónánként állapították meg. A legerősebb, 60%-os kedvezményt a cseh–morva iparvidék északi része élvezte, de arra számítottak, hogy még a határon túli szász textilipar is az osztrák kikötő felé orientálódhat. Eger (Cheb)–Prága–Olomouc (Olmütz)–Oderberg (Bohumín) vonaltól délre levő cseh–morva területeken a tarifareformerek beérték az 50%-os, Béctől délre pedig a csupán 40%-os tarifamérsékléssel (a többi ún. „helyi”, azaz a nem Trieszt irányú viszonylatú szállításokkal szemben – 24. ábra). Trieszt és Fiume fejlesztésének, illetve piacuk Hamburggal

szembeni védelmének további eszközét a közös kormány az *importárak egész sorára 1882-ben bevezetett erősem kedvezményes kikötői vámokban* (Differenzialzöllen) vélte megtalálni. (Olyan feltételezés alapján, hogy az importőrök a két adriai kikötőt részesítik előnyben a nyugat-európai kikötőkből induló szárazföldi vonalakkal, végső soron a Monarchia németországi szárazföldi vámhatáraival szemben.)

Miután *Hamburgból* a trópusokról származó árukat a *Monarchia szárazföldi határán keresztül* általában csak *másfél-kétszer magasabb vám fizetése mellett lehetett Ausztriába vagy éppen Magyarországra küldeni*, ezért Hamburgból gyakran *kénytelenek voltak* (hatalmas kerülővel) *tengeren* eljuttatni a portékákat *Triesztbe és Fiumébe*. Belekényszerülve e logisztikai bukfenccbe, a hamburgi kereskedőházak az adriai kikötőkben tekintélyes raktárakat építettek a beérkező kávé, kakaó, tea stb. átmeneti tárolásához. Ilyen módon Hamburgnak sikerült megakadályozni, hogy ne szoruljon ki az osztrák/magyar piacról. Ennek az üzleti stratégiának a sikerét jelzi, hogy 1913-ban a Monarchiába Trieszten keresztül ötször annyi élvezeti cikk (kakaó, kávé és fűszer) érkezett Hamburgból mint amennyi vasúton és az Elbán (Tuch 1982). Az országos/zonális léptékűeken kívül egyedi esetekben is történtek adminisztratív beavatkozások Trieszt vonzóbbá tételében.

Hogy miként sikerült Ausztriában a *vasútigazgatásnak és a kereskedelempolitika döntéshozói-nak együttműködniük* a közös érdek alapján, azt a következő példa is bizonyítja.

Német tőkerészesedéssel a határ ausztriai oldalán Oderbergben 1910-ben rizshántoló épült, ahová Stettinből az Odera/vasút olcsó kombinált útvonalon (Cosel-en keresztül) érkezett a hántolatlan rizs. Beleértve a szárazföldi vámot is, Stettin és Oderberg között a rizs szállítási költsége 2,78 márkát tett ki mázsánként. Bármennyire is kedvezőbb volt azonban az Adrián a kikötői vám, kiderült, hogy Triesztből Oderbergbe a hántolásra váró rizs szállítási díja vasúton elérte a (mázsánkénti) 3,20 márkát. Ezért az Osztrák Államvasutak 1911-ben (mázsánként) 49 pfenniggel mérsékelte e viszonylatban a tarifát. Amennyiben a Triesztből történő feladás elérte az évi 10 ezer tonnát, további 14 pfennig/q kedvezményre számíthatott a szállítató.

A trieszti behozatal változat esélyét növelte, hogy a feladóhely (Burma) és Trieszt között bő kétezer km-rel rövidebb volt a tengeri út mint Hamburgba, ami további 25 pfennig/q összeggel csökkentette a beszerzés árát Triesztben.

Mindezektől indítatva az osztrák kikötői és külkereskedelmi politika Hamburg expanziójával szemben ellentámadásba ment át és azon volt, hogy kisebb szállítási költséggel megbízhatóan és tartósan be tudjon törni a német piacra. Ennek érdekében az osztrák vámszervek az osztrák hántolóknak (a vámvisszatérítés megállapításánál) 30%-os örlési veszteségelszámolást engedélyeztek a valós 18%-kal szemben. Csupán ezzel a „csúsztatással” az osztrák hántolók a Németországba irányuló exportnál 9 pfennig/q extraprofitot értek el – a már említett egyéb kedvezményekből eredő hasznon felül (Tuch 1982).

A Monarchia részéről a Hamburggal szembeni gazdasági verseny további eszköze *Trieszt és Fiume kikötői társaságainak, valamint az osztrák és magyar tengerhajózási társaságoknak nyújtott folyamatos állami anyagi támogatás* volt. A trieszti hajózási társaságok szubvenciója lehetővé tette a hamburgi társaságok fu-

vardíjai alatti árakat nem csupán a Levantébe, hanem a Kelet-Indiába és Távol-Keletre tartó (általában az Osztrák Lloyd által üzemeltetett) távolsági járatokon is.

Így ez pl. a Kalkuttában berakott juta számára tonnánként 3 schillinget, a burmai rizs számára tonnánként 1/3 schillinget jelentett.) Mivel e viszonylatokban a tengeri út az Északi-tengerre jóval hosszabb volt mint az Adriáig, ezért (a távolsággal regresszív összefüggés ellenére mégis jóval nagyobb összeg miatt) az Austro-American társaság úgy döntött, hogy a legnagyobb német hajózási társasággal egyezményt köt, mely szerint a tengeri tarifák a kifelé tartó forgalomban valamennyi partner számára az azonos minőségi kategóriába sorolt gőzösöknél ne különbözzenek a német és osztrák társaságok között. Ellenben a *visszafelé* („hazafelé”) *tartó úton* a tengeri fuvardíjakat legalisan már nem egészítette ki az állam, viszont az Osztrák Lloydnak „Refaktien”-t biztosított. (Ennek összege árfajánként és viszonylatonként változó volt. Létrejött tehát a verseny helyett a hangsúlyt inkább az együttműködésre helyező, formálisan korrekt egyezmény, azonban az Austro-Americannak az *állam mégis biztosított visszatérítéseket – melyek kikezdték az egyenlő feltételek biztosításának elvét.*

Amikor 1891-ben megszűnt a Monarchia két nagy kikötőjének szabad kikötői státusza. *Trieszt* kárpozlásként *berendezkedhetett a kikötőkomplexum elkülönített részén szabadkereskedelmi zóna kialakítására.* Ezen felül a nagy összegű állami támogatásnak is része volt abban, hogy tekintélyes feldolgozóipar is megtelepedett, sőt a gőzhajógyártás a fumeinél jóval nagyobb méreteket öltött az osztrák kikötőben (Janac 2012).

Az ellenérdekelt osztrák körök nyomására *emelték a Hamburgból érkező importárúk vasúti szállítási díját* a német határ és az ausztriai fogadóállomások közötti viszonylatokban. A Hamburgon keresztül nagy mennyiségben érkező különféle növényi olajak túlnyomóan *kombinált* (belvízi/vasúti) szállítással jutottak el rendeltetési helyükre. Annak érdekében, hogy ezt a szállítási módot ellehetetlenítse, az Osztrák Államvasutak 30%-kal felemelte az Elba (Labe) kikötők és az osztrák vasúti fogadóállomások közötti szállítás tarifáját. (Ugyanakkor a németek a Hamburg és a Labe közötti hosszú vízi úton a Labe–Bécs vasúti fuvardíj egynegyedét kérték a szállításért.) Hamburg vonzerejének csökkentésére irányuló további intézkedések között szerepelt a *csehországi Elba/Moldva folyószakaszokon a vízi szállítás fuvardíjainak, valamint a cseh belvízi kikötőkben a német áruk átrakási díjainak radikális drágítása.* Attól sem riadt vissza az állami „szabályozás”, hogy anyagilag ellehetetlenítse a Hamburg viszonylatban szállításokat végző osztrák folyamhajózási társaságokat.

Az osztrák kormány attól tartott, hogy az olcsónak ígérkező kombinált szállítási vonalon Hamburg egészen a Dunáig, illetve az attól délre levő szomszédos régiókig kiterjesztheti hinterlandját. Még attól sem riadt vissza, hogy az Elba csehországi szakaszán és a Moldván szállításokat végző osztrák hajózási társaság és az ottani folyami kikötők működését megnehezítse.

Hogy csak a növényi olajak szállítási díjával kapcsolatos manipuláció példájára szorítkozzunk, onnét kell kiindulnunk, hogy az Osztrák Államvasutak 1910. május 5-től Trieszt–Bécs viszonylatban mázsánként 218 pfennigre mérsékelte a tarifáját. Ezzel szemben a *közvetlen szállítás vasúti ta-*

ri-fája a német kikötőktől Bécsbe ugyanezen cikkely szerint 362-ről 412 pfennigre *növekedett* (mázsánként). A Hamburgon keresztül nagy mennyiségben érkező különféle növényi olajak túlnyomóan *kombinált* (belvízi/vasúti) szállítással jutottak el rendeltetési helyükre. Annak érdekében, hogy ezt a szállítási módot ellehetetlenítse, az Osztrák Államvasutak felemelte az Elba és az osztrák fogadóállomások közötti szállítási tarifáját. Így 1910. május 5-től az Elba és Bécs között a növényi olajak vasúti szállítási díja mázsánként 159 pfennigről 209-re drágult. Ugyanakkor a németek a Hamburg és a Laube (az Elba csehországi felső szakasza) közötti hosszú vízi úton mindössze 45 pfennig/q árat kértek a szállításért (Jakubec 2001).

Amíg a Trieszthez észak felől tartó vonalakon alkalmazott nagyon kedvezményes Adria-tarifával a Monarchia északi ipari tömörülésének tengeri kereskedelmét akarták Trieszt felé terelni, addig a *Tauern-vasúton is bevezetett Adria-tarifával* északnyugat felé a szomszédos délnémet tartományok elsősorban *Bajorország forgalmának átvonása érdekében* állapították meg a teheráru díjtételeket.

A Tauern-vasút a megcélzott külföldi terület és Trieszt között nem jelentéktelen mértékben lerövidítette a távolságot. (Így pl. Trieszt és München között 106 km-rel, aminek következtében München 1909-től 241 km-rel közelebb volt Trieszthez mint Hamburghoz.) Ezzel a *Bréma és Trieszt közötti, korábbi félút* (az azonos távolság pontja) az Augsburg és München közötti valamelyik állomásról áttolódott/visszahúzódott a *Dunáig*. Trieszt magashegyvidéki vasútja más osztrák városok számára is kedvezőbbé tette a legnagyobb osztrák kikötőhöz mért távolságot. (A csökkenés mértéke Salzburg esetében 38%-ot, Villachban 26%-ot, Klagenfurtban 32%-ot, Linzben 32%-ot ért el. Viszont Bécs számára az útrövidülés mindössze 34 km-t tett ki – Heidrich 1912.)

Az Egyesült Államokból és Afrikából származó gyapot első számú behozatali kikötőjétől, Brémától a bajor és württembergi textilipar emblemikus központjaiig tartó távolság csökkenéséhez képest jóval nagyobb arányú lett a – Tauern vasúton érvényesített Adria-tarifa általi – gazdasági távolságbeli, azaz a fuvardíjcsökkenés (37. táblázat).

Felmerülhet a kérdés, hogy *az új tarifafeltételek* ténylegesen milyen *hatással voltak a gyapotszállítás irányára és méretére*. Az összehasonlítás bázisszámai a vasút megnyitása előtti utolsó teljes évre vonatkoznak. Akkor (1908-ban) Trieszt s német textilipar gyapotellátásából összesen 14 500 tonnával vett részt.

37. táblázat:

A Tauern vasút hatása a Bréma és a délnémet textilipari központok közötti gyapotszállítás távolságának és szállítási díjának csökkenésére

Viszonylat	A Tauern vasút általi	
	útrövidülés, %	fuvardíjtétel, %
Trieszt–Wangen	8,6	43,3
Trieszt–Kempten	13,1	26,4
Trieszt–Augsburg	14,4	21,7

Forrás: Schulz-Kiesow 1950. p. 180.

Bár várható volt, hogy a Tauern vasút megnyitása után Trieszt javíthatja piaci pozícióját Németországban is, de nem volt prognosztizálható a német vasutak reagálása, Kedvező meglepetésül szolgált, hogy a délnémet (bajorországi, württembergi, badeni stb.) tartományi vasutak a szász vasutakkal ellentétben nem láttak okot arra, hogy tarifáik növelésével nehezítsék Trieszt tengeri kereskedelmének terjeszkedését területükön. Ellenben a nagyobb hatalmú *Porosz Államvasút mindent megtett azért, hogy a trieszti viszonylatú forgalom ne legyen számottevő német földön*. Ennek ellenére Triesztből 1913-ban majdnem kétszer annyi (27 446 tonna) gyapot érkezett nem kis részben a Tauern- és az Északi-vasúton (Nordbahn) keresztül a Német Birodalomba mint öt évvel korábban – a déli német tartományok fonodái számára (38. táblázat).

38. táblázat:
A Német Birodalom tartományainak részesedése az 1913-ban Trieszten keresztül érkező gyapotból

Tartomány	Tonna	Tartomány	Tonna
Elzász-Lotaringia	2 658	Szilézia	861
Württemberg	2 781	Szászország	13 279
Baden	568	–	–
Bajorország	7 077	–	–
<i>Nyugati tartományok</i>	13 084	Keleti tartományok	14 140

Forrás: Schulz-Kiesow (1950) adataiból szerkesztette és részben számította a szerző.

1.3.4. Hamburg erősödő fölénye Trieszttel szemben Csehországban az első világháború előtt

1913-ban *Trieszt* vasúti forgalma a három északi örökös tartománnyal, Csehországgal, Morvaországgal és Osztrák-Sziléziával mindösszesen 593 420 tonnát tett ki. Ezzel szemben *Hamburg* és csupán Csehország között az *Elbán* mért forgalom elérte az 1 460 095 tonnát. (Ebből kevés vasúton tette meg a további utat a másik két cseh tartományba, illetve tartományból a folyó menti kikötőkből, illetve kikötőkbe.) Ehhez jött még (az előbbi viszonylatban) a *vasút* 89 718 tonna áruforgalma.

Csehország részaránya Trieszt ausztriai hinterland forgalmából 1913-ban 312 341 tonnával csak 14,5%, melyhez képest Hamburg részaránya a trieszti többszöröse. Csehország északi és középső, iparban kimagasló térségeiben az elbai alacsony vízi szállítási díjak eleve Hamburg számára teremtettek behozhatatlan előnyt.

„Éppen Csehország iparosodott részei számára nem Trieszt, hanem *Hamburg a természet adta kikötő*. Csaknem a teljes cseh exportforgalmat az Elba hordozza Hamburg felé a fogyasztó országba és ugyanezt az utat veszi igénybe a gabona, a gyümölcs, az üvegáru, a gablonzi áru, a díszítő, márvány, de mindenekelőtt a fa és a barnaszén” – írta a kortárs F. Heidrich 1912-ben.

1.3.5. Kivételesen sűrű vasúti határátmenet a cseh és német hálózatok között

Hamburg erős vonzását a cseh tartományokra elősegítette a vasutjai határátmeneteinek sokasága is. A tágabb értelemben vett Csehország (Morvafölddel s Sziléziával együtt) az európai kontinens törzsének nemcsak vízválasztója, hanem egyben *a transzeurópai távolsági vasútvonalak* (és országutak) magasra pozicionált *csomópont térsége*. Az innét induló szétágazások sokasága számos határátmenet létrehozását eredményezte (Oetjen 1931).

Az Osztrák Császárságon belül a Német Birodalomba betüremkedő északi (cseh, morva, sziléziai) országrészben alakultak ki legsűrűbben a vasúti határátmenetek (25. ábra). A közép-európai jelentőségű fővonalak többsége a Cseh-medencéből és Sziléziából kifelé tartó folyóvölgyekben létesült. (A Prágától észak felé Drezdán keresztül Berlinbe, az Ostravából az Odera völgyön keresztül Porosz-Szilézia iparvidékére átszolgáló, majd szétágazás után Breslaur [Wrocław] és Varsót egyaránt elérő vasút.) A legtöbb átmenetet azonban vagy a medence keretét alkotó hegységek kisebb folyóinak keresztvölgyeiben, de még gyakrabban alacsony hágókon/vízválasztókon átvezetve hozták létre az építők. (Az Ércheység és a Fichtel között a Felső-Eger-völgyben kaptak helyet a Prága–Nürnberg vasút vágányai.)

Csehország/Szilézia és a Német Birodalom közötti vasúti összeköttetések gyakoriságában a sajátos topográfiai (területalkotó) viszonyok mellett

- a Közép-Európán belüli centrális földrajzi fekvés,
- de különösen a nagyon intenzív (főként gazdasági) kétoldalú kapcsolatok is szerepet játszottak,
- mint ahogy a határtérségben összpontosuló „szudéta németek” közlekedési igénye is anyaországukkal.

A többségükben „nyugati szlávok” által lakott *Csehország és Szilézia határaitól légvonalban mért 120 km-en belüli német nagyvárosok* (Breslau [Borosló], Drezda [Dresden], Chemnitz), illetve a 150–200 km-en belüliek (Lipce [Leipzig], Nürnberg, München) által kínált sokféle (pl. felsőoktatási) urbanus szolgáltatás igénybevételének lehetősége (ahogyan a prágai német egyetem, vagy az európai hírhedt cseh fürdőhelyek külföldi németek általi látogatottsága) is személyforgalom keltő tényező volt. Ennél is nagyobb méreteket öltött a *bilaterális gazdasági kapcsolatokból, termelési együttműködésből, árucseréből adódó vasúti forgalom*, mely legnagyobb méreteket a határ által átmetszett *sziléziai nehézipari régióban* öltött a Porosz- és Cseh-Sziléziában működő bányák, valamint a kohászati és gépipari üzemek között. (Szilézia már a 19. század dereka óta Közép-

Európa messze legnagyobb teljesítményű nehézipari körzetévé nőtte ki magát – Escher 1917.)

A cseh és német vasúthálózat közötti *rendkívül sűrű határátmenet állománya a triezsti kikötő forgalma szempontjából inkább hátrányt, semmint előnyt jelenthetett.* Általuk, valamint az Elba- és Odera-hajózás révén több változat állt Csehország rendelkezésére a német tengeri kikötők (mindenekelőtt Hamburg) eléréséhez (25. ábra).

25. ábra:

Az Osztrák–Magyar Monarchia államhatárán működő vasúti átmenetek száma



Forrás: korabeli menetrendekből szerkesztette a szerző.

Miután Csehország nagyjából azonos távolságra van Hamburgtól és Triesztől, a két kikötő vonzásterületének választóvonalára

- egyrészt sohasem volt éles, hanem erős területi átfedések mellett érvényesült a vonzása,
- másrészt az Ausztria és Németország közötti kapcsolatokat az 1880-as évektől erősen befolyásoló vámtörvények, továbbá a kikötők teljesítőképessége, járatkínálata függvényében szinte folyamatos mozgásban volt.

A felsorolt legkülönbözőbb tényezők együttállása általában azt eredményezte, hogy Hamburggal szemben az első világháború előtti években Trieszt Morvaországban és Csehország déli részén (a Linz–Budweis vasút térségében) még képes volt megőrizni viszonylagos elsőbbségét, de Szilézia és Csehország középső, valamint északi részén már erősebben érvényesült az északi-tengeri kikötő.

Ahhoz, hogy a Monarchia vasúti határátmenet sűrűségét értékelni tudjuk, ismernünk kell más európai államok adatait (39. táblázat).

Ezekben az adatokban világosan megmutatkozik a különbség a tengeri közlekedéshez kiváló földrajzi adottságokkal rendelkező Földközi-tenger melléki és a kontinens törzsén fekvő országok között az utóbbiak javára.

Peez szoros összefüggést lát a Német Birodalommal való kereskedelem méretei (aránya) és a vasúti átmenetek száma között. Nem kétséges, hogy e tényezőnek igen nagy lehetett a szerepe, de nem szabad elfelejteni, hogy itt a határon átszolgáló kapcsolatok túlnyomó része a gazdaságilag legfejlettebb (különösen a gépi nagyiparban jeleskedő) Csehország és Szilézia tartományokra jutott, ahol a népesség 25–30%-a német volt, és ahol a gazdasági összefonódás, kooperatív tevékenységek igényelték a sűrű átkelést a határon. Ezek a mozgások azonban többségükben (egy irányban számolva) csak kevés esetben haladták meg a 100–150 km távolságot. Azaz inkább a kétoldali „helyi”, illetve „kishatár menti” és interregionális kapcsolatokról volt szó és csak másodsorban a nagytávolságú, országok központi területei/fővárosai közötti, valamint nemzetközi tranzit által keltett forgalomról (40. táblázat).

39. táblázat:
Néhány európai ország vasúti hálózati kapcsolatainak intenzitása
a 19. század végén

Ország	Nemzetközi vasúti csatlakozások száma
<i>A) Sziget- és félsziget országok</i>	
Nagy-Britannia	0*
Skandinávia	0*
Dánia	2
Spanyolország	2
Balkáni országok	5
Olaszország	7
<i>B) Európa közepén/törzsén levő országok</i>	
Oroszország	10
Franciaország	37
Osztrák–Magyar Monarchia	46
Német Birodalom	72

*Figyelmen kívül hagyva az akkor már létező vasúti kompok által teremtett összeköttetéseket – E. F.

Forrás: Peez 1898. p. 106.

40. táblázat:

Ausztria–Magyarország nemzetközi vasúti csatlakozásainak száma
a szomszédos országokkal a 19. század végén

Ország	Vasúti csatlakozások száma
Német Birodalom	33
Olaszország	3
Románia	3
Oroszország	4
Svájc	2
Balkáni országok	1
Összesen	46

Forrás: Peez 1898. p. 106.

1.3.6. A német kikötőkkel versengés kimenetele 1913-ban

A korábbi időkkel szemben az első világháború előtt a Monarchia tengeri külkereskedelme már behozatal túlsúlyos volt. (Mégpedig a saját kikötőin keresztül áramló forgalomból alig meghaladva az 50%-ot, viszont a német kikötőkben az importja már kétharmadnál is nagyobb arányt képviselt – 41. táblázat.) A Monarchián belül éles különbség állt elő az erősen behozatal túlsúlyos Trieszt és a nagy kivitelbőletet produkáló Fiume között – alapvetően a két kikötő által kiszolgált országok nagyon különböző gazdasági struktúrájára visszavezethetően. A német kikötőkben viszont a nagy tömegű nemzetközi tranzit miatt (természetesen) a forgalom irányultság alakulásának nem sok köze volt a Német Birodalom gazdasági struktúrájához, hanem főként a szakosodás érhető tetten e jelenségben. (Mint pl. az európai szinten gyapotbehozatali kikötőnek ismert Bréma, illetve a vasércbehozatalban kitűnő Stettin esetében, melyeken keresztül a Monarchia a gyapot és vasérc szükségleteinek négyötödét fedezte.)

A Monarchia kiviteléből a német kikötők az adriai („hazai”) kikötőkhöz képest nagyobb arányban részesedtek még gabonából is (41. táblázat).

Ez azért érdekes, mivel egyben az Észak-Amerikából származó hatalmas behozatalnak is a kapui voltak, viszont a magyar, valamint galíciai gabonát főként Olaszország, valamint más mediterrán országok vásárolták. (Ugyancsak nehéz elképzelni, hogy a cseh barnaszemet érdemes volt nagy mennyiségben eljuttatni Hamburgba és onnét az ismeretlen felhasználókhöz – feltehetően skandináv és ibériai üzemekbe). Mivel a Monarchiában kőolajat számottevő mennyiségben Galíciában termeltek ki, kivitele erősen a könnyebben elérhető német kikötőkben összpontosult. Hasonló a helyzet a többségében Csehországból származó sörrel, valamint az üvegexporttal kapcsolatosan is (Escher 1917).

A Monarchia behozatalából a német kikötők a gyapoton kívül a hal, a (dél-amerikai) cserzőanyag, az olajok és zsírok (bálnaolaj), a trópusi faanyagok, salétrom, valamint érc és tarkafémek, nyersvas, sőt gépek (főként amerikai gyártmányú mezőgazdasági gépek) vonatkozásában tűntek ki.

A salétromot Chiléből a német vegyipari óriások nagy hajóikkal, saját ipari kikötői részlegükbe tömegesen szállították be az ammónia-, illetve nitrogénműtrágya-gyártáshoz, és ebből részesült Ausztria–Magyarország is. Az itteni nehézipar alapanyag- és segédanyag-szükségletével kapcsolatos ócskavas, vas- és mangánérc-, valamint pirit- és kénpörk behozatal háromnegyede is a német kikötőkre jutott.

41. táblázat:
Az Adria-kikötők és a német kikötők részaránya Ausztria–Magyarország külkereskedelméből 1913-ban

Kikötőcsoportok	Behozatal		Kivitel		Összesen	
	tonna	%	tonna	%	tonna	%
1. Adriai kikötők	2 713 840	50,5	2 659 882	49,5	5 373 722	100,0
ebből:						
Trieszt	1 490 463	64,9	806 987	35,1	2 297 450	100,0
Fiume	705 653	45,1	860 251	54,9	1 565 904	100,0
2. Német kikötők	1 803 620	67,3	967 046	32,7	2 770 666	100,0
ebből:						
Hamburg	802 063	47,7	880 132	52,3	1 682 195	100,0
Bréma	127 861	81,1	29 847	18,9	157 708	100,0
Stettin	8 600 000*	95,6*	400 000*	4,4*	900 000*	100,0
3. Adriai és német kikötők összesen**	4 517 460	55,5	3 626 928	44,5	8 144 388	100,0
ebből:						
– az adriai kikötők részaránya, %		60,1		73,3		
– a német kikötők részaránya, %		39,9		26,7		

*Hozzávetőlegesen. ** A Monarchia tengeri külkereskedelmének túlnyomó része.

Forrás: Schulz-Kiesow 1950. p. 187. adatai és a szerző kiegészítő számításai.

E logisztikai láncon végbemenő forgalomáramlás „oldalvizén” kisebb költséggel juthattak hozzá a monarchiabeli felhasználók, mint a jóval kisebb tételeket mozgató mediterrán kikötőkben.

A német kikötők közül *Bréma és Stettin* szakosított szolgáltatásokkal igazából inkább csak a *Monarchia nyersanyagimportjából* vették ki nagy tételekkel a részüket. Ezzel szemben *Hamburgban* erősen diverzifikált szolgáltatások keretében a Monarchia számára *nagyon sokfajta* tengerentúli (más kontinensen feladott) árut raktak ki. Viszonylagos értelemben igazi jelentősége Hamburgnak azonban abban volt, hogy a *Monarchia által a német kikötőkön keresztül áramoltatott exportárúk 91%-át itt rakták hajóra* (Andrović 1918).

Végső soron

- *Hamburg a Monarchia szempontjából* is bizonyította kiemelkedő jelentőségét a többi idegen kikötővel szemben;
- másfelől *Hamburg számára a Monarchia a legrangosabb külföldi külkereskedelmi partnerré avanszált* az első világháború előtt.

A *Monarchia a saját kikötőin keresztül* (a különféle kikötői kedvezményeknek is betudhatóan) a *kis tömegű trópusi élvezeti cikkek*ből, illetve népelemezési cikkből (pl. rizs), továbbá – Trieszt és Chile, illetve Japán közötti járatoknak köszönhetően – rézből *volt képes ellátni magát a legnagyobb arányban*. A textil- és bőr-
ipar, a műtrágya és gumigyártás viszont főként idegen kikötőkön keresztül érkező alapanyagokból volt kénytelen dolgozni 1913-ban.

Az első világháború előtt a Monarchia teljes tengeri külkereskedelme behozatalútsúlyos volt, mégpedig a saját kikötőin keresztül áramló forgalomból alig meghaladva az 50%-ot, viszont a német kikötőkben az importja már kétharmadnál is nagyobb arányt képviselt. A Monarchián belül éles különbség állt elő az *erősen behozatalútsúlyos Trieszt* és a *nagy kivitelűbbletet produkáló Fiume* között – alapvetően a két kikötő által kiszolgált országok nagyon különböző gazdasági struktúrájára visszavezethetően. A *német kikötőkben* viszont (természetesen) a forgalomirány alakulásának semmi köze nem volt a Német Birodalom gazdasági struktúrájához, hanem főként a *szakosodás* érhető tetten e jelenségben. (Mint pl. az európai szinten gyapotbehozatali kikötőnek ismert Bréma, illetve a vasércbehozatalban kitűnő Stettin esetében.)

Minden ide vonatkozó adat azt bizonyítja, hogy a vázolt többféle és nagy összegű állami anyagi segítség, valamint a kikötői és vasúti aktorok saját hatáskörben nyújtott kedvezménye együttesen sem hozta meg az elvárt eredményt. Nem sikerült Hamburgot kiszorítani a csehországi/morvaországi piacterületéről, ahogyan Osztrák-Szilézia kohászatának Stettinre/az Odera-hajózásra való ráutaltságát sem sikerült felszámolni. A német kikötők súlya a tervezett csökkenéssel szemben az 1880–1900-as időszakhoz képest 1913-ra tovább növekedett a cseh tartományokban. Jellemző, hogy az utolsó békeévben a Trieszt és a cseh tartományok közötti vasúti forgalomhoz képest a hamburgi vonatkozású (vízi plusz vasúti) forgalom a négyszeresét tette ki.

Csupán az olyan (jobbára nagyobb értékű) *tengeri importszállítmányok* (élvezeti cikkek, fűszerek, rizs) *tekintetében sikerült Trieszt forgalmát Hamburggal szemben megőrizni, illetve növelni, amelyek irreális mértékű (legális és illegális) szupertarifa- és vámkedvezményekben részesültek*. Ellenben azoknak a tengeri szállítmányoknak a körében (és ezek voltak messze többségben), amelyekre a bécsi kormányzat csupán a normál tengeri kikötői importtarifát engedélyezte a nemzeti kikötők számára, *Trieszt nem lehetett versenyképes Hamburggal (és a többi német kikötővel) szemben a cseh-morva-sziléziai piacon* (Oetjen 1931).

Mindemellett Trieszt és Fiume forgalma 1914-ig tovább növekedett. Csakhogy Trieszt Hamburghoz vezető felzárkóztatási folyamatának megindulásához a nagy versenytársánál gyorsabb tempóra lett volna szükség. Azonban saját hinterlandjának szűkössége, vonzásterülete Monarchián kívüli területekre kiterjesztésének

korlátozottsága eleve nem tette lehetővé a versenyhez szükséges ütemű forgalomnövekedést. Ezért idő teltével *nyílt az olló az osztrák és német kikötő volumene között*. Trieszt 1913. évi 3,4 millió tonna forgalmával szemben Hamburg már 25,5 millió tonnát könnyelhetett el. *Trieszt és Németország között a vasúti forgalom* nem csökkent, hanem 1908 és 1913 között 36%-kal lett nagyobb. A vagonokban Németországból bejövő áruk *túlnyomó* része (meglepő módon) a Földközi-tenger keleti országaiból származott, ezért Gibraltáron keresztül hatalmas kerülőutat tett.

Trieszt versenyképtelensége a német kikötőkkel szemben abban is megmutatkozott, hogy tranzitforgalma alig érte el a hamburgi egynolcadát. 1913-ban *Trieszt teljes külföldi átmenő forgalma a német kikötőkben az Ausztria–Magyarország által keltett áruforgalomnak csak a 28,5%-át képviselte*. Azonban e helyen is érdemes megjegyezni, hogy az adriai kikötők szubvenciója és az osztrák vasutak árengedményei nélkül a német kikötők részaránya a Monarchia tengeri távolsági forgalmából még nagyobb lett volna.

1.3.7. Németország és Ausztria eltérő reagálása az idegen kikötők vonzásának érvényesülésére területükön

Németország és Ausztria–Magyarország Európában egyedülálló tulajdonsága volt, hogy tengeri kikötőik nemzeti hinterlandjuk gazdaságilag kiemelkedő fontosságú térségeinek szárazföldi szállítási módokkal való elérhetőségéhez (kifejezetten kedvezőtlen földrajzi fekvésük miatt) drasztikus hátrányt szenvedtek a versenytárs külföldi kikötőkhöz képest, melyek kiterjesztették hinterlandjukat e „fehér foltokra” – mégpedig eléggé túl nem értékelhető mértékben a hozzájuk csatlakozó, a szárazföldre messze behatoló, olcsó vízi utaknak köszönhetően. Olyannyira, hogy az idegen kikötők képesek voltak nagyobb forgalmat generálni a meghódított idegen piacterületükön, mint amekkorára a saját kikötők valaha is képesek lettek volna.

Németországban lemondtak arról, hogy a Rajna- és Schelde-torkolat körüli és közeli (Európa legforgalmasabb folyamával akár csatornák segítségével is közvetlen kapcsolatban levő) tengeri óriáskikötőkkel versenyezzen Hamburg vagy Bréma. Ezért a külföldi kikötők vonzásterülete kiterjedt a Német Birodalom nyugati (és részben déli) magasan fejlett, nagy szállítási igényű tartományaira – nagyjából a Münster–Marburg–Kassel–Fulda–Nürnberg–München vonaltól nyugatra fekvő területeire. A német kikötők ezért Kelet-Közép-Európa felé igyekeztek kiterjeszteni a piacterületüket.

Az Osztrák–Magyar Monarchia viszont nem tudott belenyugodni abba, hogy Trieszt (a szabad versenyben) nem tud érvényesülni az északi, gazdaságilag legerősebb tartományaiban a belvízi összeköttetésnek is örvendő német kikötőkkel szemben. Ezért többféle állami szubvencióval is célirányos infrastruktúra-fejlesztéssel nagy erőfeszítések történtek Hamburg és Bréma kiszorítására, de ezek lé-

nyegében sikertelenek maradtak, csak az importáruk egy szűk körére sikerült Trieszt fölényét megteremteni, illetve fenntartani. E szerény eredmény túl sokba került. A végeredmény azt bizonyította, hogy a közlekedésföldrajzi helyzet, és a német oldal jóval nagyobb és fontosabb vasúti, valamint belvízi szállítási szereplőivel szemben még részeredmények is csak szövevényes (az állami költségvetést kegyetlenül terhelő) szubvenciók árán voltak elérhetők.

1.4. A Budapest–Belgrád–Szaloniki–Isztambul vasút jelentéktelen hatása a Trieszt–Fiume kikötőpáros hinterlandjára

A törökök felett Bulgáriában aratott orosz győzelem és az azt követő 1878. évi berlini kongresszus a Balkán vasúthálózatának továbbfejlesztéséhez egészen új politikai feltételeket teremtett azzal, hogy háttérbe szorultak a lassan visszahúzódó Oszmán Birodalom és előtérbe kerültek nem csupán az önállóvá vált kis délszláv országok, hanem elsősorban a *Német Birodalom érdekei* (Oroszország politika befolyása ellenére) (Erdősi 2005a).

Az európai nagyhatalmak közül ekkor már a Kelet-Balkán geostratégiai szempontból egyre inkább Németország számára volt releváns, amely a nagy múltú „Drang nach Osten” politika jegyében és a brit világbirodalom ellenében törekedett közel- és közép-keleti provinciák megszerzésére. *Németország a Szaloniki (Thesszaloniki) és Isztambul felé vezető vasutat nem a Szerbiával és a Kelet-Balkánnal való kereskedelem, az ottani tőkebefektetések miatt, hanem elsősorban Európán kívüli terveinek megvalósítása érdekében szorgalmazta:*

- A Szaloniki kikötő elérése a legrövidebb (Morava–Vardar) útvonalon a németek számára a *Szuezi-csatornán* keresztül Ázsiába vezető kereskedelmi útvonal hatékony használata érdekében vált fontos expanziós céllá, míg
- *Isztambul* (Konstantinápoly) pedig a Mezopotámia és tágabb térsége birtoklásáért a britekkel folytatott küzdelemben különleges szerepet játszó *Bagdad-vasút* („Berlin–Bagdad tengely”) kiemelkedő fontosságú európai szakaszának végpontjaként szerepelt a Második Birodalom nagyratörő geo- és katonapolitikai terveiben.

A Berlintől Budapestig már korábban több változatban létező pálya meghosszabbítását államköltségen Zimonyig a magyar parlament megszavazta, de az érdekelt balkáni államok is csatlakoztak (nagy részét nyugati tőkebefektetőkre számítva).

Az 1888-ban Isztambulig, illetve Szalonikiig megépült, *Orient-vasútlánc nem hozott számottevő változást sem Trieszt, sem Fiume vasúti vonzáskörzetében.*

Az Ausztria északi tartományain átgördülő (túlnyomóan német) szerelvények érdemileg még a Trieszt és Hamburg vonzásterülete közötti választóvonalat sem mozdították el. A magyarországi (Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony) szakasza ugyan keresztezte a Dél-Alföld és Fiume közötti áruáramlást, de Magyarországról még mindig (már csak a jelentős távolságkülönbségek miatt is) kedve-

zőbbnek bizonyult a saját fiumei kikötő elérése mint a nagyon távoli égei- és márvány-tengeri kikötőké.

Azon felül, hogy Budapesten keresztül közlekedett a [London]–Ostende–Bécs–Izszambul viszonylatban Európa emblematikus transzverzális irányú nemzetközi luxusvonata, az „Orient expressz”, a Keleti-vasút gazdasági jelentősége mind Ausztria, mind Magyarország tengeri kereskedelme szempontjából szerénynek mutatkozott (Erdösi 2005a). A Monarchia északi régiói Hamburg irányú forgalmának csupán kis része váltott át Délkelet-Európa felé, mégpedig nem csupán kellően erős gazdasági motivációk híján, hanem az Oszmán Birodalom visszaszorulásával kapcsolatos politikai feszültségek miatt is. (Melyek az 1910-es évek elején két Balkán-háborúban manifesztálódtak, lebénítva a nemzetközi – túlnyomóan Németország által keltett – tranzitközlekedést is.)

2. Fiume szárazföldi vonzásterülete (hinterlandja)

Olyan korról van szó, amikor a közúti fogatolt teherszállítás csak erősen korlátozott távolságon belül volt képes a Karszt-hegységen keresztülvezető, a 18 század végétől épült kövezett utakon árukat kisebb tömegben eljuttatni a tengerpartra. A mögöttes *vasúthálózat fejlettségétől* nagyon erősen függött Fiume és a potenciális, meghatározó hinterlandját képező Kárpát-medence közötti kapcsolat – amely a határátmenetekkel lehetőséget teremtett a környező országokkal való kapcsolatra is.

A magyar kikötő tengeri kereskedelmével szembeni elvárások területi szintek szerint tagolódtak, nem csupán mennyiségi alapon, hanem a szolgáltatások módjában és jelentőségében is. A többszintű hinterlandból először a belföldre összpontosítunk.

2.1. Fiume tényleges belföldi vasúti vonzásterülete megállapításának módszertani problémái és a feltételezhető Kárpát-medencei hinterland

Trieszttel szemben Fiume esetében számomra elérhetetlenek olyan konkrét adatokra alapozott egykori írásos források, statisztikák, melyekből pontosan rekonstruálni lehetne, hogy ténylegesen meddig terjedt és milyen erősségű volt a magyar kikötő vasúti vonzáskörzete, hol lehettek a határai. Frisnyák (2006) rendkívül részletes adattömegéből sem állapítható meg, hogy milyen lehetett, hogyan tagozódott a kikötői hinterland a tengerparttól befelé. Mindössze annyit tudunk meg, hogy Fiuméről 190 településre szállítottak árucikket és hogy e téren megelőzte Salgótarján (285), Arad (226), viszont megelőzte Nagyváradot (142), Szegedet (138) és még számos „vidéki” nagyvárost. Következésképpen egy kohóipari/vasipari (jóval kevésbé népes) település is nagyobb területre terítette szét gyártmányait mint a kikötőváros. Ez abból adódott, hogy a tengeren behozott árukat a Kárpát-medence elosztó központjaiba vitték a vasúti kocsik, ahonnan már részben szekereken tették az utat a településekig.

Ezért a kérdést részben szakmai spekulatív megközelítéssel, részben az 1913. évi vasúti teherszállítás intenzitását vonalanként ábrázoló térkép (26. ábra) kiértékelésével lehet megválaszolni. Az egykori helyzet felvázolásához nem nélkülözhetjük a közlekedés- és gazdaságföldrajzi empirikus részismeretekből eredő óvatos következtetéseket, illetve a szakmai logikával történő kérdésfeltevéseket.

Mindemellett Trieszthez képest jóval egyszerűbb a magyar kikötő és feltételezhető hazai vonzásterülete közötti térbeli viszony, ha csupán a vonzásterületek nagyon különböző domborzati struktúráit vesszük számba. Trieszt eléréséhez a történelmi Ausztria különböző tartományából induló pályáknak legtöbbször hegyláncok sokaságát kellett áttörni. *Fiume* (jóval nagyobb) természetes hinterlandjának közlekedési feltárását megkönnyítette a medencealkat. A Dinári-Alpoktól északra már *nem volt orográfiai akadálya a vasúthálózat legyezőszerűen sok ágra szétbontakoztatásának az egész Kárpát-medencében*. Ezért *Fiume* esetében nem volt (önmagában) különösebb jelentősége annak, hogy a Magyar Koronához tartozó hinterlandja felé nem került sor egy további (második) közlekedési tengely létrehozására. Az más kérdés, hogy az egyetlen összekötő vonal kapacitása nem felelt meg a követelményeknek. Különösen azokban az években nem, amikor a magyar mezőgazdaság az átlagnál jóval több tengeri exportárut termelt. Éppen az időjárási és piaci viszonyoktól erősen befolyásolt *agrár*export meghatározó szerepe járult hozzá a *Fiumébe* vezető fővonal forgalmának erős időbeli ingadozásához – ami alapos kihívást jelentett a vasút működtetőinek.

Mindezeket és más adottságokat figyelembe véve feltételezhető, hogy *Fiume* vasúti vonzása *különböző intenzitással ugyan, de kiterjedt a teljes Kárpát-medencére*. A 19. század utolsó harmadában már a MÁV tulajdonában és üzemelésében levő fővonalhálózatnak alig, viszont a Déli Vasútnak annál nagyobb szerepe volt abban, hogy *Fiume* vonzereje Ausztria keleti részén is érvényesüljön.

A Baross Gábor miniszter által bevezetett, *a távolsággal degresszív kedvezmény- és zónatarifa-rendszer lehetővé tette a nagy távolságból eredő költségtöbbletek mérséklését*. Ennek köszönhetően az *Adriától* a piacterület valamely pontjáig mért vasúti távolságnak *nem volt meghatározó szerepe abban, hogy egy terület (illetve egy ottani gazdasági egység, szállítató) milyen mértékben vette igénybe a magyar kereskedelmi kikötőben rendelkezésre álló tengeri szállítási lehetőségeket*. Ezért *Fiume* kikötői és vasúti forgalma a Magyar Királyságon belül nem mutatott markáns távolság szerinti zonalitást. A közelebbi Délvidék gabonatöbbletét ellensúlyozta a távoli Kárpátok faanyag kivitele és Budapest mint nagy tengeren túli termékfogyasztó és egyben exporttermék kibocsátó távolsága *Fiumétől*.

Ezért a *Fiumére orientáltság térbeli mintáját* a Kárpát-medence legnagyobb részén a kikötőre (szolgáltatásaira, távolsági hajójáraitára) való *rászorultság mértéke döntötte el*. Miután *Fiume* forgalmának legnagyobb részét az *agrár*export képezte, okkal feltételezhető, hogy a kikötői forgalom keltésében a legtöbb árugabonát, élőállatot, takarmányt stb. kibocsátó alföldi termelőtájak (Bácska, Bánát, Hajdúság, Viharsarok stb.), illetve a legjelentősebb domb- és hegyvidéki borvidékek szerepeltek a meghatározó szállítmánytömeeggel. A Kisalföld *agrár*exportjának zöme vasúton a közeli osztrák és cseh iparvidékek, illetve Bécs felé irányult. A cukor kivételével, mivel abból az Osztrák Császárság önellátó volt. (A nagy kapacitású cseh-morva cukorgyárakból a tengeri kereskedelem által átvett felesleg Trieszt és Hamburg felé vette útját.)

Ugyan a tiszántúli nagybirtokosok kezdeményezésére (részlegesen Eszékig) elkészült Nagyvárad–*Fiume* transzverzális a Duna–Dráva-vasúttal együtt csatlakozott a Budapest–*fiumei* vasúthoz, azonban a központosító politika (és a sajátos tarifaképzés) miatt *az alföldi agrár*export *túlnyomó része* mégis erős északi kerü-

lővel a fővároson keresztül áramlott Fiumébe (Erdősi 1987, 2000). Az ugyancsak rangos exporttételt képező keményfa egy része a tengerhez közelebbi Horvát-Szlavóniából származott. Az ottani erdőgazdaságokból keskeny nyomtávú „iparvasutakon” a fiumei fővonal rakodóállomásaira szállított fa jutott el a fiumei kikötőbe. Fiume a távoli felvidéki fenyő, a kárpátaljai bükk mellett ausztriai fenyőre fűrészeltáru-kivitelre is berendezkedett. Magyarország (31 gyárával) rövid idő alatt „cukornagyhatalommá” vált (Szerdahelyi 2012) és 1913-ban a jellemzően Kisalföldön, Dél-Dunántúlon és az Alföld északi peremén termelt *cukor tengeren kivitt mennyisége megelőzte a cereáliákat*.

A tenger felől érkező feleannyi importáru fő célállomásai (és egyben meghatározó fogyasztói) az élvezeti cikkek, mediterrán és trópusi gyümölcsök, textíliák és iparcikkek iránt legnagyobb keresletet támaztó városok voltak. A városodottság (és városiasodottság) tekintetében még az első világháború előtt sem tekinthető elhanyagolhatónak a változatosság az egyes nagytérségek, illetve megyék között. (Ahogyan a meglehetősen sok behozott nyersanyagot felhasználó gyáripar megoszlásában még nagyobb különbségek adódtak.) Valamennyi importáru fogyasztása, illetve felhasználása tekintetében természetesen messze kiemelkedett Budapest.

Végző soron bár az egyes régiók közötti gazdasági fejlettségbeli/jövedelmi különbségek is markáns nyomot hagytak a megoszlás országos területi mintáján, de ennél szembeötlőbbek voltak az egyenlenségek a nagyobb városok (mint a Fiumén keresztül érkező importáru fogyasztói) és a jobbára önálló falusi térségek között.

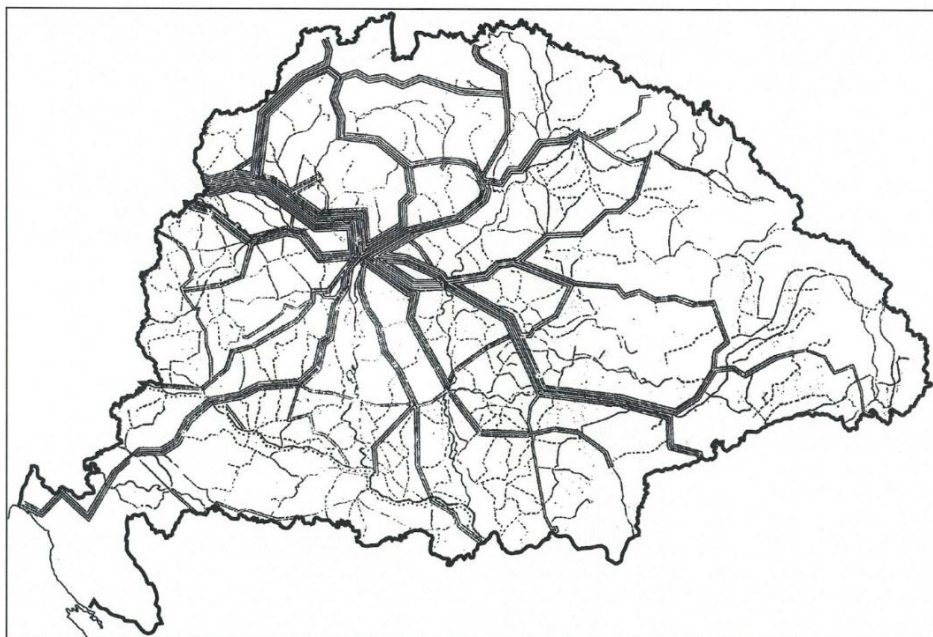
Fiume vonzása legkevésbé Magyarország északnyugati részén érvényesülhetett. A Felvidék bányászati/nehézipari rajonjait erős termelési kooperáció fűzte az osztrák/cseh iparvidékekhez, sőt Porosz-Sziléziához és az ezáltal generált szállítási igényt maradéktalanul képesek voltak kielégíteni a célirányos vasutak. (A Kassa–Ruttka–Oderberg vasút, a Jablonkai-hágón keresztül Morvaországba átszolgáló vonalak.)

2.2. Az 1913. évi vasúti teherszállítás intenzitási térképéről rekonstruálható helyzet – A fiumei vasút pozíciója a többi fővonalhoz viszonyítva

Az általános és regionális gazdaságtörténeti, közlekedéstörténeti és gazdaságföldrajzi ismeretekre alapozott előbbi feltételezéseink többségét megerősíti Magyarország 1913. évi vasúti teherforgalmának intenzitását részletesen ábrázoló tematikus térkép (26. ábra) eredetileg Teleki Pál trianoni tárgyalásokhoz készült szakértői anyagában jelent meg. (Azóta több történelmi kézikönyv és más kiadvány is átvette.) Az ábrából egyértelműen kitűnik, hogy – a hálózat *legnagyobb forgalmú főtengelye* a Bécs–Budapest–Békéscsaba–Nagyszében [Vöröstoronyi-szoros]–Bukarest nemzetközi fővonal, mely a Kelet-Balkán–Közép-/Nyugat-Európa tran-

zitban is kitüntetett szerepet játszott. E tengelyen belül forgalmának intenzitásával kiemelkedett a *Bécs–Budapest* viszonylat (a Duna bal és jobb parti vasút együttes teljesítményével). Természetesen itt a két (millió) főváros által kölcsönösen keltett („intermetropolis”) forgalomhoz hozzáadódott a még erősebb belföldi és nemzetközi csomópontok közötti forgalom is. (Bécs a nemzetközi csomóponti forgalomban a nyugati és északi irányból Németország, Svájc és Olaszország felől összefutó vonalak révén megelőzte Budapestet.)

26. ábra:
Magyarország vasúti teherforgalmának vonalak szerinti intenzitása



Forrás: Edvi–Halász 1921.

A Budapest–Fiume vonal a forgalom sűrűsége tekintetében ugyan némileg elmaradt a vágvölgyitől, melybe Ruttkánál becsatlakozott a porosz-sziléziai és rimamurányi kohászat együttműködésével kapcsolatos szállítási igényt kielégítő Kassa–Oderberg vasút. (Főként sziléziai feketeszenet, kocszot és felvidéki nyersvasat szállított.) Mindemellert a fiumei vasút nemzetgazdasági jelentőségében (a kikötőbe/kikötőből szállított áruk sokfélesége és fontossága tekintetében) felülmúlta a felvidéki vasutakat.

A Budapest–Fiume MÁV-vonalhoz képest a versenytárs Buda–Nagykanizsa–Pragerhof (Pragersko) *déli vasúti pálya csupán feleakkora forgalmat volt képes*

kelteni – túlnyomóan a trieszti desztináció irányában. (E vasút önmagában természetesen nem jeleníti meg a Trieszt által generált teljes vasúti forgalmat.)

Viszont a szélsőségesen monocentrikus magyarországi hálózat fiumei vasutat tápláló tevékenysége csak erős többlettávolságokat teljesítve valósulhatott meg.

Annak ellenére, hogy már a déli országgrészben is léteztek transzverzális pályaláncok (Nagyvárad–Fiume vasút Szabadkán–Baján–Dombóváron keresztül, illetve déli kiágazással Szabadka–Zombor–gombosi Duna-híd–Eszék–Villány–Pécs–Barcs–Nagykanizsa viszonylatban) azok gyenge teljesítményűek (egy-egy szakaszokon – pl. a Dél-Dunántúlon – jelentéktelenek) voltak, ezért a fővárosban sugarasan összefutó hálózati elemek szolgálták folytatásként.

Ebből a hálózati adottságból következően a délnyugat–északkelet csapású fiume–budapestire csaknem merőleges irányú vonalakon adódott a legnagyobb távolság Fiume és az ország valamelyik fővonalbeli pontja között. E csoportba tartoztak az Alföldről Budapestre összefutó, a fiumei gabonaexportból nagy arányban részesülő vonalak.

A Budapestről az ország keleti felébe sugarasan szétfutó pályák között nem mutatkozott éles különbség. Ezek közé tartozott:

- a Hegyalját érintő, illetve a Hajdúságon keresztül a Felső-Tiszát elérő,
- a Királyhágón keresztül Erdély szívére, Kolozsvárt bekapcsoló, majd Tövisnél a Maros menti nemzetközi fővonalhoz becsatlakozó,
- a Duna–Tisza köze tengelyében Szabadka–Újvidék–Zimony [Belgrád] viszonylatú nemzetközi fővonal.

Feltűnően gyenge volt a forgalma a keleti és déli perifériáknak. A Kárpátok ritkán lakott, jobbára önellátó térségei a „fehér foltok”, ahol a legtömegesebb exportárúk (fa, só, építőanyag stb.) kiszállításából először a tutajozás, majd a hajózás magas arányban vette ki a részét az országon belüli régiók közötti forgalomból.

Természetesen számos helyi tényező is kifejeződött a vasúti teherforgalom intenzitásának alakulásában mint pl. a felvidéki, erdélyi érc- és sóbányászat, a petrozényi és krassó-szörényi, valamint a tatabányai szénbányászat.

2.3. A Kárpát-medencén túli ausztriai és nemzetközi hinterland

Schulz-Kiesow szerint *Fiume behozatalának* a kikötő Monarchiában levő hinterlandján belüli megoszlása 1913-ban a következők szerint alakult:

- Magyarországra 77,2%-át,
- Ausztriába 18,8%-át és
- Bosznia-Hercegovinába 2,8%-át szállítottak tovább.

Az előbbi adatokból az következik, hogy a maradék mindössze 1,2%-on a Keleti- és Déli-Kárpátokon túli román, továbbá a Dunától délre levő szerb területek osztozkodhattak.

2.3.1. *A Kárpátokat kívülről övező északi, keleti és déli területekkel való kapcsolat jelentéktelensége Fiume számára*

A Kárpátokon túli területeken az 1870-es évekig a hegységen áthatoló hágó és keresztvölgy vasutak hiánya miatt eleve nem érvényesülhetett Fiume vonzereje. Az 1870-es évektől épülő transzkárpáti vasutak is alig érezhetően változtattak ezen a helyzeten, mivel inkább csak Magyarország északi régióiban, illetve az Alföldön találtak partnerre Galícia és Bukovina kereskedői. Ugyan e vasutak előzetes tanulmányainak szerzői részletesen ecsetelték égető szükségességüket a túloldallal folytatott kereskedelemben, várakozásuk alig teljesült. (Hadászati szempontból viszont kétségtelenül értékesek lehettek mozgósítás esetén.) A Kárpátokon túli osztrák területek döntően Bécs és Ausztria északi (főként cseh) ipari tartományai felé orientálódtak az árucserében, de még a lengyel területekkel és Oroszországgal teremtett gazdasági kapcsolatuk is erősebbek voltak a magyarországinál.

A Románia és Magyarország közötti vasúti összeköttetés a kormányok között folytatott, évekig tartó egyezkedések után – Orsova felé a Duna közelében és a Tömösi-szoroson keresztül Brassó felé egyaránt – csak 1879-ben egy időben következett be. A 19–20. század fordulóján a két ország között létrejött, csupán mellékvonal minőségű két transzkárpáti összeköttetés a Gyimesi-hágó és a Vöröstoronyi-szoros adta lehetőséget kihasználva arra utal, hogy gyengék voltak a magashegység által elválasztott régiók közötti gazdasági és kulturális kapcsolatok. A két ország közötti kereskedelem és a tranzit működtetéséhez akkor bőven elegendő volt a dunai vízi út és a Déli-Kárpátokon keresztülvezető két nemzetközi vasúti fővonal.

Az előbbiekből vázolt helyzetből következik, hogy Fiumének alig lehetett szárazföldi kereskedelmi kapcsolata Romániával, mely a tengerentúli kereskedelemhez saját kikötővel is rendelkezett. Constanța azonban felszereltségben és szolgáltatásainak spektrumában jóval elmaradt Fiume mögött, de legfőbb feladatának az extenzív romániai mezőgazdaság gabonaexportjának és más tömegtermék be- és kirakásának eleget tudott tenni.

Románia és Magyarország között a kereskedelem fő tételét a román agrártermények képezték. A budapesti óriásmalmok exportüzletükhöz szívesen vásároltak olcsó román gabonát, a sertéshizlaldák pedig kukoricát, de az ömlesztett terményeket főként a Dunán szállították. Hasonló volt a helyzet Szerbiával kapcsolatban is – ahonnét nagy számban érkeztek speciális hajókon sertések és velük együtt takarmány a főváros környéki hizlaldákba és vágóhidákra.

Az adatok nem csupán azt a hipotézist erősítik meg, hogy a meghatározó hinterland a Kárpát-medence lehetett, melyet kiegészített a Monarchia másik országa, hanem azt is egyértelművé teszik, hogy az 1913-ban már több változatban is működő vasúti kapcsolat ellenére a többi közeli ország egészen jelentéktelen mértékben vette igénybe a magyar kikötőt.

2.3.2. *A magyar és osztrák tengerparti tartományokkal való közlekedési kapcsolat sajátossága*

Fiumének az osztrák Isztriával és Görz–Gradisca tartománnyal volt vasúthálózati kapcsolata, azonban sem a Magyar Királysághoz tartozó közeli parti megyékkel, sem a távolabbi Dalmáciával a Monarchia idején nem volt.

Miután a kapcsolattartás egyetlen reális eszköze a part menti hajózás lehetett, Dalmácia és a magyar tengerpart, valamint a Kvarnerói-öbölben levő osztrák szigetek tulajdonképpen Fiume forelandjához tartoztak, ezért a tengeri piacokkal foglalkozó fejezetben jelenítjük meg e sajátos helyzetet és következményeit.

2.3.3. *A Monarchián belüli és kívüli forgalom – A forgalom országok szerinti megoszlásának alakulása a 19. század végétől az első világháborúig*

Az 1898–1913. évi nem túl hosszú időszakban Fiume forgalmából az egyes országok részarányában a legfontosabb változás a *nemzetiesedés* szóval írható le. Az érkező és induló forgalomból Magyarország részaránya

- az 1898. évi 76,4, illetve 66,5%-kal szemben
- 1913-ban már 80,1, illetve 81,0%-ra növekedett miközben az Ausztria által keltett 14,3 és 30,2%-ról 16,0 és 15,3-ra változott.

Az érkező és elszállított mennyiségek közötti rapszodikusán változó *arányokból* annyi tűnik ki, hogy

- *Ausztria* Fiumén keresztül vasúton történt behozatalának 1905-ig volt figyelemre méltó jelentősége (bő kétszeresen felülmúlva az Ausztriából vasúton Fiumébe vitt áruk arányát), majd a vasúti be- és kiszállítás aránya meg lehetőségen kiegyenlítetté vált;
- *a Boszniából Fiumébe* vasúton érkező áru (faanyag, aszalt szilva stb.) részarányának (az 1908. évi annexió ellenére) csökkenő irányzata arra vezethető vissza, hogy a Szlavóniából Szarajevón keresztül a Neretva-torkolati Metković tengeri kikötőig elkészült vasúti pályalánc magához vonzotta a boszniai tengeri kivitel egyre nagyobb részét.

Össességében Fiume 1913. évi vasúti forgalmából a Monarchia 96,1, illetve 96,3%-os arányt képviselt. Fiume vasútállomásai (a statisztika szerint számszerűsítve) még nyolc ország számára végeztek szolgáltatásokat (több-kevesebb rendszerességgel) és bár esetlegesen, nagyon ritkán még más országokkal is (42. táblázat).

Ilyen formán a közölt adatok is igazolják több korabeli szerző panasz kicsengetésű megállapítását, miszerint (Trieszttel ellentétben) *Fiume lényegében Ausztria–Magyarország* (és az annektált Bosznia-Hercegovina) *kiszolgáltatására szorított, a nemzetközi vasúti tranzit teljességgel jelentéktelen szerepet játszott.*

A Fiumébe érkező áruk értékaránya két százalékponttal meghaladta a tömegbelit, míg az induló forgalomban az értékarány 1,7 százalékponttal kisebb volt a tömegalapúakhoz képest (42. táblázat). A teljes forgalmon belül az Ausztriából és Bosznia-Hercegovinából érkező áruk pénzértéke összességében jóval felülmúlta az induló forgalmát (43. táblázat).

Az első világháború alatt a magyar és osztrák haderő közösen harcolt a Balkánon. A hadsereg Ausztriából érkező hadianyaga és a külföldi alapanyagok eljuttatása Ausztriából rövid időn belül sokat változtatott Magyarország és Ausztria arányán 1914–1918-ban. (Részleteket lásd a függelékben – F.A.)

42. táblázat:
Fiume vasúti forgalmának földrajzi megoszlása országok szerint
1913-ban pénzértékben

Ország	Érkező	Induló
	korona	
Magyarország	233 665 109	170 201 866
Ausztria	41 521 827	31 260 628
Bosznia-Hercegovina	5 832 823	2 189 116
Egyéb országok (Németország, Olaszország, Szerbia)	3 387 103	11 294 871
Összesen	284 406 862	214 946 481

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. p. 182–200.

43. táblázat:
Fiume vasúti forgalmának földrajzi megoszlása tömeg és érték alapján
1913-ban százalékban

Ország	Érkező		Induló	
	tömeg	érték	tömeg	érték
Magyarország	80,2	82,2	80,9	79,2
Ausztria	16,0	14,6	15,3	14,5
Bosznia-Hercegovina	•	2,1	•	1,0
Egyéb országok	3,8	1,1	3,8*	5,3
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

*Magában foglalva Bosznia-Hercegovina részarányát is.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. p. 182–200. adataiból számította a szerző.

2.3.5. *Trieszt és Fiume nemzetközi vasúti hinterlandjának összehasonlítása a forgalom tömege alapján*

A két kikötő vasúti hinterlandja közül

- kiterjedés (az országok száma) tekintetében a Trieszthez tartozó a nagyobb, míg
- intenzitás tekintetében vegyes arányok jellemezték az 1913. évi állapotot.

Bosznia és Szerbia erősebben gravitált Fiume felé, ellenben Németországgal, Olaszországgal Trieszt jóval erősebb kapcsolatot tudott kialakítani. A Monarchia piaca Fiume számára jóval fontosabb volt mint Trieszt számára (44. táblázat).

Az értékalapú arányok sem tértek el szignifikánsan a tömegalapúaktól még 1888-ban sem (45. táblázat).

Ami viszont a *forgalom időbeni változását* illeti, az 1909 és 1913 közötti *mind-össze négy év alatt* tempósan növekedett a német viszonylatú forgalom tömege, az értéke pedig még gyorsabban. A *svájci forgalom* (az erős időbeni amplitúdó mellett) súlyban jelentéktelen, áruértékben már igen gyors növekedést mutatott (órák, finommechanika).

44. táblázat:

Trieszt és Fiume érkező vasúti (tömeg alapon) forgalmának megoszlása országok szerint 1913-ban

a) *Érkező forgalom*

Triesztbe			Fiumébe		
feladó ország	mázsa	%	feladó ország	mázsa	%
Ausztria	12 874 518	86,5	Ausztria	2 108 000	16,0
Magyarország	1 039 710	7,0	Magyarország	10 542 000	80,2
Bosznia-Hercegovina	57 152	0,3	Bosznia-Hercegovina	43 384	3,3
Osztrák–Magyar Monarchia	13 971 380	93,8	Osztrák–Magyar Monarchia	12 693 384	96,5
Németország	527 661	3,5	Németország	52 600	0,4
Olaszország	316 786	2,1	Olaszország	13 140	0,1
Svájc	49 143	0,3	Svájc		0,0
Szerbia	6 095	0,1	Szerbia	13 150	0,1
Franciaország	3 052	0,1	Franciaország	–	–
Belgium	1 133	0,0	Belgium	–	–
Egyéb országok	6 846	0,1	Egyéb országok	–	–
Összesen	14 882 096	100,0	Összesen	13 148 000	100,0

b) Induló forgalom

Triesztből			Fiuméből		
fogadó ország	mázsa	%	fogadó ország	mázsa	%
Ausztria	8 723 659	72,0	Ausztria	95 600	15,8
Magyarország	1 329 437	12,4	Magyarország	5 064 000	80,9
Bosznia-Hercegovina	49 053	0,3	Bosznia-Hercegovina	22 000	0,4
<i>Osztrák–Magyar Monarchia</i>	<i>10 102 149</i>	<i>84,8</i>	<i>Osztrák–Magyar Monarchia</i>	<i>6 052 000</i>	<i>96,6</i>
Németország	1 222 673	10,1	Németország	66 240	1,1
Olaszország	540 784	4,1	Olaszország	31 150	0,5
Svájc	34 581	0,2	Svájc	–	–
Oroszország	57 989	0,4	Oroszország	–	–
Románia	47 050	0,3	Románia	6 210	0,1
Szerbia	36 200	0,2	Szerbia	72 450	1,2
Egyéb országok	1 930	0,0	Egyéb országok	31 050	0,5
Összesen	12 093 351	100,0	Összesen	6 259 000	100,0

Forrás: Andrović 1918. p. 70. és Fiume hajó- és áruforgalma 1913. évről.

45. táblázat:

Trieszt szárazföldi forgalmának* megoszlása országok szerint értékben 1888-ban

Ország	Millió forint
Ausztria	120,0
Magyarország	32,3
Olaszország	6,3
Oroszország	5,5
Svájc	5,0
Németország	35,3 millió márka

*Lényegében vasúti forgalmának. **Az adat a korona (pénznem) bevezetése (1900.01.01.) előtti második évre vonatkozik, ezért nem hasonlítható össze a következő táblázat korona értékével.

Forrás: Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képen, 1888.

A forgalom irányai tekintetében Magyarország viszonylag kiegyensúlyozott fejlődésével ellentétben Németország Triesztbe irányuló vasúti forgalma mindkét mutató alapján jóval gyorsabban növekedett mint a Triesztből érkező (46. táblázat).

1906-hoz képest Trieszt vasúti érkező forgalma 1913-ig Németországgal 127,1%-kal, induló forgalma pedig 24,6%-kal nőtt.

Trieszt messze legnagyobb külföldi piacán, a Német Birodalmon belül az egyes tartományok részaránya elsősorban a távolságtól, illetve a hálózati elérhetőségtől, és csak másodsorban a méreteiktől és külkereskedelmi orientációjuktól függően alakult (47. táblázat).

46. táblázat:

Andrović adatai Trieszt vasúti forgalmának keltésében résztvevő három szomszédos országból

a) Trieszt Svájc által keltett teljes vasúti teherforgalma

Év	Mázsa	Millió korona
1909	127 000	16,8
1911	78 000	10,7
1913	133 724	25,5

b) Trieszt Magyarország által keltett vasúti teherforgalma

Év	Behozatal	Kivitel	Az aktívum mértéke
	millió korona		
1909	42,51	51,09	8,58
1911	46,58	69,66	23,08
1913	68,54	88,18	19,64

Forrás: Andrović 1918, p. 147.

c) Trieszt Németország által keltett vasúti forgalma

Év	Behozatal		Kivitel		Összesen	
	mázsa	millió korona	mázsa	millió korona	mázsa	millió korona
1906	292 721	58 752	9 94 007	70 278	1 286 728	129 030
1910	542 735	116 247	11 42 169	97 179	1 684 904	213 426
1913	664 810	143 637	1 239 216	131 450	1 904 026	275 087

Forrás: Andrović 1918, p. 143.

47. táblázat:

Trieszt vasúti forgalma a különböző németországi tartományokkal 1913-ban

Tartomány	Érkező forgalom		Induló forgalom		Teljes forgalom	
	vagon	%	vagon	%	vagon	%
Bajorország	2291	43,21	3351	27,40	5642	32,23
Szászország	724	13,72	3897	31,83	4616	26,37
Poroszország	1153	21,25	2904	23,75	4057	23,18
Württemberg	460	8,72	833	6,81	1293	7,39
Baden	334	6,33	358	2,93	692	3,95
Elzász-Lotaringia	105	1,99	512	4,19	617	3,52
A többi tartomány	210	3,98	377	3,09	587	3,36

Forrás: Andrović 1918. p. 68.

2.4. A két kikötőváros helyi fogyasztása az áruforgalomból a tengeri és szárazföldi szállítás mérlege alapján

Mindkét kikötő rendeltetése ugyan a bel- és külföldi piacok kiszolgálása volt, azonban nem szabad megfeledkezni a helyi lakosság és közintézmények, valamint az ipar fogyasztásáról sem a tenger és a szárazföld felőli behozatalból.

2.4.1. Fiume város felhasználása (Avagy mennyit fogyasztott a város a teljes áruforgalomból?)

2.4.1.1. A potenciális fogyasztók

Fiume kikötőjének és pályaudvar komplexumának forgalmát túlnyomóan a város közigazgatási határán túl – sőt a Szávától/Drávától északra lévő piacterületek, gazdasági központok/nagyvárosok keltették. Nyilvánvaló azonban, hogy a kikötőváros népességbeli gyarapodása (1913-ban már 57 ezer fő), egész sor intézmény alapítása, közműveinek/infrastruktúrájának kiépülése, de legfőképpen iparosodása (anyag- és egyéb szállítási igényes üzemek működése) mint a tengerhajózás, mind a szárazföldi közlekedés számára nem elhanyagolható piacot jelentett.

A magyar városok között Fiume az iparosodottság mértékében és gazdasági sokrétűségében az első között volt. Kifejezetten nyersanyagigényes, tipikus „kikötőiparai” (olajfinomító, malom, rizshántoló, dohány stb.) mellett a legtöbb ipar (papír, szesz, gép-, hajóipar, torpedógyár stb.) is kitűnt szállítás-, valamint anyag- és energiaigényességével. Az *ipar által keltett behozatal* és kivitel (tömegét tekintve) meghatározó volt Fiume helyi tengeri és vasúti forgalmában (Beluszky 2008).

Mivel a *fiumei ipar nyersanyagának többségét tengeren szerezte be*, ezért a Magyarországról érkezett áruknak másodlagos szerep jutott. Viszont a *lakosság ellátását szolgáló áruk körében a kétirányú szállítás között már kisebb volt a kü-*

lönbség. A helyi iparokon kívül a vidéki városok átlagánál jóval urbánusabb és magasabb jövedelmű lakosság fajlagos (élelmiszer, iparcikk stb.) fogyasztása is növelte a tengeren és vasúton érkező árukból tovább nem szállított árukontingens nagyságát (Pelles 2016b).

A termelés, közművek, szolgáltatások és lakosság által teremtett helyi piac konkrét nagyságáról nem áll rendelkezésünkre adat. Ezért csak a szakmai logikára alapozott az 1913. évre vonatkozó becslésünkre hagyatkozhatunk.

2.4.1.2. *A helyi fogyasztás megállapításának módszere*

Mindenekelőtt azt kell tisztázni, hogy az aktuális statisztikai évkönyv adatai mennyire fedhették le a tényleges (teljes) tengeri és szárazföldi árumozgást.

Úgy gondoljuk, hogy a *tengerparton vízi járműveken érkező és induló áruk majdnem 100%-át tartalmazzák a kikötői adatok* (súlyban). A statisztikailag nem számon tartott kis tételes csónakos szállítás (ide értve az amatőr halászok zsákmányait is) egészen jelentéktelen lehetett a hivatásszerűen működő tengerhajózási társaságok teljesítményéhez képest. A szárazföldi oldalon ugyan rendelkezésre álltak a *Fiumébe vezető* (nagyon különböző állapotban levő) *makadám utak*, de ezeken a *fogatolt közlekedésre hagyatkozás kényszere miatt szintén nem volt számottevő a forgalom.* A *Fiume mögötti hegyvidéken nem alakulhatott ki olyan városellátó mezőgazdasági övezet*, ahonnan a gazdag piaci felhozatal biztosította volna az alapvető hazai élelmiszerekkel való ellátást. Szekerekkel Fiumébe a tüzifán kívül a nem nagyszámú legeltető állattenyésztést folytató kis gazdaságok húst és tejtermékeket, esetleg némi burgonyát, répát vihettek a városba.

Becslésünk szerint a tenger felől a *Fiume kikötőbe érkező és onnét a szárazföld belsejébe tartó, valamint az ellenkező irányú forgalom legalább 95%-át a vasút hordozhatta.* (Az 5% magában foglalhatja a mögöttes hegyvidékről nem a városba, hanem egyenesen a kikötőbe fuvarozott export fa tömegét is. A fa túlnyomó része természetesen tehervonatokkal érkezett távoli feladóhelyekről.)

A fiumei kikötő és vasútállomás forgalmából a *helyben felhasznált áruk* (nyersanyagok és fogyasztási cikkek) *mennyiségét* elvileg (első megközelítésben) két adat

- a tengeren behozott és vasúton kivitt, valamint
- a vasúton behozott és tengeren kivitt áruk mennyiségbeli különbségének összegéből lehet megbecsülni.

A 48. táblázatból világosan kitűnik, hogy *a tengeren behozott és vasúton továbbszállított áru közötti különbség* (azaz a hajókból kirakott, ám Fiumében maradó áruk tömege) *sokkal nagyobb volt a vasúton behozott és tengeren kivitt közötti különbségnél*, mivel a fiumei ipar nyersanyagának többségét tengeren szerezte be, ezért a Magyarországról érkezett áruknak másodlagos szerep jutott.

Viszont a lakosság ellátását szolgáló áruk körében a kétirányú szállítás között már kisebb volt a különbség.

A várost tehát a tengeren érkező áruk nagyobb mértékben „táplálták” mint a szárazföldi hinterlandja.

A helyi felhasználás formálisan a tengeren érkező árumennyiségből (súly és részarány tekintetében) évről évre változott. A kereslet és kínálatbeli különbségek kezelésének hatékony módja a raktározás volt. (A hosszabb idejű raktáron tartásra természetesen csak az áruk egy része volt alkalmas.)

A hajókon érkező és vasúton (tovább) induló áruk mennyisége közötti különbség az 1890-es évek végi mintegy évi másfél millió mázsával szemben 1913-ban már megközelítette a hárommillió mázsát, míg a vasúton érkező és a hajókba berakott közötti különbség a félről másfél millió mázsára növekedve durván megháromszorozódott (48. táblázat).

48. táblázat:

Fiume tengeri és vasúti áruforgalmának különbsége 1898 és 1913 között, mázsa

Év	Tengeren behozott	Vasúton kivitt	Különbség (vasúton kevesebb)	Vasúton behozott	Tengeren kivitt	Különbség (tengeren kevesebb)
1898	4 788 366	3 323 583	1 464 783	6 120 150	5 112 587	407 563
1899	4 316 750	3 026 146	1 290 604	7 800 649	7 152 670	647 979
1900	3 789 322	2 844 975	944 347	8 769 226	7 988 996	780 230
1901	3 970 238	2 611 852	1 358 386	8 692 458	7 939 600	752 790
1902	3 622 505	2 607 681	1 014 824	8 455 685	7 547 164	908 521
1903	4 437 222	2 797 678	1 639 544	7 826 401	8 210 037	-383 636*
1904	4 436 476	3 557 962	1 878 514	7 826 401	7 607 632	218 769
1905	6 111 761	4 401 777	1 709 984	8 214 531	7 852 870	361 661
1906	5 747 620	3 636 600	2 111 020	8 884 508	7 661 719	1 222 789
1907	8 829 776	7 375 883	1 451 893	8 555 807	7 257 279	1 298 528
1908	6 593 771	4 598 166	1 995 605	9 748 754	8 253 074	1 495 720
1909	8 423 279	6 614 948	1 808 331	8 716 332	7 713 712	1 002 620
1910	6 955 877	4 988 804	1 967 073	9 447 947	8 288 931	1 159 016
1911	7 751 520	5 430 286	2 321 234	10 293 615	8 537 652	1 756 563
1912	8 791 978	5 987 049	2 804 929	12 264 807	10 920 846	1 343 961
1913	9 258 767	6 298 767	2 960 000	13 147 805	11 738 827	1 408 978

* Az egyetlen eset, amikor többet vittek ki tengeren, mint amennyi vasúton érkezett (a statisztika szerint) kifejezetten rendhagyó. Bár számítási hiba sincs kizárva, valószínű, hogy a korábban felhalmozott áruk tömeges eladására került sor 1903-ban.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma... 1906–1907. és 1913. évi adatai és a szerző számításai.

2.4.1.3. A helyi fogyasztás mennyisége az 1913. évi forgalommérleg alapján

A hivatalos statisztikában a teljes kikötői forgalom mindössze 1 270 380 mázsával (6,44%-kal) haladta meg a teljes vasúti forgalmat (49. táblázat). Elnagyolva ez lehetne az az árumennyiség, amit Fiume használ fel. Azonban a részletesebb számításokkal ettől eltérő eredményre jutottunk.

49. táblázat:
Fiume kikötői és vasúti forgalma 1913-ban

Forgalomtípusok	Mérték-egység	Érkező (behozatal)	Induló (kivitel)	Összesen
<i>a) Kikötői forgalom</i>				
Teljes forgalom tömegben	mázsa	9 229 592	11 738 827	20 968 419
Teljes forgalom értékben	korona	213 410 051	264 593 728	478 003 779
Ebből				
– magyar tengermellék	mázsa	103 203	372 044	475 247
– osztrák tengermellék	mázsa	1 103 366	1 750 931	2 854 297
– Trieszt	mázsa	55 951	8 208	64 159
Tengermellék összesen	mázsa	1 262 520	2 131 183	3 393 703
<i>b) Vasúti forgalom</i>	mázsa	13 309 818*	6 388 221**	19 698 039
	korona	287 406 856	215 012 481	502 419 337

*A szárazföld felől érkező; **A szárazföld felé induló.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben.

A magában Fiumében felhasznált árumennyiség közelítő pontosságú meghatározása a következő módon történt:

a) A kikötőbe hajóval érkező teljes árutömegből kivontuk a magyar és osztrák tengermellékre, valamint Triesztbe hajóval továbbszállított mennyiséget,

9 229 592 q

–2 131 183 q

7 098 409 q

majd ebből kivontuk a Fiuméből indított vasúti árutömeget

7 098 409 q

–6 388 221 q

716 186 q

Nyilvánvaló, hogy az előbbi összegből még ki kellene vonni a szűkebb (25 km-en belüli) vonzásterületre közúton kiszállított árukat ahhoz, hogy meghatározzuk a Fiumében maradó, ott (háztartási/közületi/termelési célokra) felhasznált tényleges árutömeget. Az erre vonatkozó adatok híján e tételt max. 50 000 mázsára becsülve a tengeren érkező árukból Fiumében maradó tömegét $\approx 660\,000$ mázsára becsüljük.

b) A Fiumébe vasúton érkező árumennyiségből kivontuk a kikötőből induló teljes tengeri forgalmat, és az így nyert árutömeghez hozzáadtuk a környékről közúti (fogatolt és egyéb) járművekkel max. 25 km távolságról beszállított árukat (pl. gyümölcs, olíva, zöldségfélék, fa, kő), melyek mennyiségét 70 000 q-ra becsültük:

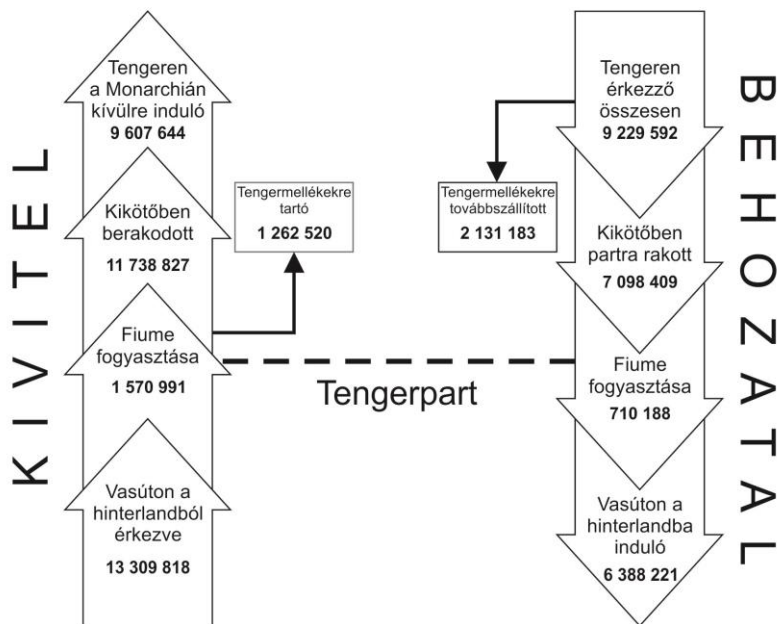
13 309 818 q
 -11 738 827 q
 1 570 991 q
 +70 000 q
 1 640 991 q

Összességében a kétirányú áruáramlás helyben maradt mennyisége, azaz Fiume város (és kikötő) által felhasznált áru teljes mennyisége 660 + 1641 ezer q \approx 2,3 millió q lehetett (27. ábra).

Ez a mennyiség a kikötő és a vasútállomás teljes forgalmának (egyenként) elérte a \approx 11–12%-át, azaz a lélekszámához képest *Fiume háztartási és üzemi áru-fogyasztása a népesebb Szegedhez és Debrecenhez képest 3–5-szörös nagyságot ért el.*

27. ábra:

Fiume fogyasztása a tengeren és vasúton érkező árukból 1913-ban



Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. I. Általános jelentés p. 12. adataiból szerkesztette a szerző.

2.4.1.4. Az egyes áruk fiumei felhasználása megállapításának problémái a tengeri és vasúti forgalom egyenlege alapján 1913-ra vonatkozóan

A „Fiume hajó- és áruforgalma 1913” statisztikai évkönyv az egyes áruk kikötői és vasúti pályaudvari forgalmáról két kimutatást tartalmaz:

- a *legfontosabb árukat* megjelenítő, 26–30. árura vonatkozó rövidebbet (a tengeri áruforgalomról behozatal és kivitel szerint a 36–37. oldalon súlyban és értékben, valamint a vasúti áruforgalomra vonatkozóan érkezés és elszállítás szerint ugyancsak súlyban és értékben a 62–63. oldalon (a „I. Általános jelentés” fejezetben);
- *részletesebb*, 50-nél több árut felsorakoztató kimutatást tartalmaznak a lobogók részletezésével, ugyanolyan rendszerben/bontásban szerkesztettek. (A 22–23. oldalon levő tengeri áruforgalom táblázat, valamint a vasúti áruforgalom árunemek és országok szerinti részletezett-ségű adatait a 182–200. oldalon érkezés-elszállítás bontásban bemutató táblázatsorozat tartalmazza a „II. Táblás kimutatások” fejezetben).

Miután nem láttuk értelmét annak, hogy a nagyon részletes változatot válasszuk értékelésünk alapjául, a sok jelentéktelen áru miatt, a *legfontosabb árukat tartalmazó kimutatás változat mellett döntöttünk. Abban a hiszemben, hogy szűkítéssel a Fiume forgalmában döntő fontosságú árukra összpontosíthatunk*, nem veszünk el a részletekben. Kiderült azonban, hogy

- a két rendszer azonos árura vonatkozó adatai között jelentős különbségek kételyeket ébreszthetnek (csupán egyetlen példa: a vasúton érkező ásványolaj mennyisége összesen az egyikben 268 ezer, a másikban 336 ezer q);
- a rövidebb változat számos áru esetében *nem tartalmazza mindkét forgalmi irány adatait*, pedig a részletesebb változathoz kiderül, hogy ellenkező irányban is volt forgalom, ezért az ilyen esetekben nincs mód mérleg alapján a helyi felhasználásra utalásra;
- számos esetben *az érkező árunál nagyobb mennyiségű indulót mutat ki a statisztika*, pedig olyan cikkekről van szó, melyekhez nem adódhat hozzá helyben előállított érdemi mennyiség. (Ezek az esetek feltehetően raktározási műveletekből adódhatnak, amikor is a korábban beraktározott áruból 1913-ban többet indítottak el, mint amennyi ebben az évben érkezett.)

Az F. A. táblázatainak adataiból ezért *az árumozgás jellegzetességeiről csak néhány általános megállapítás tehető, de az adatok összességét alkalmatlannak találtuk arra, hogy a fiumei felhasználás/fogyasztás mennyiségének finomabb, számszerűen pontosabb meghatározásához közelebb vigyen.*

a) A szárazföld (a hinterland) felőli szállítások körébe zömmel exportárúk tartoztak

A vasúton érkező szállítmányok közül összességükben cukorfélék foglalták el az első helyet, de közülük csupán a finomított *cukorból* maradt jelentős mennyiség a városban.

A helyben felhasznált kevés áru közé tartozott a Galíciából tartálykocsiban érkező *nyersolaj*, mely a tengerparti finomítóban petróleummá és más terméké feldolgozva hajókon exportra, vasúton pedig Magyarországra került. Ebben az esetben csupán ipari technológiai helyi nyersanyag felhasználás történt, de a tényleges helyi termékfogyasztás kismértékű lehetett. (Lásd a – tenger felőli – vasúti induló forgalom „finomított és egyéb ásványolaj” tételeit.) Sajátosnak mutatkozott a paraffin logisztika. A Galíciából vasúton érkező termék a fiumei finomítóból származóval kiegészülve az érkezőnél nagyobb mennyiségben hagyta el tengeren Fiumét.

Jelentősebb mennyiséget használtak fel Fiumében a vasúton nagy tömegben érkező (alapvetően export) áruból, a fűrészelt és bárdolt fából a helyi építkezéseken, ahogyan a statisztika alapján 70 ezer mázsára tehető zab a több ezer szekeret és hintót működtető helyi/környéki fogatolt közlekedés „üzemanyagát” adta.

Feltételezhető, hogy a vasúton érkező *vasfélgyártmányokat, vas- és acélárukat* a helyi gyárak, szerszámkészítők, a torpedógyár és gépjavító üzemek nagy arányban vették igénybe, ahogyan a *nyersfa* feldolgozása és felhasználása is itt történt.

Fiumében keveset használtak fel a vasúton lényegében export céljából érkező babból, búzából (pedig malma is volt a városnak), árpából, ásványvízből, továbbá nyers és kikészített bőrökből, nyers dohányból, dongából, pamutáruból, magnetitből, mint ahogyan talpfából, kukoricából, szénából/szalmából is. Az adatok tükrében mérsékelt lehetett a Fiume boltjaiban eladott fabútor, papír- és pamutáru is a vasúton érkezettek közül.

b) *A tenger felől a szárazföld (a hinterland) felé történő árumozgás egy részét Fiume 1913-ban már fejlett ipara képes volt „megállítani”, azaz alapanyagként, energiahordozóként felhasználni.*

Az Európa-szerte a tipikus kikötői iparágak közé tartozó *rizshántolásban* magyarországi viszonylatban jeleskedő fiumei hántolóba hajókon behozott rizs hántolás után a kevés helyi felhasználástól eltekintve Magyarországra és a tengermelközi tartományokba került, külföldre kisebb részét szállították el. (Ebben az esetben szintén ipari technológiai helyi felhasználás történt és csak alárendelten helyi lakossági fogyasztás.)

A hántolatlan rizs fele a helyi rizshántolóba, a másik fele a magyarországi és kis részben ausztriai rizshántolóba tartó vagonokba került.

Változatlan mennyiségben vasúton folytatta útját az akkor még Budapesten működő műtrágyagyárakba küldött (közel 1,2 millió mázsa) *foszfátföld*, mely a kiugróan legnagyobb tömegű importárut képviselte, ahogyan a *nyers fémekből, nyers pamutból, jutából* sem tartott igényt jelentősebb mennyiségben Fiume. A tengeren érkezett áruk egy része a vasúti elszállítás rovatban nem szerepelt. Nagyon valószínű, hogy az „egyéb ásványok”, a (lenből, kenderből és jutából készült) *fonatok*, a nyers len és kender, továbbá a vegyi segédanyagok felhasználásából csak ki mértékben vette ki a részét a város. Ahogyan a hajókból kirakott (chilei) salétromot is feltehetően tovább kellett hogy szállítsák a magyarországi műtrágyagyárakba, még ha nem is szerepel a vasúton elszállítottak listáján – a kénnel együtt, melyet Magyarországon savvá, valamint növényvédő szerré feldolgozva használtak fel.

A vasúton érkező fa fiumei felhasználására többféleképpen került sor. A fiumei teherpályaudvaron kirakott tűzifa közel felét a város kályháiban és kazánjaiban elégették. A nyersfa (rönk) fele pedig a helyi fűrészüzemekbe került, vagy a kikötő mélyépítési munkálatainál hasznosult. (Kis részéből pedig talpfát és dongát faragtak.) A tengeren érkező ácsolt és fűrészelt fa gyenge tizede is Fiume építőiparát szolgálta. Összességében közel félmillió métermázsával kevesebb faáru hagyta el hajókon Fiumét, mint amennyi vasúton érkezett.

Létezett jó néhány áru, melyből exportra is ment, de ugyanakkor importáltak is a tengeren. Közülük legmozgalmasabbnak a *kukorica* logisztikája bizonyult.

E szemes terményből tengeren majdnem kétszer annyit érkezett, mint amennyit a hajók elszállítottak, és a vasútra rakott mennyiség nem sokkal maradt el a tengeri exporttól. Ezért homályban marad, hogy honnét került ki az exportáru. Miután természetesen nem az egész importkontingenst vitték ki új piacokra, minden valószínűség szerint Magyarországról és Romániából származott a túlnyomó része. (A tenger melléki tartományokból aligha, mivel ott igen kevés helyen lehetett kukoricát termelni, ezért jelentős behozatalra szorultak.)

A vasúton érkező árukból a fiumei *lakossági fogyasztást* leginkább a szarvasmarha és sertés (2,6 millió korona), a hús, kolbász és más húсарu (2,4 millió korona), tej, tejtermék és egyéb állati termék (1,3 millió korona) szolgálta. *A kikötőváros egy személyre jutó drágább élelmiszer-fogyasztása jóval magasabb volt az országos átlagnál*, nem csupán a lakosság sajátos szociológiai összetételéből (kereskedők, üzletemberek, tőkepénzesek, tengerészek stb.) adódó magasabb vásárlóerő, illetve nagyobb igények, hanem a hajók élelmiszerrel és ezernyi más használati cikkel való feltöltése okán is.

Értékük alapján a vasúton (a szárazföldi piacokra) kiszállított áruk közül a legdrágább helyeket a főként a fiumei üzemekből kikerülő dohánygyártmányok (19 millió korona), hántolt rizs (12,2 millió korona), szezám és olajos magvak (2,5 millió korona), világító és kenő ásványolajok (8,8 millió korona), papír és papírtermék (1,1 millió korona), valamint torpedók (4,6 millió korona) foglalták el. (Az utóbbi fegyverfajtából még a dániai haditengerészet is rendelt.)

2.4.2. Trieszt város helyi fogyasztása tengeri és szárazföldi áruforgalmából

Trieszt népességszámában, helyi és országos szerepkörű intézmények és főként ipari kapacitások tekintetében nagyot fejlődött és szerteágazóbb vasúti összeköttetésekkel is rendelkezett a világháború előestéjén. Bár rendeltetése továbbra is elsődlegesen a belföldi és külföldi hinterland kiszolgálása kellett legyen, de idővel már a város fogyasztása is jelentős tétellé vált.

Trieszt város mint közigazgatási egység lakosságának, közületeinek, intézményeinek, infrastruktúrájának és ipari üzemének (élelmiszerekkel, nyersanyagokkal, szénnel, berendezésekkel stb.) való ellátásában a tengeri szállításra nagyobb feladat hárult mint a hinterlanddal összekötő vasútra. *Azaz ez* ellátás főként külföldi árukkal történt.

Az 50. táblázatban dokumentáltakból kitűnik, hogy Trieszt kikötői és pályaudvari árumozgásaiból a *városban maradó mennyiség részaránya igen* erősen növekvő irányzatú volt. Az 1880-as évektől az első világháborúig tartó időszakban bőven megkétszereződött (de 1909-ben háromszorozódási érték is előfordult).

50. táblázat:
A tengeri és vasúti szállítás különbözete alapján Triesztben maradt áru mennyisége (a kétirányú szállítások egyenlege)

Év	Tengeren behozott és vasúton kivitt áru különbözete, ezer mázsa	A vasúton behozott és tengeren kivitt áru különbözete, ezer mázsa	Az összes különbözet	
			ezer mázsa	%*
1880/1889	2 372	177	2 195	10,0
1890/1899	3 313	238	3 551	13,3
1900	4 440	1 190	5 630	16,2
1901	4 224	932	5 156	14,9
1902	4 716	1 671	6 787	15,8
1903	5 590	1 543	7 533	19,8
1904	6 466	1 664	8 130	20,2
1905	6 053	2 176	8 229	19,3
1906	7 691	2 673	10 264	21,9
1907	9 401	2 591	12 052	20,9
1908	10 199	2 855	13 054	26,9
1909	12 802	2 215	15 017	29,6
1910	9 749	2 625	12 374	24,4
1911	9 247	2 775	12 022	21,9
1912	8 243	4 306	12 549	22,2
1913	11 047	3 525	14 572	23,7

*Az összes Triesztben maradó áru a teljes trieszti tengeri és vasúti forgalom százalékában.
Forrás: Andrović 1918. p. 134–135. alapadataiból számította a szerző.

A kikötővárosba 1913-ban tengeren 23,1 millió mázsa árut hoztak be és vasúton 12,1 milliót vittek ki a hinterlandra. (Beclésünk szerint a kivitel 95–95%-a vasúton történt, mert a lovas kocsikat csak néhány kilométeren belül lehetett igénybe venni az igen nehéz terepviszonyok miatt.) Forgalomban volt ugyan néhány 0,5–1,2 tonna képességű teherautó a regionális léptékű szállításhoz, de teljesítményük elenyésző lehetett a vasúthoz képest. Azaz a 11,0 millió mázsa különbségből mintegy 10,5 millió mázsa maradt a városban.

A vasúton behozott áru mennyiségétől (14,9 millió q) a tengeren kivitt (11,4 millió q) ugyancsak jóval elmarad (51. táblázat). A 3,5 millió mázsa különbség lényegében szintén a helyi fogyasztás rendelkezésére állhatott.

A Triesztben maradt összesen 14 572 000 mázsa áru a teljes (tengeri + vasúti) forgalomnak 38 022 000 mázsa) a 38,3%-a. Ha számításba vesszük a közúti szállítás bő félmillió mázsás tételét, még akkor is 37%-os a lokális felhasználás. Ez

igencsak *meglepően magas arány*, ha csupán Ausztria keleti nagyobb felét vesszük számításba a milliós császárvárossal, Béccsel együtt mint a tengeri kereskedelem iránt nagy mennyiségű igényt támaztó térséget.

51. táblázat:

A tengeri és vasúti szállítás szerepe Trieszt ellátásában 1913-ban (vázlatos kivonat az előbbi részletező táblázatból) 1000 mázsában

Tengeren behozva	23 140
Vasúton kiszállítva	12 093
<i>Triesztben maradt</i>	<i>11 047</i>
Vasúton behozva	14 882
Tengeren kiszállítva	11 357
<i>Triesztben maradt</i>	<i>3 525</i>
<i>Triesztben maradt összesen</i>	<i>14 572</i>

Forrás: az 50. táblázatból kivonatol és számolta a szerző.

Értékalapon a vasúti behozatal 8,76 milliárd koronájával szemben a tengeri kivitel 9,32 milliárd, illetve a tengeri behozatal 8,70 milliárd koronájával szemben a vasúti kivitel 7,83 milliárd korona kivitele állt. Következésképpen a *helyi ipar* a hinterlandról behozott anyagokkal feldolgozása során *akkora termék értéktöbbletet hozott létre, hogy a helyi fogyasztáson túlmenően még a tenger felé történt kibocsátás értéke is felülmúlta a szárazföldi inputot*. A tengeren behozott áruk értékét a helyi fogyasztás/felhasználás „megvámolta”, ezért bocsátott ki a szárazföld felé kisebb értékű tömeget, de közrejátszott a *raktározási spekuláció* is.

ÖTÖDIK FEJEZET

A MONARCHIA TENGERHAJÓZÁSÁNAK
FŐ ESZKÖZEI ÉS SZERVEZETEI

(Kereskedelmi flották és hajózási társaságok)

A vizsgált kikötők nemzetgazdasági jelentőségének és nemzetközi pozíciójának alakulása szempontjából egyáltalán nem közömbös, hogy *miként alakult az osztrák és magyar hajóállomány teljesítőképessége és milyen feladatokra szerveződtek a hajózási társaságok* (mennyire voltak képesek a világoceán, a különböző tengerek elérésére) a külkereskedelem expanziójának nyomására.

Mindamellet a kikötők szempontjából e két háttérfeltétel szerteágazó kérdéseinek tárgyalásában nem merülünk el, csupán a potenciálra szorítkozunk. Monografikus részletességgel színvonalas tanulmányok jelentek meg az utóbbi években a magyar tengerhajózási vállalatokról, társaságokról, hajótípusokról *Pelles Márton* és *Zsigmond Gábor* tollából, közös könyvük pedig remek tárháza lehet mindazok számára, akik e témakörrel többet szeretnének tudni.

1. A Monarchia kereskedelmi flottája

1.1. A Monarchia flottájának pozíciója Európában – a Monarchián belüli arányok

Nyugat-Európa tengeri nagyhatalmaihoz képest a Monarchia flottája méreteiben/hordkapacitásában és műszaki színvonalában messze elmaradt, sőt a nagy múltú mediterrán hajózási kultúrát hordozó Olaszország is megelőzte az első világháború kitörésekor (52. táblázat).

Mindamellet a Monarchia flottája a mindkét tagországban végbement fejlesztések következtében az 1867. évi 326 ezerrel szemben az első világháború előtt már meghaladta az 1,0 millió BRT-t (52. táblázat), lényegesen javítva nemzetközi pozícióját is.

Az osztrák–magyar kereskedelmi tengerészet 12–13 ezer főt foglalkoztatott. Az új hajók, illetve társaságaik lehetővé tették, hogy a 20. század elején kilenc országgal bővüljön a flotta forelandja. *Az újonnan létesült társaságok néhány éven belül az interkontinentális hajózási piacon is jó hírnévre tettek szert.* Így például a Lloyd a Levante után most már Egyiptomba, Kelet-Afrikába, Indiába, Kínába, Japánba és Brazíliába is közlekedtetett járatokat.

Az 1895-ben alapított *Austro-Americana* a szolgáltatásait kiterjesztette a Földközi-tenger nyugati medencéjére (versenyre kelve a francia hajózási cégekkel), továbbá Észak- és Dél-Amerikára, sőt 1912-ben egy közép-amerikai járat létrehozásának előkészítése is megkezdődött, de megvalósítására a világháború miatt már nem került sor.

A *kivándorlók* szállítása Amerikába hagyományosan főként külföldi (olasz, német, brit) társaságok bevetését gyarapította. Századunk elején e tevékenységet nagyobb részben már osztrák–magyar hajók végezték.

A magyar és az osztrák flotta közötti különbség a dualizmus idején szerfelett változékonyan alakult.

52. táblázat:
Az egyes európai országok kereskedelmi flottájának nagysága 1914 nyarán
(a gőzhajók adatai)

Ország	Ezer bruttó regiszter tonna
Nagy-Britannia	20 524
Németország	5 155
Franciaország	1 922
Norvégia	1 857
Hollandia	1 472
Olaszország	1 430
Osztrák–Magyar Monarchia	1 052
Svédország	1 015
Spanyolország	883
Oroszország	852

Forrás: Escher 1917. p. 35.

A Monarchián belül az osztrák flotta a magyarral szemben a kiegyezés évében volt a legnagyobb (a hajók számában 5,4-szeres) fölényben. Magyarország ugyan a nemzeti tengeri kereskedelem fellendítése érdekében (különösen 1891-től) ambiciózus flottafejlesztést folytatott (részben a saját gyártmányú, Fiumében készült, részben a külföldön építtetett gőzhajókkal), s bár a különbséget sikerült mérsékelni, de 1913-ban flottánk még mindig messze elmaradt az osztráktól. Különösen a hajók átlagos nagyságában, azaz a távolsági járatokra alkalmas (óceánjáró), nagy hajók számában volt drasztikus a különbség (53. táblázat).

1867 és 1913 között Magyarország kereskedelmi flottája a (vitorlás + gőzös) hajók számában alig változott (547, illetve 545) míg a továbbra is többszörösen nagyobb számú osztrák állomány radikálisan (a háromötödére) csökkent a jóval gyorsabb (a nagyobb hordképességű gőzhajókat előnyben részesítő) korszerűsítési folyamat eredményeként. E folyamat még egyértelműbben tetten érhető a tonnatartalomban. A magyar flotta hordképességének megkettőződésével szemben az osztrák majdnem megháromszorozódott. Kizárólag a gőzhajókra szorítkozva 1913-ra már kissé kedvezőbb arányok állapíthatók meg – ami nagyjából egybevág az osztrák és magyar kikötők mérete közötti arányokkal.

1.2. A magyar flotta

A magyar kereskedelmi hajóállomány kezdeti elmaradottságára jellemző, hogy az 1867–1870. évi időszakban még egyetlen gőzhajója sem volt. Az első kisparti járatú (gőzös) beszerzésére 1871-ig, a hosszújáratúra 1873-ig és a nagyparti járatúra 1874-ig kellett várni.

53. táblázat:
Az osztrák és a magyar kereskedelmi tengeri hajóállomány alakulása

Év	Hajók száma		Tonnatartalom	
	Magyarország	Ausztria	Magyarország	Ausztria
1867	547	2 936	71 791	254 263
1870	540	•	78 332	•
1880	477	•	69 918	•
1890	467	•	54 665	•
1891	485	1 723	54 405	234 776
1900	438	1 637	69 397	347 736
1905	477	1 718	92 481	481 592
1910	455	1 778	111 636	619 495
1912	593	1 795	139 286	712 551
1913	545	•	144 435	743 650
1913	71*	198*	213 000*	705 000*
1914	•	445**	1 055 719**	•

*Kizárólag a gőzösökre vonatkozó adatok; **A teljes Osztrák–Magyar Monarchia gőzhajó flottája.

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1913. és Escher 1917. p. 34. egymással nem mindig megegyező adataiból szerkesztette a szerző.

Az állomány folyamatos és érdemi fejlődése a kisparti hajók körében csak 1879-től, a hosszújratú gőzösöké pedig 1882-től kezdődött meg. Viszont nagyparti járatú gőzösök a korai időszakban utoljára 1878-ban tették változatosabbá a magyar flotta összetételét, majd három és fél évezed kihagyással már csak 1911-től kerültek újból beszerzésre egészen a világháborúig. E rejtélyesnek tűnő polarizált állományszerkezetet olyan megfontolásból hozták létre, hogy a takarékoságra hangsúlyt fektetve az „Adria” és más kisebb „mélytengeri” járatokat üzemeltető társaság olyan kisebb óceánjárókra tett szert, amelyeket a mediterrán/levanti/és nyugat-európai („nagyparti”) viszonylatokban is lehetett közlekedtetni. (Interkontinentális járatok heti/havi gyakorisággal indultak, ezért a szabad kapacitásukat az európai peremi viszonylatokban lehetett értékesíteni.)

A hajók számát tekintve vitorlás hajók tették ki a magyar flotta nagyobb részét 1903-ig, tonnatartalomban pedig 1893-ig. *1913-ban a 139 gőzös mellett még 96 tengeri vitorlás hajó* is működött, viszont tonnatartalomban a gőzösök mellett már eltörpült a vitorlások szállítási kapacitása (143 752 versus 683) – ahogyan a gőzhajók mérete rohamosan növekedett.

Mai szemszögből akár meghökkentő is lehet az a tény, hogy *nemzeti flottánk működésének 1867 és 1904 közötti hosszú évtizedeiben a hosszújratú vitorlás hajók tonnatartalma felülmúlta a nagyparti és kisparti vitorlás hajókat* (sőt megdarabszámban is elérte az utóbbi két kategóriába sorolt hajók kétharmadát). Azaz

a magyar tengerhajózási társaságok számos olyan nagyságú sokárbocos és viszonylag nagy rakterű hajóval rendelkeztek (még 1890-ben is), amelyekkel a Földközi- és az Északi-tenger kikötőibe éppen úgy el lehetett jutni (a gőzösökhöz képest átlagosan 3–4-szer hosszabb idő alatt), mint ahogy a dél-amerikaiakba is.

A 19/20. század fordulóján kivonták a forgalomból a hosszújratú vitorlásokat, sőt 1913-ban már a nagypartiak is hiányoztak az állományból (54. táblázat) [Függelék F.I. tábla].

A hajópark tonnatartalma és gépi meghajtó ereje tekintetében a szerződéses társaságok (melyek tőkéje főként az államtól származott) jóval nagyobbak voltak mint a nem szerződéses „szabad” vállalatok.

Nyugat-Európa fejlett országaihoz képest a magyar kereskedelmi flottában *a gőzhajók elterjedése* (a vitorlás kereskedelmi hajókat kiszorítva) jó néhány évnyi *fáziskéséssel* ment végbe. A lassúbb technológiaváltás/átállás nem csupán a forgalom generálásában meghatározó mediterrán térség és Magyarország *gyengébb tőkekondícióira* vezethető vissza (egységnyi raktérkapacitás létrehozása az acéltestű és szerkezetű gőzhajókon 3-6-szor annyiba került, mint a fából készült vitorlás hajókon), hanem a *szénellátás gondjaira és a szakképzett tengerészek hiányára* is.

Mindaddig, amíg a Kárpát-medencei, illetve osztrák/cseh szénbányák között nem jött létre vasúti összeköttetés (1873), Fiumében a fűtőanyag többségét Angliából és Belgiumból kellett magas áron beszerezni. Magyarország már korábban kezdődött tengerészképzésében jelentős előrelépés volt a magyar tengerészeti hatóság felügyelete alá tartozó Tengerészeti Akadémia 1870. évi alapítása, ahol már elsősorban gőzhajókra képezték ki a tiszteket (Pelles–Zsigmond 2018).

A kiegyezés ugyan mérföldkö Magyarországon gazdasági fejlődésében, azonban kereskedelmi hajóállományunk technikai felzárkóztatása tekintetében alig történt érdemi lépés az *1880-as évek elejéig*. Addig *flottánkat lényegében vitorlás hajók alkották – még hosszújratú* (kontinensek közötti) *viszonylatokban is*. Viszont a magyar közlekedéspolitikának köszönhetően *1882-től kereskedelmi flottánk fejlesztése a világháború kitöréséig igazi sikertörténetté* vált gyorsaság és műszaki színvonal tekintetében egyaránt (54. táblázat).

A magyar gőzhajóállomány akciórádiusz szerint szélsőségesen polarizálódott. 1910-ig csak hosszújratú és kisparti kategóriájúak alkották. (Miközben fokozatosan leváltották az azonos kategóriájú vitorlás hajókat.) Ez az anomália 1913-ra már megszűnt (55. táblázat), azonban a nagyparti kategóriájú hajók számában továbbra is hatalmas volt a különbség a Monarchia két tagországa között.

1898 és 1913 között a magyarországinál nagyobb flották közül a fejlődés mértékét tekintve a magyar flottát csak Görögország és az USA előzte meg. Pelles és Zsigmond (2018) számításai szerint a 20. század elején a világ 32 országa között a magyar kereskedelmi flotta a 18. helyet foglalta el az átlagosnál gyorsabb növekedés ellenére.

54. táblázat:
A magyar kereskedelmi tengerészeti hajóállományának fejlődése járáthossz kategóriák szerint, 1867–1913

Év	Hosszjárátú		Nagypart- járátú		Kispart- járátú		Összesen		Hosszjárátú		Nagypart- járátú		Kispart- járátú		Összesen		Bárkák és dereglyék		Összes hajó			
	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom	szá- ma	tonna- tartalom
1867	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1882	7	5 922	–	–	7	190	14	6 112	131	61 292	3	612	185	2 277	315	64 181	145	327	478	70 620		
1890	10	8 847	–	–	28	1 531	38	10 378	81	4 098	3	905	125	2 025	209	43 916	220	372	467	54 666		
1900	39	52 181	–	–	36	3 646	70	47 003	27	13 150	1	148	121	1 662	154	17 882	277	432	500	62 183		
1910	59	102 413	–	–	55	7 418	114	109 832	–	–	1	62	89	1 399	90	1 461	288	459	494	115 426		
1913	68	131 763	–	–	63	9 337	134	142 539	–	–	–	–	96	1 211	96	1 211	315	689	545	144 433		

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913-ban.

55. táblázat
A gőzhajók száma és tonnatartalma hajókatóriánként 1913-ban

Ország	Hosszúparti	Nagyparti	Kisparti	Összesen
Gőzhajók száma				
Magyarország	68	3	63	134
Ausztria	98	29	71	198
Gőzhajók tonnatartalma				
Magyarország	131 763	1 439	9 337	142 5398
Ausztria	411 000	278 800	15 200	705 060

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1913 és Escher 1917 adataiból összeállította a szerző.

1.3. Az osztrák kereskedelmi flotta

A teljes flotta meg hajtóerő szerinti összetételben követte az általános műszaki fejlődést, az apró vitorlásokat sorra vonták ki a forgalomból. Helyettük kevesebb számú, de sokkal nagyobb kapacitású gőzhajóval gyarapodott a hajóállomány. 1867 és 1914 között a hajók száma kétötödével csökkent, ellenben tonnatartalma a 3,2-szeresére nőtt.

Az osztrák flotta a gyarapodásának ütemében az 1890-es évek előtti időszakban elmaradt az ország politikai/gazdasági pozíciójához képest. Az osztrák Lloyd-tól eltekintve a többi társaság csupán néhány gőzhajót üzemeltetett az 1880-as években.

A teljes *hajóállomány tonnatartalmának* 1880-ban *csak fele volt trieszti illetékességű.* A regisztráció helyét akkor még alig befolyásolták üzleti/adózási megfontolások. Ezért annak, hogy az állomány fele a többi kikötő között oszlott meg, az oka abban keresendő, hogy rengeteg vitorlás hajót kellett alkalmazniuk az igen nagyszámú (kis kapacitású tagokból álló) az Adria-parti kikötőállománynak a napi élet biztosításához a rövidebb/hosszabb tengeri utak megtételéhez.

Az 1880-as évek előtti viszonylag gyenge gőzhajóállomány oka a korabeli szerzők szerint az volt, hogy az osztrák kormányokban nem eléggé tudatosodott a tengeri teherszállítás jelentősége, nem kapta meg a joggal elvárható törődést egy olyan korban, amikor a világtengereken már nagy méreteket öltött a forgalom – az egymástól távoli országok közötti kapcsolatok erősödésének nyomására. A másik okot a hinterlanddal összekötő vasúthálózat nem megfelelő területi szerkezetében látták, amely Trieszt kikötői forgalmának növekedését lassította. A harmadiknak pedig a Déli Vasút által alkalmazott magas vasúti tarifát nevezték meg (Neumann-Spallart 1882).

Csak az *1893. évi kereskedelmi hajózás támogatási törvényben* is kifejezésre jutó *új tengerhajózási politika* érvényesülésének hatására gyorsult fel és tartott

egészen a világháborúig az osztrák gőzhajópark fejlődése számtan és teljesítményben – főként a nagyparti hajózást támogatva. Jellemző, hogy a vezető társaságnak az Osztrák Lloydnak a nyolc gőzhajója az 1890-es években még csupán tízezer tonnatartalmat képviselt, vagyis meglehetősen gyenge szállítási kapacitással rendelkezett.

Escher (1917) szerint az *állami anyagi segítség Ausztriában egyetlen ágazatban sem hozott akkora kézzel fogható eredményt, mint éppen az ország flottájába való befektetés, mely a legvilágosabban a külkereskedelmi expanzióban nyilvánult meg.*

A fejlődő osztrák kereskedelmi flotta szállítási teljesítménye a 20. század elején már elérte az évi 70 millió mázsát és az áru fuvarozásból évente 150–200 millió koronának megfelelő bevételre tett szert melynek nagy része (inkább közvetlenül, mint közvetve) Ausztria gazdaságát szolgálta.

Az 1910-es évek eleji osztrák flottafejlesztés lendületet adott az ugyancsak állami hazai *hajóépítési iparnak* is. Bár a helyileg főként Triesztben összpontosuló (sokféle szakma együttműködését feltételező) osztrák hajóipar nem küzdötte fel magát az élvonalbeliek közé, 1913-ban már a hetedik helyen állt Európában. Az akkor gyártott összesen 8448 tonnatartalmat kitevő teljesítménnyel nem sokkal kisebbet ért el, mint Japán és többet mint Norvégia vagy Olaszország. A 20. század első másfél évtizedében a Lloyd által forgalomba állított tíz hajó közül kilenc Triesztben készült (56. táblázat). *A hajógyártás multiplikátor hatása* kedvezett az osztrák és cseh hengerelt és öntött acél-, gőzgép-, műszer- és elektromoskészülék-iparnak.

56. táblázat:
Az Osztrák Lloyd legnagyobb hajói 1914-ben

A hajó neve	Építési helye	Felavatásának éve	Tonnatartalom, BRT	Lóerő
Gablonz	Trieszt	1912	8 448	8 000
Marienbad	Trieszt	1913	8 448	8 000
Austria	Trieszt	1901	7 588	3 300
Helouan	Trieszt	1912	7 367	10 000
Wien	Trieszt	1911	7 367	10 000
Innsbruck	Trieszt	1914	7 077	–
Nippon	Sunderland	1901	6 317	3 000
Erzherzog Franz Ferdinand	Trieszt	1899	6 046	3 600
China	Newcastle	1900	5 732	3 000
Vorwärts	Trieszt	1906	5 980	3 450

Forrás: Gatscher–Riedl 2017.

2. A Monarchia tengerhajózási társaságai

2.1. A magyar tengerhajózási társaságok

2.1.1. Szakosodások szolgáltatási mód szerint

Ugyan a magyar hajózási vállalatok állományában végbement a 20. század elején *bizonyos mértékű koncentráció* (néhányuk megszűnésével), *de még 1913-ban is meglehetősen szétaprózott* volt a három szerződéses és nyolc nem szerződéses társaságra/vállalatra strukturálódott állomány mind hajóik száma és szállítási kapacitása, mind személyzetük száma tekintetében (57. táblázat).

A *szerződéses vállalatok* a költségvetésből állami támogatás fejében eleget téve a magyar külkereskedelem szállítási igényeinek, tengerek, illetve földrajzi nagyrégiók szerint szervezték az általuk nyújtott szolgáltatásaikat. A szállítatóikkal kötött szerződésre alapozottan főként *menetrendszerű* járatokat közlekedtetek különféle viszonylatokban, ezzel kiszámíthatóvá téve az áru rendeltetési kikötőbe érkezésének idejét. Közülük a kapacitás és személyzet hányadosa, illetve a hajók átlagos nagysága alapján az „Adria” Rt. lehetett a leghatékonyabban működő (57. táblázat).

A hajózási társaságok/vállalatok közül a legnagyobbak egyezményeket kötöttek a külföldi piacterületekről. Az 1891. évi egyezmény alapján

- az új magyar Adria Rt. a nyugati piacokra (Nyugat-Európa, Amerika),
- az Osztrák Lloyd a keleti piacokra orientálódott.

Alig három év múlva (1894-ben) oly módon változtatták meg a működési területeket, hogy

- az Osztrák Lloyd a nagy ázsiai országok (India, Kína, Japán) és a kisebbek mellett a kelet-afrikai piacon is jelen lehetett azzal a feltétellel, hogy járatai kötelesek érinteni Fiumét is;
- az Adria Rt. pedig a nyugati piacához fűzhette az észak-afrikai országokat – Egyiptom kivételével.

A kölcsönösség jegyében a magyar szolgáltató járatai pedig miután elindulnak Fiuméből, vagy oda érkeznének, kötelesek útba ejteni Triesztet.

Brazíliaba a korábbi egyezés alapján az Adria, az 1894. évi szerint pedig felváltva mindkét társaság hajói jártak. Meglepő, hogy a nagyon távoli országgal a Monarchia a saját társaságaival és nem valamelyik fejlett országbeli óceánjáró szolgáltatóval kereskedett, ami a stabil kapcsolatot jelzi.

A *nem szerződéses vállalatok állami támogatás nélkül kellett, hogy „megéljenek” a piacon. Általában alkalmi tengeri fuvarokat teljesítettek* – kisebb részben időben rugalmas menetrendszerű közvetlen járatokkal (az induló és célkikötő közötti utat megszákítás nélkül megtéve), részben tramp járatokkal (amikor megha-

tározott időkereten belül, a köztes kikötőkbe is betérve, az ottani rakodási feladatokat ellátva) teljesítették a nem sürgős szállítási feladatokat). Megszakítás nélküli alkalmi fuvarokat magasabb tarifával akkor vállaltak, ha a raktér kihasználtsága megfelelő mértékben biztosítva volt. Az észak- és kisebb részben latin-amerikai fuvarpiacon jelenlevő „Atlantica” és az ázsiai fuvarokra szakosodott „Orient” kivételével a többi nem szerződéses cég törpevállalat volt, közöttük néhány családi vagy szűk közösségi tulajdonban.

57. táblázat:
A magyar tengerhajózási vállalatok főbb adatai 1913-ban

Vállalatok*	Hajók					
	száma	teljes	tiszta	névleges lóereje	indikált lóereje	indikált lóereje
		tonnatartalma				
I. Szerződéses vállalatok						
a) Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.	32	72 979	44 437	7540	42 020	861
b) Magyar–Horvát Tengerhajózási Rt.	46	17 433	9 058	4350	28 480	742
c) Magyar Keleti tengerhajózási Rt.	12	42 157	27 204	3716	19 950	527
II. Nem szerződéses vállalatok						
a) Orient Magyar Tengerhajózási Rt.	6	26 405	17 443	2113	10 200	149
b) Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt.	6	22 666	14 436	1801	9 700	141
c) Sodlich A. János és Társai t.h.v.	1	2 531	1 582	248	1 400	20
d) Horvát Tengerhajózási Rt.	4	593	254	220	1 160	40
e) Atlantica Tengerhajózási Rt.	11	43 832	28 151	3551	16 600	249
f) Ineficienter Tengerhajózási Rt.	1	2 333	1 451	216	850	19
g) Grünhut és Társa Szabadhajózási V.	1	992	618	112	575	13
h) Olivieri Vladimiro Tengerhajózási V.	1	1 906	682	120	700	15

*A táblázatban szereplőkön kívül korábban létező néhány magyar társaság (Photogén Szállítási Rt., Gerbaz Testvére és Társai Tengerhajózási Vállalat, Nikolich Alajos és Társai Tengerhajózási Vállalat, az 1907. és 1908. években megszűntek, mindössze 1-1 kis hajóval és 19–24 fő személyzettel rendelkeztek.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma... 1913. adataiból összeállította és lábjegyzettel ellátta a szerző.

2.1.2. A legjelentősebb magyar társaságok menetrendszerű szolgáltatásai

A magyar nemzeti gazdaságpolitika arra törekedett, hogy a fiumei tengeri forgalom ennél nagyobb részét hazai hajózási társaságok bonyolítsák, azonban a kiegyezés utáni gazdasági boom idején a *külföldi társaságokra még nagy feladatok hárultak, miután a magyar társaságok hajóparkjának kapacitása messze elmaradt az igényektől.*

A külföldi piacok közül különös jelentősége volt Nagy-Britanniának (minőségi hajóközanszén behozatal, mezőgazdasági árukivitel). E viszonylatban a magyar kormány támogatásával bérleti szerződések alapján angol társaságok végeztek Fiume és Liverpool (majd Glasgow) között a szállításokat.

▲ E szükségmegoldás csak akkor szűnhetett meg, amikor Magyarország anyagi ereje már önálló és versenyképes társaság létrehozását lehetővé tette. Így került sor 1882-ben az *Adria Magyar Tengerhajózási Rt.* alapítására. Állami „segély” ellenében e vállalat kötelezettséget vállalt Fiume és olasz, francia, spanyol, holland, belga, valamint angol kikötők közötti szállításokra. Három év múlva Máltát, Tuniszt és Algirt is bevonta működési területébe – amire főként az ottani vasútépítések által igényelt exportunk (talpfa, sín) inspirálta a céget.

A társaság erősebb anyagi kondíciója lehetővé tette óceánjáró hajók alkalmazását brazíliai viszonylatokban is. Ezzel megszűnt az angol társaságokra ráhagyatkozás a magyar liszt kivitelében és a brazil kávé behozatalában. (Ráadásul a közvetlen magyar járatok lerövidítették a szállítási időt az angliai megszakításos, csomóponti átrakásokkal járó tengeri logisztikával szemben.)

Ugyan a Földközi- és Északi-tenger számos kikötője, sőt New York is megnyílt az Adria előtt egy angol társasággal kötött egyezmény alapján, a hirtelen megnövekedett szállítási feladatok miatt a járatokat megosztotta az osztrák Lloyd társasággal. A „Vasminiszter” Baross Gábor azonban elfogadhatatlannak tartotta az így előálló osztrák befolyást, ezért

- a hovatartozás erős kihangsúlyozásával „Adria Magyar Királyi Hajózási Rt.” néven újjászervezte a társaságot;
- további hatalmas összegű állami segéllyel megszilárdította az anyagi helyzetét, ezek fejében
- kötelezte az „Adriát” tételesen felsorolt nyugat- és dél-európai, észak-afrikai, sőt brazíliai járatok működtetésére. (A brazíliaiak nem bizonyultak gazdaságosnak, ezért azokat 1907-től az Austro-Americana trieszti osztrák társaság vette át.)

Ugyancsak az Adria feladata lett, hogy a déli és nyugati irányú hálózaton kívül kisebb kapacitással jelen legyen a Fekete-tengeren is, ahol főként a konstantinápolyi viszonylatú magyar szállítási igényeknek kellett eleget tennie.

▲ A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. a Duna-delta előtti mély folyami kikötőben, Galacban rendezte be hazai anyakikötőjét, innét indította és itt fogadta tengeri járatait.

Forgalmának oroszlánrészét a nyugat-európai kikötőkkel bonyolította; ez az arány a 20. század elején lassan, de folyamatosan növekedett, míg a fekete-tengeri és levantei (a társasággal szerződéses üzleti viszonyban álló) kikötőkkel csökkenő irányzatot mutatott (58. táblázat).

A 20. század elején a hajózási társaságok a bevétel növelése érdekében változatosabbá tették tevékenységüket. Így pl. az Atlantica olyan járatokat is közlekedtetett, melyek Angliából szenet hoztak Fiumébe, de visszafuvarért üresen jutottak el Konstantinápolyba. A Magyar Keleti Rt. nagyobb szerephez jutott a Brit-Indiába tartó hagyományos cukorexporton kívül az Ausztráliából való behozottból is.

58. táblázat:

A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. áruforgalomnak alakulása a fő piacok szerint, 1901–1912

Év	Járatok száma	Galacból a Fekete-tenger és a Levante kikötőibe tartó forgalom		A nyugat-európai kikötőkbe tartó forgalom		Összesen	
		tonna	%	tonna	%	tonna	%
1901	59	13 793	11,1	110 556	88,9	124 349	100,0
1901/1905 átlag	88	15 144	10,7	126 591	89,3	141 735	100,0
1906/1910 átlag	114	24 205	9,2	237 903	90,8	262 108	100,0
1912	127	25 394	8,7	225 891	91,3	290 736*	100,0

*A Fiume–Ausztrália járatallított áruval együtt.

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1912. 80. tétel, p. 292.

▲ Az adriai partokat és szigeteket kiszolgáló Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt. kétféle feladatot látott el:

- a magyar és az osztrák partok menti, a szigeteket egymással és a szárazfölddel összekötő kisparti járatok működtetése kis hajókkal. Meghatározó szerepe volt a partvidék lakosságának ellátásában.
- A Monarchia tengerpartja, s az attól délre levő montenegrói, albániai és görögországi kikötők közötti teher- és személyszállítás.
- A mai távolsági kompok feladatát is ellátta a Monarchia és Olaszország partjai közötti járataival.

Lokális/kisregionális/regionális léptékű feladataiból adódóan rövid, ám intenzíven közlekedő járatokból álló igen sűrű hálózatán a forgalom tömege (tonnában és utasszámban mérve) kiemelkedő volt. Utasforgalmát túlnyomóan az osztrák, magyar és olasz kikötők keltették (59. táblázat).

59. táblázat:

A Magyar–Horvát Gőzhajózási Társaság személyforgalmának országok szerinti megoszlása 1912-ben (Fiuméből induló és oda érkező járatokon összesen)

Kikötő	Személyforgalom, fő
<i>Magyar</i>	
összesen	516 206
<i>Osztrák</i>	
– kvarnerói	1 014 417
– Trieszt	762
– egyéb isztriai	115
– dalmáciai	51 300*
összesen	1 066 594
<i>Olasz</i>	40 422
<i>Montenegrói</i>	11
<i>Törökországi</i>	
– Szkutari**	4
– egyéb	53
összesen	57
<i>Görögországi</i>	36
<i>Kirándulóhajók</i>	16 616
Mindösszesen	1 639 848

*Ebből gyorsjáratokon 35 645 fő utazott; **És a Bojana folyó menti kikötők.

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1912. 79. tétel, p. 292. szerző által kivonatolt és formázott táblázata.

Az 1890-es években a Fiume–Ancona, de 1912-ben már a Fiume–Velence viszonylatú volt a legforgalmasabb az olaszországi tengeri vonalai közül. E változás a turizmus iránt növekvő igényt támogató polgárosodási folyamat egyéb lenyomata (60. táblázat).

A Fiume és (az osztrák) Abbázia–Lovran közötti városkörnyéki rövid járatok hatalmas forgalmából is a Magyar–Horvát Tengerhajózási Rt. vette ki a legnagyobb arányban a részét.

E társaságnak a nagyobb motorcsónakokkal és műszaki javító, üzemanyagszállító üzemeltetési egységekkel együtt 1913-ban 6165 vitorlás, gőz- és motoros hajója volt összesen 599 581 tonnatartalommal. (A személyszállító hajók egy része teherárut is vitt magával.)

60. táblázat:

A Magyar–Horvát Gőzhajózási Társaság Fiume és a legfontosabb olaszországi személykikötők közötti utasforgalmának alakulása, 1894–1912, fő

Év	Fiume–Velence	Fiume–Ancona	Összesen	Ravenna
1894	2 164	41 145	6 279	–
1895	2 137	6 701	8 838	–
1896	3 724	11 048	14 772	–
1897	5 832	12 105	17 937	–
1898	7 064	16 503	23 567	–
1899	7 890	13 120	21 010	–
1900	9 307	10 546	19 853	–
1912	30 439	9 734	40 422	249

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1900. p. 261.; 1912 p. 202.

2.1.3. A kabotázs forgalom

A nagyparti és távolsági szolgáltatók jellemzője hogy az anyakikötő Fiume és valamelyik külföldi kikötő közötti közvetlen járatokon kívül olyanokat is működtettek, melyek a köztes kikötőkbe is betértek ki- és berakodás céljából. Ahhoz, hogy hajóparkjuk kapacitását a gazdaságosság érdekében ki tudják használni, a legtöbb társaság kifejezetten idegen kikötők közötti ún. „kabotázs” szolgáltatásokat is nyújtott.

Így például az *Osztrák–Magyar Lloyd* az 1880–1881. években a tágabb értelemben vett *Mediterráneumban* viszonylag rövid járatokkal szolgáltatott 26 viszonylatban. (Így pl. Konstantinápoly, valamint Várna, Küstendje, Galac, Trapezunt, Szmirna, Ciprus, Bejrút, Port Szaíd, Alexandria, Syra, Candia között.) A távolsági kabotázs szolgáltatások közül kitűnt teljesítményével a Bombay–Kalkutta–Szingapúr viszonylatú.

Az *Adria Rt.* a legtöbb rakományt angol kikötőkből vitte ki főként Olaszországba (1895-ben 1,94 millió mázsa), továbbá olasz kikötőkből franciaországiakba, de Trieszt és a brazíliai kikötők között is volt szállítanivalója. Ezenkívül Triesztből (525 ezer mázsa) árut vitt olasz, máltai és marokkói kikötőkbe, Franciaországból pedig Triesztbe, továbbá olasz és spanyol kikötőkbe fuvarozott (508 ezer mázsa) árut 1907-ben.

Az „*Atlantic*” társaságot eredetileg (erre neve is utal) az amerikai (transzatlanti) viszonylatokra tervezték, de a valóságban nagyobb forgalmat bonyolított le a Fekete-tenger orosz és román kikötői között (e tekintetben a „*Adria*” versenytársának bizonyult), de holland és angol kikötők között is vállalt fuvar. Összes teljesítménye odafelé 2,5 millió mázsa/év, visszafelé 1,5 millió mázsa/év volt 1900-ban.

Az „*Orient*” társaság alaprendeltetésének az ázsiai szállításba bekapcsolódást határozták meg. Ehhez képest orosz árut szállított Hollandiába és az USA-ba, továbbá észak-amerikai Dél-Amerikába és Spanyolországba.

A *Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt.* (évi 928 ezer mázsa mennyiségben) orosz kikötőkből északi-tengeri (főként holland) kikötőkbe és Olaszországba szállított különféle rakományokat.

A *Magyar Keleti Tengerhajózás Rt.* a fekete- és északi-tengeri (német, holland, belga, angol) kikötők között végzett alkalmi szállításokat, de ritkán még Ausztrália–Olaszország/Franciaország viszonylatú fuvarjai is voltak.

Copaitich és Társai 1895-ben három gőzessel orosz gabonát szállított a fekete-tengeri kikötők-ből a nyugat-európai piacokra.

A kabotázs szolgáltatások méretét a 61. táblázat szemlélteti.

61. táblázat:

A magyar tengerhajózási társaságok Fiumén kívüli (tehát a közbenső/útjukba eső) és más viszonylatokban végzett árufuvarozási (kabotázs) szolgáltatásai 1898-ban

Hajózási társaság	Árutömeg, mázsa
Adria Tengerhajózási Rt.	5 779 480
Atlantic Tengerhajózási Rt.	4 346 520
Magyar Keleti Tengerhajózás Rt.	2 088 020
Magyar–Horvát Tengerhajózási Rt.	172 036
Egyéb magyar tengerhajózási társaságok	2 907 380

Forrás: Fiume statisztika 1901.

2.1.4. Az egyes hajózási társaságok súlya Fiume forgalmában

Sűrűn indított partközeli járataival a Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt. utasszám tekintetében és a közlekedtetett gőzösök száma alapján is kiemelkedő teljesítményt nyújtott (62–63. táblázat).

Fiume 1913. évi gőzhajóforgalmából természetesen az apró gőzösöket közlekedtető Magyar–Horvát Rt.-től elkülönítve egyes osztrák vállalatok is kivették a részüket, nagyjából annyi hajóval mint az Adria és az egyéb magyar vállalatok együttvéve.

62. táblázat:

A Fiuméből induló utasok száma hajózási társaságonként 1898-ban

Társaság	Utasok száma, fő
Magyar–Horvát Tengerhajózási Rt.	793 727
Horvát Rt.	37 577
„Adria” Tengerhajózási Rt.	554
Osztrák–Horvát Rt.	40 478
Olasz vállalatok	436
Cunard Line	22 009

Forrás: Fiume Statisztika 1898.

63. táblázat:
Fiume tengeri forgalmában résztvevő hajózási társaságok érkezett és indult gőzöseinek száma 1913-ban

Tengerhajózási társaság	Érkezett	Indult	Összesen
„Adria” Rt.	334	225	669
Magyar–Horvát Rt.	5 646	5 612	11 258
„Atlantica” Rt.	17	18	35
Magyar Keleti Rt.	28	29	57
Egyéb magyar vállalatok	344	345	689
Osztrák Lloyd Rt.	213	220	433
„Austro-Americana” Rt.	103	102	205
Egyéb osztrák vállalatok	794	784	1578
Olasz vállalatok	236	210	446
Angol vállalatok	66	70	136
Egyéb vállalatok	51	51	102

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. Budapest, 1915. p. 10.

A két jelentős „óceánjáró” társaságunk, az Atlantica és a Magyar Keleti Rt. együttesen nem sokkal nagyobb forgalmat keltettek mint az angol hajózási cégek, az olasz hajók gyakorisága pedig nagyjából az Adria által elért kétharmadát érte el (63. táblázat).

Fiume 1913. évi érkező tengeri áruforgalmából

- a magyar társaságok 35,1 %-kal,
- az osztrákok 26,9%-kal,
- az angolok 13,7%-kal,
- a többi ország társaságai 4,5%-kal részesedtek.

Ezekből az arányokból ellenkező előjelű következtetésekre is juthatunk. Egyfelől arra, hogy bármennyire is fejlődtek a magyar társaságok hajóparkjukban, üzleti kapcsolati hálójukban, akciórádiuszukban, az árubehozatalból erős egyharmaddal képviseltették magukat. Másfelől viszont nagyra értékelhető, hogy kölcsönösség mellett a közeli (ugyanazon állambeli) osztrákok is masszívan jelen voltak. A magyar társaságok részaránya az egyes áruféleségek szállításából erősen szóródott (64. táblázat). E jelenségben sok az esetlegesség.

Az angolok, olaszok és más országbeli társaságok együttesen 38%-os részaránya arra vall, hogy *Fiumében a nemzetköziesedés folyamata erősen előrehaladt.* Ezáltal a magyar kikötőnek számos olyan kikötővel alakult ki kapcsolata, ami jól jött a magyar külkereskedelem földrajzilag sokirányúvá válásához.

64. táblázat:
A magyar tengerhajózás százalékos részaránya Fiume tengeri kereskedelméből az 1903–1914. évi időszak átlagában

Behozatal			Kivitel		
sorrend	áru	%	sorrend	áru	%
1,	Narancs és citrom	85,7	1.	Árpa	87,2
2,	Bor	56,1	2.	Liszt	84,5
3,	Kávé	55,7	3.	Nyers dohány	82,3
4,	Pálma- és kókuszolaj	50,2	4.	Kukorica	82,2
5,	Kőszén	48,3	5.	Bab	68,1
6,	Hántolatlan rizs	30,0	6.	Búza	63,1
7,	Nyers dohány	6,4	7.	Donga	47,0
8,	Olajos magvak	5,7	8.	Hántolt rizs	45,6
9,	Kukorica	5,1	9.	Fűrészelt faáru	43,7
10,	Nyers fémek	4,0	10.	Finomított cukor	30,8
11,	Nyers pamut	4,0	11.	Nyerscukor	25,7
12,	Nyers juta	0,9	12.	Homok és kristálycukor	18,3

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma alapadataiból a viszonyszámokat számította, valamint sorrend táblázatba szerkesztette a szerző.

Az *Adria* a kávé, citrusfélék, a pálma- és kókuszolaj, az *Atlantica* a kőszén *behozatalában* tűnt ki igen magas arányával. A cukor, nyersdohány, árpa, bab, donga, fűrészelt áru *kivitelében* ugyancsak az *Adria* ért el kiugróan magas részarányt.

A külföldi hajózási társaságok közül *járatszámaitól eltekintve egyes időszakokban különös jelentőséget biztosított magának az angol Cunard.*

Ugyan a Habsburg Monarchia és az Egyesült Államok közötti (túlnyomóan a ki- és visszavándorlók által generált) *transzocéáni személyforgalom* a németországi északi-tengeri kikötőkön (Hamburg, Bréma), valamint Trieszten keresztül áramlott, a *Cunard* társaság (nagyjából kéthetenként) *Fiuméből is indított járatokat New Yorkba.* E viszonylatban a 20. század elején a forgalom főbb jellemzői:

- a járatszám növekedésnek ellentétesen a Fiuméből induló utasok száma csökkenő irányzatú volt, a tevékenységét 1905 után korlátozó szerződés következtében;
- a visszavándorlók száma is visszaesett az 1910-es évek elején;
- növekedett azoknak a kivándorló utasoknak a száma és egyben az aránya is, akik a hozzátartozóik által Amerikában váltott és a kedvezményezett utasnak megküldött jeggyel utaztak ki New Yorkba.

Az utasforgalommal szemben a Cunard hajóinak rakterében („mellétevékenységként”) szállított áruk mennyisége igen gyorsan növekedett. A ki- és beszállított áru tömege között 1905-ben még gyakorlatilag nem volt különbség, viszont a korai 1910-es években a kiszállított mennyiség durván 40%-kal meghaladta az Amerikából érkezettet. (Hogy a teheráru-forgalom keltésében az utasok ingóságai, illetve az általuk üzleti célból a hajójukon behozott áruk részaránya mekkora lehetett, azt még csak becsülni sem tudjuk.)

Magyarország 1911-ben felmondta a brit Cunard társasággal a magyar nyílt-tengeri (főként atlanti-óceáni közlekedésre vonatkozó) hajózásra nézve előnytelen szerződést, megszüntetve a Cunard *kizárólagos* jogát. E döntés jól jött az osztrák–magyar társaságoknak, melyek újra részt vehettek a Magyarországról (Amerikába) kivándorlók szállításában Fiuméből és Triesztből a Cunarddal együtt (65. táblázat). E későn jött utasforgalmi boom is siettetette a nagy személyszállító gőzhajók beszerzését.

65. táblázat:

A „Cunard Line” tengerhajózási társaság Fiume és New York közötti személy- és áruforgalmának megoszlása

Év	Járatok száma	A Fiuméből induló utasok száma, fő			Az Amerikában váltott jegyekkel utazók, fő			A visszavándorlók száma, fő			Áruforgalom, fonna	
		fel- nőt- tek	gye- re- kek	össze- sen	fel- nőt- tek	gye- re- kek	össze- sen	fel- nőt- tek	gye- re- kek	össze- sen	indult	érke- zett
1903	2	279	26	305	–	–	–	–	–	–	–	–
1905	24	35 012	3 472	38 484	1 519	384	1 903	1 518	117	1 635	4 961	5 060
1906/1910 átlag	27	32 341	4 933	37 774	2 688	1 098	3 786	5 241	724	5 965	14 692	5 611
1912	28	18 837	4 162	23 001	2 846	1 415	4 261	3 577	837	4 414	19 903	12 436

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1912. 81. tétel, p. 293.

2.2. Az osztrák tengerhajózási társaságok

A gőzhajózás hajnalán, 1836-ban alapították az Lloyd hajózási társaságot. A 19. század derekán megnövekedett forgalom 1853-ban Trieszt Sant Andrea városrészében nagyméretű kikötőkomplexum építésének megkezdéséhez vezetett. Az 1861-ben elkészült „Arsenal” (114 ezer m²) raktárakat, szárazdokkot és hajójavító műhelyt is magába foglalt. A létesítmény 3000 főt foglalkoztatott (Wurmböck 1974).

Az Österreichische Lloyd az államtól 1855-től kapott megbízást szolgálta (beleértve a postaszállítást is). Az itáliai harcok idején katonák és hadianyag-szállítással bővült átmenetileg a forgalma.

Az eredetileg teljesen osztrák tulajdonú trieszti székhelyű Lloyd szolgáltatásai nélkülözhetetlenné váltak a tengeri kereskedelemhez gyenge felkészültségű Magyarország számára. Ezért a magyar kormány 1871-ben szerződést kötött az Osztrák–Magyar Lloyd névre módosított nagy társasággal, melynek értelmében (osztrák és magyar állami támogatás fejében) a Fiumébe felmerülő szállítási igényeket is kellett hogy szolgálja (Pelles–Zsigmond 2018).

Az Österreichisch-Ungarischer Lloyd forgalmát a következő évtizedekben a Monarchián belüli eseményekkel kapcsolatos, valamint a szuezi csatorna megnyitásától eredő lehetőségek alakították (66. táblázat).

A Szezi-csatornát finanszírozó társaságban (kellő időben az osztrák érdekeket felismerve) részvénytulajdonos lett a Lloyd, és felkészült helyzeti előnyének kihasználására az ázsiai viszonylatú személyszállításban. A csatorna megnyitása után Északnyugat-Európába, Közel-Keletre, Dél- és Kelet-Ázsiába, illetve más kikötőkből Németországon és Ausztrián keresztül vasúton Triesztbe utazhattak az utasok. (Az Ibériai-félszigetet megkerülő több napos hajóútszakaszt kiiktatva). A Lloyd büszkén könyvelte el, hogy még Indiába tartó brit utasai is lettek. Ezzel közvetlen versenytársi viszony jött létre a német Norddeutscher Lloydal. Távolsági útvonalakra tervezett öt nagy gőzös beszerzésével lehetőség nyílt egyre hosszabb járatok indítására. (Port Szaídba 1869-től, Bombayba 1870-től, Colombóba, Szingapúrba és Hongkongba 1880-tól, majd Sanghajba 1881-től, végül Nagaszakiba és Jokohamába 1892-től – Gatscher-Riedl 2017).

Miután a Lloyd a távolsági vonalaira összpontosított, járatai az 1870–1880-as években egyre ritkábban kötöttek ki Fiumében. A szolgáltatások közül az ázsiai kikötőket megcélzó személyszállítási sikerével szemben a teherszállításban nem tudott versenyezni a trieszti társaság a brit társaságokkal az ázsiai piacokon, de még a németekkel sem a Földközi-tengeren. Ezért vesztesége 1890-re már kritikus méreteket öltött. (Ez volt tehát a háttére Fiume elhanyagolásának.) E tapasztalat nyomán került sor a két fél közötti viszony újratárgyalására és a tengeri piacterületekről szóló 1891. évi egyezményre. (1894-ben az új egyezmény módosította a Lloyd és a magyar Adria Rt. piaci körét – új országokkal kiterjesztve.)

A 20. század elején stratégiai fontosságú állami megbízatásokból eredő bevételek javították a társaság helyzetén.

Bosznia-Hercegovina okkupációja és annexiója idején a közös (osztrák–magyar) hadsereg megbízásából 72 ezer katonát, 8000 lovat és 90 ezer tonna hadianyagot vittek át a Lloyd hajói Triesztből Dalmáciába. Ugyancsak állami támogatással hajtotta végre a társaság (a török kormány kérésére) 1908-ban 136 ezer muszlim vallású (túlnyomóan török nemzetiségű) bosznia-hercegovinai lakos áttelepítését az Ázsiai-Törökországba (Winkler–Pawlik 1989).

66. táblázat:
Az Österreichische Lloyd által üzemeltetett járatok a tengeri piacterületén
1914-ben

Tenger	Járat kikötői	Közlekedtetés gyakorisága
Adriai-tenger	<ul style="list-style-type: none"> – Trieszt–Spalato–Cattaro – Trieszt–Spalato–Cattaro–Durazzo–Korfu–Santa Maura – Trieszt–Budva–Spizza – Trieszt–Velece 	<ul style="list-style-type: none"> – gyorsjárat, hetente háromszor – hetente – hetente – hetente háromszor, nyáron naponta
Földközi- és Fekete-tenger	<ul style="list-style-type: none"> – Trieszt–Brindisi–Alexandria – Trieszt–Brindisi–Korfu–Patras–Pireusz–Konstantinápoly – Trieszt–Gravosa–Alexandria–szíriai kikötők – Konstantinápoly–Bräila–Odesza–Nikolajev–Batumi 	<ul style="list-style-type: none"> – gyorsjárat, hetente – gyorsjárat, hetente – hetente – hetente
Indiai- és Csendes-óceán	<ul style="list-style-type: none"> – Trieszt–Port Szaid–Áden–Bombay – Trieszt–Port Szaid–Kurachee–Madrasz–Colombo–Rangoen–Calcutta – Trieszt–Port Said–Áden–Colombo–Szingapúr–Hongkong–Sanghaj – Trieszt–Port Said–Bombay–Szingapúr–Hongkong–Sanghaj–Jokohama–Kobe 	<ul style="list-style-type: none"> – gyorsjárat, havonta kétszer, nyáron havonta – havonta kétszer, áruszállítás utasfelvétel nélkül – gyorsjárat, 1881-től havonta – gyorsjárat, 1892-től havonta

Forrás: Gerolami 1949. p. 18.

A világháború kitörésekor az Osztrák–Magyar Lloyd

- az Adriai-tengeren 4,
- a Földközi- és Fekete-tengeren 6,
- az Indiai- és Csendes-óceán néhány kikötőjébe 4 menetrendszerű járatot közlekedtetett.

Ausztria hajózási társaságai állományában az 1910-es évek elején valóságos „Gründungszeit” (alapítási roham) következett be, mintegy húsz új szereplő megjelenésével.

Közülük a legjelentősebbek:

- Austro-Americana,
- D. Tripovich,
- Allgemeine Österreichische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Gerolimich & Co.,
- Navigazione Libera Triestina,
- Glov. Racich,
- Marco V. Martinolich,
- Unione,
- Napried

A világháború előtti politikai közeledés kedvező légkört biztosított az osztrák és német (távolsági) hajózási társaságok közös üzleteinek szaporodásához.

A menetrendszerű járatokat közlekedtető osztrákok együttműködő partnerre találtak nagy német hajózási cégekkel, így pl.

- a brémaiakkal amerikai viszonylatokban főként a gyapotbehozatalhoz,
- a hamburgiakkal chilei viszonylatban salétrombehozatalhoz, brazíliaiakban pedig kávéimporthoz,
- legkésőbb a közép-amerikai banánbehozatalhoz kezdtek el kooperálni az osztrákok külföldi hajózási vállalatokkal (mivel Ausztriának még nem volt hűtőhajója)
- jó üzletnek bizonyult az osztrák és spanyol cégeknek a fakivitel Spanyolországba, mert visszafelé narancsot, citromot és parafát szállíthattak Triestbe.

Az *alkalmi* (tramp) hajózást folytató ún. szabad hajózási vállalatok és a *nagyobb menetrendszerű hajózást folytatók közötti együttműködés* is gyümölcsözőnek bizonyult. A szabad vállalatok kiegészítő szerepet játszottak a piacok bővítésében. (A nagy társaságok miután megszerezték valamelyik távoli országba való közlekedés jogát, ha számukra e piac a kevés szállítanivaló miatt nem bizonyult kifizetőnek, megbízták a partner szabad társaságot, amely akkor indította el járatát, ha elegendő szállítmány gyűlt össze.)

* * *

Osztrák és magyar tengerhajózási társaságok a bemutatott hajópark birtokában egészen külföldi szolgáltatókkal látták el a kikötőkre háruló szállítási feladatokat, alakították ki az idegen világrészekre is kiterjedő tengeri piacterületeket.

HATODIK FEJEZET

FIUME ÉS TRIESZT FORELANDJA
(TENGERI PIACA) A TENGERHAJÓZÁS
ÁLTAL TEREMTETT FÖLDRAJZI
KAPCSOLATOK KITERJEDÉSE
ÉS ERŐSSÉGE ALAPJÁN

A kikötőgazdaságtan a világ kikötőinek azt a körét, melynek az adott kikötővel hajózási kapcsolata van (nemzetközi terminus technikusként) forelandnak, azaz előtérnek nevezi (Notteboom–Winkelmans 2001). Gyakorlatilag a kikötő tengeri piacterületéről van szó.

Mindkét kikötő hajójáratát a megtett viszonylatok szerint három igazgatás-földrajzi kategóriát alkottak:

- belföldi (országon belüli) interregionális,
- államon (Monarchián) belüli és
- a nemzetközi (más államokkal kapcsolatot teremtő).

A tengerhajózási statisztika sajátos megnevezésű (de a földrajzi viszonylatokat érzékeltető) viszonylatrendszer:

- kisparti (part menti, rövid, a Monarchia partjait és szigeteit kiszolgáló rövid) járatok akciórádiuszuk az Adriai-tengeren belül a Lepanto-öbölhöz tartott;
- nagypartiak a Földközi-tengeren, valamint a Fekete- és Vörös-tengeren közlekedők, míg
- a hosszújárataik az előbbieknél távolabbi valamennyi (óceáni) viszonylatban közlekedtek. (Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. I. Általános Jelentés, p. 24.)

Ideális lett volna az előbbi rendszer szerint számszerűsíteni a járatok számának megoszlását, azonban ezek hiányában csak az általánosság szintjén fogalmazhatók meg a két kikötő területi szerepköri sajátosságai.

A piac holléte alapján a külföldi országok kikötőin keresztül realizálódó *nemzetközi* hajózási piacokhoz képest forgalmuk méretében jóval kisebbek a *belföldi piacok* az Észak-Adria monarchiabeli partvidékén.

1. Nemzetközi forelandok (előterek)

E tengeri piackategória esetében a gyakorlatban az *elért országok, illetve kikötők számáról* és jó esetben (a rendelkezésre álló statisztikától függően) *a velük kialakult forgalom méretéről* van szó, melyek alapján megítélhető a partnerek kvantitatív jelentősége. E vonatkozásban természetesen az sem közömbös, hogy milyen távolságban, mely kontinensen lévő, milyen minőségű kikötőkkel volt forgalmi kapcsolatban a vizsgált két észak-adriai gateway kikötő.

A nemzetközi foreland földrajzi kiterjedésének folyamata a kikötő országa gazdaságának világra nyitottságától, külkereskedelmi aktivitásától, továbbá a kikötőt kiszolgáló társaságok műszaki felkészültségétől is függ.

A világ különböző térségeivel teremtett *konnektivitások* (összeköttetések) hálózottsága és intenzitása szempontjából több tényező, illetve adottság hatásával kell számolni:

- a (magyar és külföldi) hajózási társaságok Triesztben és Fiumében allokálódott szolgáltatási kapacitásaival;
- a kereskedelmi flották hajóinak akciórádiuszok szerinti megoszlásával, mint szállítási/elérhetőségi adottsággal és mindezek által befolyásoltan;
- Trieszt és Fiume, valamint a világ kikötői közötti hajózási kapcsolatok erősségével, términtáival.

1.1. A kereskedelmi flották, illetve hajózási társaságok szerepe a forelandok kialakításban

A világ kikötőivel való kapcsolattartás feladata Fiumében 1913-ban túlnyomóan (77%-ban) a monarchiabeli, ezen belül 55%-ban (mind a behozatalban, mind a kivitelben) a magyar hajózási társaságok hajóira hárult. Olaszország (a gazdaságával való szoros történelmi összefonódottság okán) a külföldiek közül a messze legnagyobb arányban (16,4%) képviseltette magát, miközben az angol jelenlét mindössze 3,4%-ra korlátozódott, a többi ország hajói pedig igen ritkán jelentek meg (Fiume hajó- és áruforgalma 1913. I. Általános jelentés, p. 50*).

▲ *Mindamellet Fiume* globális hajózási kapcsolatainak alakulása szempontjából az igazán fontos (nemzetpolitikai szempontú) kérdés az volt, hogy a magyar kereskedelmi flotta hajói mennyire és mekkora szállítási kapacitással alkalmasak távoli kikötők elérésére. Erős egyszerűsítéssel a vitorlás hajók gyorsabb, nagyobb befogadóképességű és akciórádiuszú gőzhajókkal való felváltásáról volt szó. (A korszerűsítés egyéb összetevőire és vonzataira nem térünk ki.)

A magyar kereskedelmi hajóállományból a gőzösök állománya 1911-ig járat-hossz/akciórádiusz (és természetesen hajónagyság) tekintetében teljesen polarizált volt. A hosszújaratú és kisparti rendeltetésű egységek rendelkezésre álltak, viszont a „nagyparti” járat kategóriára háruló feladatokat kizárólag vitorlás hajók látták el. 1913-ra a gép nélküli tengeri hajók marginális jelentőségűvé váltak és csak a „kisparti” viszonylatokban teljesítettek szolgálatot. *Az első nagyparti járatú gőzösök 1911-ben jelentek meg az állományban* és 1913-ban már három egységgel képviselték ezt a kategóriát. Mindamellet azonban az állomány kétpólus-sága továbbra is erős maradt: a kisparti járatúak feltűnően nagy arányt értek el, *darabszámot tekintve* megközelítették a hosszújaratúakat. E jellegzetesség arra is utal, hogy a magyar flotta egyik fő rendeltetése a rövid belföldi (Monarchián belüli) szállítás, továbbá a közeli (illetve a szemközti parti) olasz kikötőkkel való kapcsolattartás maradt. Természetesen *szállításkapacitásban messze elmaradtak a hosszúpartiaktól*, azonban az általuk összekötött kikötők (hálózati pontok) száma tekintetében álltak az összehasonlítást.

Felmerül azonban a kérdés, hogy a hajók a közlekedésük során tiszteletben tartották-e a kategóriájuknak megfelelő határokat. A hosszújaratúakkal szemben felesleges a kérdés, hiszen a magyar jelenlét az interkontinentális, nagy távolságú

hajózásban tények sokaságával igazolt. Azonban a nagyparti járatú hajók híján hogyan lehetett Fiumének kifejezetten erős forgalma a Földközi-tenger keleti medencéjének kikötőivel, a fekete-tengeriekkel? A korábbiakból már kiderült, hogy Fiumében viszonylag kevés külföldi hajó kötött ki. Ezért aligha feltételezhető a külföldiek érdemi közreműködése a középső távolsági kategóriában. Nem gondolhatunk másra, minthogy a *kisparti hajók kimerészkedtek a Földközi-tengerre és melléktengerire*, vállalva a nautikai kockázatot, azaz az erősebb áramlatokhoz, magasabb és nagyobb kinetikai erejű hullámokhoz alkalmazkodást. (Miután e feltevés részleteiben csak a levéltári adatok tanulmányozásából, a törvényileg előírt járatok, valamint a szabadhajózás során közlekedtetett járatok számáról és viszonylatairól nyert információk birtokában verifikálható, e helyen ettől eltekin-tünk.)

Magyarország távoli világrészekkel folytatott (áruösszetételében egyre változatosabb) külkereskedelmében a „mélyvízi” (távolsági) menetrend szerinti járatokat közlekedtető társaságok hosszújratú hajóinak volt tekintélyes szerepe. Annak ellenére, hogy a Lloyd biztosítótársaság adatai szerint átlagosan 30–50%-kal kisebbek voltak a nyugat-európai országok ugyanazon piacterületekre (Indiába, Argentínába, USA-ba) közlekedő gőzöseinél.

▲ *Az osztrák flotta a magyarral szemben a kiegyezés évében volt a legnagyobb fölényben* (a tonnatartalom tekintetében 8,7-szeres), majd gyakran változó arányok után a különbség 1913-ra csökkent (5,1-szeresére). Ausztria a hosszú- és nagyparti járatokhoz igénybe vehető nagyobb hordképességű gőzhajók számában tartotta meg leginkább a fölényét (Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. I. Általános jelentés...). Ezért *Fiume potenciális forelandja formálisan eleve kevésbé kiterjedt lehetett.* (Abból kiindulva, hogy mindkét kikötő kiszolgálásában a saját hajózási társaságaik vezettek.) A valóság erre rácafélt.

1.2. Fiume forelandja a forgalmi kapcsolatok alapján

1.2.1. A globális foreland – a forgalom világrészek szerinti megoszlása

Fiumének 1913-ban a *világ 375 kikötőjével volt* valamilyen *hajózási kapcsolata*. *Háromnegyedük (272) európai*, erős egytizedük (39) ázsiai partokon működött, melytől csak néhány maradt el az észak-afrikai és amerikai kikötők száma (31, illetve 28), viszont még a nagyon távoli Ausztrália 9 kikötőjében is megfordultak a Fiuméből induló (magyar és külföldi) hajók. Országok szerint Fiume az első világháború előtti utolsó évben a Monarchián kívül már 18 európai, 9 ázsiai, 9 afrikai, 2 észak-amerikai, 6 latin-amerikai ország/illetve sajátos státusú entitás, valamint Ausztrália kikötőivel tartott fenn menetrendszerű járatokkal [Függelék F.V. tábla].

Fiume teljes kikötői (tömegben mért) *áruforgalmának közel kétharmada európai* vonatkozású (erős kivitel-többséggel). A többi földrész közül a második helyet elfoglaló Ázsia részaránya még az egyhatodot sem érte el a főként India és Japán által keltett tekintélyes behozatal-többslet ellenére. Az amerikai kontinens a domináns USA-ból történt igen magas arányú behozatal-többsletnek köszönhetően a harmadik helyezett volt. Afrika az amerikai forgalomnak csupán az erős felét tette ki (az észak-afrikai országok magas reprezentációjával), a kétirányú forgalom kiegyensúlyozottságával. Ausztrália nem számottevő forgalmának nagy részét a behozatal tette ki, míg az egyéb országok ugyancsak jelentéktelen forgalma erős kivitel-többsletet mutatott 1913-ban (67. táblázat).

67. táblázat:

Fiume áruforgalmának világrészek szerinti megoszlása 1913-ban, mázsá

Világrész	Behozatal mennyiség	%	Kivitel mennyiség	%	Összes mennyiség	%
Európa	4 876 839	52,7	8899 813	73,0	13 776 652	64,2
Ázsia	1 829 489	19,8	1469 920	12,1	3299 409	15,4
Afrika	633 311	6,8	729 236	6,0	1362 547	6,4
Amerika (Észak/Dél)	1 646 434	17,8	904 279	7,4	2550 713	11,9
Ausztrália	185 900	2,0	18 466	0,2	204 366	1,0
Egyéb országok	86 465	0,9	162 323	1,3	248 788	1,1
Összesen	9 258 438	100,0	12 184 037	100,0	21 442 475	100,0

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma... 1913. kötet alapadataiból számította a szerző.

1.2.2. A forgalom országok szerinti megoszlása 1913-ban

Fiume tengeri kapcsolati rendszerében az egyes partnerországok pozíciójának és szerepének értékeléséhez

- *árutömeg (súly) és érték szerinti nagyságrendbe rendeztük az országokat/birtokokat, valamint*
- *kiszámítottuk a kivitel százalékos részarányát a teljes forgalomból* (68. táblázat).

Meglepetés lehet az olvasó számára, hogy az első öt partnerország közül csak Olaszország volt közeli (mégpedig olyannyira, hogy vitorlásokkal is könnyen bonnyolítható szomszédági forgalmat keltett az árucseré), viszont a többiek eléréséhez nagy vagy (az óceánon túlra) igen nagy távolságot kellett megtenni a hajóknak. *A földrajzi távolság nem volt meghatározó* – ha olyan áruk behozataláról volt szó, melyekre nagy szüksége volt Magyarországnak (pl. Brit-Indiából, az Egyesült Államokból, Argentínából, Ausztráliából), vagy fontos piaca volt a Fiumében

berakott (túlnyomóan magyarországi eredetű) áruknak (mint pl. az Ázsiai-Törökország – amely 1913-ban még kiterjedt a Levante, az Arab-félsziget egy részére és Mezopotámiára is).

68. táblázat:
Fiume teljes tengeri áruforgalma az egyes országokkal 1913-ban

Sorrend	Tömeg alapján			Érték alapján		
	ország	mázsa	K%*	ország	korona	K%*
1.	Nagy-Britannia	4 114 929	57,8	Nagy-Britannia	75 538 608	75,0
2.	Olaszország	2 889 989	67,7	Brit-India	72 562 532	34,6
3.	Brit-India	2 605 646	35,4	Olaszország	48 096 414	64,1
4.	Egyesült Államok	1 566 883	49,2	Egyesült Államok	47 961 404	23,3
5.	Argentína	780 869	10,1	Ázsiai-Törökország	16 385 188	70,5
6.	Görögország	605 448	72,3	Egyiptom	15 424 287	65,6
7.	Tunézia	555 461	16,2	Argentína	14 381 852	14,8
8.	Hollandia	488 757	33,3	Görögország	13 363 173	59,5
9.	Ázsiai-Törökország	464 540	93,3	Franciaország	12 630 717	73,8
10.	Franciaország	436 640	84,2	Európai-Törökország	5 918 425	76,4
11.	Spanyolország	403 915	65,1	Spanyolország	5 332 569	52,6
12.	Egyiptom	347 681	93,6	Ausztrália	4 652 964	17,6
13.	Bulgária	224 229	90,4	Bulgária	4 503 076	83,6
14.	Románia	206 005	1,8	Hollandia	4 500 699	55,9
15.	Ausztrália	204 836	9,0	Németország	4 271 071	9,0
16.	Algéria	198 951	6,9	Portugália	3 132 138	99,0
17.	Líbia	161 499	99,9	Tunézia	3 045 512	26,2
18.	Európai-Törökország	127 758	93,9	Brazília	2 903 976	21,7
19.	Albánia	108 379	99,9	Románia	2 625 482	59,6
20.	Németország	93 681	22,1	Belgium	2 307 284	92,4
21.	Belgium	84 056	95,5	Algéria	2 298 079	56,7
22.	Arábiai brit birtok	83 820	99,9	Arábiai brit birtok	2 254 674	99,9
23.	Chile	73 831	0,0	Albánia	2 209 209	99,5
24.	Montenegró	64 618	98,7	Kína	2 176 363	27,2
25.	Kína	56 998	25,9	Chile	1 089 417	0,0
26.	Sziám	50 703	0,0	Japán	1 596 075	29,3

68. táblázat folytatása

Sorrend	Tömeg alapján			Érték alapján		
	ország	mázsa	K%*	ország	korona	K%*
27.	Brit földközi-tengeri birtokok	48 585	94,4	Brit földközi-tengeri birtokok	1 511 777	91,8
28.	Brit Nyugat-India	46 773	0,0	Sziám	1 343 630	0,0
29.	Oroszország	43 594	23,5	Oroszország	1 135 034	37,9
30.	Brazília	36 698	54,3	Uruguay	946 633	94,3
31.	Egyéb afrikai francia birtok	32 887	100,0	Marokkó	639 289	99,5
32.	Marokkó	32 207	99,0	Egyéb afrikai francia birtokok	581 883	100,0
33.	Uruguay	31 449	99,9	Líbia	539 772	100,0
34.	Japán	19 686	64,3	Brit Nyugat-India	467 730	0,0
35.	Brit Észak-Amerika	14 380	23,1	Brit Észak-Amerika	422 016	21,3
36.	Holland-India	9 449	0,0	Fülöp-szigetek	404 393	0,0
37.	Afrikai spanyol birtokok	9 059	100,0	Holland-India	349 576	0,0
38.	Hongkong	5 299	63,3	Hongkong	189 904	51,0
39.	Fülöp-szigetek	4 169	0,0	Afrikai spanyol birtokok	82 021	100,0
40.	Afrikai olasz birtokok	3 765	100,0	Afrikai olasz birtokok	79 130	100,0
41.	Kuba	981	100,0	Kuba	26 676	100,0
42.	Afrikai brit birtokok	766	100,0	Afrikai brit birtokok	21 754	100,0

*K% = a kivétel részaránya a teljes összegből.

Az ország és „birtok” neveket néhány esetben (Algéria, Tunézia, Líbia stb.) a maira változtattuk. A „brit földközi-tengeri birtokok” elnevezéssel Máltát, Gibraltárt és Limassolt foglalták össze. Brit-India adatai tartalmazzák a szorosak közeli brit birtokokat is (Ceylontól Szingapúrig). Brit Észak-Amerika Kanada, Dániát és Norvégiát nem tartalmazza a táblázat, mert csupán egy-egy hajó vétele, illetve eladása történt.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. p. 83–103. adatait nagyság szerinti sorrendbe rendezte és a viszonyszámokat számította a szerző.

Az egyes országok súly és érték szerinti sorrendje közötti számottevő különbségekből érzékelhető, hogy mely országokkal alakult ki olyan (végső fokon kedvezőnek tekinthető) forgalom, amikor az átlagosnál értékesebb áruk mozogtak.

Erre

- vagy fajlagosan nagyon értékes nyersanyagok (pl. japán vörösréz, anatóliai gyapot, fűszerek, ausztrál ritka ásványok, minőségi gyapjú),

- vagy nagy értékű ipari gyártmányok, gépek, készülékek szállítása (mint pl. Németország esetében), mely az áruk tömege alapján a 20., értéke szerint viszont a 15. helyet foglalta el.

A Fiuméből a vasúthoz képest közvetlen hajójáratokkal legolcsóbban elérhető *Nagy-Britannia* a 20. század elején még a világ második ipari hatalmaként és szénexportőréként, valamint a magyar élelmiszerek, faanyagok és alapanyagok felvevőpiacaként és jobbra nagy értékű iparcikkek exportőréként *az első helyet* foglalta el Fiume forgalmának keltésében a mindkét irányban történt szállításai-
val.

Fiume interkontinentális kereskedelmében az Egyesült Államoknak és Brit-Indiának volt meghatározó szerepe. Dél-Amerika néhány országával rendszeresnek bizonyult az árucseré, miközben Afrika legnagyobb részével („Fekete Afrikával”) semmilyen, vagy csak jelentéktelen alkalmi forgalmat mutatnak ki a 20. század eleji statisztikák. Valószínűleg könnyebb volt az önálló latin-amerikai államokkal felvenni a kapcsolatot mint a brit, francia és portugál gyarmatokkal, ahol a gyarmattartó hatalmak uralták a kereskedelmet. Feltehető, hogy *áttételesen* (nem Fiumén, hanem Hamburgon, Londonon vagy éppen holland kikötőkön keresztül) *is folytatott Magyarország kereskedelmet az élvezeti cikkeket, fűszereket termelő közép-afrikai országokkal*, ahol magyar áruk értékesítésére is adódott szerény lehetőség.

A tengeri külkereskedelem aszimmetriára jellemző, hogy a magyar kikötőből jó néhány országba csak kifelé menet vittek némi árut, visszafelé azokból nem hoztak (afrikai gyarmatok, Kuba) vagy 95% feletti arányt ért el a kivitel (Albánia, egyes közel-keleti birtokok, illetve észak-afrikai országok, de még Portugália esetében is – 68. táblázat). E *szélsőségek logisztikai kezelése, azaz a visszafelé tartó hajók ráterhelésének kihasználása*, a gazdaságosság érdekében visszafuvar szerzése kiváló nemzetközi ismeretet és a személyes kapcsolati háló napi szintű gondozását igényelte a forgalomszervezőktől. (A legtöbb szélsőségesen aszimmetrikus esetben más kikötőbe feladott áruval lehetett biztosítani az elfogadható kapacitáskihasználtságot.)

1.2.3. A Fiumével kapcsolatban levő kikötők száma a partnerországokban

Fiume tengeri piaca azokban az országokban volt a legkiterjedtebb, amelyekben a legtöbb kikötővel sikerült kereskedelmi partnerkapcsolatot teremteni. Az ilyen szempontból messze legkiterjedtebb piaccal Olaszország szolgált. A hatvan kikötővel kialakult kapcsolati térháló legintenzívebb pontjai közül Catania a citrusfélék és kén, Licata a kén, Ancona a téglák és cserép kibocsátásával, Bari a magyar búza, Genova a kőolajtermékeink, Catania, Ancona és Cagliari a fűrészáruink fogadásában tűnt ki. A fiumei vonatkozású forgalmuk közepesen erősnek bizonyult 1913-ban.

A második és harmadik helyet elfoglaló Görögországban és Ázsiai-Törökországban viszont a többségükben kicsiny kikötők között elaprózódott a forgalom, miután viszonylag kis tételeket küldtek mediterrán gyümölcsökből (főleg citrusfélékből), zöldségekből. Valamennyi élvonalbeli partnerország közül Nagy-Britannia a legnagyobb átlagos partnerkikötői forgalmával emelkedett ki a szénszállítás okán (melyre főként a Monarchia közös hadiflottájának volt szüksége), megelőzve e téren az Egyesült Államokat és Brit-Indiát is (69. táblázat).

Fiume szerepét a magyar szabadhajózásban, továbbá a szabadhajózási társaságaink forelandját demonstráló tanulmány szerint: „A legfontosabb tíz importkikötő összegzett súlya az importon belül 63,43% volt... A tíz legnagyobb exportkikötő az összes magyar szabadhajózási vállalat által exportált áru forgalmának 46,15%-át tette ki” (Pelles–Zsigmond 2018. p. 91.). Azaz a vizsgálatba bevont magyar hajók piaca teljesítmény szempontjából igen erősen koncentrált kellett legyen az importbeli közel kétharmados, az exportból elért majdnem 50%-os aránnyal. A maradék forgalom térben erősen szórt jellegét az 69. táblázat érzékelteti.

Ugyan a 69. és 70. táblázat tartalmilag-szerkezetileg teljesen különböző, szoros komparációra alkalmatlan, de nem minden tanulság nélküli, ha a kétféle hierarchikus sorrendet tanulmányozzuk. Így például érdekesnek találjuk, hogy a magyar szabadhajózási társaságok hajóiból Fiumében kirakott áruk mennyisége a berakottnak a hat és félszeresét érte el (!?), miközben Fiume kikötő teljes kikötői forgalmára (néhány év kivételével) általában a kiviteltöbblet volt a jellemző. (Felvetődhet ezzel kapcsolatban az a kérdés, hogy mennyire szolgálta a magyar szabadhajózás a tengeri exportunk növelésére irányuló állami gazdaság –, illetve közlekedéspolitika által meghatározott következetes törekvést.) Végző soron a magyar szabadhajózási társaságok Fiumén kívül a legnagyobb forgalmat (a már a 20. század elején átrakócsomópont szerepet is betöltő) Rotterdamban, valamint a Duna-delta tengeri és folyami forgalmát összevonó Bráilában keltették.

69. táblázat:

Fiume partnerkikötőinek száma és a Fiume által keltett átlagos forgalma országonként* 1913-ban

Ország	Kikötők száma	Egy kikötő átlagos forgalma, mázsa	A legnagyobb partnerek
Olaszország	60	48 150	Velence, Ancona, Catania, Licata, Chioggia
Görögország	21	2 220	Pireusz, Patrasz, Kalamata, Kevalla, Plaka
Ázsiai-Törökország	18	2 580	Haider Pasa, Bejrút, Haifa, Szmirna, Tripoli

69. táblázat folytatása

Nagy-Britannia	17	242 052	London, Liverpool, Glasgow, Cardiff, New Castle
Egyesült Államok	13	120 538	New York, Philadelphia, New Orleans, Portland
Brit-India és a Malaka-szoros körüli gyarmatok	12	217 083	Bombay, Kalkutta, Rangoon, Szingapúr, Colombo
Algéria	1	18 080	Algír, Oran, Azew, Bougie, La Calle
Spanyolország	9	54 580	Barcelona, Valencia, Malaga, Alicante, Huelva
Franciaország	8	78 410	Marseille, Bordeaux, Cette, Rouen, Dieppe
Albánia	6	18 063	Durazzo, Opotti, Valona, Santi Quaranta, San Giovanni di Medua
Líbia	6	20 906	Tripolisz, Tobruk, Misurata, Homse, Derna
Brazília	5	7 340	Rio de Janeiro, Bahia, Santos, Pernambuco, Maceio
Argentína	5	156 160	Bunes Aires, Concepcion, La Plata
Ausztrália	5	4 120	Angauy, Melbourne, Port Pirie, Sydney, Brisbane

*A legalább öt partnerkikötővel rendelkező országok.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913-ban. p. 161–187. adataiból számította és szerkesztette a szerző.

70. táblázat:

A magyar szabadhajózás számára legfontosabb tíz export és import tengeri kikötő

Export/kiszállítás		Import/beszállítás	
kikötő	tonna	kikötő	tonna
Brăila	55 011	Fiume	148 038
Cardiff	35 642	Rotterdam	83 240
Taganrog	27 153	Velence	22 682
Odessza	25 003	Brăila	20 680
Rotterdam	24 780	Antwerpen	20 059
Fiume	23 362	Hamburg	12 211
Newport	22 460	Marseille	12 168
Barry (Bari)	18 136	Genova	12 106
Batumi	17 953	Alexandria	11 713

Forrás: Pelles–Zsigmond 2018. p. 91. (évszám nélküli) adataiból összeállította a szerző.

1.3. Trieszt nemzetközi forelendja

1.3.1. A globális foreland – a forgalom világrészek szerinti megoszlása

Az egyes világrészek részaránya Trieszt tengeri áruforgalmából értékben számolva a 19. század derekától az első világháborúig eltelt fél évszázad alatt lényegesen változott. Hausbrandt (1991) adatai alapján:

- az 1950–1960-as évek fordulóján toronymagasan Európa vezetett, majd
- fokozatosan csökkent kontinensünk részaránya és növekedett valamennyi többi világrészé.
- 1913-ban az ázsiai forgalom az európainak már erős kétharmadát érte el, amiben nem kis szerepe volt az Indiába tartó cukorkivitelnek, a japán réz áruk behozatalának. Az ázsiai akár az afrikaival, akár az amerikaival összeadva már többet tett ki az európai értéknél. (Az afrikai érték felhúzásában élvezeti cikkek, iparművészeti tárgyak, déligyümölcsök behozatala, műszaki cikkek kivitelének, az amerikai értékben pedig élelmiszer alapanyagok behozatalának és vegyes iparcikkek kivitelének volt igazából súlya. Ausztráliának csak marginális szintű tengeri szállítási kapcsolata volt Triesztnak, ezért a hajóforgalom kontinensek közötti átrendeződése alig érintette.

Az áruk (szállítmányok) tömegét alapul véve az Európa versus többi világrész közötti arány már jóval kedvezőbb volt kontinensünk javára (71. táblázat).

Ezzel együtt is arra a következtetésre juthatunk, hogy Trieszt minden tekintetben diverzifikálta a forgalmát a távoli világrészek között, növelte nemzetközi jellegét az interkontinentális kapcsolatainak kiterjesztésével is.

Az értékalapú és tömegalapú összehasonlításából kiderül, hogy Európára jutott az árutömeg kétharmada, miközben értékben csak mintegy a kétötöde. A többi világrész esetében kivétel nélkül (kisebb-nagyobb mértékben) az értékarány a magasabb.

71. táblázat:

Trieszt tengeri kereskedelmének megoszlása világrészek szerint, 1858–1913, %

Év	Európa	Afrika	Ázsia	Amerika	Ausztrália
Az áruk értéke alapján					
1858–1862	82,87	5,29	0,77	11,07	–
1883–1887	64,64	7,69	17,80	9,85	0,02
1913	41,18	15,79	28,08	14,41	0,52
Az áruk tömege alapján					
1919	65,44	7,50	15,17	11,60	0,27

Forrás: Hausbrandt 1991. p 283; Fell 1880. p. 37.; Triester Handelskammer, Bericht 1913. p. 160,

Eszerint Trieszt tengeri kereskedelmében Európa fajlagosan (egy tonna árura vetítve) kisebb értékű árukkal szerepelt a többi kontinenssel szemben, melyekre a magasabb értékű áru volt a jellemző. E paradoxonnak tűnő helyzet ömlesztett és tömegárú (szén, gabona, ásványok stb.) kirakódásával, valamint rönkfa, kén, hengerelt vasárú, ásványok, kőanyagok berakodásával magyarázható.

Escher 1913. évre vonatkozó különböző részarányaiból (72. táblázat) arra következtethetünk, hogy

- a hajók száma tekintetében Európára azért jutott négyötödnyi részarány a tonnatartalom alig háromötödével szemben, mert bel- és melléktengerek fizikai/nautikai adottságai szelídebbek voltak, kevésbé veszélyeztették az általában érzékenyebb kisebb hajókat, másrészt a rövidebb távolságokra kisebb tételek eljuttatásához gazdaságossági szempontból is előnyt jelentett a kis hajók közlekedtetése. Ezzel szemben a többi világrésszel folytatott kereskedelemhez óceánjáró (átlagosan jóval nagyobb) hajók üzemeltetésére volt szükség;
- A tonnatartalom és szállított áruk mennyiségének számszerű viszonyából pedig az következik, hogy Európában intenzívebben ki lehetett használni a hajók szállítási kapacitását azzal, hogy többször meg lehetett tenni a rövidebb utakat, mint a távolsági/transzocéáni viszonylatokban. Ázsia tekintetében a statisztika tükrében azért alakult ki az európaihoz hasonló helyzet, mert e világrészen belül magas volt a közeli Törökország, Görögország és Levante aránya.
- Amerikába pedig a hosszabb transzatlanti járatokat egy éven belül kevesebbszer lehetett indítani.
- Afrika esetében már a távolság tényező kevésbé érvényesült, mivel túlnyomóan a Földközi-tenger déli partjáról volt szó, itt a rendszertelen tramp hajózás számlájára írható a 72. táblázatban látható arány.

Ausztráliát nem tartalmazza a táblázat, pedig a legtávolibb világrésszel is volt tengerhajózási kapcsolata Triesztnak (lásd a 72. táblázatot).

A trieszti kikötőkomplexumon belül a szabadkikötő forgalmáról részletesebb (teljes körű?) adatok állnak rendelkezésre. Az ebből számított világrészek szerinti megoszlást a 73. táblázat tartalmazza [Függelék F.II. tábla].

1.3.2. A hajóforgalom országok (és régiók) szerinti megoszlása 1913-ban

1.3.2.1. Az időbeli változás

Trieszt forelandjának országok szerinti szerkezete a 19. század derekától értékalkalon változatosan alakult. Az 1850–1860-as évek fordulóján a behozatalból és kivitelből még egyaránt a Monarchia állt az élen (azaz a tengerparti tartományok által keltett forgalommal).

72. táblázat:

Trieszt tengeri forgalmának megoszlása világrészek/országok szerint a hajók száma és tonnatartalmak, valamint az áruszállítmányok tömege alapján 1913-ban

Világrész/ország	Hajók				Áruszállítmány	
	száma	%	tonnatartalom	%	millió q	%
Európa	2 278	80,4	2 254 507	58,1	22,6	65,7
Ázsia	111	3,9	314 039	8,1	5,2	15,1
Amerika	211	7,5	870 706	22,4	4,0	11,6
Afrika	232	8,2	440 845	11,4	2,6	7,6
Összesen	2 832	100,0	3 880 097	100,0	34,4	100,0
Néhány ország/régió						
Anglia	173		323 285		7,7	
Levante	–		–		6,7	
Olaszország	1 039		576 943		4,2	
Távol-Kelet	–		–		3,1	
Egyesült Államok	151		669 628		2,1	
Egyiptom	129		346 878		1,3	
Afrika Egyiptom nélkül	103		93 967		1,2	
Argentína és Brazília	31		49 522		1,6	
Spanyolország	125		119 600		0,6	

Forrás: Escher 1917. p. 67.

73. táblázat:

Trieszt szabadkikötő hajóforgalmának világrészek szerinti megoszlása 1913-ban

Világrész	Hajók száma, %	Tonnatartalom, %	Átlagos hajónagyság, tonna
Európa	79,2	57,6	990
Afrika	8,4	11,3	1 900
Ázsia	4,0	8,1	2 829
Amerika	7,8	22,2	4 227
Ausztrália	0,6	0,8	2 079
Összesen	100,0	100,0	12 025

Forrás: Statistisches Jahrbuch der Triester Handelskammer 1913 adataiból számította a szerző

Az európai partnerek közül Olaszország vitte a pálmát – viszonylag kiegyensúlyozott behozatali/kiviteli arányokkal. Ezzel szemben a világ akkori ipari műhelye, Nagy-Britannia a különböző magas hozzáadott értékű műszaki gyártmányai révén a behozatalból való jóval magasabb részesedésével aszimmetrikus helyzetet teremtett. (A szigetországba Triesztből kivitt fa, cukor összege több mint hússzor kisebb lett 1913-ra a behozatalnál.) A többi európai partnerországgal való kereskedelem mérlege is többnyire negatívnak bizonyult.

Az 1880-as évektől gyökeresen megváltozott a helyzet, ami a Földközi-tenger keleti medencéjének két állama, a Török Birodalom és Egyiptom emelkedett ki rendkívüli méretekben – a behozatalban 1913-ban már Olaszországot, a kivitelen valamennyi országot megelőzve. A kis-ázsiai/közel-keleti birodalom 1913-ig tovább erősítette vezető pozícióját. Ha számításba vesszük, hogy a Monarchián belül Trieszt döntően Ausztria számára hozott be és vitt ki árukat, akkor a Törökországba irányuló nagy értékű osztrák/cseh export gyáripari termékekből, vasúti járművekből, üzemi berendezésekből és más magas hozzáadott értékű termékből tevődhetett össze az export.

Még talányosabb a Törökországból érkező áruk magas értéke (74. táblázat), miután gyapot, déligyümölcs, nyersbőr, ásványi alapanyagok tették ki a többséget.

Egyiptom trieszti karrierje gyorsult a látványosabban. Az Európán, illetve a Földközi-tenger térségén kívül távoli kontinensek többsége később vált Trieszt piacterületévé.

Az országok sorrendjében (75. táblázat) az egyik legfeltűnőbb változás, hogy a 19. század derekán Trieszt meghatározó feladata még a Habsburg Birodalom partvidékének kiszolgálása volt, de 1913-ban már a hetedik helyre csúszott vissza a világkereskedelemben bekapcsolódás után (amikor még az óceán túlparti USA-val is intenzívebb kapcsolat alakult ki).

74. táblázat:

Trieszt tengeri kereskedelmének országok szerinti megoszlása (millió forint)

ország	Behozatal			ország	Kivitel		
	1858–1862	1883–1887	1913		1858–1862	1883–1887	1913
Osztrák–Magyar Monarchia	19,60	10,58	29,80	Osztrák–Magyar Monarchia	41,48	27,43	57,22
Törökország	11,69	20,68	54,21	Törökország	11,29	42,58	124,68
Olaszország	11,89	23,02	42,42	Olaszország	13,42	32,37	29,36
Nagy-Britannia	17,25	19,01	26,89	Nagy-Britannia	5,15	6,12	2,09
Görögország	4,41	9,00	12,54	Görögország	4,48	12,58	24,44
Franciaország	4,77	6,02	8,29	Franciaország	2,40	4,82	1,19
Oroszország	1,90	6,13	4,48	Oroszország	0,28	2,17	2,76

74. táblázat folytatása

Behozatal				Kivitel			
ország	1858–1862	1883–1887	1913	ország	1858–1862	1883–1887	1913
Hollandia	5,30	2,56	3,39	Románia	0,04	2,05	6,00
Egyiptom	4,10	10,88	46,13	Bulgária	–	1,12	6,24
Kelet-India	4,92	40,75	71,07	Egyiptom	2,27	10,40	78,19
Brazília	4,92	20,06	46,83	Kelet-India	–	9,41	45,47
Egyesült Államok	3,15	4,82	40,49	Kína	–	1,18	14,80
Argentína	–	–	18,81	Japán	–	0,03	7,16
				Brazília	0,91	1,21	3,19
				Egyesült Államok	0,95	–	11,14
				Argentína	–	–	13,19

Forrás: Fell 1880. p. 40; Triester Handelskammer Bericht 1913. p. 199; Hausbrandt 1991. p. 284.

75. táblázat:
Az egyes országok pozíciójának/sorrendjének változása Trieszt kereskedelmében

Ország	Behozatal			Kivitel		
	1858–1862	1883–1887	1913	1882–1862	1883–1557	1913
Osztrák–Magyar Monarchia	1	7	7	1	3	3
Törökország	4	3	2	3	1	1
Olaszország	3	2	5	2	2	5
Nagy-Britannia	2	5	8	4	7	15
Görögország	8	8	10	5	4	6
Franciaország	7	10	11	6	8	16
Oroszország	11	9	12	10	10	13
Bulgária	–	–	–	–	13	11
Románia	–	–	–	11	11	12
Egyiptom	9	6	4	7	5	2
India	12	1	1	–	6	4
Kína	–	–	–	–	14	7
Japán	–	–	–	–	15	10
Brazília	6	4	3	9	12	13
Egyesült Államok	10	11	6	8	9	9
Argentína	–	–	9	–	–	8

Forrás: Hausbrandt 1991. p. 284. adataiból sorszámozta a szerző.

Olaszország vezető helye a külföldi partnerek közül a 19. század végén történelmi hagyományokon alapul, melyre az etnikai/kulturális azonosságtudat is társult. (Trieszt lakosságának többségét olaszok alkották és kevesen voltak, akik nem beszélték e nyelvet.)

Az ázsiai forgalom fellendülése egyértelműen a Szezei-csatorna megnyitásának köszönhető. Neumann-Splart (1882) is ezzel indokolja, hogy az ázsiai brit birtokokkal Trieszt kereskedelmi forgalma (értékben) 1869 és 1875 között több mint a harmincszorosára futott fel! (Azt azonban nem árulja el, hogy mi tartozott ebbe a körbe és milyen tömegről van szó.)

Egészen hihetetlen módon a *behozatalban* Kelet-India (a mai India, Pakisztán és Banglades) 1913-ban már kiemelkedően első helyen szerepelt. (Feltehetően az európai háborús előkészületekbe sorolhatóan rengeteg textilipari alapanyag, fűszer stb. beszerzésére került sor.) Ugyanakkor India az egyik jelentős felvevő piaca lett az osztrák háztartási vasiparcikk (zománcozott edény, drótszeg stb.), valamint gőzgépgyártó iparnak.

Kínát ugyan az angolok megnyitották és a Monarchiának is volt egy kicsiny koncessziós területe Pekingben, de Triesztből rendszeresen csak papírt szállítottak a hatalmas országba.

A független (nem gyarmati) országok közül a tekintélyes *Japán* piacára „betérés” nehezen sikerült.

A Meiji időszaki (1867–1912) modernizáció adta kereskedelmi lehetőségekből Ausztria nehezen tudott profitálni a már korábban akcióba lépő angol, francia, német és amerikai cégek mellett. Japánnak elsősorban korszerű és nagy fegyverekre, hadihajókra volt szüksége, ezért az osztrákok exportja csak kevés számú kézfegyverre korlátozódott (Steyr művek gépfegyverei piacképesek voltak). Időnként rizs, hal és bálnahús tette változatosabbá a Monarchia behozatalát, míg az exportban a cukor mellett a papír, vas, vegyi anyag, üvegáru, gyapjúszövet és fonál lettek a fő összetevők.

A Japán és az Osztrák–Magyar Monarchia között 1897-ben tető alá hozott kereskedelmi szerződés, majd az 1911. évi újabb (kereskedelmi, vám- és hajózási) államközi szerződés ellenére a Monarchia a japán importból az 1895. évi 0,018%-ról 1900-ra 1,56%-ra volt képes javítani a részarányát, míg az exportból ugyanebben az időszakban 0,33%-ról 0,85%-ra.

A *kereskedelmet* nehezítő tényezők közül a nagy távolságnak, a hajózás idő igényének a szerepétől sem lehet eltekinteni. Triesztből az út Japánba 60–70 napig tartott. (A Norddeutschen Lloyd hajói 52–54 nap, később 42 nap alatt tették meg az utat.) Csak a világháború előtt szerzett be az Osztrák Lloyd olyan gyorsjáratú hajót, mellyel 40 nap alatt jutott el Kobébe.

A 20. század elejét a Monarchia erős kiviteltöbblete jellemezte és a „Felkelő Nap országának” részaránya a Monarchia teljes kereskedelméből 1912-re lassan elérte a 4,56%-ot (76. táblázat), meghaladva számos nagy országot (köztük Oroszországot) és elérve Franciaország részarányát (Skřivan–Skřivan 2014).

Trieszt amerikai tengeri kapcsolatai csak később értek el nagyobb értéket, méghozzá féloldalasan: a *behozatal túlsúlyával*, a *Brazíliából* importált nádcukorral, az *észak-amerikai* gépekkel Argentína is csak 1913-ban jelent meg nem jelentéktelen értékekkel.

A nagy kereskedelmi (ezer tonnánál nagyobb olasz) kereskedelmi vitorlás hajókkal működő dél-amerikai járatok meglepő módon nem „időérzékeny”, illetve nem romlandó anyagok importját szolgálták (így pl. Trinidadból „aszfaltot”, kátrányt, Argentínából bőrcserzésre használt kvebracsó-fát [quebracho] hoztak).

76. táblázat:

A Monarchia és Japán között szállított áru értéke a Monarchia teljes külkereskedelmével való összehasonlításban, millió yen*

Év	Japánból	Japánba	Összesen	A Monarchia teljes külkereskedelmének %-ában
1902	3,33	3,89	7,22	3,51
1907	1,18	7,54	8,72	3,69
1911	2,54	10,74	13,28	3,96
1912	2,61	12,52	15,13	4,56

*1 yen = 2,5 korona

Forrás: Neugebauer 1914. p. 22.

1.3.2.2. A hajóforgalom országok (és régiók) szerinti megoszlása 1913-ban

Trieszt nemzetközi hajóforgalmából 1913-ban Olaszország toronymagasan emelkedett ki még a világháború előtti utolsó békeévben is – a hajók számát és tonnatartalmát tekintve egyaránt.

A nagyságrendekkel kisebb, ám még élvonalhoz tartozó Európai-Törökország, Oroszország, Nagy-Britannia, Franciaország hajó úrtartalma nem az Észak-Adriától való távolság szerint alakult, azaz az átlagos hajónagyság és a távolság közötti korreláció gyengése arra vall, hogy a társaságok rendelkezésre álló hajókapacitástól függött a fuvar. Ezért apró hajókkal „nagyparti” járatokkal, közepes nagyságúakkal rövidebb járatokat teljesítettek.

Az (észak-) afrikai országok közül kiemelkedő mértékben Egyiptommal alakult ki a legélénkebb hajóforgalom, az ázsiaiak közül az indiai, az amerikaiak közül pedig az egyesült-államokbeliek álltak a tabella élén.

A hajóforgalom irányok szerinti, Andrović (1918) által jegyzett megoszlásának területek szerinti szerkezete meglehetősen eklektikus. Nagyrégiók és országok sorakoznak egymás mellett (77. táblázat). Az érkező forgalom aránya a teljesből Anglia esetében ért el különleges magasságokat a szénbehozattal, míg a többi entitás hétféle irányú forgalma meglehetősen kiegyensúlyozottnak mutatkozott.

A tonnatartalomban mért legnagyobb szállítási kapacitás az Egyesült Államokkal kialakult forgalomban jelent meg.

77. táblázat:
Trieszt hajóforgalmának megoszlása világrészek és országok szerint 1913-ban

Világrészek	Hajók száma	Tonnatartalma	Sorrend
Európa	2 278	2 254 507	
Belgium	2	4 201	13
Kréta	11	2 051	14
Ciprus	83	75 656	10
Franciaország	137	137 450	6
Németország	76	130 350	7
Nagy-Britannia és Írország	173	323 285	3
Görögország	128	84 395	9
Málta	3	1 971	16
Olaszország	1 039	576 943	1
Montenegró	5	2 017	15
Hollandia	15	27 831	11
Portugália	7	11 176	12
Románia	81	189 334	5
Oroszország (fekete-tengeri)	186	366 569	2
Spanyolország	125	119 606	8
Európai-Törökország	207	201 672	4
Afrika	232	440 845	
Algír	8	7 792	5
Egyiptom	129	346 878	1
Marokkó	54	51 037	2
Tripoli (Libia)	25	18 280	3
Tunisz	16	16 858	4
Ázsia	111	314 039	
Kína	21	57 510	2
Fülöp-szigetek	1	2 908	5
Japán	13	51 732	3
Brit Kelet-India	53	168 726	1
Ázsiai-Törökország	23	33 163	4
Amerika	211	870 706	
Argentína	8	7 786	4
Brazília	23	41 737	3
Kanada	28	150 417	2
Brit Nyugat-India	1	1 138	5
USA	151	669 628	1
Ausztrália	16	33 258	
Összesen	2 848	3 913 355	

Forrás: Statistisches Jahrbuch der Triester Handelskammer 1913. és a szerző számításai.

1.3.2.3. *A Balkán, Kis-Ázsia és a Levante különleges szerepe Trieszt mediterrán piacterületén*

Ausztria már a 19. század végén felismerte a Balkán, Kis-Ázsia és Levante piacain való jelenlét fontosságát és ezért növelte a térséggel folytatott tengeri kereskedelmét. E viszonylatban a forgalmat a 20. század eleji Balkán-háborúk lendítették fel (ahogyan Fiumében is) a hadviselő feleknek szállított mezőgazdasági és egyéb árukkal.

Ettől az intermezzótól függetlenül a Balkán az osztrák ipar termékeinek (vasipari áruk, üveg, papír, műtrágya, fenyőfa, fűrészárúk stb., továbbá füstölt hús és vaj) export, valamint a gyapot, gyapjú, déligyümölcs, növényi olaj import szempontjából felértékelődött. Kiemelkedett a trieszti „keleti” forgalomból a Török Birodalomból és más helyekről származó nyersbőrök kirakása és a kikészített bőrtermékek berakása. (A tengerhajózáson kívül az árucseré másikká hordozójává vált 1884-től Budapestről a Szaloniki kikötőbe vezető Keleti vasút is.)

Levante alatt ugyan a forrásmunkák nem teljesen ugyanazt a területet értik, de az egyértelmű, hogy nem a földrajzi Levantéről (azaz a Földközi-tenger keleti, arab partvidékéről) van szó, hanem egy sajátos külkereskedelmi régióról. Központja Törökország és Montenegrótól a Fekete-tengerig tart.

E kelet-mediterrán térség jelentőségét Andrović (1918) kimutatása érzékelteti. 1913-ban Trieszt mindkét irányú hajóforgalmában megelőzte a többi piacterületet (78. táblázat).

78. táblázat:

Trieszt hajóforgalmának megoszlása világrészek/ régiók és a partnerországok szerint 1913-ban, regisztrertonnában

Viszonylat (országok)	Érkező hajók	Induló hajók	Összes
	tonnatartalom		
Levante*	834 000	1 108 100	1 942 100
Amerika	778 660	848 700	1 627 360
Olaszország	714 300	775 200	1 489 500
Anglia	478 300	138 700	617 000
Ázsia (többi országai)**	302 900	244 400	547 300
Európa (többi országai)**	262 000	246 600	508 600
Afrika (többi országai)**	79 000	82 000	161 000
Ausztrália	16 800	16 500	33 300

*Oroszország és Románia fekete-tengeri kikötői, Törökország, Görögország, Ciprus, Egyiptom, Bulgária, Montenegró, Kréta; ** A Levantéhoz nem tartozó többi ország.

Forrás: Andrović 1918. p. 141. (Adatai nagymértékben eltérnek más korabeli publikációkban láthatóktól.)

Az ún. „Levantén” belül a Kelet-Balkán és Kis-Ázsia országai közül mind értékben, mind tömegben Törökország vezetett (melyhez akkor a Közel-Kelet egy része is hozzátartozott). A kicsiny Montenegróhoz ugyan rövid tengerpart tartozott, de ennek ellenére árutömeg forgalma elérte a hosszú tengerparttal rendelkező Bulgária forgalmának kétharmadát (79. táblázat).

Komparatív (árucsere) előnyök mellett politikai okai is voltak annak, hogy Törökország második legnagyobb tengeri kereskedelmi partnerét az Osztrák–Magyar Monarchiában találta meg (80. táblázat).

79. táblázat:
Trieszt balkáni és kis-ázsiai tengeri kereskedelme

Ország	Millió korona	Mázsa
Európai-Törökország	174	1 053 000
Ázsiai-Törökország	183	2 018 000
Görögország és Kréta	84	1 826 000
Románia	19	723 000
Bulgária	16	179 000
Szerbia	7	42 000
Montenegró	6	118 000
Összesen	489	5 959 000

Forrás: Escher 1917. p. 56.

80. táblázat:
Törökország tengeri külkereskedelmének legnagyobb partnerei az 1911–1912. költségvetési évben

Ország	Millió piaszter
Anglia	1592
Osztrák–Magyar Monarchia	1030
Franciaország	862
Németország	668

Forrás: Escher 1917. p. 56.

Trieszt teljes érkező forgalmából a magyar hajók ugyan sem számban, sem tonnatartalomban még 10%-ot sem értek el, azonban néhány interkontinentális viszonylaton túlmenően az Európai-Törökország, Spanyolország és Franciaország tekintetében is meghatározó szerepet töltekbe a szolgáltatásokban (81. táblázat).

81. táblázat:
Az osztrák és magyar lobogó alatti hajók érkező forgalma Triesztben
az indító országok szerinti bontásban 1913-ban

Az indító ország	Osztrák		Magyar		Összesen		Magyar tonnatartalom, %
	hajók száma	tonnatartalom	hajók száma	tonnatartalom	hajók száma	tonnatartalom	
Algéria	13	20 975	8	16 788	21	37 763	100,0
Ausztrália							
Argentína	41	145 005	–	–	41	145 005	–
Bulgária	1	1 419	–	–	1	1 419	–
Kanada	5	32 232	–	–	5	32 232	–
Kandia (Kréta)	2	846	–	–	2	846	–
Kína	12	32 218	–	–	12	32 218	–
Ciprus	55	112 085	–	–	55	112 085	–
Egyiptom	65	171 283	–	–	65	171 283	–
Franciaország	3	4 079	65	64 488	68	68 567	94,1
Németország	1	7 186	–	–	1	7 186	–
Japán	12	46 709	–	–	12	46 709	–
Nagy-Britannia és Írország	104	238 983	18	29 318	122	268 301	10,9
Görögország	35	38 021	5	2 271	40	40 292	5,6
Francia Nyugat-India	1	2 821	–	–	1	2 821	–
Portugál Kelet-India	1	2 655	–	–	1	2 655	–
Brit Kelet-India	58	167 759	–	–	58	167 759	–
Olaszország	1 225	424 902	9	14 595	1 234	439 497	3,3
Hollandia	12	28 958	–	–	12	28 958	–
Románia	39	88 522	–	–	39	88 522	–
Oroszország fekete-tengeri kikötői	111	219 161	–	–	111	219 161	–
Sziám	1	1 831	–	–	1	1 831	–
Spanyolország	15	15 440	54	52 178	69	67 618	67,6
Egyesült Államok	85	307 721	3	7 713	88	315 434	2,4
Tripolis (Líbia)	10	5 566	–	–	10	5 566	–
Tunisz (Tunézia)	3	4 703	4	2 416	7	7 119	33,9
Ázsiai-Törökország	1	8 901	–	–	1	8 901	–
Európai-Törökország	1	72	18	7 624	19	7 696	99,1

81. táblázat folytatása

Az indító ország	Osztrák		Magyar		Összesen		Magyar tonnatartalom, %
	hajók száma	tonnatar-talom	hajók száma	tonnatar-talom	hajók száma	tonnatar-talom	
Brazília	–	–	11	20343	11	20 343	100,0
Marokkó	–	–	27	25 517	27	25 517	100,0
Nemzetközi összesen	2 010	2 218 219	226	248 910	2 236	2 467 129	10,1
Osztrák kikötőkkel	11 549	3 888 295	–	–	11 549	3 888 295	–
Magyar kikötőkkel	–	–	409	334 451	409	334 451	–
Osztrák–magyar lobogó alatt összesen	–	–	–	–	11 958	4 222 746	–

Forrás: Schifffahrts Bewegung in den österreichischen Flaggen, Herkunfts und Bestimmungs-Länder 1913.

2. A belföldi forelandok

Külföldi kikötők/térségek piacain kívül a két nagy kikötő Monarchián belüli tengeri forgalma az Adriai-tengerparti régiókkal is kialakult.

Trieszt és Fiume (távolságuk alapján) közeli (igazgatásilag) belföldi, part menti hajózással kiszolgált sajátos forelandját képezték kölcsönösen az osztrák és horvát–magyar parti tartományok (Ausztriához tartozott Isztria) Trieszttel nyugatról határos kisebb mögöttes térséget magába foglaló Görz–Gradisca – statisztikákban gyakran csupán, Partvidékként szereplő tartomány), a Montenegrótól délre is folytatódó, hosszan elnyúló Dalmácia. A Magyar Királyság részét alkotta a Fiumétől keletre levő kis magyar–horvát partvidék.

2.1. Trieszt és Fiume szerepe az osztrák és magyar parti tartományok ellátásában

Közös vonása volt az osztrák és magyar partvidéknek a hozzájuk tartozó szigetekkel együtt, hogy a kedvezőtlen talajviszonyok miatt mezőgazdaságuk lényegében a mediterrán szőlő/bor és olajfa kultúrára, illetve a külterjes juh és kecske tenyésztésre korlátozódott. Az Adria part menti területek és a szigetek lakossága élelmiszerigényének túlnyomó részét és a napi használati cikkek többségét kénytelen volt behozatalból fedezni, kőanyagok, a mögöttes hegyekből származó fa, továbbá kézműipari termékek, téglák, cserép, de főként bor és olívaolaj ellenében.

A lakosság csak kerti veteményekből és gyümölcsökből volt nagymértékben önellátó. Ezért mindig is intenzív tengeri kereskedelemre szorult az ellátásához.

Egykor a velencei uralom alatt a behozatal nagyobb része a közvetítő tengeri kereskedelemről származott, amikor a nagyobb kikötővárosok (Sebenico/Sibenik, Zára, Spalato/Split, Raguza/Dubrovnik stb.) árugyűjtő és -elosztó tevékenységet folytattak az egész Adriai-tengerre, sőt a Földközi-tenger egyes részeire is kiterjedően. Tengerhajózásuk ezen felül a helyi lakosság ellátását is szolgálta, meghatározóan a szemközti itáliai partokról származó árukkal.

A mögöttes szárazfölddel (a Török Birodalomhoz tartozó Boszniával, valamint a Habsburg Birodalommal) a közúti szállítás roppant nehézségei miatt a partvidék csak jóval kisebb volumenű árucserét folytatott (Mechtler 1971).

Új helyzet állt elő az Ausztriához (illetve Magyarországhoz) tartozással, amikor lazult az Itáliával való kapcsolat, csökkent a távolabbi földközi-tengeri kikötők fontossága az ellátásban és ugyanakkor a legjelentősebb kereskedelmi partnerekké az anyaországok léptek elő.

A partvidéken belüli kis kikötők közötti („helyi”) árucseré a nagyjából azonos gazdasági szerkezet okán eleve nem lehetett jelentős. Ezért a teljes osztrák és magyar partvidéken mind a behozatalban, mint a kivitelben főszerephez Trieszt és Fiume jutott.

2.2. A két nagy kikötő és az ellátandó tengerparti tartományok közötti szárazföldi közlekedési lehetőségek korlátozottsága

Trieszt és Fiume számára az ellátó funkciójuk gyakorlásához nem minden parti régióval állt rendelkezésre a gyors és megbízhatóbb szállítást lehetővé tevő vasúti kapcsolat.

Az első világháború előtt Fiume és a környező piacterületek között a közúti szállítás még kezdetleges, kis teljesítményű volt: jó esetben makadám és „macskakő”, de többnyire csak zúzott kővel felszórt földutak vezettek a Magyarországhoz tartozó rövid partvidékre, és az Ausztriához tartozó Isztriára (a Fiume–Trieszt műút kivételével); a hosszú dalmáciai tengerpart közelében kanyargó út pedig egyes szakaszokon még veszélyes is volt. Miután tehergépkocsiból akkor még igen kevés üzemelt, a fogatolt kocsikra utaltság rendkívül korlátozottá tette mind volumenben, mind a szállítható tárgyak méretét tekintve a közúti közlekedést. E szükséghelyzetnek tudható be, hogy Fiume funkciói közül jelentős lett az Osztrák–Magyar Monarchia (előbbieken említett) tenger melléki területei számára a gyűjtő/elosztó kiszolgáló tevékenység part menti hajózással, azaz a Kattarói-öböltől Triesztig tartó tenger melléki településeinek (lakosságának és egyoldalú gazdaságának) ellátása.

A 20. század elején Triesztnak csupán a szomszédos Isztria/Görz–Gradisca (Partmente) tartománnyal volt vasúti kapcsolata. Még a 19. században is kevés példa volt arra, hogy egy ország összefüggő törzsterületétől térben elkülönülő

(idegen országbeli köztes területtel elválasztott) nagyobb területre kiterjedő exklávéval rendelkezzen.

Az Osztrák Császársághoz tartozó, hosszan elnyúló Adria-parti Dalmácia és az összefüggő osztrák országtest (legdélibb része, az Isztria-félsziget) közötti (légvonalban mintegy 170 km hosszú) tengerpart a mögöttes Magyar Királysághoz tartozott. (A szárazföldi közlekedés szempontjából nem volt különösebb jelentősége annak, hogy a magyar partok előtti szigetek láncolata Ausztriáé volt.) Dalmácia vasúti kapcsolatot nélkülöző, földrajzilag elszigetelt tartományként volt kénytelen működni. Triesztből a távoli Dalmáciát tengeren vagy (a magyar–horvát tengerparton keresztülvezető) alig kiépített úton lehetett elérni. Ezért természetesen Fiumét sem kötötte össze Dalmáciával vasút, csak Trieszttel (1873-tól), majd az abból kiágazó isztriai regionális hálózattal. Fiuméből a magyar–horvát tengerpartra sem ágazott ki vasútvonal. A Dalmáciát (a Neretva-torkolatbeli Metković kikötőt Boszniával összekötő keskenyvágányú vasút piacterülete ugyancsak lokálisnak bizonyult, nem befolyásolta akárcsak Észak-Dalmáciát is).

Az észak-dalmáciai jelentős városok azon voltak, hogy észak felé vasúti kapcsolatba kerüljenek a nemzetközi kikötőkkel.

A dalmáciai kikötők részesedése Ausztria teljes kikötői forgalmából (1913-ban 32%) ugyan („statisztikailag”) egyáltalán nem volt jelentéktelen, de az itteni kis távolságú hajóforgalom lényegében helyi/regionális igényeket szolgált. (Alapvetően a helyi lakosság ellátása kenyérgabonával, iparcikkokkal mint ahogyan – ellenkező irányban – az építőkö és borkivitel is.) Ezen túlmenően bizonyos mértékig a mögöttes Bosznia-Hercegovina számára is a dél-dalmáciai kikötők szerény méretű hinterland szállítások tengeri kapuként is működtek.

Ennek megfelelően tranzitszerepük viszonylag kis távolságon belül érvényesült, de a (bel- és külföldi) kikötők közötti közvetítő (transzfer) szerepük is ebben az időben már eljelentéktelenedett. Bosznia-Hercegovina annektálása (1908) után erős törekvések voltak Dalmácia elszigeteltségének megszüntetésére a magyar vasúthálózathoz csatlakoztatással, de ezek eredménnyel nem jártak, a világháborúig csak az első (Kninig terjedő) szakasza készült el.

Part menti hajózás vagy vasút?

(A Trieszt/Fiume–Dalmácia közlekedési kapcsolat problémái)

Dalmácia a mostoha felszíni és talajviszonyok miatt nem nélkülözhetette a Monarchia más tartományaival és külfölddel az intenzív kereskedelmet – már a lakosság ellátására tekintettel sem. Mivel nem volt sem Magyarországgal, sem Ausztriával vasúti kapcsolata, az árucsera a lassú tengeri szállításra hagyatkozott. A partokról azonban nehezen volt kiszolgálható a mögöttes területek.

A közeli és határos Ausztriával ellentétben (melynek regionális hálózatával, már csak a pulai hadikikötő miatt is Trieszt közvetlen vasúti kapcsolattal rendelkezett) Dalmáciával a Monarchia idején Triesztnek még Fiumén keresztül sem sikerült vasúti összeköttetést teremteni.

A vasútföldrajzi viszonyok okán Fiumének állt a zászló, mivel a Budapest–Fiume fővonal utolsó szakaszának déli kanyara Ogulinnál közelítette meg a legjobban Dalmáciát. (Elvileg Bosznia felől is el lehetett volna érni Dalmáciát, de a megszállt délszláv terület politikai labilitása nem volt vonzó a vasútépítés számára.)

Dalmáciában több körülmény is hátráltatta a vasútépítést:

- a nagy távolság, a parti és szigetvilági településhálózat rendkívül erős széttagoltsága miatt a vasút területfeltáró hatása messze elmaradt volna a parti hajózástól (a települések négyötödének volt kikötője);
- a rendkívül tagolt sziklás hegyvidéki terepen még egyetlen (a parttal nagyjából párhuzamos, a főbb településeket feltáró) vasút építése is aránytalanul sokba kerül;
- *Dalmácia olyan exklávéja volt Ausztriának, amelyet Triesztből kizárólag magyar területen keresztül lehetett elérni, azaz Magyarország hozzájárulása nélkül az összeköttetés megteremtésére eleve nem kerülhetett sor.*

Mindezek ellenére osztrák részről számos tervezet látott napvilágot:

- már 1861-ben felvázolta a Burg megbízásából az angol Charles Boyd a Triesztől Kotorig (Cattara) tartó „Adria-Bahn” tervét, ez követte
- 1866-ban a hangsúlyosan a turisztika fellendítésére összpontosító „Adria-Küsten-Bahn” projekt vonala Raguzán (Dubrovnik) keresztül Barig tartott volna (Fiuméből indulva);
- ugyancsak 1866-ban vált ismertté az osztrák kereskedelmi miniszter (Bernhard) ötlete egy olyan kétvágányú vasútról, mely a horvátországi Karlstadtból (Karlovac) indulva a Karszt-hegységen keresztül érte volna el Sebenicot (Šibenik) és onnét Spalatóig (Split) folytatódott volna;
- 1871-ben az osztrák kormány szorgalmazta egy olyan fővonal létrehozását, mely Spalatóból Drniš és Knin városokon keresztül a Károlyváros–Fiume vasút Tounj nevű állomásáig kellett volna, hogy vezessen a Perkovacból Sebenicoig, és Ocesovotól Benkovacon keresztül Zaráig tartó kiágazással.

A 19. század harmadik negyedében *Dalmácia más irányú tervezetei* közé tartoztak a következővasutak:

- Spalato (Split)–Lino (Belgrád térsége), illetve Spalato–Sisak (Sziszek)–Barcs, Otočac–Senj, Ogulin–Brod viszonylatúak, melyek a spliti polgármester nevéhez fűződtek (1862);
- Zara (Zadar)–Knin–Eszék viszonylatban a vasút létjogosultságát a Spalatói Kereskedelmi Kamara bizonyította (1862);
- a Spalato–Újvidék–Pest-Buda vasút terv szerzője a magyar mobilitás, Zichy Egon volt (1868);
- a Spalato–Drnis–Knin–Bosanski Novi–Barcs vasút terve a Pongrátz fivérek nevéhez fűződött (1869);
- a Spalato/Sebenico/Zara–Bosanski Brod–Eszék, illetve az Opuzen (Neretva-völgy)–Bosznia irányú vasút tervét Türr István vázolta fel (1869);
- Korintoszról indult volna az adriai partok mentén Dalmáciába bevezető vasútvonal, melynek tervét egy görög–francia konzorcium jegyezte.

Bár a helyi/regionális gazdasági erők egyre elszántabban követelték a dalmáciai vasutat, a kiegyezés előtti szívos tárgyalások oly mértékben igénybe vették a birodalmi kormányt, hogy érdemileg nem foglalkozott a megvalósításával. Ami-

kor pedig 1873-ban létrejött a hézagmentes összeköttetés Fiume és a magyar vasúthálózat között, a *magyar kikötő és a kormány egyaránt nemkívánatosnak tartotta a feltételezeten versenytárs „idegen” vasút működését*, amely kedvezőtlenül befolyásolhatta volna a magyar kikötői forgalmat.

Ausztria ezért kénytelen volt a saját területén belül maradvá hozzákezdeni a legnagyobb észak-dalmáciai települések közötti helyi hálózat kiépítéséhez. Erre az 1873. évi világválság is készítette a kormányzatot, amely a krízis enyhítése, a foglalkoztatottság javítása érdekében (ahogyan az örökös tartományokban, úgy Isztriában és Dalmáciában is) infrastruktúra építéseket támogatott. Észak-Dalmáciában először a Šibenik és Split kikötő felől épített, Perkovičnél összekapcsolt, onnét a mögöttes Simericig tartó „Y-vasút” készült el 1874–1877-ben – mely főként a szénszállítást szolgálta. 1888-ra elkészült a Siveric és a (fontos csomópont) Knin közötti belső szakasz is (28. ábra).

Idő múltával *a magyar kormány belátta, hogy a saját területén építendő interregionális hálózattól várható haszon ellensúlyozhatja Fiume esetleges forgalmi veszteségét.* Az 1897-ben megkezdődött osztrák–magyar tárgyalások 1900-ban egyezmény kötéséhez vezettek. Ennek értelmében a Knintól Ogulinig (Oštarije) tartó északi szakasz építése érdekében sor került az első előkészítő munkálatokra. Mégis a magyar kormány a Dalmáciájával kapcsolatos politikájában továbbra is számos jelét adta a bizonytalanságának. (Nehezen felejthető volt, hogy a dalmát partvidék jó része egykor Magyarországhoz tartozott.) Ezért és az érvényes törvények miatt nem készült el magyar vasútként.

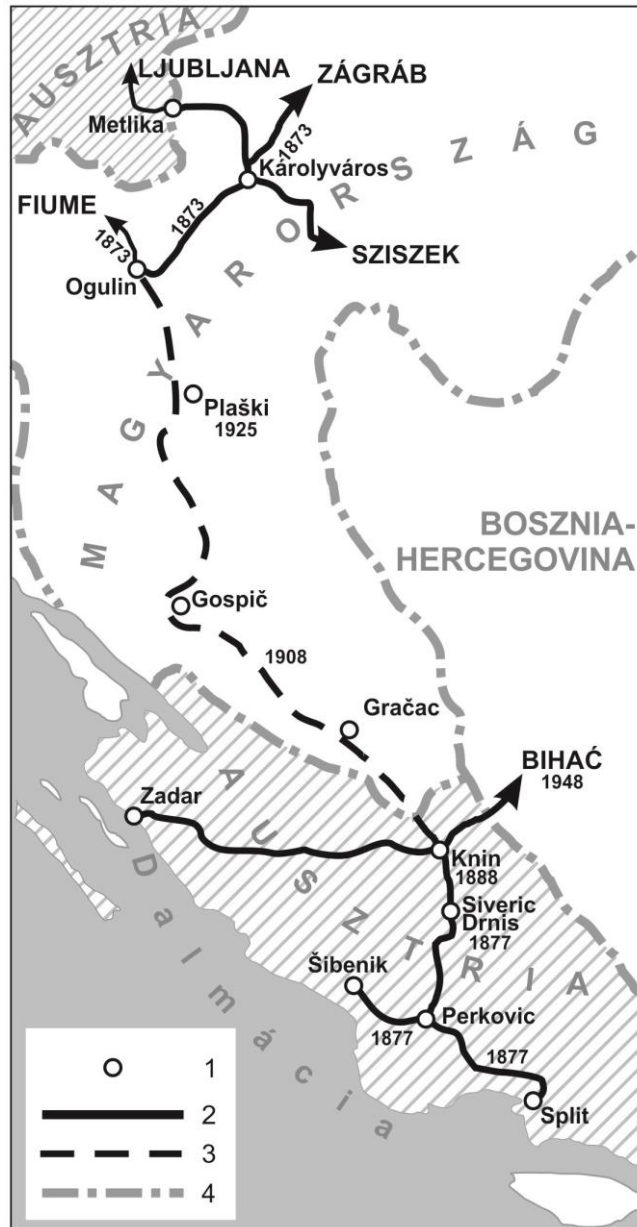
Ausztria erre azzal reagált, hogy először meghirdette a „Drnis-Metković Bahn” programot. E vonal a parttól távolabb, jobbra hegyvidéken épült volna meg katonai célokra. (A hadsereg és a hadianyag mozgatásához egészen Bosznia tengeri kapujáig a tengertől olyan távolságra, hogy az ellenséges hajóágyuk tüze ne veszélyeztesse.)

Magyarországon csak 1913-ban született elszánt határozat arról, hogy haladék nélkül folytatni kell a Lika-vasút építését és 1919-ben be kell fejezni. Időközben azonban Ogulin Ausztria felől történő eléréséhez az osztrákok új irányt részesítettek előnyben, még pedig Laibach (Ljubljana) felől Metlika–Karlovac–Ogulin–Gospin–Knin viszonylatban tervezettel.

A világháború kitörésének évére (1914) jellemző helyzetet Röhl (1915) így jellemezte: „Különös jelentősége volt annak, hogy 1914-ben megnyílt az állami Rudolfswerth (Novo mesto)–Möttling (Metlika)–országhatár vonal, amely Rudolfswerthnél csatlakozott a Laibach–Rudolfswerth vonalhoz és Bubnjarciban a magyar államvasúti vonalhoz. A magyar területen levő Ogulin–országhatár közötti, valamint a Knin felé tartó osztrák csatlakozó vasút elkészülte után Ausztria számára megvalósulóban van a hosszú évek óta szorgalmazott összeköttetés az osztrák vasúthálózat és Dalmácia között.” (Röhl 1912. p. 44.)

Azonban a megvalósulására nem került sor a Monarchia 1918. évi felbomlása miatt. Ezért a Laibach–Metlika–Karlovac szakasza csak helyi jelentőség összeköttetés maradt.

28. ábra:
A Lika-vasút térsége



Jelmagyarázat: 1 – város; 2 – 1918 előtt működő vasút; 3 – 1918 után épült vasút; 4 – országhatár.
Forrás: A Monarchia 1918. évi vasúti térképe alapján szerkesztette a szerző.

Nem készült el a „Lika-völgyi vasút” Ogulinig tartó, a fiumei fővonalhoz csatlakozó szakasza a dualizmus idején.

Végül csak 1925 nyarán adták át a forgalomnak az Ogulin–Knin pályát. A kegyetlenül nehéz terepen óriási műszaki erőfeszítés árán megépült pályát a korabeli jugoszláv közlekedési miniszter „a világ legrágább vasútvonalának” nevezte (Oberegger 2006). Észak-Dalmácia elérhetőségéhez az 1948-ban a Száva-völgy és Knin között megépített Una-vasút adott új lehetőséget. Dél-Dalmáciát viszont már 1885-ben elérte a Bosna Brod–Szarajevó–Metković (Neratva-völgyi) vonal.

Dalmácia elérése vasúttal nem csupán osztrák, hanem egyben magyar ügy is volt. A kor egyik neves geográfusa, Havass Rezső írásában hívta fel a figyelmet a Fiume–magyar tenger mellék–Dalmácia vasút létrehozásának fontosságára (Bali–Pap 2014).

Végző soron *a dalmáciai összeköttetés elmaradása Trieszt dualizmusbeli fejlődésében aligha lehetett erős fékező tényező*, mivel az autókorszak előtt a sebességnek még korántsem volt akkora jelentősége mint később, a part menti hajózás áru- és személyszállításban jóval több pontot ki tudott szolgálni a rendkívül tagolt, elaprózott dalmát partvidéken. Arról sem feledkezhetünk meg, hogy Dalmácia kiszolgálásában Fiume megelőzte Triesztet. Következésképpen Fiume számára több előnyt ígért a magyar területről egyenesen Dalmáciába (és a közeli boszniai mögöttes területre) kicsápoló regionális hálózat.

2.3. Fiume tengeri kapcsolatai és forgalma a Monarchia Adria-parti tartományaival

A magyar–horvát partszakaszról 13, az osztrák partszakaszról (Isztria – Albániától Triesztig és Dalmácia – a Kattarói-öböl) 116 kikötő szerepelt a hivatalos statisztikában, melyek túlnyomó részével Fiume behozatali és kiviteli forgalmat bonyolított le, és csak néhány nagyon jelentéktelen kikötő esetében fordult elő, hogy egyirányú volt a kereskedelem. Ilyenformán Fiume európai kikötői kapcsolatainak csaknem a fele (129 kikötő, 46,5%) az Osztrák–Magyar Monarchián belül realizálódott. A Monarchia szintjén e kikötői állomány tulajdonképpen belföldinek minősül. Mindamellet az egyes tartományokkal való áruforgalom intenzitása és jellege ismeretében rajzolódna ki igazán Fiume Monarchián belüli tengeri kereskedelmi términtái, specialitásai.

Fiume a legtöbb helyen a versengő Trieszt által befolyásoltan vált a teljes partvidék árueosztó/gyűjtő központjává.

A Monarchia egyes parti tartományaival folytatott tengeri kereskedelem jelentősége két szempontból is vizsgálendő:

- milyen arányt képvisel Fiume teljes forgalmukból (Trieszttel szemben), valamint, hogy
- Fiume teljes tengeri forgalmának mekkora részét teszik ki a parti tartományok (a pár kis-közepes és rengeteg apró kikötőjünkkel).

2.3.1. Fiume és a magyar–horvát tengerpart közötti „szomszédos” áruforgalom

Az évszázadokkal korábbi helyzethez képest (amikor a magyar parton kialakult nagy történelmi múltú kikötő települések között még nem jöttek létre nagyszámú különbségek) a 20. század elején Fiume a hajóforgalom (és az áruforgalom) tekintetében a mintegy kétharmad-háromnegyedes részarányával messze kiemelkedett az állományból. Fiume súlya a világháború előtt tovább növekedett, a teljes magyar kikötőállomány hajóforgalmában 1913-ban elérte a 91%-ot.

A teljes magyar–horvát tengerpart kikötőállományának hajóforgalmából (az összes hajó tonnatartalmát alapul véve) Fiume 1913-ban 77,9%-kal részesedett. (Akkor még Buccari önálló kikötőnek számított 2,5%-kal.) A többi kisebb kikötő közül Crikvenica és Zengg tűnt ki 9,8, illetve 7,8%-kal, de még ezek is a helyi jelentőségűek közé tartoztak. A halászhajókon kívül főként part menti közlekedésben résztvevő hajók látogatták a tucatnyi apró (esetenként nagy történelmi múltú városkához tartozó) kikötőt (82. táblázat).

A *Monarchia teljes kikötőállományának mindössze 5%-át tette ki a 13 kicsiny magyar–horvát kikötő* (83. táblázat). A légvonalban mindössze 70 km hosszú tengerpartunkon sűrűn elhelyezkedő apró kikötőknek is volt ugyan egymás közötti és más kikötőkkel is némi forgalmuk, azonban a Fiuméből feléjük tartó és a felőlük Fiumébe irányuló volt a meghatározó. E „fiókkikötők” nemcsak szűk, hanem utakkal rosszul feltárt vonzaskörzete a mögöttes hegyvidéken felesleget általában csak borból, faanyagból adott.

A szőlőkultúrához szorosan hozzátartozó helyi hordó- (illetve donga-) ipar termékei a legtöbb kis kikötő kivételének legjelentősebb tételét képviselték. A helyi közetalapanyagra alapozott cementipar Bakarból (Buccari) és Lukavóból szállított be Fiumébe betonkötő anyagot az ott folyó kikötői és városi építkezések számára és csak kisebb mennyiségben a Fiuméből való továbbszállításra. Ahol az elérhető hegyvidéki erdőkből a helyi felhasználáson felüli mennyiségű fát termeltek ki, onnét fűrészáru (Crikvenica), bárdolt bükk (Novi, Senj, Sv. Juraj) került a Fiumébe tartó kis hajókra. Bár halászat mindenütt folyt, de friss halat rendszeresen inkább csak Sv. Jurajból küldtek Fiumébe, Selcéből pedig kukoricát (Gonda 1906). (Az utóbbi feltehetően nem a helyi termés feleslege lehetett, hanem tranzitkereskedelemtől van szó.)

A *Fiuméből a magyar–horvát kikötőkbe elhajózott áruk* közül a mindennapi alapélelem, a kenyér, valamint a különféle tészták előállításához szükséges liszt emelkedett ki mennyiségével és gyakoriságával, amit a részben állati *takarmány*, részben élelmezés kiegészítő kukorica követett. Ezek dominanciája csak Bakarban és Stiniciában tört meg a konyhasó és gépek által. (A sót főként vegyipari célokra használták, a gépeket az akkor folyó üzemberuházás vonzotta.)

82. táblázat:
Fiume tengeri áruforgalma az osztrák és magyar kikötőkkel 1913-ban

Kikötők	Tömegben						Értékben						
	behozatal (Fiumébe)		kivitel (Fiuméből)		összesen		behozatal		kivitel		összesen		
	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	korona	%	korona	%	korona	%	
Isztria	a	350 843	28,6	451 972	21,9	802 815	24,4	9 214 980	29,1	11 902 491	20,2	21 117 471	23,2
	b	358 745		459 256		818 001							
Dalmácia	a	726 480	59,1	1 239 660	59,9	1 966 140	59,7	18 142 817	57,2	35 390 015	60,2	54 132 832	59,4
	b	744 021		1 291 675		2 035 696							
Trieszt	a	55 936	4,6	8 189	0,4	64 125	1,9	1 161 712	3,7	390 314	0,7	1 552 026	1,7
	b	93 445		17 145		110 590							
Osztrák kikötők összesen	a	1 133 259	92,3	1 699 821	82,2	2 833 080	86,0	28 519 509	90,0	47 682 820	81,1	76 802 329	84,3
	b	1 196 211		1 768 076		2 994 287							
Magyar–horvát tenger- meléken	a	94 791	7,7	367 864	17,8	462 665	14,0	3 180 495	10,0	11 130 775	18,9	14 311 270	15,7
	a	1 228 050	100,0	2 067 685	100,0	3 295 745	100,0	31 700 004	100,0	58 813 595	100,0	91 113 599	100,0

Megjegyzés: az a) és b) jelzésről: a hivatkozott kötet 12., valamint az 50–56. oldalainak adatai különböztek az isztriai és dalmáciai kikötők vonatkozásában. Még nagyobb a különbség a trieszti adatokban, mivel tulajdonképpen az összes magyar kikötőnek a nagy osztrák kikötővel alakult forgalmáról van szó. Viszont, ha számításba vesszük, hogy a kicsiny magyar kikötők a teljes magyar tengeri kikötői forgalomnak csak a 22% -át tették ki, úgy az osztrák statisztika közel kétszer akkora forgalmat mutat ki Fiume és Trieszt között (túnyomóan a Trieszt → Fiume irányúval), mint a magyar statisztika. Magyar kikötőkből Triesztbe és Triesztből magyar kikötőkbe viszonylatokban (becslésünk szerint) 95–99%-át tette ki a fiumei forgalom.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. Magyar Statisztikai Közlemények 54. kötet, valamint Triester Handelskammer Bericht -Statistik, Wien, p. 59. adataiból szerkesztette a szerző.

83. táblázat:

A magyar–horvát tengerpart kikötőállománya hajóforgalmának megoszlása az összes hajó tonnatartama alapján, 1900–1915, %

Kikötő	1900	1905	1910	1913	1915
Fiume	73,1	63,8	62,6	77,9	36,8
Buccari	1,0	1,3	1,8	2,5	13,9
Portore	4,0	5,9	7,2		–
Selce	4,6	6,7	5,5	0,7	7,8
Novi	4,3	6,3	5,5	1,5	7,8
Zengg (Senj)	2,6	3,4	2,7	7,5	5,3
Crikvenica	5,3	8,6	8,4	2,5	9,8
Szentgyörgy	4,0	1,2	0,6	•	–
Stinica	0,0	0,4	0,0	0,1	0,0
Jablonac	0,5	1,1	0,0	0,2	1,9
Carkubago	0,6	1,3	–	4,1	2,3

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915.

Fiume és a magyar–horvát tengerpart apró kikötői közötti forgalom csekélységét jelzi, hogy

- behozatalának tömegben alig 3%-át (értékben 1,5%-át) tette ki (a zenggi dohánygyár termékei, továbbá hal, vágóállat, bőr stb.);
- a 7% (illetve 5,3%-os) arányú kivitel pedig liszt, kukorica, cukor szeszes ital, valamint textil és kikészített bőr alkotta.

2.3.2. Fiume és az osztrák Isztria közötti tengeri áruforgalom

Az osztrák tenger mellékek közül az isztriai térségben 37 kikötő fiumei vonatkozású forgalmát adta meg a statisztika. Az Isztriai-félsziget nagy része ugyan alacsony köves-sziklás dombvidék, illetve tábla (középhegységi magasságot csak ritkán éri el), viszont létezik rajta néhány termékeny völgytalp, melyeken mezőgazdasági termelés folyt az első világháború előtt. A szántóföldi (gabona- és káposztánövény-) termelést azonban megelőzték a szőlőültetvények, jelentős mennyiséget ért el a borexport. A félsziget értékesíthető ásványkincsei közé tartozott a barnaszén, az építő- és díszítőkö, valamint az északnyugati partszakaszon a tengeri sókinyerés a több négyzetkilométer területet elfoglaló szalinákból.

Az Isztriából Fiumébe történő behozatal összetételében erősen tükröződnek az előbbi adottságok. Mivel a térség kínálata szegényes volt az olyan árukból, melyeket nem csupán Fiume igényelt, hanem vagy a tengeren, vagy a szárazföldön távolabbi piacon is a 37-ből 4 kikötőből egyáltalán nem volt Fiumének behozatala.

Az Isztriából Fiumébe áthajózott áruk közül elterjedtségben kiemelkedett a bor és a hordó/donga, valamint a megmunkálatlan kő.

Speciális kiviteli termékként szerepelt egy-egy kikötőben a *tűzifa* (Climno és Malinska cser-tőlgyerdeiből); a *tégla és cserép* (a helyi üzemekből – Cervignanoben), a juh és kecske (Chersóból és Verbenicéből). Rovigno (Rovinj) az egyéb szeszes italok, Lovrana (Lovrin) egyéb déligyümölcsök Fiumébe szállításában tűnt ki. (Utóbbi esetben minden valószínűséggel csupán közvetítő kereskedelemről lehet szó, vagy esetleges fügekivitelről.) A szén a közeli Valpidocchiából származott. (A Triesztből az előbbinél kétszer akkora mennyiségben Fiumébe áthajózott szén osztrák, esetleg cseh bányából származott és vasúton érkezett a nagy kikötőkbe.) Silóból főként „egyéb ásványokat” (sót stb.) vittek a hajók Fiumébe.

Isztria alapélelmiszer és részben szemestakarmány ellátásában is részt vett Fiume – a Kárpát-medencéből származó szállítmányok közvetítésével.

Az isztriai kikötőkből csupán Cervignano maradt ki a Fiuméből származó árukból. Az így számításba vett 35 kikötő közül 14-ben a liszt, 4-ben a kukorica, 1-ben a zab és 1-ben a korpa állt a listák élén. A helyi mezőgazdasággal kapcsolatos volt a szuperfoszfát-kivitel Capodistriába (Portorozba). Tégla/cserépre 1913-ban Verbenica és Climno volt a leginkább rászorulva, míg a feldolgozatlan fenyőfára Valpidocchia, a Fiuméből behozott szén mennyiségében Veruda állt az első helyen.

Az isztriai kikötők mind a horvát–magyar tengerparti, mind az osztrák dalmáciai kikötőkkel összevetve *szélesebb mögöttes vonzásterülettel rendelkeztek*, ráadásul *fél tucat vicinális vasúti pálya is rendelkezésre állt* elérhetőségükhöz a jobbra makadám burkolatú állami és tartományi úthálózat mellett. A kedvezőbb elérhetősége folytán *Triesztnak* többszörösen nagyobb szerep jutott *Isztria* tengeren történő kiszolgálásában mint Fiumének. A félsziget tengeri kereskedelmében a magyar kikötőknek (a behozatal és a kivitel vonatkozásában egyaránt) azért kellett beérniük 7,6–7,8%-os részaránnyal, mivel e tartomány gazdaságilag és a közlekedési infrastruktúra révén szorosabban kötődött a közeli Trieszthez, amely felé a félsziget vasúthálózata is orientálódott, ezáltal pedig még a közszükségleti cikkekkel való ellátásban is nagyobb szerepet játszott.

2.3.3. Fiume és az osztrák exklávé, Dalmácia kikötői közötti tengeri áruforgalom

A hosszan elnyúló Dalmácia keskeny partvidéke és a szigetek gazdaságára egyaránt a mediterrán klíma és a termőföldhiány nyomta rá a bélyegét. Ebből adódóan a mezőgazdaság inkább csak borból volt képes exportalapot teremteni (az olívaolaj messze többsége a helyi fogyasztást szolgálta, mint ahogyan a déli szakaszon szórványosan folytatott citrustermelés is).

A Fiumével való vasúti kapcsolatot nélkülöző *Dalmácia* területben és népeségében nagyobb volt az isztriai partvidéknél és közvetlen hinterlandjának, Hercegovinának (részben Boszniának) a tengeri közvetítő kereskedelmével kapcsolatos feladatokat is ellátta. (Főként Metkoviçon keresztül.) Nagy múltú (hosszú

ideig Velence által uralt) kikötővárosai regionális léptékű (Itáliával is együttműködő) közvetítő kereskedelmet folytattak. Az Isztriához mérten jóval nagyobb gazdasági ereje és az ennek létrehozásában *különlegesen nagy fajlagos tengeri kereskedelmi teljesítmény* tükröződik a 82. és 84. táblázatokban. Mivel a dalmáciai kikötőket igen ritkán látogatták nagy hajók „mélytengeri” interkontinentális járatai, a *távoli* területekkel, *világrészekkel* is elkerülhetetlenül szükséges *tengeri kereskedelem Triesztben és Fiumében történő átrakással történt.*

Isztriával ellentétben a távoli Dalmáciában jóval kevésbé volt fölényes az osztrák tengeri kereskedelem.

Fiume bármennyire is jelentős szerephez jutott az Adriai-tenger melletti osztrák tartományokkal való kereskedelemben (főként élelmiszerellátásban), a meghatározó partner Trieszt és Olaszország volt. Trieszt a közeli isztriai/gradiscái területeket uralta, de Dalmáciában az olasz adriai kikötők versenyével is számolni kellett. (Sibenico/Šibenik és Spalato/Split kikötői forgalmának 35–40%-át 1913-ban olasz kikötők keltették, élükön Anconával – Fiume... 1913.)

Dél-Dalmácia szűk területre korlátozódó ellátásában a tengeri szállításhoz képest igen kis része lett a Neretva-torkolati Metković kikötőt Boszniával (Szarajevóval) összekötő keskeny nyomtávú vasútnak, mely a hinterland külkereskedelmét szolgálta. Metković és Dalmácia között a fogatolt és málhás szállítás csak jelentéktelen teljesítményre volt képes mennyiség és távolság tekintetében egyaránt.

A Fiume kikötő forgalmát tartalmazó 1913. évi statisztikai kötet írásos értékelése szerint: „általában Fiumének erősen kiemelkedő szerepe van a dalmát partvidék szükségleteinek kielégítésében” (Fiume... 1913. p. 18.). Miközben *Dalmáciának* a lakosság növekvő szükségletei által keltett *behozatala Fiuméből az 1910-es évek elején növekedett*, a parti tartomány egyre kevésbé tudott olyan felesleget termelni, amit ellentételezésként fiumei kikötőbe szállítottak volna át.

Kérdés persze, hogy hol kezdődik a „kiemelkedő” minősítés, azaz hány százaléktól? Osztrák statisztikai alapadatokból végzett számításaink szerint a magyar kikötők (élükön Fiumével) a legnagyobb részarányt Dalmácia behozatalából érték el, de ez sem több 29,5%-nál. Isztria behozatalában, továbbá Isztria és Dalmácia kivitelében a magyar célkikötők mindössze 7,6–8,2%-os részaránnyal szerepeltek.

2.4. Az osztrák tenger mellék ellátásának súlya Fiume forgalmában 1913-ban

Fiume 1913. évi tengeri árubehozatalának (tonna) 11,8%-át, kivitelének 14,9%-át az osztrák tenger melléki tartományok keltették (Triesztet nem számítva). Értékét tekintve valamivel magasabb, 12,8%, illetve 17,9% a megfelelő részarány (84. táblázat).

84. táblázat:

A kisebb osztrák adriai kikötők forgalma Fiumével (Trieszt nélkül) 1913-ban

A forgalom irányultsága	Tömeg, mázsa			Érték, korona		
	Dalmácia	Partvidék (Isztria)*	összesen	Dalmácia	Partvidék (Isztria)*	összesen
Behozatal	744 021	358 745	1 102 766	18 142 817	9 214 980	27 357 797
Kivitel	1 291 675	459 256	1 750 931	35 399 015	11 902 191	47 301 206
Összesen	2 035 696	818 001	2 853 697	53 541 832	2 111 171	74 659 003

*Tartalmazza Görz és Gradisca adatait is.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben, p. 12. alapadatok és a szerző számításai.

Ezek az arányok ugyan számszerűen nem magasak, azonban felülmúlják olyan jelentős partnerországok részarányát mint Olaszország.

Ugyanakkor a kikötőüzemeltetésben sajátos igényeket teremtettek a partközeli járatok nagy számban megjelenő kis hajói, melyek számára külön rakpartok épültek és amelyek rakodási műveletei is sajátosak. E hajóállomány közlekedésének koordinálása is nagy feladatot jelentett a forgalomirányítóknak.

A Monarchia teljes kikötőállományából tartományok szerint Dalmácia gerjesztette a legnagyobb forgalmat, míg a magyar–horvát partvidék ellátása egészen jelentéktelen Fiume (83. és 85. táblázat).

Fiume kikötője szempontjából az osztrák tenger melléki tartományok mint értékesítési piacterületek viszonylagos értelemben valamivel kisebb értékesítési részarányt képeztek mint amilyennek Fiume bizonyult az ellátásukban (29. ábra).

Dalmácia ellátásából Fiume majdnem egyharmados részarányval vett részt, és az ehhez képest jóval kisebb ellenirányú áruáramlással a Fiume–Dalmácia viszonylatú kereskedelem mérlege a magyar kikötő javára erősen pozitívnak bizonyult. Isztriával és a mögöttes térséggel viszont nemcsak mérsékelt, de kiegyenlítettéget mutatott a behozatal és a kivitel.

85. táblázat:
Fiume és az osztrák tenger melléki tartomány közötti áruforgalom tömege
1913-ban, mázsa

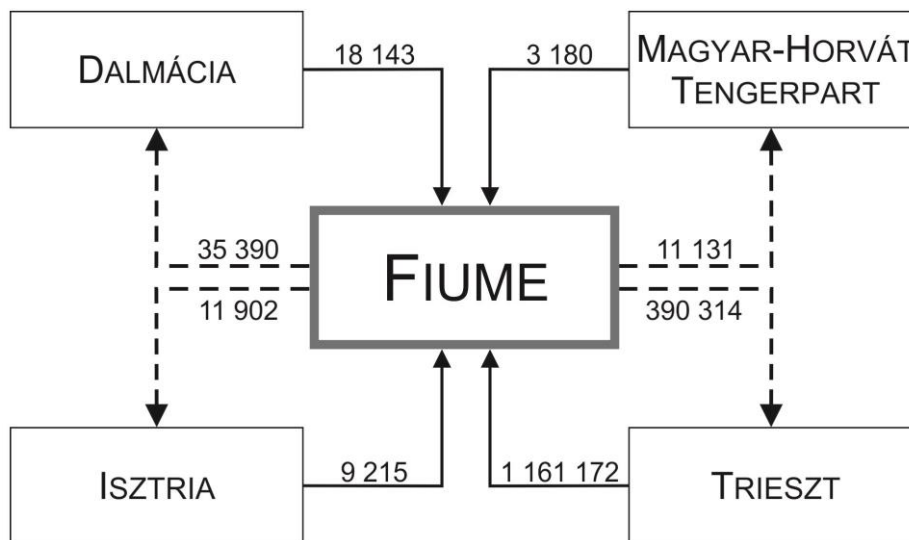
honnét	Kivitel		hová	Behozatal	
	isztriai kikötőkbe	dalmáciai kikötőkbe		isztriai kikötőkbe	dalmáciai kikötőkbe
Fiuméből	459 256	1 291 675	Fiumébe ^{a)}	358 745	744 621
Kis magyar kikötőkben	21 344	47 999	Kis magyar kikötőkbe	179 755	57 823
Magyar kikötőkben összesen	480 600	1 243 676	Magyar kikötőkbe összesen ^{b)}	538 500	686 798

Megjegyzés: az a) a magyar statisztika, a b) az osztrák tengerhajózási statisztika adatváltozata.

Nem lehet megállapítani, hogy a két osztrák tartománynak a magyar tenger mellék kis kikötőivel mennyi a forgalma, mivel Dalmácia esetében Fiume forrásbeli összege nagyobb az összes magyar kikötő összegénél. Ilyen képtelenséget tapasztalva az Isztriára vonatkozó adatok pontosságával szemben is kételyeink lehetnek.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. Magyar Statisztikai Közlemények, 54. kötet. I. Általános Jelentés, p. 12.

29. ábra:
Fiume tengeri áruforgalma az osztrák és a magyar kikötőkkel értékben
(1000 korona) 1913-ban



Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma. Magyar Statisztikai Közlemények. Új Sorozat, 1913. 54. kötet. II. táblás kimutatások, p. 83-89. adataiból szerkesztette a szerző.

Mind az osztrák, mind a magyar tenger mellék (a szigetekkel együtt) a lizsten kívül biztos piaca volt a Fiuméből érkező búzának, zabnak és főként a kukoricának (melyből a legfőbb napi élelem, a palela készült), a megmunkált fának, továbbá a túlnyomóan ausztriai eredetű pamutárúnak és kikészített bőrnek. Ellenkező irányban (messze többségben az osztrák tenger mellékről) Fiumébe tartó áruáramlás 1907-ben a telje fiumei behozatal 9,3%-át keltette. Főbb cikkei: bor (kétharmada magyar, egyharmada az osztrák tenger mellékről), szeszes ital (főként a nyugat-isztriai Rovinjból).

Fiume szomszédos/kisregionális naponkénti gyakoriságú hajóforgalma a Kvarnerói-öbölbeli Veglia, Cherso, Lussin, Arbe, és Pago osztrák szigetekkel, valamint az Isztria keleti partján egészen Póláig sorakozó kikötőkkel működött. E forgalmat kispártjáratok (a 19. század végéig többségükben vitorlás) hajók látták el, melyek átlagos tonnatartalma még 1907-ben sem haladta meg a 73 tonnát. (Az akkori időkben ez 7 ½ vasúti teherkocsi hordképességének felelt meg.)

Kedvezőbb elérhetősége folytán *Triesztnak* többszörösen nagyobb szerep jutott *Isztria* és főként Görz-Gradisca tengeren történő kiszolgálásában mint Fiumének. Ettől eltérően alakult *Dalmácia* helyzete:

- Dalmácia tengeri importjából Trieszt 1913-ban csak kb. kétharmad annyit közvetített mint a magyar kikötő (500 ezer métermázsát),
- ellenben a Dalmáciából Trieszt felé irányuló export tömege (1,1 millió q) jóval meghaladta a Fiume felé irányulót.

Figyelembe véve az évenkénti irányváltozásokat, úgy látjuk, hogy *Dalmácia teljes tengeri kereskedelméből Ausztria és Magyarország vezető kikötői* (sok évi átlagban) *nagyjából hasonló arányokban vették ki a részüket*, inkább csak az áruáramlás irányultságában tűntek ki egyedi jellemzőik.

A partvidék kiszolgálásában tehát nem érvényesült valamiféle kizárólagosság a két kereskedelmi kikötő politikai-igazgatási hovatartozásától függően. A Trieszttől távolabb levő Dalmáciát főként a közelebbi Fiuméből látták el.

Egyes agrárcikkekben az osztrák tenger mellék valóban Magyarország, illetve Fiume jelentős értékesítési piacterületének bizonyult. Így például 1907-ben a fiumei tengeri lisztkivitel 30%-a dalmáciai és isztriai kikötőkbe tartott. (Pólába, Šibenikbe, Splitbe, Dubrovnikba, Kattaroba és Metkovićba – ahonnan keskeny vágányú vasúton Bosznia belsejébe szállították.)

2.5. A Fiume és a Monarchia tenger melléki tartományai közötti forgalom megszólása a hajózási társaságok országa szerint

A Fiume és a tenger melléki tartományok közötti áruszállításból összességében a magyar hajózási társaságok az osztrákokhoz képest valamivel nagyobb arányban (50,7%) vették ki a részüket. Az olaszok nagyságrenddel kisebb arányban voltak

jelen e piacon, míg a többi külföldi vállalkozó által fuvarozott mennyiség eltörpült a monarchiabeliekhez képest.

Azonban az egyes tenger melléki tartományok közül csak a Dalmáciával való kapcsolatban jártak élen a magyar hajósok, a többi entitás viszonylatában az osztrákoké volt a vezető szerep. Még hozzá nem csupán Fiumének az Ausztriához tartozó Isztriával és Trieszttel, hanem a magyar–horvát tengerparttal kialakult forgalmából is magasabb részarányra tettek szert az osztrákok.

Dalmácia fiumei forgalmából vette ki a részét a legvegyesebb módon valamennyi nemzet. Döntően a Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt.-nek köszönhető az erősebb magyar jelenlét. E társaság alapítása eleve a Dalmácia által keltett part menti forgalom ellátására történt. Az olasz hajósok is itt kapcsolódtak be a legnagyobb arányban. Feltételezhető, hogy tramp körjáratokkal, melyek pl. Velencéből indulva az olasz partok mellett Ancónába közlekedtek, majd átszelve az Adriai-tengert valamelyik dalmáciai városban kötöttek ki. További útjuk során érintették Fiumét és Triesztet is mielőtt megérkeztek volna „anyakikötőjükhöz”.

Kevés a valószínűsége annak, hogy az olaszok a magyar és osztrák hajósok által uralt Dalmácia–Fiume viszonylatban kizárólag ingajáratokkal lettek volna jelen. Erre akkor lehetett volna szükség, ha a külföldi hajók speciális felépítésük, kiképzésük révén olyan különleges rakományok fuvarozására szakosodott, amelyekre az osztrák és magyar társaságok nem voltak felkészülve.

A magyar hajózási társaságok a teljes magyar/horvát és osztrák partvidék forgalmából 1913-ban 49,0%-kal vették ki részüket, megelőzve az osztrák társaságokat (45,3%), az olasz társaságok csupán szerény 5,6%-ot képviseltek (Fiume hajó- és áruforgalma, 1913. p. 50–56.). Különösen erős volt a magyar hajózási piaci jelenléte a Dalmácia–Fiume viszonylatban, annak ellenére, hogy az olaszok is itt igyekeztek a leginkább bekapcsolódni a hosszú tartomány ellátásába (86. táblázat).

Az isztriai forgalomból való gyenge olasz részvételt a velencei társaságok távolabbi piacokra orientáltsága és az osztrák hajózási vállalatok központjának szerepét betöltő Trieszt közelsége magyarázhatja.

Végző soron a Fiume–tenger mellékek viszonylatban az olasz hajósok által kivitelezett kobotázsi forgalomra csak kismértékben került sor.

Miközben a magyar és osztrák társaságok által szállított árutömeg tekintetében nem álltak elő nagy különbségek, a szállítási eszközökben annál inkább.

Meglepő, hogy még az első világháború előtti utolsó évben is milyen *nagy szerepe* volt a *vitórlás hajóknak e szomszédsági regionális forgalomban*.

86. táblázat:

Fiume és a Monarchia parti tartományai közötti tengeri áruforgalom megoszlása a kiszolgáló tengerhajózási vállalatok országa szerint 1913-ban

Partmelléki tartományok	Magyar		Osztrák		Olasz		Egyéb		Összesen	
	hajózási vállalatok									
	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%
1. Magyar–horvát partvidék kikötői	45 641	44,2	55 162	53,5	2 400	2,3	–	–	103 203	100,0
2. Ausztria										
a) Isztriai kikötők	171 941	47,9	182 720	51,0	4 084	1,1	–	–	358 745	100,0
b) Dalmát kikötők	387 542	52,0	292 837	39,4	62 642	8,4	1600	0,2	744 621	100,0
c) Trieszt szabadkikötő	13 206	23,5	41 045	73,5	1 700	3,0	–	–	55 951	100,0
a+b+c összesen	572 689	50,7	516 602	43,2	68 426	6,1	1600	0,0	1 159 317	100,0
Mindösszesen	618 330	49,0	571 764	45,3	70 826	5,6	1600	0,1	1 262 520	100,0

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. p. 50–56. adataiból számította és táblázatba szerkesztette a szerző.

A vitorlás hajókon szállított mennyiség aránya

a) Fiume – magyar–horvát tenger mellék viszonylatban

- magyar vállalatoknál 25,5%
- osztrákoknál 9,2%
- olaszoknál 100,0%

b) Fiume–Isztria viszonylatban

- magyar vállalatoknak nem voltak, de
- az osztrákoknál 94,9% (!)
- az olaszoknál 100,0%-ot tettek ki a vitorlások, míg

c) Fiume–Dalmácia viszonylatban

- magyaroknál 10%
- osztrákoknál 94,9%
- olaszoknál 80,1%
- egyéb társaságoknál 100%-os arányt értek el.

Fiume szomszédsági naponkénti gyakoriságú hajóforgalma a Kvarnerói-öbölbeli Veglia, Cherso, Lussin, Arbe, és Pago osztrák szigetek, valamint az Isztria keleti partján egészen Póláig sorakozó osztrák kikötők felé is működött vitorlás hajókkal.

HETEDIK FEJEZET

A MONARCHIA TENGERI KIKÖTŐINEK
FORGALMI VISZONYAI

1. A forgalom mérőszámai (A kikötői forgalom statisztikai egységei megválasztásának szempontjai)

Statisztikai kiadványokban többféle mértékegység, illetve mutató állt rendelkezésre a kikötői forgalom időbeni alakulásának követéséhez és adott időpontbeli elemzéséhez az összehasonlító vizsgálatoknál. Mindegyik mutatónak megvan a létjogosultsága – azaz valósága a kikötőigazgatósági üzletpolitikai/kikötőpolitikai koncepciók, stratégiák és taktikák formálásának gyakorlata során. Közlekedés-földrajzi szempontból

- a *ki- és berakodó hajók száma és tonnatartalma önmagában nem elegendő* mérőszám. (Annál inkább fontosabb a gyakorlat – nevezetesen a rakparti, móló menti kiszolgálás, azaz a kikötői kapacitás, a hajóknak nyújtott műszaki szolgáltatások – szempontjából. A hajók számának és méretének növekedése tehát erős kihívás lehet a forgalomirányítás, a rakománykezelés és a műszaki felkészültség számára.)
- Az áruk pénzben kifejezett értéke természetesen olyan mérőszám, mely utalhat a rakomány minőségére, sőt bizonyos mértékig kezelési igényének módjára is. Kontinensközi viszonylatban a légiközlekedés megjelenése előtt drágakövek, féldrágakövek, képzőművészeti alkotások, fűszerek, „gyarmatárúk” is tengeri úton jutottak el a célkikötőbe, ahogyan ma a nagy hozzáadott értékű különféle műszaki cikkek is ott vannak a rakományok között. (Következésképpen, ahogyan egykor a ládás darabáru szállítók, úgy ma a konténerhajók magas aránya „felviszi” egy kikötő rakományértékét.) A magas értékű áruk raktározása, kezelése és őrzése sajátos és költséges feladat az üzemeltető számára.
A hiteles pénzürték kiszámítása, illetve megszerzése sokszor nehézségekbe ütközik. Ezzel kapcsolatban idézzük Beöthy megállapítását: „a pénzben meghatározások mindig képzeletiek s a rájuk épített következtetések rendszeren csalnak” (Beöthy 1868. p. 2.). Érvként többek között azt hozza fel, hogy kevés kivételtől eltekintve Európa országainak kereskedelmi mérlege negatív, a behozatal felülmúlja a kivitelt, az Egyesült Államokban pedig a két oldal nagyjából egyensúlyban van.
- A rakodás, raktározás, a kikötőben történő be- és kirakodás feladatai szempontjából igazán (a többszöri alkalommal) megmozgatott *áruk mennyisége* a fontos. Ezért e *tömeg mérőszám* (tonna, métermázsza) *fejezi ki a legéletszerűbben egy kikötő valódi forgalmi teljesítményét* és egyben az összehasonlításra is a legalkalmasabb mutató. (Néhány időszakban nélkülözni vagyunk kénytelenek a tömegmérőszámokat, mert az elérhető adatforrások ezeket nem tartalmazták.)

2. A Monarchia tengeri kikötői forgalmának területi szerkezete 1913-ban

Ausztria–Magyarország tengeri kikötőállománya az Adriai-tenger északi, a Triesti-öböltől az albániai határig tartó partszakaszon alakult ki – ahogyan (más összefüggésben) volt szó róla. Igazgatásilag öt, méreteiben, státuszában erősen különböző tartományban/entitásban allokálódott az állomány:

- Trieszt szabad kikötőváros (maga a város és a legközvetlenebb környezete);
- az Isonzó-völgy legdélibb része és a környező hegyvidék (valamint Grado-sziget) alkotta Görz–Gradisca az Isztriai-félszigettel és a Kvarnerói-öböl szigeteivel együtt az Osztrák Császársághoz tartozott (Partvidék);
- az önálló státusú Fiume (közvetlenül Magyarországhoz tartozó) szabad királyi város;
- a Magyar Koronán belüli Horvát-Szlavónország két vármegyéjének (Modrus-Fiume és Lika-Krbava) Abbáziától Bane Dragaig tartó partszakasza;
- a messze leghosszabb és egyben legnagyobb területű legdélibb osztrák tartomány, Dalmácia a partok előtti számos szigetet is magában foglalta.

Forgalmuk mérete, tengeti kapcsolataik, járataik távolsága és gazdasági jelentősége alapján a *kikötők négy fő kategóriát alkottak:*

- a nemzetközi forgalom túlnyomó részét, valamint a teljes interkontinentális forgalmat összpontosító (de emellett a partvidékek ellátásában is jelentős szerepet játszó) két vezető „vezérkikötők”, Trieszt és Fiume;
- az Adriai-tengeren belüli (főként olasz) és más mediterrán kikötőkkel másodlagos jelentőségű nemzetközi forgalmat is működtető, ám elsődlegesen Dalmácia helyi/szomszédsági forgalmát szervező, valamint a mögöttes Bosznia egy részét is kiszolgáló kisközepes kereskedelmi kikötők (Spalato/Split, Zara, Metković);
- bányatermék (szén) kivitele által az apró kikötők közül forgalmának tömegével kiemelkedő (monofunkcionális) ipari kikötő Valpidocchio;
- városi vegyes áruforgalmához hasonló méretű bányatermék kivitelt is rendszeresen bonyolító Sebenico (Šibenik).

Amikor kizárólag a *ki- és berakott áruk tömegére* szorítkozik az értékelésünk, ezt abban a tudatban tesszük, hogy ez csupán az *első megközelítésünk az alapvető arányok érzékeléséhez*. A szállítási teljesítmény (tonnakilométer) és a járatok által teremtett földrajzi összeköttetések rangja szempontjából természetesen nem közömbös, hogy csupán a kikötők közötti szomszédsági, illetve parti igazgatási egységek közötti (interregionális), vagy az Adriai-tenger más országai kikötőivel és még inkább a távolsági (dél- és nyugat-európai, vagy éppen interkontinentális) járatok által generált forgalomról van-e szó.

Ami a szállítás irányultságát illeti, már e helyen érdemes felfigyelni arra, hogy a Monarchia teljes kikötőállományának forgalma kivitelsúlyos (mégpedig a magyarországi, továbbá az osztrák parti tartományok erősebben), de Triesztben a behozatal öltött nagyobb méretet.

A Monarchia kikötőállományának árutömegben mért 1913. évi

- teljes forgalmából az osztrák kikötők 73,1% míg a magyar kikötők csupán 26,2%-kal részesedtek; ezen belül:
- a behozatalból az átlagnál nagyobb arányt (73,8%) könyvelhettek el az osztrákok, viszont
- a kivitelből már kevesebbet (68,6%).

Ausztria az igen erős fölényét ugyan elsősorban Triesztnek köszönhette, azonban az osztrák tenger melléki tartományok forgalma is valamennyi vonatkozásban (teljes kiviteli, behozatali) meghaladta a Magyarországhoz tartozó kikötőállományét (87. táblázat).

87. táblázat:

Az Osztrák–Magyar Monarchia tengeri kikötő régiói teherforgalmának megoszlása irányultságuk szerint 1913-ban

Parti tartományok	Behozatal		Kivitel		Összesen		Megoszlás, %
	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	
Fiume	9 229 592	44,0	11 738 827	56,0	20 968 419	100,0	25,7
Magyar–horvát tengerpart	103 200	21,8	371 052	78,2	474 252	100,0	0,5
Magyarország összesen	9 332 792	43,5	12 109 879	56,5	21 442 671	100,0	26,2
Trieszt	23 140 170	67,1	11 356 701	32,9	34 496 871	100,0	42,3
Isztria	6 296 787	48,2	6 755 540	51,8	13 052 327	100,0	16,1
Dalmácia	4 209 440	33,4	8 379 077	66,6	12 588 517	100,0	15,4
Ausztria összesen	33 646 397	56,0	26 491 318	44,0	60 137 715	100,0	73,8
Monarchia összesen	42 979 189	45,4	38 601 197	54,6	81 580 386	100,0	100,0

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. adataiból szerkesztette a szerző.

Trieszt részaránya Ausztria teljes kikötői forgalmából 57,4% nagyobb árutömeget mozgatott mint Dalmácia, Isztria együttvéve. Mindamellet az utóbbi két tartomány kikötői forgalma (melyet túlnyomóan a part menti hajózás keltett), még mindig arra utal, hogy a rendkívül szétaprózott, kis tételekből összetevődő forgalom tömegében képes ellensúlyozni a nagy kikötőt. (Természetesen sokkal nagyobb hajókkal kellene számolni, ha tonnamérföld, vagy tonnakilométer adatokat is közölt volna a korabeli statisztika.)

Az osztrák parti tartományok között a teljes forgalomban alig mutatkozott különbség. (Isztria adatai magukban foglalták Görz–Gradisca térségét is.) Part-hosszhoz mérten (a számos szigettel is számolva) egyértelmű, hogy Dalmáciához képest Isztria jóval sűrűbb forgalmat produkált. A Magyar Királyság forgalma szélsőségesen Fiumében összpontosult; a horvát–magyar tengerpart apró kikötői (a félszázalékos arányukkal) teljesen jelentéktelen tételt képeztek.

3. A „vezérkikötők” forgalma

Trieszt és Fiume forgalmi jellemzőinek vizsgálatához a rendelkezésünkre álló adatok/információk részaránytalansága arra késztet, hogy monografikusan történjen az értékelés, majd az összehasonlításra alkalmas adatokból ki kellene deríteni az egymáshoz mért mennyiségi viszonyukat, amelyből többféle minőségi tulajdonságra is következtethetünk.

Az elérhető statisztika több szempont, illetve mérőszám szerint teszi lehetővé a kikötői áruforgalom elemzését, Így pl.

- a kikötőben megforduló hajók száma és szállítási kapacitása, valamint a ki- és berakott áruk tömege alapján következtetni lehet a két kikötőnek az európai, vagy akár a világállományon belül elfoglalt pozíciójára;
- a forgalom irányultságából, azaz a behozatal és kivitel áruértékének, még inkább tömegének mérlegéből következtethetünk az adott kikötőnek az ország gazdaságában, közelebről külkereskedelmében, a nemzetközi munkamegosztásban betöltött szerepére;
- a lobogók és országok szerinti forgalom mennyiségének egyenlegéből kitűnik, hogy mekkora a különbség a tengeri fuvarozók (hajózási társaságok) teljesítménye és az árut feladó/fogadó partnerország kikötői rakodási teljesítménye között;
- a forgalom földrajzi (világrészek, makrorégiók és országok szerinti) megoszlásának alakulásából többfajta következtetés tehető a kikötő világkereskedelemben bekapcsolódásának mértékéről, mely szoros összefüggésben van a hátország, illetve a vizsgált kikötő külkereskedelmének szerkezetével, kereskedőházai aktivitásával;
- a teherforgalom árufajták szerinti összetétele szabad piaccgazdasági keretek között hűen tükrözi a hinterland tengeri külkereskedelmének áruszerkezetét. Ami természetesen különbözhet a szárazföldön megvalósuló külkereskedelemtől (általában azzal, hogy nagyobb arányt képeznek az alacsonyabb értékű szállítmányok, például az ömlesztett tömegárúk).

3.1. Fiume forgalma

3.1.1. Fiume hajóforgalma

3.1.1.1. Fiume hajóforgalmának időbeli alakulása (1867–1913/1915)

A magyar kereskedelmi hajóállomány 1867 és 1913 között

- (darab)számban alig 3,4 százalékponttal lett több, de
- tonnatartalomban a bő kétszeresére növekedett.

Fiume hajóforgalma ugyanakkor

- a bő másfélszeresére (58,1%-kal) nőtt a hajók száma és
- a három és félszeresére a tonnatartalom tekintetében.

Fiume magyar hajóforgalma tehát tonnatartalomban gyorsabban növekedett a magyar hajóparkhoz képest. Bár idegen hajók is nagyobb számban kötöttek ki, a magyar hajók megőrizték primátusukat.

3.1.1.2. Gőzösök és vitorlások

Meghajtás szerint a statisztika a kereskedelmi hajókon belül 1913-ban még csak gőzhajókat és vitorlásokat különböztetett meg. (Pedig az 1910-es években már létezett az Adriai-tengeren is néhány belsőégésű motoros hajtású hajó.) A kereskedelmi hajókon kívül a kikötői teherforgalomból elhanyagolható mértékben vették ki a részüket az apró (csupán egy-két tonna áruval terhelhető) bárkák és de-reglyék.

Fiume 1913. évi teljes hajóforgalmából (31 381) a gőzösök aránya elérte a 89,8%-ot, a tonnatartalomból (6 910 434) pedig a 97,7%-ot!

Azaz a magyar kikötő hajóforgalmából az előbbieik alapján azt hihetnénk, hogy a vitorlások már kifejezetten jelentéktelen szerepet játszottak. A valóságban a 3438 vitorlás azt jelenti, hogy naponta kb. tíz vitorlás beállítását kellett a rakodóhelyre, illetve kifelé mozgását elősegíteni. Egy vitorlás hajóval nagy pontossággal lavírozni a kikötőben jóval bonyolultabb feladat mint gőzhajóval. Ezért az árutömeg/rakomány szempontjából bármennyire is elhanyagolható vitorláskapacitásra aránytalanul sok navigációs szolgáltatás óra esett (88–89. táblázat).

88. táblázat:
Fiume teljes hajóforgalma hajónemek szerint, 1871–1915

Év	Gőzösök		Vitorlások		Gőzösök és vitorlások együtt	
	száma	nettó tonnatartalma	száma	nettó tonnatartalma	száma	nettó tonnatartalma
1871–1875	975	165 700	4 204	166 362	5 179	332 002
1886–1890	5 117	1 257 252	4 657	270 514	9 774	1 527 756
1891–1895	8 030	1 698 404	5 184	245 443	13 214	1 943 847
1896–1900	15 596	2 685 585	4 252	192 754	19 848	2 878 339
1901–1905	20 037	4 110 168	3 630	159 367	23 607	4 269 535
1906–1910	29 163	5 361 807	3 733	159 953	32 896	5 521 760
1913	27 923	6 752 809	3 458	157 625	31 381	6 910 434
1914	22 118	4 705 204	2 243	99 307	24 361	4 804 511
1915	10 308	1 950 112	671	29 189	10 979	1 979 301

Forrás: 1871–1890: Fiume hajóforgalma 1871-től 1900-ig a vitorlás hajók és gőzösök megkülönböztetésével. Magyar Statisztikai Évkönyv, 1900. p. 246. 1891–1915: Fiume hajóforgalma hajónemek szerint 1891-től 1915-ig. Magyar Statisztikai Évkönyv. 1914–1915. p. 188.

89. táblázat:
Fiume teljes hajóforgalmának összetétele távolsági kategóriák szerint
(érkezés és indulás együtt) 1913-ban

Távolsági kategória	Gőzösök		Vitorlás hajók		Hajók mindösszesen	
	száma	tonnatar- talma	száma	tonnatar- talma	száma	tonnatar- talma
Szomszédos for- galmi	10 099	849 501	466	14 045	10 565	864 206
Távolsági forgalmi	4 781	3 305 103	2 244	104 385	7 025	3 409 488
Összesen	14 880	4 154 644	2 710	118 990	17 590	4 273 694

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. adataiból szerkesztette a szerző.

A hajóforgalom földrajzi (a hajót indító, illetve fogadó ország/kikötő szerinti) *megosztásának* mérésére a hivatalos statisztika többtényezős adatstruktúrát alkalmazott. Az *irányok szerinti alapkategórián* (érkezés és indulás) *belül* (megkülönböztetve a „szomszédos” és a „távolsági” forgalmat egymástól) *gőzösök és vitorlások szerint* a hajók számát és tonnatartalmát vette figyelembe.

Fiume hajóforgalmában a nettó tonnatartalom tekintetében az 1870-es évek első felében állt elő egyensúlyi helyzet a gőz- és szélhajtású hajók között, majd 1913-ra a gőzösök hordképessége már a 46-szorosa lett a vitorlásoknak, miközben a vitorlások számához képest 15,4-szer több gőzös érkezett és indult el (89. táblázat).

3.1.1.3. Fiume hajóforgalmának országok és lobogók szerinti megoszlása 1912-ben

A 20. század elején a hajók lobogók és tulajdonos országok szerinti számában még korántsem alakultak ki olyan drasztikus különbségek mint az utóbbi évtizedekben az adózás elkerülése, illetve összegének csökkentése érdekében. A dualizmus utolsó éveiben a különbség a hajóbérlésből adódott. A bérlő cég a saját országának lobogója alatt közlekedtette a külföldi bérelt hajót (90. táblázat).

1912-ben a magyar lobogó alatt közlekedő hajók részaránya a behozatalból és kivitelből ugyan messze az 50% alatti volt, de a tulajdon tekintetében 50 és 60% közötti értékek a jellemzők (90. táblázat).

Lobogó gyakoriság tekintetében a magyar hajók részarányát az osztrák és angol hajók együttesen tették ki, míg a hajótulajdonlás tekintetében az összes többi (osztrák, angol, olasz egyéb) együttes részaránya elmaradt a magyartól (90. táblázat).

90. táblázat:

A fiumei kikötő áruforgalmának százalékos megoszlása a hajók lobogója (A) és társaságuk országa (B) szerint 1912-ben, %

Áruforgalom iránya	Magyar		Osztrák		Angol		Olasz		Egyéb		Összesen	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Behozatal	34,2	55,4	27,1	22,0	17,2	3,4	14,9	16,3	6,6	2,9	100,0	100,0
Kivitel	43,9	55,2	20,5	22,0	13,7	3,4	17,4	16,4	4,5	3,0	100,0	100,0
Különbség												
– behozatal*	-21,2		+5,1		+13,8		-1,4		+3,7			
– kivitel*	-11,3		-1,5		+10,3		+1,0		+1,5			

* „B”-hez képest kisebb (-) és nagyobb (+) „A” érték százalékpontban.

Forrás: a Magyar Statisztikai Évkönyv 1912. alapadataiból (67–68 tételek, p. 286–287.) számította és szerkesztette a szerző.

3.1.1.4. A forgalom irányultsága és a járatok távolság szerinti kategóriái 1913-ban

Az érkező és induló hajók azonos vonatkozású adatai között ugyan nem lehet nagyságrendi különbség, de a statisztikában esetenként akár 20–25%-os eltérések is mutatkoznak. Ekkora különbség nehezen érthető, hiszen az érkező hajók ki- és berakás után normál esetben kifutnak a kikötőből, hogy mennél kevesebb díjat kelljen fizetniük. A fuvarra várakozás közbeni „parkolás” (vesztéglés), vagy a javításra fordított idő ugyan némileg változtathatja a kimenő és bejövő forgalmat, de mindezekkel együtt is túl „mozgalmasnak”, illetve aszimmetrikusnak találhatjuk a két oldalt (91. táblázat).

91. táblázat:

Fiume hajóforgalma, 1913

Irányultság	Távolságkategória	Gőzösök		Vitorlások	
		száma	tonnatartalma	száma	tonnatartalma
1. Érkezés	1a szomszédos	5 070	425 688	222	6 884
	1b távolsági	2 372	1 972 737	1 087	47 647
	1a+1b összesen	7 442	2 398 405	1 309	54 471
2. Indulás	2a szomszédos	5 029	423 873	244	7 761
	2b távolsági	2 409	1 332 366	1 157	56 738
	2a+2b összesen	7 438	1 756 239	1 401	64 519
3. Mindösszesen	1a+2a szomszédos	10 099	849 561	466	14 645
	1b+2b távolsági	4 781	3 305 103	2 244	104 385
	1+2 összesen	14 880	4 154 644	2 710	118 990

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma, 1913.

Érkező forgalom

Az érkező forgalomból „szomszédos” viszonylatban Fiumébe jóval több gőzös és sokkal több vitorlás *futott be* az osztrák tenger melléki tartományokból, mint a kicsiny magyar–horvát kikötőkből. Ez esetben tehát *a forgalom méretét nem a hova (mely országhoz) tartozás, hanem a tenger mellékek nagyságbeli különbsége határozta meg* (F. III. tábla).

▲ *A távolsági viszonylatú gőzös forgalom keltésében messze Ausztria vezetett.* Ezen belül Trieszt a statisztikában külön tételt alkot.

Ezért rejtélyes, hogy mely osztrák kikötőkből indult el a Fiumébe érkező ezernél jóval több hajó távolsági járata a félmilliónál messze nagyobb össztonnatartalommal (azaz kapacitással). Ausztriának csupán az Adriai-tengeren voltak kikötői, melyek közül még a legjelentősebbek (Spalató/Split, Sibenico/Sibenik, Raguza/Dubrovnik) is eltörpülnek Trieszthez képest. Az pedig aligha elképzelhető, hogy Ausztriából szárazföldön (vasúton) juttatták el valamelyik kikötővel rendelkező külföldi országba és onnét érkezett Fiumébe az áru. Mindezek után gyanítható, hogy *a statisztikus a dalmáciai kikötők és Fiume közötti viszonylatot a távolsági kategóriába sorolhatta*, holott más táblákon azok egyértelműen a „szomszédos” kategóriába tartoznak. A másik lehetőség, hogy az osztrák Lloyd távolsági járatai köteleességszerűen betértek Fiumébe.

A hajók tonnatartalmát tekintve második helyet elfoglaló *Egyesült Államokból* mindössze 48 (ám átlagosan 6379 tonnás, azaz az európaiakhoz képest többször nagyobb hordképességű) hajóval érkezett az áru a magyar kikötőbe.

Az F.1. tábla adataiból arra lehet következtetni, hogy a távolsági viszonylatban Fiumébe érkező hajók lobogók szerinti megoszlásában a földrajzi távolságon kívül a lobogó által képviselt ország gazdasági fejlettsége és főként kereskedelmi flottájának nagysága is közrejátszott. Az olasz lobogójúak száma a közelségből, az angol lobogójúaké pedig nyilvánvalóan abból adódott, hogy a 20. század elején még Nagy-Britannia mondhatta magáénak a világ legnagyobb kereskedelmi flottáját, mely a világ valamennyi tengerén – így az Adriai-tengeren is – jelen volt szolgáltatásaival. A skandináv hajók is végeztek távoli tengeren bérfuvarozást. A viszonylag magas görög részvétel, a mediterrán ország régi eredetű tengerhajózási tradíciójával hozható összefüggésbe. Az is kitűnik az adatokból, hogy a fejletlen balkáni országok lobogóját viselő hajók csak nagy ritkán érkeztek a magyar kikötőbe, és ezek is csupán jelentéktelen vitorlások voltak. (Nem így a fejlett nyugat- és észak-európai lobogójúak, melyek között 1913-ban egyetlen sem volt vitorlás.)

Induló forgalom

▲ *A fiumei szomszédos hajóforgalmat* (a szomszédos rövidtávú viszonylatokban) túlnyomóan a Monarchia két országának (Ausztria és Magyarország) lobogóit viselő hajók keltették, viszont a forgalomban részt vevő *hajók már öt nemzet lobogóját viselték*, azaz az osztrák és magyar felségjelzésű hajókon kívül idegen

(olasz, dán, görög) lobogót viselő hajók is jelen voltak. A gőzösök között ugyan ritkán fordultak elő, de a vitorlás hajók között minden ötödik olasz lobogó alatt közlekedett. Ezekben az esetekben tulajdonképpen olyan úgynevezett *kabotázs* szolgáltatásokról volt szó, amikor az idegen lobogójú hajók jövet vagy menet fuvart vállaltak az Adria más országokbeli kikötői és Fiume között.

▲ A *távolsági hajóforgalom* főbb jellegzetességei, hogy a hajók számát és tonnatartalmát tekintve

- a gőzösök körében az országok számához képest igen kevés a lobogók száma (már erős volt a hajózási társaságok koncentrációja, illetve nemzetköziesedése);
- a vitorlások körében ellenkezőleg, a lobogók száma többszöröse az országokénak (sok országból kicsiny vitorlás társaságok jelentek meg Fiumében).

Ez közelebbről azt jelentette, hogy a *gőzösökre vonatkozóan* a statisztika (érkezőtől/indulótól függően) csupán 30–36 országot nevezett meg, amelyekkel Fiumének tengeri hajó összeköttetése volt, azonban az „egyéb országok” rovat feltételezhetően további 3-6-tal növelhette a „partnerországok” számát. Ezzel szemben mindössze tízféle lobogót alkalmaztak a gőzhajók. Minden valószínűség szerint már az első világháború előtt megkezdődött az „olcsó lobogók” használata és nem a második világháború után, illetve megindult a vállalati koncentráció.

Vitorlás hajókkal az első világháború előtti évben 6–7 (jobbára elmaradott) ország tartott kapcsolatot Fiumével, viszont ezek 8–10 féle lobogó alatt közlekedtek.

A *távolsági gőzösök közül országok szerint* mind számban, mind tonnatartalomban az osztrák kikötőállománnyal kapcsolatot teremtők *vezettek*. Ellenben a gőzhajók *lobogók* szerinti száma tekintetében Magyarország kétharmadnál, tonnasúlyban számolva egyharmadnál nagyobb arányra tett szert. A második helyet az *olaszok* foglalták el (a hajók száma és tonnatartalma tekintetében is), míg a *briteket* (az átlagosnál többször nagyobb hajóiknak köszönhetően) a lobogók szerinti tonnatartalom adatai alapján illette meg ez az előkelő pozíció. A *harmadik hely (darab)szám és tonnatartalom arányt tekintve egyaránt a törököké* volt; de kizárólag idegen lobogójú hajókkal teljesítették a fuvarokat Kis-Ázsia és a magyar kikötő között. A *németeket* az jellemezte, hogy lobogóarányban jobbak voltak mint országarányban.

A *három észak-európai* (dán, svéd, norvég) *lobogó* alatt közreműködő gőzhajók nem a saját országaikkal, hanem másokkal létesítették összeköttetést Fiume számára. (További részletekhez lásd az F.1. táblát.)

3.1.1.5. Fiume súlya a magyar kikötőállomány hajóforgalmában, 1900–1915

Az évszázadokkal korábbi helyzethez képest (amikor a magyar parton kialakult nagy történelmi múltú kikötő települések között még nem jöttek létre nagyszámú különbségek) a 20. század elején Fiume a hajóforgalom (és az áruforgalom) tekintetében a mintegy kétharmad-háromnegyedes részarányával messze kiemelkedett az állományból.

Több időmetszetben végzett számításaink adatai még békeidőben is erős amplitúdókat érzékeltetnek az egyes kikötők részaránya tekintetében. (Miótán nem ugyanazok a helységek szerepelnek minden időmetszetben, a számokból csak hozzávetőleges értékű következtetések vonhatók le.) Az viszont világosan kiderül, hogy igazából a kis kikötők forgalma igen erős amplitúdóinak számlájára írható a fiumei részarány nem jelentéktelen ingadozása. A kis kikötők hajóforgalmában számos külső és a kiszolgált településen belüli tényező mindenkor hatásának függvényében extrém forgalmi helyzetek alakultak ki. (Például a helyi agrártermelés adott évbéli hozamának erős különbsége, az import élelmiszerre szorulás mértéke, a kereskedelmi/üzleti világ döntése hajók kikötésének szükségességéről vagy „távolmaradásáról” stb.).

A világháború egészen sajátos helyzetet teremtett. A magyar kikötők hajóforgalma (összességében) 1915-ben a békebelinek a 38–40%-ára esett vissza, de ezen belül drámai mértékű csökkenés ment végbe Fiumében, amely akkor már a teljes forgalomnak csupán az erős egyharmadát reprezentálta az 1913. évi közel négyötöd helyett (92. táblázat). E jelenség arra vezethető vissza, hogy

- Fiume nemzetközi tengeri járatainak többsége megszűnt az ellenfelek hadiflottái által ellenőrzött tengereken,
- a kisebb kikötők képesek voltak a part menti forgalmat a tengermellékekkel fenntartani, mert ezt a tevékenységet még 1915-ben sem fenyegették olasz erők. (Buccariban stratégiai fontosságú anyagokat szállító hajók nagyobb számban kötöttek ki, de más egykor „álmos” kikötővárosok viszonylagos szerepe is erősödött.)

A rakodás biztonságosabb decentralizációja is érvényesült az átrendeződésben.

3.1.2. Fiume kikötői áruforgalma

Fiume áruforgalma nem csupán a kikötői és vasúti infrastruktúra, valamint a helyi ipar, továbbá a hátszágában végbement gazdasági, demográfiai és szociológiai folyamatok függvényében változott, hanem adminisztratív intézkedések is befolyásolták. Matlekovits szerint 1881 és 1883 között a „Fiume kikötőjén keresztül folytatott kereskedelmi tevékenység gyakorlatilag megduplázódott (! E.F.) – a tengeri úton importált áruk vámilletékek csökkentésének reakciójaként” (Matlekovits 1897. p. 69.).

A kemény németországi védővámok és a különféle nemzetközi szerződések ugyancsak elősegítették, hogy a Kárpát-medence tengeri kereskedelmének túlnyomó része Fiume felé terelődjön.

92. táblázat:

A magyar–horvát tengerpart kikötőállománya hajóforgalmának megoszlása az összes hajó tonnatartalma alapján, 1900–1915, %

Kikötő	1900	1905	1910	1913	1915
Fiume	73,1	63,8	62,6	77,9	36,8
Buccari	1,0	1,3	1,8	2,5	13,9
Portore	4,0	5,9	7,2	•	•
Selce	4,6	6,7	5,5	0,7	7,8
Novi	4,3	6,3	5,5	1,5	7,8
Zengg (Senij	2,6	3,4	2,7	7,5	5,3
Czirkvenicza	5,3	8,6	8,4	2,5	9,8
Szentgyörgy	4,0	1,2	0,6	•	•
Stinica	0,0	0,4	0,0	0,1	0,0
Jablonac	0,5	1,1	0,0	0,2	1,9
Carkubago	0,6	1,3	•	4,1	2,3
Kraljevica	•	•	•	1,0	12,8
Sveti Juraj	•	•	•	0,6	1,6
	100,0	100,0	94,3	98,6	100,0
Összes tonnatartalom	4 608 003	7 434 552	9 543 282	–	2 943 825
Lukovo			2,6	0,6	
Starigrad			1,8	0,5	
St. Jakov			1,3	0,3	
Összesen			100,0	100,0	

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv, 1917 adataiból számította s szerző.

3.1.2.1. Az áruforgalom irányultság szerinti időbeli alakulása, 1867–1913

A kikötői forgalom a Monarchia idején a *legtöbb évben kiviteltöbblettel zárult*, egyenes következményeként a (tömeg tekintetében is) pozitív külkereskedelmi mérlegünknek. A mezőgazdasági termény és állat, ásványi nyersanyag, fa stb. és más tömegáru súlyban felülmúlta a kisebb súlyú behozott árukét.

Kivételek közé tartozott az 1869–1874. évi időszak, amikor a kiegyezés után beindult iparosodás, de maga a fiumei kikötőépítés is megnövelte a fejlesztésekhez külföldön beszerezhető anyagok, berendezések, gépek stb. behozatalát. A jó-

val későbbi, 1907 és 1909. évi importtöbblet részben az ipari nyersanyagok, szén, továbbá gyarmatáru behozaltöbbletből és a gyengébb mezőgazdasági termés okozta kisebb tömegű terményexportból adódott. A millennium után már valamennyi évre az exporttöbblet volt a jellemző (30–31. ábra).

A magyar kikötőből jó néhány országba csak kifelé menet vittek némi árut, visszafelé azokból nem hoztak (afrikai gyarmatok, Kuba) vagy 95% feletti arányt ért el a kivitel (Albánia, egyes közel-keleti birtokok, illetve észak-afrikai országok, de még Portugália is). E *szélső esetek logisztikai kezelése, azaz a visszafelé tartó hajók rákérőinek kihasználása*, a gazdaságosság érdekében visszafuvar szerzése kiváló nemzetközi ismeretet és a személyes kapcsolati háló napi szintű gondozását igényelte a forgalomszervezőktől. (A legtöbb szélsőségesen aszimmetrikus esetben más kikötőbe feladatott áruval lehetett biztosítani az elfogadható kapacitáskihasználtságot.)

A pozitív fiumei tengeri kereskedelmi mérleggel elégedetlen korabeli szerzők az alábbi megállapításokat tették:

„A kivitelnek a forgalmi mérlegben oly hosszú időn át való dominálása arról tanúskodik, hogy Fiume transitó jellegű forgalmából tényleg igen nehezen tud kivetkőzni s hogy a fontosabb tengerentúli árucikkeknek tömeges behozatalát még mindig Trieszt közvetíti. Éppen ez a körülmény az oka annak az éppen nem kielégítő állapotnak, hogy a Fiumébe érkező vitorlások és gőzösök még mindig nehezen találnak rakományt visszatérő útjukra.” (Borovszky–Sziklay 1898. p. 207; Gonda 1906)

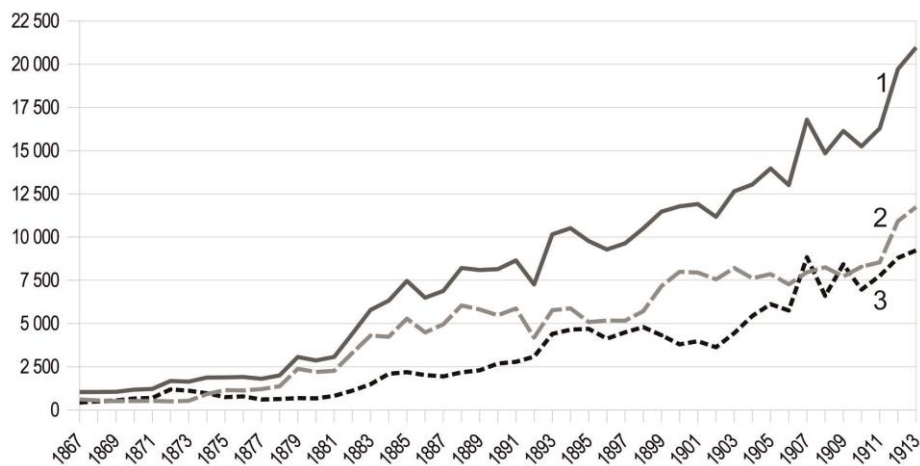
Amikor a 19. század végén a kivitelsúlyt kifogásolják (fordítva ülve a lóra) egyben azt is panaszolják, hogy az *érkező hajók nem találnak elég rakományt visszatérő útjukra*.

A visszafuvar biztosítása valóban fontos eleme a gazdaságossági számításoknak. Azonban Fiume esetében nem az érkező, hanem az innét induló (a kivitel-többletet is hordozó) hajók számára jelentett gondot, hogy visszafelé nem tudták kihasználni rákérőiket, azaz hordkapacitásukat.

Az idézett szerzők a kivitel-többletet tehát Fiume nagy tranzitforgalmának tulajdonították, vagyis annak, hogy a nem Magyarországról származó árukat is közvetítette a tengeren elérhető piacok felé. A kivitel-többlet igazi okát azonban nem annyira a Kárpát-medencén kívüli, mint inkább belüli tényezőkben kell keresni.

Fiume ilyen forgalma abból adódóan, hogy képletesen szólva egy hatalmas természetes tartály, a Kárpátok által keretezett medence kiömlő és feltöltő nyílásának a szerepét tölthette be, viszont a Kárpátokon túli területekre alig volt képes vonzást gyakorolni, mert azok az Északi-, Keleti- és Fekete-, illetve az Égei-tenger felé gravitáltak. E természet adta helyzeten érdemileg sem aktív külgazdaságpolitikával, sem nemzetközi vasúti kedvezményekkel nem lehetett igazán változtatni, növelni a befelé tartó nemzetközi áru tranzitot.

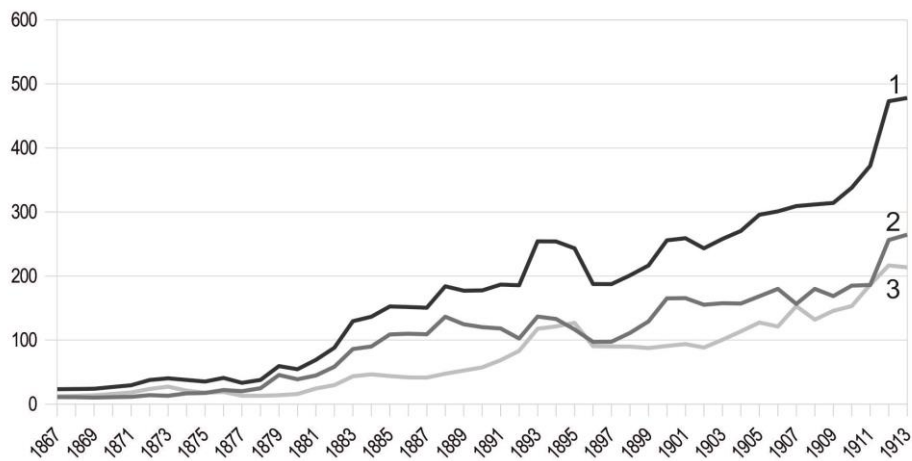
30. ábra:
Fiume tengeri áruforgalmának alakulása 1867–1913 között tömegben,
ezer mázsa



Jelmagyarázat: 1 – teljes forgalom; 2 – kivitel; 3 – behozatal.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben adataiból szerkesztette a szerző.

31. ábra:
Fiume tengeri áruforgalmának alakulása 1867–1913 között értékben,
millió korona



Jelmagyarázat: 1 – teljes forgalom; 2 – kivitel; 3 – behozatal.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben adataiból szerkesztette a szerző.

Ausztria északkeleti tartományai (Galícia, Bukovina) kivitelének túlnyomó része a Balti-tenger és Trieszt felé irányult – ahogyan korábban szó volt róla. A Kárpátok hágóin keresztül a szomszédos Magyarországra átvezető vasutak kapacitásának korlátai (a téli hóakadályok), valamint Budapest gyenge áteresztőképessége (egyetlen vasúti Duna-hídon összpontosult a keleti és nyugati országrész közötti forgalom) nem tette igazán vonzóvá a magyarországi átmenetet.

3.1.2.2. Az 1913. évi forgalom irányultság szerinti megoszlása

1913-ban a teljes kikötői forgalom (21,4 millió mázsa) 56,9%-át képezte a kivitel és 45,1%-át a behozatal.

Ezért Fiume a ki- és befelé irányuló forgalom mérlegének tükrében *lényeges kiviteli többlettel rendelkező kikötőnek minősült, ám semmiképpen nem karakteres exportkikötőnek* 1913-ban. (A második Balkán-háború érzékelhetően módosította az 1913. évi balkáni/törökországi viszonylatú forgalmat az odairányuló élelmiszer-alapanyag és takarmánykivitellel.)

A 31,6%-os átlagos kivittöbblet elsősorban az Európába irányuló tekintélyes többletsúlyból adódott. A többi világrész közül kisebb (15,1%-os) kivittöbbletet csupán az Afrikába tartó mutatott, míg az ázsiai, amerikai és ausztráliai forgalmat a különböző mértékű (24,4, 1,4 és 91,3%-os) behozatal többletarány jellemezte.

Fiume kikötői forgalmát tehát *elsősorban az európai értékesítési és beszerzési piac generálta* a csaknem kétharmados részarányal; de a globális értékesítési piacából Európa részaránya (73,0%) jóval felülmúlta a beszerzésből előálltat (52,7%-ost).

A behozatalból Európa után Ázsia és Amerika következett jelentősebb (19,8, illetve 17,8%-os) aránnyal, de a kettő együttesen sem tette ki az európaiat. Még inkább igaz ez a kivitel kontinensek szerinti arányaira (93. táblázat).

93. táblázat:

Fiume áruforgalmának irányultság és világrészek szerinti megoszlása 1913-ban

Világrész	Behozatal		Kivitel		Összesen	
	mennyiség, q	%	mennyiség, q	%	mennyiség, q	%
Európa	4 876 839	52,7	8 899 813	73,0	13 776 652	64,2
Ázsia	1 829 489	19,8	1 469 920	12,1	3 299 409	15,4
Afrika	633 311	6,8	729 236	6,0	1 362 547	6,4
Amerika (Észak/Dél)	1 646 434	17,8	904 279	7,4	2 550 713	11,9
Ausztrália	185 900	2,0	18 466	0,2	204 366	1,0
Egyéb országok	86 465	0,9	162 323	1,3	248 788	1,1
Összesen	9 258 438	100,0	12 184 037	100,0	21 442 475	100,0

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben kötet alapadataiból számította a szerző.

3.1.3. A nemzetközi kereskedelmi szerződések és a tarifapolitika hatása Fiume forgalmára

Korabeli szakírók a 19. század vége felé kötött szerződések következményeit és a MÁV nemzetközi tarifapolitikáját egyaránt kedvezőtlennek ítélték.

Az Olaszországgal 1891-ben kötött kereskedelmi szerződés nagyot lendített a bilaterális forgalmon, azonban ennek a hazainál olcsóbb (ezért versenyképesebb) olasz borok beözönlése lett az ára (Holek 1900).

A bor ugyan valóban sokfelé és nagy mennyiségben termelt itala volt Magyarországnak a filoxéra előtt, azonban e szőlőepidémia súlyos következményei okán kényszertöbblet behozatalra szorult a Kárpát-medence. (Az Appennini-félszigeten az edafikus előnyök – a parti térségekben a sós tengeri levegő – következtében kisebb kárt szenvedtek a szőlők.)

Ha eltekintünk a filoxerától és csupán az árak összehasonlítására szorítkozunk, a kor liberális külkereskedelem politikájában nem volt ördögtől való az árkülönbség. Arról nem is beszélve, hogy a leggyengébb jövedelműek számára így könnyebben megvásárolható volt mindennapi italuk a nehéz fizikai munkához. (Ez az „érem másik oldala” – ma is eltűnjük az ezernyiféle olcsó kínai cikk behozatalát.) További elégedetlenségre a német piac egyoldalúsághoz vezető nagy vonzereje adott okot.

„Az ugyanazon évben Németországgal megkötött szerződés Fiumének inkább kárára volt, mert a nagy kiterjedésű német fogyasztó piac nagy részében nélkülözhetővé tette a többi nyugat-európai piacok felkeresését Fiuméből, legfőleg a Rajnavidék felé van áruforgalmunk Rotterdamon át; ennek a forgalomnak a kimutatása Hollandia adataiban van benne.” (Holek 1900. p. 242.)

Az idézett sorokból nem teljesen világos, hogy a teljes kivitelünkről van-e szó (a szárazföldivel együtt), vagy csupán a tengeriről. Mivel Holek Sándor Fiume helyzetét tárgyalja, nyilván a tengeri kapcsolatokat értékeli. A 94. táblázat statisztikai adatai azonban azt bizonyítják, hogy a Német Birodalommal (nagysága, népességszáma és gazdasági ereje ellenére) nem alakult ki igazán nagy forgalma a magyar kikötőnek. (Még 1873-ban is Németország teljes kikötői áruforgalma a franciaországinak csupán az 57,3%-át érte el – Konek 1878.)

A magyar külkereskedelem szereplői részéről felmerült az az igény, hogy a Kárpát-medencéből Fiume felé a lehető legalacsonyabb vasúti tarifa érvényesüljön elsősorban a magyar agrártermékek kivitele érdekében. Azonban – bár a magyar kikötő közelebb volt mint Trieszt – a MÁV és a Déli Vasúttársaság között 1891-ben létrehozott kartell okán e törekvés nem valósult meg. A két versenytárs kikötő tehát azonos költséggel volt elérhető. Ahhoz, hogy az így alakult helyzet ellenére esély teremtődjön az osztrák kikötővel való versenyre, három gazdasági intézkedést, illetve fejlesztést kellett megvalósítani:

- le kellett szállítani a piaci költségeket,
- létre kellett hozni Fiume és a távolabbi fontosabb nyugati kikötők közötti közvetlen gőzhajójáratokat,
- a kikötő területén megfelelő raktárokat kellett építeni az áruk védelme érdekében és a megfelelő kezeléséhez, szortírozásához (Sziklay–Borovszky 1898. p. 202.; Gonda 1906).

94. táblázat:
Fiume áruforgalma lobogók szerint 1913-ban

Behozatal			Kivitel		
lobogó	mennyiség, q	%	lobogó	mennyiség, q	%
Magyar	4 025 763	44,0	Magyar	4 592 694	39,1
Oszták	2 899 204	23,0	Oszták	3 640 195	31,0
Német	132 086	1,4	Német	84 159	0,7
Olasz	1 134 917	12,4	Olasz	1 613 548	13,7
Svéd	–	–	Svéd	114 714	1,2
Holland	67 235	0,7	Holland	–	–
Angol	1 436 966	15,7	Angol	1 073 641	9,1
Dán	31 499	0,4	Dán	128 897	1,1
Norvég	–	–	Norvég	73 433	0,6
Görög	209 514	2,4	Görög	399 516	3,4
Egyéb	2 408	0,0	Egyéb	18 050	0,1
Összesen	9 139 592	100,0	Összesen	11 738 827	100,0

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben, p. 49. adatai és a szerző százalékszámításai.

3.1.4. Fiume kikötői áruforgalmának a hajózási társaságok országai és a (szolgáltató) hajók lobogója szerinti megoszlása

Az már a korábbiakból kiderült, hogy drasztikusak voltak a különbségek az egyes országok, illetve lobogók szerint is a Fiumében kikötők hajók száma és tonnataralma tekintetében. A fejlett ipari országok több ezer tonnás gőzösei és a fejletlen balkáni országok apró, néhány tonna fuvarozására alkalmas vitorlás hajói tulajdonképpen összehasonlíthatatlanok. Ezért *Fiume súlyban mért kikötői áruforgalmának országok és lobogók közötti százalékos megoszlása* (94. táblázat) *különbözik a hajók száma szerintitől.*

1913-ban a *gőzhajókon* Fiumébe érkezett 7,8 millió tonna teljes árutömeg 41,1%-át magyar társaságok szállították. (Az Adria a 9,7%-át, a Magyar–Horvát a 10,7%-át, az Atlantica a 3,5%-át, a többiek a 17,2%-át, míg az oszták a 25,9%-át, a Lloyd a 6,8%-át, a többiek 19,1%-át.)

A *Monarchián kívüli* nemzetek közül a *britek reprezentációja* (23,6%) volt a *legmagasabb*, de a negyedik helyen álló olaszoké (10,6%) az előbbitől már lényegesen elmaradt. A többi nemzet tengerhajózási társaságai által szállított árumennyiség aránya (5,1%) viszonylagos jelentéktelenségével hívta fel a figyelmet – annak ellenére, hogy olyan jelentős tengeri hatalmak, mint Franciaország, Spanyolország, Németország Norvégia stb. és még vagy két tucatnyi más ország társasága sem hiányzott a forgalomból.

Ezek az adatok azt bizonyítják, hogy *az első világháború előtti utolsó békeévtől a magyar tengerhajózás már arra a szintre fejlődött, hogy képes volt az érkező forgalom bő kétötödét felvállalni.*

A magyar társaságok közül 1913-ban

- az *Adria* az európai nagyhatalmakon kívül az Algírból történt behozatalban;
- az *Atlantica* az Oroszországból és Egyiptomból történt behozatalban jeleskedett;
- amint arra már más helyen utaltunk, a Magyar–Horvát Rt. eredetileg ugyan alapvetően part menti szolgáltatásokat végzett az Észak-Adrián, azonban 1913-ban már Franciaországon és az európai-törökországin kívül az Indiából és más (részben ugyancsak távoli) országokból történő beszállítással is foglalkozott.

Meglepő, hogy bár a többi magyar társaság neve alig szerepel a korabeli szakirodalomban, ezek a távoli világrészekből történő importban az árut indító partnerországok sokaságával is kitűntek (ideértve a dél-amerikaiakat és Ausztráliát). (A magyar társaságok ekkor már kereskedelmi vitorlásokat csupán a magyar és osztrák tengeremléken üzemeltettek, az osztrákok viszont még franciaországi viszonylatban is.)

Az osztrák társaságok ugyanannyi (14) országgal létesítettek kapcsolatot mint a magyarok (14), míg a britek és az olaszok 7-7 országgal.

A Fiumébe gőzösökkel érkező áruk feladó országai közül mennyiség terén kiemelkedett *Egyiptom* (ahonnét az 1910-es években vásároltak gyapotot hazánk, illetve a Monarchia textilgyárai), valamint Oroszország (mellyel a politikai viszony ugyan nem volt felhőtlen, de szükségünk volt a kőolajra). A fél- és egymillió mázsa közötti *nagyméretű behozatal indító országai* közé tartozott Ausztria, Franciaország, Egyesült Államok és Argentína.

Nacionalista indíttatású diszkrimináció aligha érvényesülhetett a hajózási társaságok megválasztásában, mivel a magyar (illetve osztrák) társaságok nem tudták ellátni az egyre távolabbi országokra is kiterjedő külkereskedelmünkkel kapcsolatos bonyolult szállítási feladatokat. Ugyanakkor a hajók szakosodása még messze nem érte el a mai változatosságot (működtek még vegyes – teher- és egyben személyszállító – hajók is). Kezdett kialakulni, hogy egy adott távoli kikötőből, valamilyen karakteres fizikai tulajdonságú, illetve halmazállapotú és mennyiségű áru elhozatalához a szállítmányozó (vagy a megrendelő) számos rendel-

kezésre álló hajózási társaság közül általában azt választotta, amely a *legkisebb költséggel, a legrövidebb idő alatt és a legnagyobb biztonsággal* vállalta a szolgáltatást. A hajózási társaságok szakosodottsága már ott tartott, hogy bizonyos nagyságú/befogadó képességű, merülésű, raktár kialakítású és megfelelő daruállományt birtokló hajókkal, többnyire az érintett kikötőkkel kötött üzleti szerződések által megágyazottan (és nem utolsósorban a személyzetük navigációs ismereteitől is függően) bizonyos tengeri útvonalakat részesítették előnyben. A behozatalban résztvevők és az indító országok széles spektruma a szállítási feladat sokféleségéből adódik.

Magyarország vonatkozásában jellemző, hogy miközben a tulajdonosi részarány tekintetében alig volt különbség a kivitel és a behozatal között, lobogós részarányban annál nagyobb a kétféle irány között a kivitel javára.

Mint annyi más kikötőben, a fiumeiben megforduló hajók száma és aránya figyelemre méltó mértékben különbözött attól függően, hogy a regisztráló ország *lobogójáról, vagy a tulajdonos hajózási társaság országáról volt-e szó.*

A fiumei kikötőben megforduló hajók közül az angol lobogóval közlekedők aránya többszörösen meghaladta az angol hajózási társaságok tulajdonát képező hajók részarányát (mind a behozatali, mind a kiviteli forgalomban. E tekintetben Ausztria és Olaszország vonatkozásában nagyjából kiegyensúlyozott volt a forgalom, viszont a *magyar tulajdonú hajók aránya* (a mindkét irányú forgalomban) lényegesen felülmúlta a piros-fehér-zöld lobogó alatt működőket, mert külföldi társaságok kibéreltek néhány magyar hajót.

Franciaország, Hollandia, Norvégia és Spanyolország lobogói alatt közlekedő hajók részaránya is messze felette volt a tulajdonolt hajókénak. Akkor még az üzleti életben nagy értéknek számított, ha a hajó valamelyik neves tengeri hatalom lobogóját viselhette. Erre a lehetőséget a tulajdonosok anyagi ellentételezés fejében adták meg.

Magyarország vonatkozásában jellemző, hogy miközben a *tulajdonosi részarány tekintetében alig volt különbség a kivitel és a behozatal között, lobogós részarányban* annál nagyobb a kivitel javára.

3.2. Trieszt kikötői forgalma

3.2.1. Trieszt helye az osztrák kikötőállományban

Az *osztrák kikötőállományból* Trieszt az 1870–1880-as években a *teljes forgalom* tekintetében árutömeg alapon kétharmados arányt ért el, viszont érték tekintetében csak erős kétötödöt. Az összes forgalmon belül a kivitel és behozatal bontás szerint is nagyjából az előbbi arányok voltak a jellemzők (95. táblázat).

A Trieszttel szomszédos Görz-Gradisca és Isztria kikötőrégiók az áruik nagyon magas értékével tűntek ki. Dalmácia kikötői viszont forgalmuk értéke tekintetében

ben erősen elmaradtak az osztrák vezérkikötőtől. A nagy különbség két jelenségre vezethető vissza:

- Trieszt forgalmából magasabb arányban szerepeltek a fajlagosan kisebb értékű tömegtermékek (szén, építőanyag, gabona stb.), miközben
- a közeli parti tartományok nagy arányban szállítottak magas értékű kézműipari termékeket, de a manufaktúrákban és gépesített ipari üzemekben gyártott, az átlagosnál drágább árukat is. A pulai haditengerészeti bázis ugyan csak értékesebb tárgyakat igényelt az ellátáshoz.

A 19. századihoz képest 1913-ra Trieszt részaránya Ausztria kikötőállományaiból a kivitelben lényegesen csökkent, miközben Dalmáciáé megháromszorozódott (tömegben mérve). Sibenico, Spalato és Metković belföldi és külföldi forgalmának virágzása vezetett az arányváltozáshoz (96. táblázat).

95. táblázat:

Az osztrák kikötők áruforgalmának százalékos megoszlása tömeg és érték alapján az osztrák parti közigazgatási egységek szerint az 1876–1880. évek átlagában

Irányultság	A számítás alapja	Görz és Gradisca	Isztria	Dalmácia	Trieszt	Összesen
Behozatal	tömeg (q)	1,4	13,4	15,6	69,6	100,0
	érték (forint)	49,0		7,1	43,9	100,0
Kivitel	tömeg (q)	0,6	24,7	10,7	64,0	100,0
	érték (forint)	49,5		5,7	44,8	100,0
Összesen	tömeg (q)	1,0	19,7	12,8	66,5	100,0
	érték (forint)	49,2		6,5	44,3	100,0

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p. 94. adatai alapján számította és szerkesztette a szerző.

96. táblázat:

Az osztrák kikötők áruforgalmának megoszlása a parti közigazgatási területegységek szerint 1876/1880-ban és 1913-ban, tömeg (súly) alapján

Év	A forgalom irányultsága	A parti tartományok									
		Görz és Gradisca		Isztria		Dalmácia		Trieszt		összesen	
		mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%
1876/ 1880	behozatal	110 110	1,4	1 057 624	19,0	1 216 334	15,6	5 478 942	69,6	7 863 010	100,0
	kivitel	59 692	0,6	2 461 730	24,7	1 069 127	10,7	6 375 691	64	9 966 230	100,0
1913	behozatal	–	–	6 296 787	18,7	4 209 440	12,5	23 140 170	68,8	33 646 397	100,0
	kivitel	–	–	6 755 540	25,5	8 379 077	31,6	11 356 701	42,9	26 491 318	100,0

Forrás: 1876–1880-ra vonatkozóan: Neumann-Spallart 1882. p. 94.; 1913-ra: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. 54. kötet adataiból szerkesztette és a viszonyszámokat számolta a szerző.

3.2.2. A hajóforgalom időbeni alakulása

Az érkező hajók összesített tonnatartalom kapacitása a 19. század közepe és az első világháború közötti közel hat és fél évtized alatt a 8,5-szeresére fejlődött fel. Az egyes dekádok közül a növekedés gyorsaságával először az 1850-es évek tűntek ki, amikor a vitorlásokhoz képest jóval nagyobb hordóképeségű néhány gőzhajó már rendszeresen jelen volt. A nagy fellendülés igazán (és szinte töretlenül) az 1890 utáni időszakban következett be – még hozzá 1913-ig gyorsuló ütemben (97. táblázat).

97. táblázat:

Trieszt hajóforgalma (a befutott hajók tonnatartalma)

Év	Tonna	A tízévenkénti növekedés, %
1850	641 394	39,62
1860	717 296	11,83
1870	960 103	33,85
1880	1 111 931	15,81
1890	1 471 464	32,33
1900	2 158 624	46,69
1913	5 480 074	153,86

Forrás: Rosenkart, Denkschrift 1867, p.37., Industrierath, Hafen-Verhältnisse p. 33., Triester Handelskammer, Bericht 1913, Anhang, 3. táblázat adataiból a viszonyszámokat számította a szerző.

A napóleoni háborúk után Trieszt hajóforgalma a tonnatartalom alapján növekedésnek indult, az 1850-es években az észak-itáliai vesztes háborúk idején stagnált, majd tempósan növekedett a világháborúig (32. ábra)

3.2.3. A hajóforgalom jellemzője a kikötőben megforduló hajók lobogója alapján 1868-ban (hajóerő, teherbírás, partnerországok szerint)

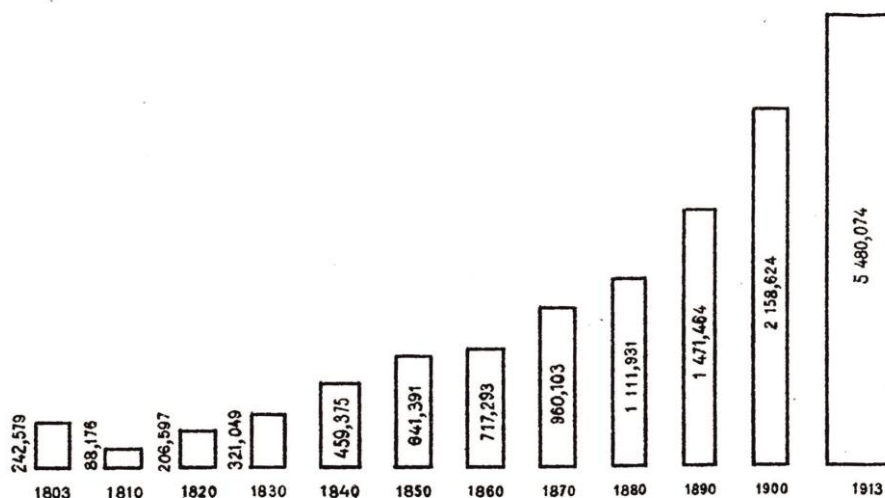
Trieszt hajóforgalmáról az első hiteles és részletes, immár a Monarchia korai éveiből származó statisztikából (Barsi 1870) az tűnik ki, hogy 1868-ban:

- a vitorlás hajók száma még 6,7-szerese, tonnatartalma pedig az 1,2-szerese volt a gőzösöknek;
- a vitorlások 15 ország, a gőzösök még csak 8 ország kikötőit látogatták;
- a vitorlás hajók átlagos szállítási kapacitása (érkezés/indulás függvényében) nem tett ki többet 59,3–66,5 tonnánál. A legnagyobb vitorlások orosz, észak-amerikai (nyilvánvalóan egyesült államokbeli), svéd és angol lobogó alatt közlekedtek – konkrétan 266–413 tonna hordóképeség teljesítménnyel;

- a gőzhajók átlagosan 322,6–332,2 tonna teherbírásúak voltak; az angol és belga lobogó alattiak közel 800 tonnát voltak képesek elvinni, míg a török hajók 100 tonnánál alig többet;
- a vitorlás hajók közel háromnegyede (72,3%) osztrák (feltehetően a magyar hajókkal együtt számolva), de a tonnatartalomtól már csak 53,5%-ot tettek ki; a számuk alapján második helyet elfoglaló orosz hajók hordképessége is átlag feletti volt;
- a vitorlás és gőzhajók lobogók szerinti megoszlásából arra lehetne következtetni, hogy Triesztnak csupán öt mediterrán országgal (Olasz,- Görög- és Törökország, Pápai Állam, Számosz-sziget) továbbá nyolc nyugat- és észak-európai országgal (Hollandia, Anglia, Németország/Poroszország, Svédország, Franciaország, Dánia, Belgium), egy kelet-európaival (Oroszország), valamint Észak-Amerikával lett volna tengeri összeköttetése.

E formális következtetés a 98. táblázat adataiból persze félrevezető lehet, mégpedig nem csak azért, mert a lobogóknak esetenként nem sok köze van az általa képviselt országhoz (azaz a hajó tulajdonosának, üzemeltetőjének országához). Feltételezhető ugyanis, hogy spanyol, portugál, román és latin-amerikai vitorlás hajók ugyancsak megfordultak Trieszt kikötőjében, még ha nagyon ritkán is.

32. ábra:
A Triesztbe érkezett hajók tonnatartalma összesen, 1803–1913



Forrás: Andrović 1918.

98. táblázat:
Trieszt hajóforgalmának lobogók szerinti megoszlása 1868-ban

Lobogó	Érkezett				Indult			
	hajó	tonnatar- talom	hajó %	tonna/ hajó	hajó	tonnatar- talom	hajó %	tonna/ hajó
I. Vitorlás hajó								
Osztrák	6 957	289 438	72,37	41,6	6 921	289	72,66	41,9
Olasz	2 064	158 886	21,47	77,0	2 021	178 090	21,22	88,1
Görög	214	16 278	2,23	76,1	204	18 992	2,14	93,1
Török	64	3 383	0,67	52,9	65	4 089	0,68	62,9
Holland	69	12 716	0,72	184,3	63	12 115	0,66	192,3
Angol	66	17 554	0,69	266,0	67	20 991	0,70	313,3
Észak-német	50	9 883	0,52	197,7	52	12 439	0,55	239,2
Porosz	32	6 818	0,33	213,1	38	10 101	0,40	265,8
Svéd	31	10 056	0,32	324,4	34	13 916	0,36	409,3
Francia	31	6 713	0,32	216,5	28	7 178	0,29	256,4
Dán	12	2 031	0,12	169,3	10	2 110	0,10	211,0
Észak-amerikai	6	3 365	0,09	373,9	8	3 136	0,08	392,0
Szamoszi	3	252	0,03	84,0	3	262	0,03	87,3
Pápai állami	5	78	0,05	156,0	5	831	0,05	166,2
Orosz	6	2 180	0,06	363,3	3	2 066	0,06	344,3
Érkezett vitorlás	9 613	540 613	100,0	56,2	6	576 561	100,0	60,5
II. Gőzhajó								
Osztrák	1 211	318 193	83,92	262,8	1 195	313 810	83,51	262,6
Angol	114	112 194	7,90	984,2	116	122 205	8,11	1 053,5
Olasz	63	26 597	4,37	422,2	64	31 039	4,47	485,0
Holland	10	4 941	0,69	494,1	10	5 313	0,70	531,3
Török	9	972	0,62	108,0	8	672	0,56	84,0
Belga	1	787	0,07	787,0	1	787	0,07	787,0
Francia	3	657	0,21	219,0	4	679	0,28	169,8
Orosz	2	967	0,14	483,5	3	1 002	0,21	334,0
Érkezett gőzhajó	1 443	465 568	100,0	322,6	1 431	475 507	100,0	332,3
Vitorlás plusz gőzhajó	11 056	1 006 181			10 956	1 052 068		

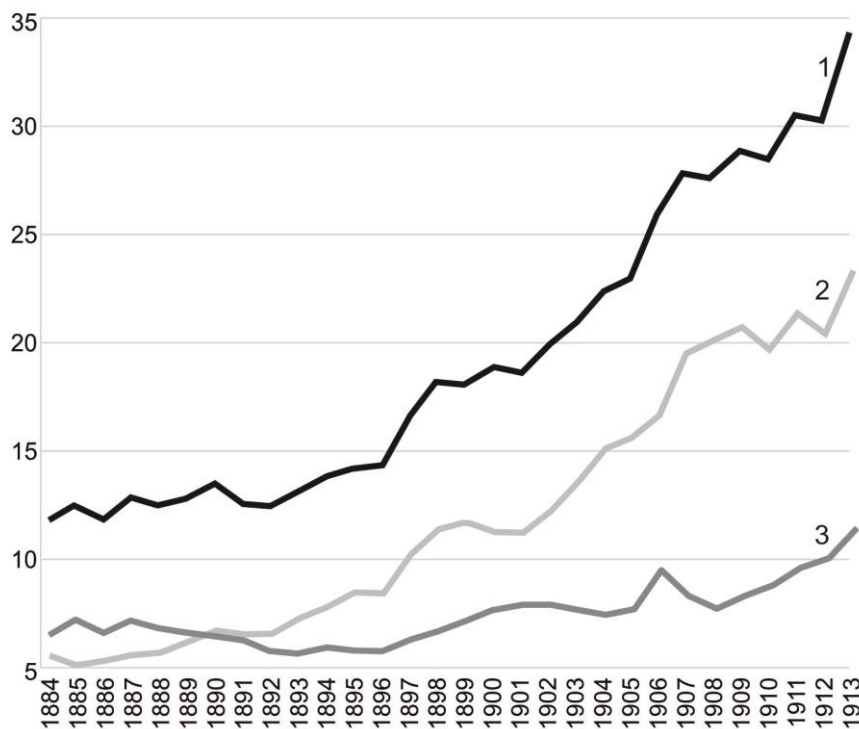
Forrás: Barsi 1869. VIII. p. 271–272. táblázatának kivonata.

3.2.4. A tengeri teheráru forgalmának időbeli alakulása (1884–1913)

Trieszt tengeri forgalma az 1880–1889. évek átlagában tömegét tekintve még *kivitel*túlsúlyos volt, *de* már 1890 és 1913 között a *behozatal* aránya rendre *magasabb* értékeket ért el (33. ábra). Az ezt követő időszakban látványosan nyílt az olló a két forgalmi irány között és a világháború előtt már kétszer magasabb részarányt ért el a *behozatal*. Miután e kikötő több mint háromnegyed arányban Ausztriát szolgálta, a *behozatal* ilyen mértékű *előretörésének* alapvetően az osztrák-cseh területek *anyagigénye és iparosodása*, valamint a más tényezők által is erősödő *polgárosodás, urbanizáció, jövedelem növekedés* lehetett a generálója.

Gyökeresen másként alakult az *értékalapú forgalom* dinamikája. E téren nem jelentéktelen ingadozások mutatkoztak a *kivitelben és behozatalban egyaránt* (a 19. század közepéig visszavezetett időszakban); viszont 1913-ban elég közel állt egymáshoz a kétféle irányultságú forgalom tömege.

33. ábra:
Trieszt áruforgalma, 1884–1913, millió mázsa



Jelmagyarázat: 1 – teljes forgalom; 2 – behozatal; 3 – kivitel.

Forrás: Andrović 1918 adataiból szerkesztette a szerző.

3.2.5. Az árucsoportok (súly szerinti) sorrendjének változása a kivitelben és behozatalban, 1880–1913

Egyharmad évszázad elegendő volt ahhoz, hogy a kikötő forgalmának árucsoportok szerinti összetételében és ezzel sorrendjében is gyökeres változások menjenek végbe (99. táblázat).

99. táblázat:

Trieszt Monarchia által keltett forgalma irányultság és árucsoportok szerint 1880-ban és 1913-ban tömeg alapon

1880-ban			1913-ban		
sorrend	árucsoport	tonna	sorrend	árucsoport	tonna
Behozatal					
1.	Kerti és földi termények	139 254	1.	Szén	487 030
2.	Tüzelő és építőanyagok	105 798	2.	Vas- és mangánérc	226 336
3.	Orvosság, kozmetika, festék, gumi és gyanta	71 484	3.	Déligyümölcsök	86 174
4.	Gyarmatárúk, déligyümölcsök	59 379	4.	Olajos magvak	74 381
5.	Szövő- és hurkoló anyagok, fonalak	52 551	5.	Gyapot	68 262
6.	Konyhasó, vegyi áruk, gyújtóanyagok	24 808	6.	Rizs	62 246
7.	Fa, csont, üveg, kő és agyagáru	24 264	7.	Kávés	54 618
8.	Zsírok és zsíros olajok	21 276	8.	Kukorica	52 358
9.	Italok és Italárúk	17 061	9.	Juta	34 305
10.	Állatok és állati termékek	10 676	10.	Kénkavics és pörk	30 595
11.	Fém és fémárúk	9 097	11.	Kopra	29 030
12.	Szövetek, kötöttárúk és tisztítóanyagok	2 771	12.	Cserzőanyagok	16 172
13.	Dohány és dohányáru	2 717	13.	Bőr és irha	16 030
14.	Sörte és háncsárúk, papír és papírárúk	2 572	14.	Gyanta	14 190
15.	Hulladékok	2 128	15.	Réz	13 647
16.	Kaucsuk és guttapercha, viaszosvászon, bőr, szücsárúk	1 029	16.	Foszfát	12 661

99. táblázat folytatása

1880-ban			1913-ban		
sor-rend	árucsoport	tonna	sor-rend	árucsoport	tonna
17.	Felszerelések, gépek és rövidárúk	393	17.	Gyapjú	8 832
18.	Könyvek, kultúrcikkek, műtárgyak	59	18.	Gyümölcs	6 161
19.	Földi és vízi járművek	5	19.	Kakaó	5 331
Kivétel					
1.	Tüzelő és építőanyagok	329 617	1.	Cukor	235 492
2.	Kerti és földi termények	126 286	2.	Fa	156 442
3.	Gyarmatarúk, déligyümölcsök	48 725	3.	Magnezit	99 500
4.	Fém és fémárúk	30 343	4.	Vasárúk	59 508
5.	Orvosság, kozmetika, festék, gumi és gyanta	11 946	5.	Papír	49 641
6.	Sörte és háncsárúk, papír és papírárúk	9 693	6.	Maláta	31 587
7.	Szövetek, kötöttárúk, ruhák, tisztítóanyagok	8 219	7.	Cement	23 181
8.	Szövő és hurkolóanyagok	7 985	8.	Üveg	22 136
9.	Konyhasó és vegyi árúk, gyűjtőanyagok	7 439	9.	Textilgyártmányok	21 131
10.	Hulladékok	6 996	10.	Hengerelt vas	17 237
11.	Zsírok és zsíros olajok	4 317	11.	Faárúk	9 204
12.	Állatok és állati termékek	4 211	12.	Sör	8 148
13.	Felszerelések, gépek és rövidárúk	3 122	13.	Nyersvas	6 151
14.	Dohány és dohányárúk	1 125	14.	Agyagárúk	5 034
15.	Kaucsuk és guttapercha, viaszosvászon, bőr, szücsárúk	616			
16.	Földi és vízi járművek	112			
17.	Könyvek, kultúrcikkek és műtárgyak	74			

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p. 95.; Schulz-Kiesow 1950 adataiból szerkesztette a szerző.

1880-ban a Monarchia által keltett behozatalból

- súlyuk alapján kimagaslóan az első helyen szerepeltek a kerti és földi termények (azaz a szántóföldi gabona, más szemes termények, gumósok stb.);
- második helyen a „tüzelő és üzemanyagok” (abszurd kategória: a tűzifa és szén mellett mit keres a téglá és más építőanyag);
- a harmadik helyezettek a különféle vegyszeti alapanyagok, félgyártmányok és késztermékek (gyógyszerek), igazi meglepetés – mai szemszögből, hogy
- a negyedik helyet már akkor a déligyümölcsök és gyarmatárúk foglalták el, míg az
- ötödik hely a szövő- és hurkolóipar alapanyagokat és fonalakat illette (99. táblázat).

A kivitelben viszont

- az első helyen álló tüzelő és építőanyagok,
- a másodikon szereplő kerti és földi termények súlyban mérve csak valamivel többet mint a felét tették ki az előző árucsoportnak,
- a harmadik hely a déligyümölcsöké, gyarmatárúké volt, melyektől alig maradt el a halak és ételárúk tömege (negyedik helyezett), ezt követték
- az ötödik helyen a gyógyszerek, kozmetikai anyagok, festékek, gumi és gyantaanyagok.

Túl azon, hogy az ilyen fajta részletes statisztikának a mai szempontból alig van értelmezhetősége, kitűnik, hogy súlyban ugyan nem volt számottevő, de a megváltozott és bővült forgalmat jól jelzi a papír, a maláta, a cement, az üveg, a textilgyártmányok, a hengerelt vas, a sör 1913-ban tapasztalt mennyisége, amely az osztrák ipar átalakulását jelzi.

Bizonyos következtetések vonhatók le Trieszt és a többi kisebb osztrák kikötő forgalma közötti arányokból (például hogy a kisebb kikötők behozatali forgalma a triesztihez viszonyítva nem volt jelentéktelen a mezőgazdasági terményekben, halak és ételárul tüzelő- és építőanyagok, textília és hulladékok terén). A kivitelben Triesztet ugyan szintén egyik árucsoportban sem múlják felül a kisebb kikötők, de valamivel nagyobb arányt értek el

- állatok és állati termékek (juhok, kecskék, sajtok),
- zsírok és zsíros olajok (olívaolaj),
- tüzelő- és építőanyagok (főként építőkö),
- halak és ételárúk, továbbá
- konyhasó (gyakorlatilag tengeri só) és a vegyi áruk, gyújtóanyagok.

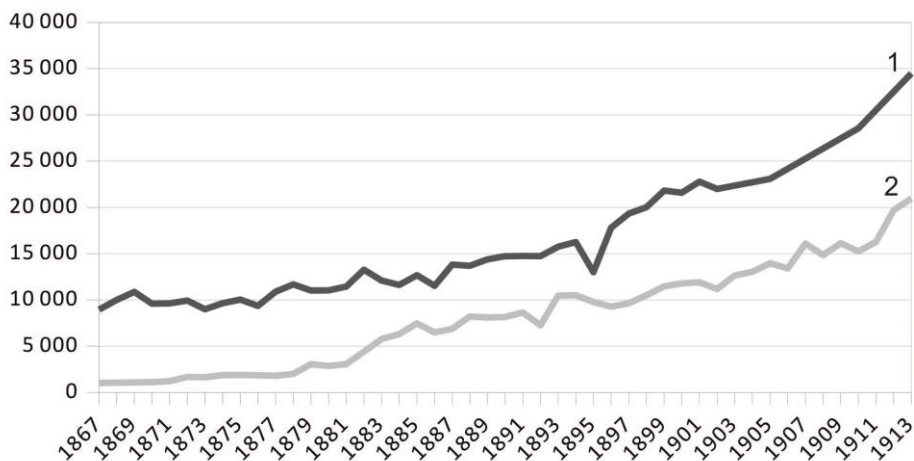
3.3. Trieszt és Fiume tengeri forgalmának különbségei 1913-ban (összehasonlítás)

3.3.1. A két kikötő teljes áruforgalmának időbeni alakulása, valamint hajóforgalmának 1913. évi jellemzői

A két kikötő tömegben mért teljes forgalma között a kiegyezés évében még „fényévi” volt a különbség, és az 1880-as évekig alig változott. A magyar állam ambiciózus beruházásai eredményeként a különbség az 1880-as évek derekára látványosan csökkent. Fiume az 1890-es évek közepéig a trieszti forgalom kétharmadának, háromnegyedének felelt meg. A későbbiekben Fiume volumenében gyenge leszakadás mutatkozott Trieszthez képest, de 1911-től már hasonló tempóban váltott át az áruforgalom növekedése. 1913-ban Fiume a kereken 20 millió mázsa teljes árurakodásával a trieszti 34,8 millió mázsa 57,5%-át érte el (34. ábra). Értékben a fiumei 478 millió korona a trieszti 9007 millió koronához képest azonban már csak 53,1%-ot jelentett.

34. ábra:

Fiume (2) és Trieszt (1) áruforgalmának alakulása, 1867–1913, ezer mázsa



Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben, valamint Andrović 1918. adataiból szerkesztette a szerző.

1913-ban *Trieszt* nemzetközi érkező hajóforgalmából a magyar hajók a Monarchia kétféle lobogója alatti teljes tonnatartalomnak átlagosan csupán a 10,1%-át képviselték. Ehhez az alacsony átlaghoz képest néhány piacország azzal tűnt ki, hogy

- magas arányban magyar hajók szolgálták ki a szállítási igényeket (Franciaország, Spanyolország és főként az Európai-Törökország viszonylatában);
- illetve, hogy kisebbségi részarányal ugyan, de megfordultak néhány ország (Tunisz, Nagy-Britannia és Írország, Görögország, Olaszország, Egyesült Államok) kikötőjében;
- a többi ország és Trieszt közötti szállításokban nem vettek részt magyar hajók.

Bármennyire is sokat tett Magyarország kereskedelmi flottájának fejlesztése érdekében *Fiume érkező hajóforgalmának még 1913-ban is* (tonnatartalom alapján) *közel kétharmadát külföldiek keltették*. Ugyancsak beszédes, hogy hajókból Triesztbe másfélszer annyi érkezett mint Fiumébe, viszont *tonnatartalomban a különbség már bő négy és félszerest tett ki Trieszt javára* (100. táblázat).

Harminchárom év alatt az iparosodás előrehaladtával különleges jelentőséget kaptak az energiahordozók – jelesül a szén. A kohászat ércigényeit is nagyobb méretekben kellett behozatalból fedezni. Egyúttal ugrásszerűen nőtt a polgárosodáshoz kapcsolódó behozatal.

100. táblázat:

Az érkező hajóforgalom összetétele a hajók lobogója szerint a két kikötőben, 1913

A hajók lobogója	Trieszt				Fiume			
	a hajók							
	száma	%	tonnatartalma	%	száma	%	tonnatartalma	%
Osztrák–Magyar Monarchia	11 958	84,4	4 222 246	78,5	8 263	86,8	411 450	35,4
Külföldi	2 273	15,6	1 157 328	21,5	1 257	13,2	750 717	64,6
Összesen	14 171	100,0	5 380 084	100,0	9 520	100,0	1 162 167	100,0

Forrás: az aktuális statisztikai adatokból szerkesztette a szerző.

1913-ra már elmaradt a nagy értékű ipari gyártmányok (felszerelések, gépek, könyvek, kultúrcikkek, a vízi járművek, kaucsuk áruk stb.) behozatala és a kivitelben gyakoribbá váltak a különböző iparcikkek.

A két kikötő forgalmának keltésében a Monarchia hajói szignifikáns arányt képviseltek:

- *Triesztben* mind a hajók számából, mind tonnatartalom kapacitásukból a Monarchia hajói (durván) a négyötödnyit, illetve háromnegyednyit meghaladó arányt értek el;
- *Fiumében* a hajók számát tekintve ugyancsak a négyötödnél is magasabb részarányú lett a Monarchia reprezentációja, viszont a tonnatartalomból

csupán erős egyharmadnyi. (Az utóbbi a külföldi hajókhoz képest a hazai hajók kicsinységéből adódott, többségük csupán part menti és legfeljebb földközi-tengeri forgalomban közlekedett.)

Triesztben 13 európai országbeli, Fiumében 12 európai és 1 amerikai országbeli (brazíliai) hajó fordult meg 1913-ban. A nagy különbség a két kikötő között igazán abban mutatkozott, hogy (101. táblázat):

- Triesztben valamennyi ország hajói vagy teljes számban vagy túlnyomóan gőzösök voltak;
- Fiumében viszont Románia, Montenegró, Albánia és Brazília kizárólag apró vitorlás hajókkal látta el a szállítási feladatot. (Még az óceánon átkelni kényeszerű brazil hajó is csupán 308 tonnás volt, miközben a svéd és holland hajók átlagos nagysága 2000–3100 tonnás körül alakult.)

Trieszttel ellentétben Fiumében az érkezők között nem fordult meg belga, francia és orosz hajó.

101. táblázat:
Trieszt és Fiume érkező hajóforgalma lobogók szerint, 1913

Trieszt			Fiume		
lobogó	hajók száma	tonnatartalom	lobogó	hajók száma	tonnatartalom
Osztrák–magyar	11 958	4 222 746	Osztrák–magyar	83 263	411 450
Belga	8	10 294	Belga	–	–
Dán	5	6 997	Dán	9	6 357
Francia	1	2 076	Francia	–	–
Német	48	74 973	Német	37	58 310
Görög	110	67 104	Görög	39	26 085
Brit	164	691 286	Brit	121	448 517
Olasz	1 896	375 992	Olasz	1 039	196 836
Montenegró	7	345	Montenegró	2	66
Holland	4	10 725	Holland	2	6 243
Norvég	7	12 106	Norvég	2	2 733
Török	21	1 368	Török	1	376
Orosz	3	4 036	Orosz	–	–
Svéd	1	116	Svéd	3	4 567
Külföldi	2 273	1 157 328	Román	1	
Összesen	14 171	5 380 084	Albán	1	
			Brazília	1	
			Külföldi	1 257	750 717
			Összesen	9 520	1 162 167

*Az összehasonlíthatóság érdekében csak az érkező rakott hajókra szorítkozunk.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913; Triester Handelskammer Hafenstatistik 1913. adataiból szerkesztette a szerző.

3.3.2. A behozatal-kivitel arányok időbeni alakulása

Trieszt hátországából (mely a Monarchia viszonylatában bemutatott többféle és nagy mennyiségű import nyersanyagot feldolgozó iparral, valamint fajlagosan sok élelmiszert/élvezeti cikket fogyasztó lakossággal rendelkező) jobbára iparcikkeket szállítottak ki.

Az osztrák kikötőben ezért a *behozatal* a legtöbb évben *tömegét tekintve meghaladta a kivitelt*, mi több még az áruk *értéke alapján is*. E megállapításunk korai (már a dualizmus előtti időbeli) érvényességét a következő egyszerű táblázat igazolja (102. táblázat).

Trieszt 1860. évi értékalapú áruforgalmából *a tengeri szállítás összességében mintegy kétszeresét tette ki a szárazföldinek*. (Akkor már három éve működött a Bécsbe vezető vasút.)

102. táblázat:
Trieszt áruforgalma érték szerint 1860-ban, millió forint

Közeg	Behozatal	Kivitel	Összesen
Szárazföld	100,1	76,0	176,1
Tenger	194,2	171,2	365,4
Összesen	294,3	247,2	541,5

Forrás: Neumann-Spallart 1882. p. 28.

A két közegben (a tengeren és a szárazföldön) végbement árumozgásból

- a behozatal két irányból (a mögöttes térség és a tenger felől) a kikötőbe tartó (vasúti/közúti) és tengeri összegződő forgalmat,
- a kivitel pedig az egymással ellentétes irányú (a vasúton és közúton a háttér felé, valamint a hajókon a tengeren kifelé tartó) forgalmat jelenti.

A *behozatal összege* ugyan nem lényegesen, de mégiscsak nagyobb volt a *kivitelnél*. Ha eltekintünk attól, hogy a *kivitt áruk átlagos értéke* számottevően nagyobb kellett legyen már 1860-ban is (a *behozatalhoz képest*), úgy a táblázatbeli tengeri behozatal többletet lényegében formálisan a helyi fogyasztásnak tekinthetjük.

Fiume kikötőjében a kezelt áruk teljes tömege 1913-ban a triesztinek a 60,8%-át, értékét tekintve pedig csupán a 26,5%-át tette ki. Ugyanezek az arányok

- behozatalban 39,9%, illetve 24,6
- kivitelben pedig 103,4%, illetve 28,4%.

Ahhoz képest, hogy 1867-ben Fiume forgalma súlyban a triesztinek még csak a 13,5, illetve a 6,0%-át tette ki, egyértelmű, hogy *Fiume a dualizmus idején gyorsabban volt képes a forgalmát növelni, és ha nem jön közbe az első világháború, az 1920-as évek elejére feltehetően elérte volna a triezsti kétharmadát. Azonban még 1913-ban is drasztikus volt a különbség a forgalom áruértéke tekintetében.*

A részletesebb adatokból (103. táblázat) kiderül, hogy a nagy tömegbeli különbség a kivitttöbbletnél állt elő Fiumében, miközben az érték tekintetében a behozatal és kivitel között csupán 3,8 százalékpont volt a különbség a Fiume–Trieszt arányok tekintetében.

Összességében azon felül, hogy a megmozgatott áruk tömege tekintetében Fiume gyengén kivitttöbbletes, Trieszt nagyon erősen behozataltúlsúlyos, pénzértékben pedig mindkét kikötő aránytöbbletet mutatott fel, világosan kiderül, hogy *a teljes megmozgatott árutömeg fajlagos* (egy métermázsára számított) *pénzértéke Triesztben a 2,29-szerese* volt a fiumeinek. Ezen belül a *kivitelben állt elő a legnagyobb különbség* (3,65-szörös) *az osztrák kikötő javára*, míg a behozatalban mérsékeltebb (1,63-szoros) a különbség (103–104. táblázat).

Hinterlandjának (az osztrák örökös tartományoknak) a magasabb általános gazdasági fejlettsége, polgárosultabb népességének magasabb életszínvonala, vásárlóereje, esetenként igényes fogyasztási kosara (kávé és rizs) magyarázza a behozott áruk magasabb értékét Triesztben. A kivitt áruk Fiuméhez képest többszörös értéke pedig egyértelműen a *magasabb feldolgozottságú termékek és főként a nagy hozzáadott (szellemi) értéket megjelenítő ipari gyártmányok* (steyr fegyverek) *magas reprezentációjára vezethetők vissza*.

Ugyan Fiume kivitelének fajlagos értéke is növekedett a 19. századhoz képest (a gabonánál 1913-ban már nagyobb tételt tett ki a cukorexport), azonban még mindig magas részarányban voltak jelen a fajlagosan alacsonyabb értékű tömegárúk, nyersanyagok, faanyagok, kőárúk.

Fiume kikötő értékalapon 1867-ben és még 1895-ben is behozataltúlsúlyos volt (főként a gyarmatárúknak és iparcikkeknek köszönhetően), majd a hazai gazdasági szerkezet kedvező irányú változásának következtében 1913-ra a kivitelünk jelentősen felülmúlta a behozatalunkat. *Így a Fiumén keresztül realizált tengeri külkereskedelmünk mérlege értékben is pozitív lett.*

A be- és kivitel arányok természetesen évről évre változtak a hazai mezőgazdasági hozamok, másfelől a szénimport alakulása függvényében. Ezért a táblázatban szereplő három éven túlmenően a valóságban az 1867 és 1913 közötti legtöbb évet éppen a fordítottja jellemezte.

Pontosabban (lényegre törőbben) érzékelteti a két kikötő irányultság szerinti forgalma közötti különbséget a már bemutatott *fajlagos* (egységnyi tömegre vetített) áruérték. *Annak*, hogy az áruk fajlagos értékében *Trieszt fölényesen megelőzte Fiumét*, olyan következménye volt, hogy a sokkal értékesebb (és általában érzékenyebb) áruk rakodása, mozgatása, tárolása jóval fejlettebb kikötői infrastruktúrát, képzettebb munkaerőt igényelt, nem beszélve a tengeri exportnak a GDP-hez nagyobb arányban történt hozzájárulásról.

A változások különlegessége, hogy a kifelé és befelé tartó áruk fajlagos értéke közötti nivellálódás előrehaladott stádiumot ért el 1913-ban Fiumében, amikor Triesztben még mindig drasztikus volt a különbség a két irány között (105. táblázat).

103. táblázat:
Fiume és Trieszt kikötő árúérték-forgalmának irányultság szerinti megoszlása, 1867–1913

A forgalom irányultsága	1867-ben*				1895-ben				1913-ban			
	Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt	
	korona	%	korona	%	korona	%	korona	%	korona	%	forint	%
Behozatal	12 331 000	53,1	89 000 690	46,1	126 751 000	52,1	184 978 956	55,1	213 630 934	44,7	869 518 300	48,3
Kivitel	10 890 000	46,9	104 226 107	53,9	116 492 000	47,9	150 573 541	44,9	264 593 728	55,3	932 074 013	51,7
Összesen	23 221 000	100,0	193 226 797	100,0	243 243 000	100,0	335 552 497	100,0	478 224 662	100,0	1 801 592 313	100,0

* A magyar és az osztrák forrás egyaránt koronában adta meg az 1890 előtti pénzürtéket is.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. Budapest, 1915. p. 11.; Andrović 1918. 6. sz. grafikonjának adatai.

104. táblázat:
Fiume és Trieszt kikötő árutömeg-forgalmának alakulása, valamint irányultsága szerinti megoszlása, 1867–1913

A forgalom irányultsága	1867-ben				1871-ben*				1895-ben				1880-ban*				1913-ban			
	Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt	
	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%	mázsa	%
Behozatal	423 721	41,2	2 620 000	34,5	4 688 427	32,4	2 190 000	28,0	9 229 592	44,0	23 140 178	67,1								
Kivitel	604 734	58,8	4 970 000	65,5	9 770 524	67,6	5 640 000	72,0	11 738 827	56,0	11 357 110	32,9								
Összesen	1 028 455	100,0	7 590 000	100,0	14 458 951	100,0	7 830 000	100,0	20 968 419	100,0	34 497 294	100,0								

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. Budapest, 1915. p. 11.; Andrović 1918. 8. sz. grafikonjának adatai.

105. táblázat:
Fiume és Trieszt kikötő áruforgalmának fajlagos értéke irányultság szerint
1913-ban

Irányultság	Kikötő	Fajlagos áruérték korona/mázsa
Behozatal	Fiume	23,1
	Trieszt	37,6
Kivitel	Fiume	22,5
	Trieszt	82,1
Összesen	Fiume	22,8
	Trieszt	52,2

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. és Andrović 1918.

3.3.3. A (tengeri) árubehozatal és kivitel áruajták szerinti összetételének néhány sajátossága 1913-ban

3.3.3.1. Az összehasonlítást nehezítő eltérő részletességű statisztikai források

Amikor a két kikötő forgalmát áruajták szerint összehasonlítjuk szembesülnünk kell azzal, hogy Trieszttel kapcsolatban a Magyar Statisztikai Évkönyv ugyanarra az évre, 1913-ra vonatkozóan a *behozatal* rovatban 15, Schulz-Kiesow (1950) tanulmánya viszont húsz áru adatait tartalmazza, ezért valódi százalékos megoszlásuk kiszámításáról értelmetlensége miatt le kellett mondanunk. Ennél még nagyobb gondot jelent, hogy *a magyar adatforrásból teljesen hiányoznak az olyan áruk, melyek az osztrák statisztikában jelentős tételekkel szerepelnek*. Ezek közül a legnagyobb tömeget a vas- és mangánérc képviseli (mely a szén után a második helyet foglalja el az osztrák szerzőnél), de nincs jelen a gyanta, réz, gyapjú (nem déli) gyümölcs, kakaó, kopra, kénkavics sem. (Melyeket persze 1913-ban kisebb-nagyobb mennyiségben Magyarországra is behoztak.) Ráadásul a mindkét forrásban szereplő egyes áruk mennyisége is igen nagymértékben különbözik. A *kivitel* rovatban a magyar forrás 17 árutételével szemben pedig az osztrák statisztika „spórolásabb”, 14 tételével és a mennyiségi adatok itt is durva mértékben eltérnek egymástól.

E forrásokbeli hiányosságok arra késztette e könyv szerzőjét, hogy először csak az *általánosság szintjén* fogalmazza meg a két kikötő áruforgalmának jellegzetességeit az országuk gazdaságának szerkezetével való összefüggéseket is feltárva, majd más írásos forrásokból (monográfiákból) nyerhető információkkal kiegészítve mutassa be az egyes áruk származási helyét, illetve rendeltetési helyét.

3.3.3.2. Általános jellemzők

Mindkét kikötő forgalmának irányultságára legerősebben *országuk gazdasági szerkezete* által meghatározott saját külkereskedelmi igényük nyomta rá a bélyegét. A *környező külföldi piacokat szolgáló forgalom az olaszországi kivitelével másodlagos volt* még a világháború előtti évben is (amikor a már szinte teljesen

kialakult nemzetközi vasúthálózat elősegítette a háttér országok közötti árumozgást).

A gazdasági fejlettség minőségi mutatói, illetve a polgárosodottság és a tengeri kereskedelmi forgalom értéke között általában szorosabb az összefüggés, mint a hazai ipari termelés mennyiségi mutatói (tömege) és az általa keltett tengeri forgalom között. A cseh nehézipar érc alapanyagának többsége a Monarchián belüli bányákból származott, a felhasznált feketeszén és kokszt pedig a közép-csehországi, valamint sziléziai bányákból, illetve kokszoló üzemekből. A vas- és gépipar főként a belföldi (nem kis részben magyarországi, galíciai) piacokra termelt, de Bajorország, Szászország is a rendszeres vevők közé tartozott. A *cseh nehézipar kooperációs kapcsolatai* az alpokbeli és magyarországi néhány tartományon kívül a szomszédos német tartományokra terjedt ki. Készáruiból kevés került tengeren túli exportra. Annál inkább tengerentúli *kivitelre termelt a cseh üveg- és porcelánáru, bizzu és textilipar.* Közülük igazán csak a gyapot, juta (és részben a gyapjú) alapanyagot használó fonodák és szövőüzemek szorultak nagy arányban tengerentúlról való behozatalra.

Magyarország közepesen fejlett ipara (a cukor- és malomipar, illetve néhány más élelmiszeripar kivételével) *főként hazai és Monarchián belüli piacokra termelt.*

Az urbanizálódottság/polgárosodottság, illetve vásárlóerő szintjének az iparcikk és gyarmatáru importra volt igazán hatása. E tekintetben a fővárosok, nagyvárosok népessége emelkedett ki az átlagosnál jóval nagyobb trópusi gyümölcs, rizs élvezeti cikk/gyarmatáru fogyasztásával, miközben a szinte teljesen önellátásra berendezkedett, egyoldalúan agrárstruktúrájú perifériák (Bukovina, Kelet-Galícia, Székelyföld) lakossága sem az import, sem a kivitel tekintetében nem jelentett érdemi tengeri külkereskedelmet generáló populációt.

3.3.3.2.1. *A behozatal áruszerkezete 1913-ban*

Az egyes behozott áruféleségek tömege tekintetében Fiume és Trieszt közös jellemzője, hogy

- első helyen egy tengerentúli *energiahordozó* (az angol minőségi feketeszén) képviseltette magát (amelyre a hadi és kereskedelmi gőzhajóknak éppen úgy szüksége volt, mint a gázüzemű iparnak. Bár a *Monarchia mindkét országa bővelkedett a legkülönbözőbb minőségű szenekben*, a kikötővárosok és a legdélibb tartományok csak a távoli hazai bányákból szerezhettk be. Ezért egyes *vasutak és ipari üzemek Angliából és a Ruhr-vidékről tengeri úton kiváló kazánszenet hozattak be.* (A MÁV expresszvonatai számára a Rotterdamból indított német szállítmányok is Fiumébe érkeztek.) Az import szén mennyiségét a világháború előtti Balkán-háborúk idején megnövekedett hajó- és vasúti forgalom is befolyásolta. A Triesztbe tenger-

ren érkezett szén túlnyomóan Ausztriában, kis része Olaszországban került felhasználásra.

- Mindkét kikötő iparában nagy súlya volt a behozott *ipari nyerstermények* közvetlen használatra alkalmassá tételét szolgáló feldolgozó tevékenységeknek. *Trieszt rizsbehozatalának Fiumétől való elmaradását* az magyarázza, hogy a cseh–morva térség ellátása e fontos élelmezési cikkből jobbra az északi-tengeri kikötőkön keresztül történt.
- Az okszerű mezőgazdaság fejlődésére utal, hogy előkelő helyen szerepel a *foszfát*, mely a műtrágya szuperfoszfát alapanyagaként főként Fiumében került partra. Ausztria északi tartományaiba pedig jobbra a nyugat-európai kikötőkön keresztül történt a beszállítása.
A kereskedelmi nyersanyagok két kikötőbeli mennyisége közötti *különbségek* alakulásában a velük kapcsolatos feldolgozó iparágak földrajzi elhelyezkedése allokációja volt a meghatározó *a Magyar Királyságon kívüli területeken*.
- A lakossági fogyasztást közvetlenebbül szolgáló *dohány- és főzőolajgyárak* többsége a Felső-Duna-völgyben (Ausztriában) és attól délre működött, ezért *Trieszt* nagymértékben részt vett az importanyagokkal ellátásukban. *Trieszt dohánybehozatala* egyaránt szolgálta az osztrák és a német (főként szászországi) dohányipart. A tranzitot részben az is magyarázhatja, hogy a beszerzési források (Macedón régió, Bulgária, Kis-Ázsia, Hercegovina, Fülöp-szigetek) Trieszthez közelebbiek mint Hamburg.
Az olajos magvak közül Triesztbe elsősorban szezám, földidió és kopra, Fiumébe lenmag érkezett, valamint orosz napraforgó mag. Trieszt fölénye alapvetően a helybeni nagy kapacitású olajiparnak tulajdonítható, mivel a tengeren érkező magoknak csak a 44%-a került az ország belsejébe közlekedő vasúti kocsikba. Bár Fiumében is működött „olajütő”, a kikötőbe érkező magvak háromnegyede Magyarország felé folytatta útját.
- Trieszt fölényes *nyersbőr* behozatala nemcsak a méreteiben tekintélyesebb és fejlettebb osztrák bőripar igényével hozható összefüggésbe, hanem a kapcsolódó tranzittevékenységgel is. Amíg Trieszt a marhabőr többségét Indiából, kisebb arányban Egyiptomból és a Balkánról, Fiume ugyancsak Indiából, kisebb részét Olaszországból és az osztrák vidékekről szerezte be.
- Viszont a zömmel a Dunától északra levő osztrák és cseh tartományokban összpontosult textilipar számára a növényi szál nagyobb részben az Északi-tenger kikötőin keresztül érkezett. Ennek ellenére Trieszt gyapot és juta behozatala is többszörösét tette ki a fiumeinek. *Trieszt fölénye a legnagyobb mértékben a gyapotbehozatalban mutatkozott meg.* (Az 1913. évi helyzet alapján némi túlzással akár a „gyapotkikötő” titulus sem állt túl messze a valóságtól.) Nem a textilipar eltérő igényeinek, mint inkább a nagykereskedők üzleti kapcsolatai (szubjektív tényezőktől sem mentes) alakulásának

tulajdonítható, hogy a két vizsgált kikötő beszerzési piacterületeinek arányaiban nagy különbségek mutatkoztak 1913-ban (106. táblázat).

- A tágabb értelemben vett Közel-Keletről érkező gyapotot túlnyomóan az osztrák kikötőben rakták ki, míg az Egyesült Államokból származó mennyiségek közötti arányok már nem voltak annyira szélsőségesek. A beszerzési piacokbeli földrajzi különbségeken kívül a *gyapot szárazföldi értékesítési piaca tekintetében még élesebb különbség* állapítható meg. Fiumébe szinte kizárólag Magyarország számára hozták be a gyapotot (még a felvidéki Rózsahegyre is), ellenben a Triesztben kirakott tekintélyes része vasúton Magyarországon kívül a határos német nyelvű országokba jutott el (107. táblázat).
- A gyapotbehozatal arányának alakulását több műszaki és világgazdasági tényező is befolyásolta.

106. táblázat:

A gyapotbehozatal földrajzi megoszlása a vezérkikötőkben, 1913-ban, mázsa

Beszerzési piacok	Fiume	Trieszt
Amerikai kikötőkből	68 847	165 458
Brit-indiai kikötőkből	25 148	267 888
Egyiptomi kikötőkből	14 991	369 705
Kis-ázsiai kikötőkből	1 190	81 171

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben.

107. táblázat:

A Triesztbe érkező és vasúton tovább szállított gyapot piacországok szerinti megoszlása 1913-ban

A kirakó állomás országa	Mázsa
Ausztria	515 511
Magyarország	113 179
Németország*	269 916
Svájc	46 644

*Szászország, Bajorország, Württemberg, Elzász-Lotaringia.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma a 1913. évről.

Az egyik, hogy az importáló országok textiliparának milyen típusú/minőségű gyapokra volt szüksége. A *magyar* gyárak inkább az olcsóbb, rövidszálú feldolgozására rendezkedtek be, ezért eleve kevesebb *egyiptomi* (hosszszálú) pamutot igényeltek.

Az *indiai* gyapotpiacon való bevásárlást a Monarchia számára már kezdte korlátozni India saját textiliparának gyors fejlődése és a japán ipar igénye miatt.

Amerika folyamatosan bőséges bevásárlási piacnak bizonyult, azonban az import nagy része az Északi-tenger kikötőiből (Bréma) vasúton jutott el a Monarchiába. A magyar kikötőn keresztül történő amerikai gyapotimportot pedig 1912-től a biztosítási és egyéb díjak emelése is fékezte, így 1913-ban az idegen kikötőkből már több jött be vasúton Magyarországra mint Fiumén keresztül.

Gyökeresen másként alakult a *jutabehozatal*. (Jutából gyártották egykor a legfontosabb göngyölegek, a zsákok szövetét.) Trieszt és Fiume kikötőjében kirakott juta mennyiségi aránya nagyjából megfelelt országaik jutaiparainak. Tovább nem adtak az általában külföldi kikötőkön keresztül Indiából és más távoli országokból érkező durva szálakból.

- A *nyers fémek* behozatalában *Trieszt fölénye* (értékben mérve) arra vezethető vissza, hogy nagyobb arányt képviseltek a magasabb áron beszerzett fémek (króm, nikkél, ón stb.), míg Fiume behozatalát az olcsóbb réz uralta. Mindamellet a tranzit tételek is erősítették Triesztet. (Lloyd hajókkal Kelet-Ázsiából behozott ón átrakás után Olasz- és Oroszországban kötött ki.) Az üzletkötések változatosságának tulajdonítható, hogy Fiumébe ausztriai megrendelők számára nagyjából annyi réz érkezett, mint fordítva.
- A magyar nagybirtokokon a 20. század elején egyre több *mezőgazdasági gép* üzemelt. Ausztriában ugyan még nagyobb igény mutatkozott irántuk, azonban a birtok- és terepviszonyok sokfelé korlátozták a használatukat. Az adottságbeli különbségeknek és az osztrák gépipar fejlettségének tulajdoníthatóan a túlnyomóan az Egyesült Államokból történt (mezőgazdasági és egyéb) *gépimport* tömegében Fiumében bő kétszeresen felülmúlta Triesztét. (Ezzel szemben az osztrákok a fajlagosan drágább gépek iránt támasztottak nagyobb igényt.)
- A közel azonos méretű *kukoricabehozatal* okai különbözőek. Magyarország némelykor a rossz termés miatt volt kénytelen behozni, részben a Fiuméhez közelebb levő parti tartományok élelmiszerellátásához. (Olcsóbb is volt, mint a Bánátból vonaton Fiuméig szállított.) Ausztriában a hagyományosan nagy mennyiségben tartott sertésállomány számára a takarmány behozatala a termőhely szűkösségével hozható összefüggésbe.

Sok különleges egyedi vonás is mutatkozott a kikötők behozatalában.

Trieszttel szemben Fiume kereskedelmében a helyi üzletembereknek, vállalkozóknak csak meglehetősen kevés szerep jutott – annál több budapesti, zágrábi, olasz, sőt trieszti cégnek. (A kevés kivétel közé tartozott az osztrák partvidék számára is fiumei kereskedők által nagy mennyiségben behozott olasz, valamint a jóval kevesebb görög és spanyol bor.)

Borból Magyarország 1913-ban (a rossz termés következtében) kénytelen volt a szokásosnál többet behozni (108. táblázat), ezért a Fiumébe érkező ital túlnyomó

része vasúti szállítással került a hazai fogyasztóhelyekre, melyhez képest szolid mennyiséget képezett az Ausztriába és Bosznia-Hercegovinába tartó tranzit. (A kép akkor teljes, ha tudjuk, hogy Trieszt város helyi fogyasztása jóval felülmúlta a fiumeit.)

Különleges csoportot azok az áruk alkották, amelyek *Trieszt behozatali forgalmában a legfontosabbak közé tartoztak, de Fiumében* – noha mennyiségük nem volt kevés – *csak másodrendűek lehettek*. Ezek közül első helyen a kávé állt.

Trieszt kikötőjébe 1913-ban 682 ezer mázsa kávé érkezett, míg Fiumébe (a korábbi időkhöz képest sokkal több, de így is csak) 18 ezer mázsa. Triesztból Magyarországra azonban 104 ezer mázsát továbbítottak – azaz a Fiumébe közvetlenül, a trópusi országokból behozottak mintegy hatszorosát. Az osztrák kikötőből vasúton Boszniába, Szerbiába és Olaszországba, sőt tengeren Egyiptomba (!) összesen 210 ezer mázsa kávé szállítottak ki. (A teljes kávé tranzit összesen 314 ezer mázsát tett ki.)

108. táblázat:

A Triesztból és Fiuméből vasúton indított borszállítmányok a fogadó országok szerint 1913-ban, mázsa

Célország	Trieszt	Fiume
Ausztria	240 000	68 000
Németország	20 000	•
Magyarország	15 000	264 000
Szerbia és Bosznia	–	20 000
Egyéb országok	6 000	•
Összesen	281 000	352 000

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. p. 14. adataiból szerkesztette a szerző.

Trieszt messze nem csupán Ausztria kávéellátására rendezkedett be, hanem az egész Monarchia ellátásában vezető szerepet játszott, de a *nemzetközi elosztó funkciója* sem volt jelentéktelen.

Ugyan Triesztben is számos (nyersanyag-feldolgozó) „kikötőipar” működött, az igen erős helyi kereskedelem a legnagyobb üzletet a trópusi országokból behozott gyarmatárúk, fűszerek és déligyümölcsök belső területek felé továbbításában találta meg. E vonatkozásban a legszélsőségesebb példa, hogy a 19. században a Monarchia kávéimportja szinte teljes mértékben trieszti kereskedők kezében összpontosult. *Trieszt a kávé elosztás nagyregionális nemzetközi központjának szerepét töltötte be.* (A kirakott nyers kávé minőség és fajták szerinti válogatása, pörkölése és csomagolása után folytatta útját vasúton és hajón külföldre.)

Triesztnak a kávébehozatalban elért fölénye Fiumével szemben nem csupán a természetes hinterlandok lakossága fogyasztási szokásának különbségére (és egyáltalán az élvezeti cikkekre fordított kiadásokbeli differenciákra) vezethető vissza,

hanem a behozatalban érdekelt kereskedőházak energikus üzletszervezésére, szakmai felkészültségére is. Hiába épült meg Fiumében nagy költséggel a kávéraktár, ennek ellenére a 19. század végén *Trieszt kávéforgalma egyes értékben a teljes fiumei tengeri kereskedelem 3,7%-át (!) tette ki.* De a Fiumébe érkező jóval kevesebb kávé tekintélyes része is a trieszti kereskedők üzleteként Magyarországon keresztül a cseh–morva és észak-ausztriai tartományokban talált piacra.

Fiume a magyarországi teljes kávébehozatalból (130 ezer mázsa) *csak 13,8%-kal vette ki a részét* – miközben, ha kisebb méretekben is (Ausztriába és Boszniába 8 ezer, olasz kikötőkbe 3 ezer mázsa) tranzitot bonyolított le 1913-ban.

Fiumébe jobbra a finomabb *közép-amerikai* fajták érkeztek, mégpedig közvetlen járatok híján csomópont kikötőkből (Hamburg, Genova, New York) indított szétosztó járatokkal. (Főként ezekből a fajtákból volt Fiume közvetítő Trieszt felé.)

Triesztbe viszont túlnyomóan *Braziliából* érkezett a kávé. (Mintegy háromnegyede közvetlen Santos–Trieszt járatokkal, egynegyede valamelyik más európai kikötőn keresztül vasúton.)

A *déligyümölcs-behozatalban* a két kikötő nemcsak tömeg, hanem fogyasztói érték szerint is jellegzetességeket mutatott.

A *Fiumében kirakott mennyiség* nem volt több a *trieszti egyhatodánál*, de ez is elsősorban az *olcsóbb* narancsot és citromot jelentette, miközben *Triesztben* magas arányt ért el a drágább datolya, mazsola, mandula és préselt füge. Ez az eltérő árustruktúra még a két kikötőből való kivitel összetételében is megnyilatkozott (109. táblázat).

109. táblázat:
A déligyümölcs-szállítás Fiuméből és Triesztből magyar célállomásokra
1913-ban

Déligyümölcs	Fiuméből		Triesztből	
	mázsa	%	mázsa	%
Narancs, citrom	161 110	93,8	66 029	44,3
Füge	4 109	2,4	37 832	25,4
Mazsola és aprószólló	732	0,4	17 744	11,9
Egyéb déligyümölcs	5 869	3,4	27 313	18,4
Összesen	171 820	100,0	148 918	100,0

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma, 1913. p. 15. és a szerző számítása.

Fiuméből vasúton Magyarországon kívül csak jelentéktelen mennyiségű déligyümölcs került Ausztriába, Boszniába és Szerbiába. *Triesztből* viszont a vonatok Ausztria tartományain kívül a *Magyarország* felé tartókhoz képest valamennyi déligyümölcsfajtából a sokszoros mennyiséget szállították Németországba.

3.3.3.2.2. A kivitel áruszerkezete

A tengeri *kivitelben* ugyancsak számos olyan áru létezett, melyeket *mindkét kikötőben* hajókra raktak, de ezek közül közelítően azonos jelentősége csupán a (dolomit kőzetből előállított, a karbid alapanyagául szolgáló) magnezitnek volt. Többségét Nagy-Britanniába és az USA-ba szállították.

Az akkor még döntően agrárprofilú Magyarország külföldön legkeresettebb áruai közül a *cukor* első helye kétséget kizáróan azt jelezte, hogy a Kárpát-medence mezőgazdaságában akkora előrelépés történt az intenzív kultúrákban és az élelmiszeriparban, hogy még a több százezer tonnát elérő exportot is lehetővé tette. (Magyarország „cukornagyhatalommá” vált a 31 cukorgyárának teljesítménye révén – Szerdahelyi 2012.) A második helyet elfoglaló tömegáru, a *fa* elsősorban a Kárpátokból és a közelebbi Horvát-Szlavónország erdeiből származott, míg az ugyancsak (meglepően) tekintélyes mennyiségű *bab* a Nagy-Alföldről és a Dunántúlról. (1913-ban a búza már nem szerepelt a listán.)

A (Romániából, Argentínából) behozott áruk felét tette ki az exportált *kukorica* („reexport”). Az agrárféltértermék *hántolt rizsből* viszont Triesztből valamivel többet vittek ki, annak ellenére, hogy Fiumében működött az egyik legnagyobb hántolóüzem. Ez az áru Triesztből jellemzően a közeli osztrák adriai partvidékre tartott, míg a Fiuméből indított túlnyomóan a Balkán felé (Bulgáriába, Görögországba) és az Ázsiai-Törökországba vette irányát.

Trieszt feltűnően erős tengeri *nyersbőr* exportja a kikötő speciális elosztó szerepéből adódott (az osztrák tenger mellékről, Magyarországról és Boszniából vasúton és tengeren) behozott nyersanyagból, bőrből osztrák gyárak is részesedtek, de főként exportra került. A Fiuméből jóval kisebb mennyiségben kivitt magyarországi marha, sertés és juh nyersbőr Olaszországon és Franciaországon kívül az USA-ban is talált piacot. A lényegében ömlesztve behozott natúr bőrön elemi értéknövelő mozzanatok történtek (tisztítás, nagyság és minőség szerinti szétválogatás, bálázás).

A nem agráripari áruk közül a paraffinbeli erős többlet Fiumében ugyancsak a helyi olajfinomító működésének köszönhető. (A kőolaj azért nem szerepelt a fontosabb tengeri import nyersanyagok listáján, mert vasúti tartálykocsikban érkezett Galíciából.)

Az ipari áruk közül Trieszt fölénye a kivitelben a legértékesebbek körében volt a legnagyobb arányú (110. táblázat).

4. A Monarchia kis kikötői

Bár tömegét tekintve a (Trieszten és Fiumén kívüli) dalmáciai és isztriai, osztrák, valamint a magyar–horvát tengerpart kis kikötői együttesen tekintélyes (évente 2,8–3,0 millió) forgalmat keltettek, ez *helyi, illetve regionális jellegű* volt, azaz elsősorban a partvidék lakosságának és intézményeinek ellátását és néhány termékük értékesítését szolgálta.

110. táblázat:
Fiume és Trieszt tengeri forgalma a főbb áruféleségek szerint 1913-ban

Áru	Tömeg				Érték			
	Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt	
	sor- rend	mázsa	sor- rend	mázsa	sor- rend	mázsa	sor- rend	mázsa
Behozatal								
Hántolatlan rizs	2.	1 260 705	7.	629 384	1.	26 220	12.	11 958
Nyers gyapot	10.	115 646	3.	892 844	2.	18 221	2.	139 024
Bor	5.	420 254	8.	369 636	3.	15 971	9.	26 244
Juta	8.	181 065	9.	357 486	4.	11 588	10.	23 058
Nyers fémek	11.	62 500	12.	184 950	5.	10 625	7.	39 870
Gépek	9.	129 902	14.	55 013	6.	9 660	13.	6 568
Nyers dohány	12.	36 733	11.	225 237	7.	9 010	5.	59 237
Olajos magvak	6.	258 638	5.	787 629	8.	8 368	8.	29 175
Foszfát	3.	1 184 930	13.	139 580	9.	8 214	14.	768
Kukorica	4.	614 104	6.	638 433	10.	8 094	10.	10 215
Kávé	13.	34 615	4.	801 512	13.	5 424	3.	125 036
Nyers bőrök	14.	21 982	10.	246 218	12.	5 736	4.	74 142
Déli gyümölcsök	7.	210 908	2.	1 177 898	14.	4 775	6.	49 039
Ásványi szén	1.	2 278 592	1.	8 870 763	11.	6 807	11.	25 777
Kivitel								
Cukor	1.	3 889 315	8.	100 325	2.	1 957 507	2.	59 061
Fa	8.	3 137 971	15.	28 430	1.	2 259 846	9.	21 021
Liszt	3.	743 340	7.	141 118	3.	23 943	14.	4 908
Gyapot, gyapjútex- tíliák és fonalak	10.	23 258	4.	37 7513	4.	6 833	1.	218 113
Bab	6.	229 357	9.	95 133	5.	6 193	15.	2 993
Paraffin	7.	136 743	14.	31 483	6.	6 153	16.	1 763
Kukorica	5.	331 856	10.	80 428	7.	5 279	17.	1 367
Magnezit	4.	674 999	1.	979 851	8.	4 455	13.	6 369
Hántolt rizs	8.	135 525	6.	153 017	9.	4 278	12.	6 580
Vasárúk	9.	100 021	2.	393 012	11.	4 025	3.	35 563

110. táblázat folytatása

Áru	Tömeg				Érték			
	Fiume		Trieszt		Fiume		Trieszt	
	sor- rend	mázsa	sor- rend	mázsa	sor- rend	mázsa	sor- rend	mázsa
Konfekcionált áruk	16.	641	16.	26 563	14,	513	5.	34 151
Nemesfém áruk, ékszerek	•		17.	88	•		8.	23 514
Fabútorok	11.	18 105	11.	76 482	12,	1 959	6.	26 769
Üveg és üvegáruk	12.	14 453	5.	259 965	15,	434	7.	25 739
Nem nemesfém készült áruk	15.	1 400	12.	43 074	16,	420	10.	20 471
Kávé	13.	8 364	3.	393 011	13,	1 779	4.	35 561
Nyers bőrök	14.	7 485	13.	33 553	10,	4 106	11.	10 066

Forrás: a Magyar Statisztikai Évkönyv 1913, Budapest, 1915, p. 13. és 17.

A *kicsiny magyar–horvát kikötők* közül a befutó hajók szám alapján 1900-ban Portore, St. Georgio és Crikvenica, tonnatartalomban Crikvenica, Selce és Novi volt a legforgalmasabb. A világháború alatt Bakar, Kraljevica és Crikvenica utánpótlásbázis-szerepet töltött be, ezáltal forgalmuk meghaladta a békebelit (111. táblázat).

Bár Ausztriának és Magyarországnak egyaránt rendelkezésre állt a saját nagy kereskedelmi kikötője és bővében voltak az egyes partszakaszok kisebb kikötőkben (magyar–horvát parton 17, az osztrák Isztrián 59 és Dalmáciában 107), azok nem csupán a saját országukat, hanem valamilyen mértékben a vámközösség másik országát is szolgálták.

Dalmácia területben és népességszámában nagyobb volt az isztriai partvidéknél és közvetlen mögöttes térsége, Hercegovina (részben Bosznia) számára a tengeri közvetítő kereskedelmi feladatot is ellátta. Nagy múltú (hosszú ideig Velence által uralt) kikötővárosai nagyregionális léptékű (Itáliával is együttműködő) közvetítő kereskedelmet folytattak. E tartomány Isztriához mérten nemcsak jóval nagyobb gazdasági erejével, hanem az ennek létrehozásában szerepet játszó *különlegesen nagy fajlagos tengeri kereskedelmi teljesítményével* tűnt ki.

Az *osztrák kikötőállomány forgalmának árucsoportok szerinti összetételéről* a legjelentősebb információt Neumann-Spallart 1882. évi kiadású könyve tartalmazza (112. táblázat):

- mind igazgatásföldrajzilag (valamennyi parti tartományra és Triesztre vonatkozóan),
- mind az árucsoportok száma tekintetében.

111. táblázat:
Fiume és a magyar–horvát tengerpart kikötőinek hajóforgalma
(érkező/induló, rakott/üres hajók összesen)

Kikötő	Év	Hajók száma	Tonnatartalma
Fiume	1900	21 562	3 365 480
	1915	10 979	1 079 301
Bakar	1900	1 449	45 436
	1915	1 327	407 357
Kraljevica	1900	–	–
	1915	4 206	378 182
Selce	1900	2 827	210 690
	1915	2 204	231 058
Novi	1900	2 541	197 454
	1915	2 210	232 870
Senj (Zengg)	1900	1 891	119 402
	1915	1 505	155 792
Crikvenica	1900	3 299	246 858
	1915	2 862	287 706
Sveti Juraj	1900	–	–
	1915	387	46 087
Stinica	1900	38	1 626
	1915	4	1558
Jablanac	1900	335	24 706
	1915	310	21 320
Karlobag (Cariobage)	1900	482	29 093
	1915	680	66 936
Portoré (Kraljevica)	1900	3 731	184 629
	1915	–	–
St. Giorgio	1900	3 540	159 701
	1915	–	–

Forrás: 1913–1918. évekhez Fiume hajó- és áruforgalma az 1914. és 1915. években; Magyar Statisztikai Évkönyv: 1914–1915. p. 10.

112. táblázat:
Az osztrák kikötők áruforgalmának összetétele 1880-ban

Árucsoportok	Kivitel					Behozatal					
	Trieszt	Görz és Gradisca	Isztria	Dalmácia	összesen	Trieszt	Görz és Gradisca	Isztria	Dalmácia	összesen	mind-összesen
	Gyarmatárak, déligyümölcsök	593 791	549	11 419	26 114	635 373	487 249	123	6 524	8 307	502 203
Dohány és dohányáru	27 172	–	522	175	27 869	11 250	–	3 436	–	14 686	42 555
Kerti és földi termények	1392 539	54 734	268 240	657 161	2 372 674	1 262 855	28 689	112 541	166 716	1 570 801	3 943 475
Állatok és állati termékek	106 756	667	5 633	11 171	124 227	42 110	20	7 117	27 294	76 541	200 768
Zsírok és zsíros olajok	212 762	1 104	11 022	6 625	231 813	43 167	72	9 042	39 740	92 021	323 834
Halak és ételáru	170 609	4 139	83 296	96 893	354 937	262 681	169	56 409	313 379	662 638	1 017 575
Tüzelő-, építő- és üzemanyagok	1 057 965	18 072	499 120	256 050	1 831 207	3 296 166	27 325	1 895 343	446 514	665 348	7 496 555
Orvosság, kozmetikai, festék, gumi és gyanta anyag	714 837	4 525	7 376	10 579	737 117	119 459	53	14 701	10 186	144 379	881 496
Szövő- és hurkolóanyagok és fonal	525 506	104	1 170	4 263	531 142	79 849	7	382	2 078	82 316	613 458
Szővetek, kötőtárak, ruhák és tisztító anyagok	27 710	4	4 084	10 938	42 736	82 193	–	583	2 480	85 286	128 022
Sörte és hánccsárak, papír és papíráruk	25 718	197	1 780	3 468	31 163	96 928	–	36	413	97 377	128 540
Kaucsuk és gutta perena, viaszosvászón, bőr, szűcsárak	10 291	4	1 274	2 038	13 607	6 155	–	167	1 531	7 853	21 460

112. táblázat folytatása

Árucsoportok	Kivitel				Behozatal						
	Trieszt	Görz és Gradisca	Isztria	Dalmácia	összesen	Trieszt	Görz és Gradisca	Isztria	Dalmácia	összesen	mind-összesen
Fa, csont, üveg, kő és agyag- árúk	242 636	12 090	37 881	70 399	383 003	105 890	215	18 097	6 561	130 763	513 769
Fém- és fémárúk	96 969	388	18 221	14 413	129 991	303 432	66	26 886	5 743	336 127	466 118
Földi és vízi járművek (tonna)	45	–	–	7	52	1120	–	5	90	1 224	1 276
Felszerelések, gépek és rövid- árúk	3 931	20	898	1 382	6 211	31 218	–	285	180	31 683	37 894
Konyhasó, vegyi árúk, gyűjtő- anyagok	248 083	6 829	20 546	29 085	304 543	74 394	–	306 313	3 296	384 003	688 546
Könyvek, kultúrcikkek, műtár- gyak	588	–	73	696	1 357	743	–	19	16	778	2 135
Hulladékok	21 279	6 294	61 580	14 884	104 037	69 962	2 953	3 849	4 693	81 437	185 474
Összesen	5 478 942	110 110	1 057 624	1 216 334	7 863 010	6 375 681	59 692	2 461 780	1 069 127	9 966 230	17 829 240

Forrás: Naumann–Spallart 1882. p. 95.

A teljesség igénye nélküli elemzés főbb megállapításai:

- Trieszt a teljes behozatalból 54,0%-ot, kivitelből 69,7%-ot képviselt, jóval kevesebbet mint az 1910-es évek elején;
- A partner tartományok közül Dalmácia csak a kivitelben előzte meg Isztriát;
- A tartományok kiviteléből kiemelkedett tömegével
 - Dalmácia kerti és földi termény (gyakorlatilag gyümölcs és primőr zöldség) csoportja,
 - Isztria tüzelő-, építő és üzemanyag) azaz barnaszén, kő és tégl) csoportja;
- A tartományok behozatalából a legnagyobb tömeget
 - Isztria tüzelő-, építő- és üzemanyagai, valamint
 - Dalmácia ugyancsak tüzelő-, építő- és üzemanyagai tették ki. (Ténylegesen a tüzelőfa, faragott építőkö és cserépkereskedelem rejlik a számok mögött.

113. táblázat:

Az osztrák partvidék (Isztria) és Dalmácia kikötőinek szerepe Fiume tengeri áruforgalmának keltésében 1913-ban

A forgalom irányultsága Fiuméből nézve	Árutömeg, tonna			Érték, korona		
	Dalmácia	Partvidék (Isztria)*	összesen	Dalmácia	Partvidék (Isztria)*	összesen
Behozatal	744 021	358 745	1 102 766	18 142 817	9 214 980	27 357 797
Kivitel	1 291 675	459 256	1 750 931	35 399 015	11 902 191	47 301 206
Összesen	2 035 596	818 041	2 853 637	53 541 832	21 117 171	74 659 003

*Az Isztria-félsziget és északi folytatása Görz és Gradisca vidéke.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913-ban, p. 14.

Akik belelapoznak e könyvbe, illetve az utolsó fejezetbe, talán túl soknak találják a táblázatokat. Sokaságuk által azonban világosabbá válhatott a kikötőknek a hátszágai gazdasági szerkezete általi meghatározottsága, mint ahogyan a tengeri kapcsolataik földrajzából következő sajátosságaik is jobban érzékelhetők.

Akik abban az időben látogattak a két kikötővárosba, szinte mindenhol a dal-lamos olasz nyelven beszélőkkel találkozhattak séta közben.

Fiume és Trieszt inkább csak méreteikben különböztek, de az épületek stílusá-ban már kevésbé.

Megfelelő kilátópontról élvezve a panorámát, feltűnhetett Trieszt kikötőjének robusztussága, zsúfoltsága. Fiume aranykorában (közvetlenül a világháború előtt), bár helyhiánnyal küszködött, egészében véve levegősebb, barátságosabb lehetett, ahol a középületeken kitűzött trikolorral egyértelművé tették hovatar-tozását.

FONTOSABB ÖSSZEGZŐ MEGÁLLAPÍTÁSOK

Túl sokféle jelenségről és folyamatról van szó e könyvben ahhoz, hogy kikerekedhetne belőle egy szabályszerű, minden témára kiterjedő átfogó összefoglalás. E helyett csak néhány kulcsfontosságú (az olvasó által akár vitathatónak is talált) kérdéssel kapcsolatosan alakítottuk ki véleményünket.

1. Fiume és Trieszt kikötő különböző térbeli viszonya hinterlandjához

Egyetérthetünk Hajdú Zoltánnal abban, hogy a magyar tengeri kijárat kérdése nem csak politikai jellegű volt, hanem természeti akadályok is nehezítették a kapcsolatok kiépítését és fenntartását (Hajdú 2013. p. 8.). A Karszt-hegység azonban csak egyfajta vertikális nehezítő tényezőként iktatózott a tenger és a tényleges háttország alkotta területi konstrukcióba.

A kikötőkből a nemzeti piacterület elérése a közöttük lévő sajátos térbeli viszony miatt befolyásoltan is különbözött. Fiume és háttérterülete nem éppen ideális térbeli kapcsolódásának problémája a politikai, jogi, igazgatási stb. tényezőkön túlmenően a Magyar Királyság földabroszának sajátos alakjából is eredt. Olyan tengeri kijáratról van szó, melynek távol volt a háttere. Tengeri kikötők vonzáskörzete általában már a parton kezdődik, ezért a vonzás oldalirányban is érvényesül. A Magyar Királyság területe azonban (profán hasonlattal élve) egy esernyő fogantyúval ellátott legyezőhöz hasonlítható. A fogantyú egyik végét egy viszonylag keskeny nyél köti össze a legyezővel.

Fiume számára a magyar–horvát tengerpart két fejletlen megyéjének jelentősége nem haladta meg a lokális szintet. Vonzáskörzetének súlypontjával, a Kárpát-medencével összekötő (egy nyomú közlekedési folyosót is magában foglaló) nyakon az „*improduktív*” *távolság kiiktathatatlan költségnövelő tényezőként közrehatott a fizikai kapcsolat működésében, minőségében.*

A „nyak” két oldalán lévő osztrák területekkel és Boszniával Fiume csak laza és esetleges kapcsolatot volt képes fenntartania az osztrák érdekeket szolgáló vasutak miatt. A Déli Vasút vonalai még a társállam Horvát-Szlavónország nyugati részének forgalmát is nagyrészt Triesztbe terelték. A keleti oldalon távolabb Bosznia ígérkezett jelentős piacterületnek, de forgalmának túlnyomó részét a rövid Knin–Spalato (Split) és a Sarajevó–Metković vasutak szintén az osztrák fennhatóságú dalmát kikötők felé irányították (Karaman 1974).

Fiumével szemben Triesztet két oldalról olyan parti tartományok (Isztria, Görz–Gradisca) vették közre, melyek gazdasági erőben, vasúthálózatban sokszorosan felülmúlták Fiume közvetlen környezetét. Trieszt forgalmát a két vágányú bécsi fővonalán kívül több olyan vasút is növelte (a városhoz közeli kiágazásokkal) melyek közvetlen összeköttetést biztosítottak Bajorországgal, a Bécs–München (közép-európai jelentőségű) közlekedési korridorral, illetve Csehországon keresztül Szászországgal. Ausztriából az Adriai-tenger elérését a délen Olaszországban folytatódó vasutak (elsősorban a Brenner-vasút) is lehetővé tették, még ha e változatok használata bizonyos mértékig a nemzeti érdek ellen is szólt.

2. Szerepkörök szárazon és vízen

A két vezérkikötő szerepkörében hasonlóságok és különbség egyaránt tetten érhetők az egyes területi szinteken történő összehasonlításkor.

Szárazföldi vonzásterületük holléte és kiterjedése alapján közös bennük, hogy alapvetően nemzeti kikötők, saját országuk tengeri kereskedelmének emporiumai. Mindamelllett a külföld számára nyújtott szolgáltatások arányaiban nem kevés a különbség.

- *Trieszt* miközben kénytelen volt Ausztria északi, továbbá a legnyugatibb tartományaiban osztozkodni más külföldi kikötőkkel a szolgáltatásokban, saját nemzetközi vonzása német, svájci és olaszországi területekre is kiterjedt. Azaz Trieszt vonzásterületének peremvidékét erős átfedések jellemezték. Mindamelllett az osztrák vezérkikötő még fejlődésének csúcsán, az 1910-es években sem rendelkezett azokkal a kritériumokkal, melyek alapján igazi nemzetközi kikötőnek bizonyult volna; viszont az Európán kívülről származó áruk aránya alapján *nemzetközibbnek értékelhető mint Fiume.*
- *Fiume* az általa kiszolgált terület hovatartozása alapján *Triesztnél fokozottabban minősült nemzeti kikötőnek.* Vonzása a Kárpát-medencére terjedt ki – azaz gyakorlatilag Magyarországra – és részben az ugyancsak a Magyar Királysághoz tartozó Horvát-Szlavónországra. Külföldi, északi-, keleti- és fekete-tengeri kikötőket a Kárpátokon belüli régiók rendszeresen nem vettek igénybe. (A Felvidék nyugati megyéi és Pozsony kivételével, ahol Hamburg vonzereje is érvényesült.) *Fiume előnyére szolgált, hogy külföldi kikötőkkel nem kellett versenyeznie.*

A tengeri piacterület (foreland) mérete a szárazföldi sokszorosát tette ki és valamilyen mértékben valamennyi világrészre kiterjedt. Ezen az alapon Trieszt és Fiume egyaránt nemzetközi kikötő kategóriába sorolható.

A két kikötő forelandjának arányai 1913-ban (értékalapon) világrészek közötti viszonylatokban közel álltak egymáshoz. Tehát Trieszt sem számított „globálisabb” kikötőnek, mint Fiume. A partnerországok számát tekintve sem volt lényeges a különbség. A hajózási társaságok közötti egyezmények következtében a két

kikötő piacterületének súlypontjai az ellenkező féltekén alakultak ki. A legfontosabb különbség a forelandok forgalomintenzitásában, nevezetesen a Triesztben kikötő járatok sűrűbb közlekedésében, nagyobb szállítási teljesítményében mutatkozott meg.

Dalmácia exklávé vasúti összeköttetés híján *Trieszt és Fiume számára* szállítási szempontból gyakorlatilag *egyaránt közeli forelandot jelentett* a parti hajózásra rászorultsága okán. Viszont az ellátási kényszerhelyzet egyben hinterland jellegét is kölcsönözte a földrajzilag elkülönült tartománynak.

3. Az exportkikötő Fiume és az importkikötő Trieszt

E cím erős leegyszerűsítéssel fejezi ki a két kikötő külkereskedelmének időben leggyakoribb irányát. Nyugat- és Dél-Európa legtöbb jelentősebb kikötőjében a behozatal tömege felülmúlta a kivitelt, mert országaik fejlettebb ipara nagy nyersanyag importra szorult, mezőgazdaságuk pedig nem termelte meg a lakosság ellátásához szükséges gabonát és más népélelmezési cikket. Egészében véve profiljában Trieszt is ezek közé tartozott. Hinterlandjának néhány osztrák és csehországi tartománya 1913-ban már közel állt iparosodottságban a nyugat-európaihoz, kiváltképpen nagy igényt támasztva meleg égövi növényi rostok, kaucsuk, ötvöző anyagok, sőt szén iránt.

A kivitt áruk értéke fedezte a tömegében lényegesen kisebb, értékében nagyjából hasonló méretű behozatalt. Az exportárúk legnagyobb tömegét a kitermelőipar félkész termékei (fűrészárúk, magnézium, érc koncentrátum), hagyományos és új ipari termékek (vasárúk, textíliák, illetve elektrotechnikai cikkek, műszerek, konfekcióárúk stb.) tették ki a régi és új tengeri piacok számára.

Fiume áruforgalmának szerkezete alapján *sokáig kelet-európai* típusúnak minősült. Konstancához, Odeszához, Rigához és Szentpétervárhoz hasonlóan Fiume is elsősorban mezőgazdasági áruk kivitelében jeleskedett, és feldolgozottsági fokuk előrehaladtával (gabona, majd liszt és cukor, szeszesitalok stb.) növekvő irányzatot mutatott. Azonban a 20. század elején egyes években a kivitel már elmaradt a behozataltól, de 1911–1913-ban már kivitel többletet mutatott Fiume.

4. Fiume felzárkózási folyamata

Amikor azt firtatjuk, hogy Fiume mennyire volt képes Trieszttel szembeni hátrányát „ledolgozni”, az összehasonlíthatósági követelmény. E szempontból sem a kikötők fizikai méretei (a rakpartok hossza, a mólók száma, a rakodóhelyek és raktárak alapterülete, az infrastruktúra, a berendezések pénzértéke stb.), de a foglalkoztatottak száma alapján sem lehet életszerű az összehasonlítás. Leghasználatóbb mutató a forgalom mérete lehet, tömegét és értékét tekintve.

A magyar vezérkikötő a dualizmus végén ugyan nem érte utol az osztrákot, azonban a kiegyezés utáni kikötői, hajózási és vasúti infrastruktúra-fejlesztések ütemében, valamint hatékonyságában rövid időszakokban sikerült némileg megelőzni az ugyancsak erőteljes, sőt méreteiben nagyobb szomszédos fejlesztéseket.

Reálisan a *felzárkózási folyamat megindulásáról* beszélhetünk. E folyamat megtorpanások, néhány éves visszaesések és felgyorsulások erdőjeként a Trieszt felé való *lassú közeledésben nyilvánult meg*. Az infrastruktúra mindenkori teljesítőképességén kívül az európai és világgazdaság ciklikussága, de nem utolsósorban a szárazföldi és tengeri kereskedelem arányát befolyásoló, alakító partnerország-beli vámviszonyok, valamint a külkereskedők piacszerzési aktivitása is befolyásolta a folyamatot.

Fiume starthelyzete kifejezetten rossz volt a 19. század derekán, amikor (Triesszttel szemben) nem volt még semmilyen irányú vasúti kapcsolata. Az Osztrák Császárság centralista politikája által előnyben részesített Déli Vasút Bécs–Triesszt fővonala (1857) és az 1860-as évek első felében a Dunántúlon épített hálózata az anyaország nyugati feléből a tengeri kereskedelmet Trieszt felé terelte. Fiume válságos helyzetbe került az osztrák kézben levő magyarországi hálózat akadálytalan terjeszkedése következtében.

A kiegyezés után Magyarország számára kulcsfontosságú feladat lett Fiume kikötőjének és kereskedelmi flottánk fejlesztése, továbbá a Fiumébe vezető vasút megépítése. E hármas feladat az ország anyagi erejének mozgósításával teljesült. Állami tulajdonként működött (1882-től) a Budapest–Fiume vasút, valamint a kikötő és a legjelentősebb magyar hajózási társaságok többségét is.

A magyarországi kikötő teljes forgalma az 1893 előtti időszakban növekedett a leggyorsabban, szoros összefüggésben a kikötői beruházások értékesülésével, a take-off hatások megnyilatkozásaként (114. táblázat).

A kiegyezés és a világháború előtti utolsó békeév között a Monarchia teljes kikötői áruforgalmának *tömegéből* Fiume 10,3%-ról 37,8%-ra növelte az arányát. (Más reláció szerint a magyar kikötőben 1867-ben az osztrák kikötőnek még csupán a 14%-át, de 1913-ban már a 60,8%-át tette ki a berakott áruk súlya.) *Értékalapon* már erősebb fölény jellemezte Triesztet, mert *átlagosan magasabb* feldolgozottsági fokú, magasabb áron beszerezhető áruk fordultak meg az osztrák kikötőben a 19. század végétől. (Főként az osztrák és cseh ipari gyártmányok kivitelének, továbbá a drága „gyarmatárúk” behozatalának köszönhetően.)

Az imponáló felzárkózási irányzat ellenére Fiume még az első világháború előtt is messze volt attól, hogy utolérje Ausztria legnagyobb kikötőjét. El lehet persze játszani a gondolattal, hogy hová fejlődött volna Fiume, ha nem lett volna világháború, de még a legderülátóbb forgatókönyv szerint sem érthette volna el az utána következő (1920-as) években Trieszt potenciálját.

114. táblázat:

Trieszt és Fiume teljes kikötői forgalmának viszonyszámai a dualizmus idején tömeg és értékalapon, 1867–1913

Év	Trieszt				Fiume				Összesen			
	ezer mázsa	%	millió forint	%	ezer mázsa	%	millió forint	%	ezer mázsa	%	millió forint	%
1867	8 940	89,7	19,3	94,3	1 022	10,3	11,6	5,7	9 902	100,0	204,8	100,0
1890*	14 720	64,4	335,6	73,4	8 147	35,6	121,6	26,6	22 807	100,0	457,2	100,0
1913	34 490	62,2	1 801,6	79,0	20 968	37,8	478,2	21,0	55 458	100,0	2 279,9	100,0

*Értékadatok 1895. évi.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. nyitóadataiból, Budapest, 1915. p. 41–47. szerkesztette és a viszonyszámokat számította a szerző.

5. Verseny vagy csupán versengés, helyettesítő vagy kiegészítő szerep a két kikötő funkcionális viszonyában?

A verseny célja a sportban éppen úgy, mint a gazdaságban az ellenfél (sporttárs, rivális) legyőzése. Piaccgazdaságban a gazdasági szereplők között a kormányok által gyakorolt versenyszabályozás szigora és pontossága messze elmarad a sportban szokásostól.

Egy kikötő sokszereplős komplex gazdasági egység és szereplőinek érdeke nagyon különbözhet. (A tulajdonos állam, az üzemeltető társaság, a szolgáltatásokat igénybe vevők sokasága.) Önmagában egy másik kikötő földrajzi közelsége még nem jelent feltétlenül olyan kihívást, ami versenyhez vezet.

Verseny, versengés, vetélkedés, küzdelem fogalmakat a szerzők nem mindig kellően árnyaltan, a valós helyzetnek megfelelő pontossággal használják. Szinonim fogalmak ugyan, de fokozati különbség van közöttük.

Gonda (1906) Triesztet Fiume közeli versenytársának nevezte, de tartózkodott attól, hogy a verseny keménységére utaló jelzőket használjon. Pelles (2018) tanulmányában előfordul a rivális jelző, azaz ugyancsak egymás versenytársainak látta a kikötőket. Sőt, *expressis verbis* az üzleti és nemzeti érdekek közötti harcról beszél.

Ha már harccá fajul a verseny, akkor kevés esély marad az érdekegyeztetésre alapozott együttműködésre, ami hosszútávon általában hasznosabb, és amire a dualista államnak nagyon is szüksége volt külgazdasági helyzetének jobbításához.

A gazdasági társaságok gazdasági önállóságából adódott a sokszor élesen elkülönült érdekek kezelésének szükségessége. A kormányok élhettek a versenyt szabályozó hatáskörükkel, ha az egyik fél nem tartotta be a megállapodásokat. (Így például a magyar és osztrák hajózási társaságok forelandjának elkülönítésére,

valamint a Déli Vasút tarifájára vonatkozó egyezményeket.) 1891 után már alig volt szükség erősebb beavatkozásokra. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a két vezérkikötő üzleti életének szereplői, kereskedői „kímélték” volna a másik felet. Mindamellet gyakran mindkét kikötőben jelen voltak ugyanazok a szakosodott kereskedőházak, ezzel a versenyzők száma csökkent. Eleve nem segítette elő az erős versenyt a forgalom irányultságának különbözősége sem.

Kereskedelmi kamarai jelentések és más források alapján úgy látjuk, hogy *ki-fejezett versenyről csak néhány esetben beszélhetünk, annál inkább, hol lappangó, hol nyílt versenyszerű jelenségekről.*

Magyarország hatalmas anyagi erőfeszítések árán képes volt a 19. század derekán még nagyon elmaradott Fiumét a lassú felzárkózás pályájára állítani és szolid mértékben versenyképesé tenni. E viszonylagos kiegyensúlyozottság keretei között a kikötők egymásközi, de főként a társországbeli másik hátsországgal való forgalomra a kölcsönös helyettesítés és kiegészítés szándékával gyakran került sor, mégpedig több szinten:

- Trieszt és Fiume között a *helyettesítés* (szubsztitúció) gyakran csak rövid időre szólt, amikor átmeneti kikötői rakodási és vasúti szállítási kapacitása gondok, havaria (vagy éppen valamelyik kikötő forgalmát akár napokra is megbénító vihar, a bora) miatt a hajókat át kellett irányítani az Isztriai-félsziget túlsó nyakánál lévő másik kikötőbe. A pálya áteresztő képességének zavarai, a váratlan forgalomnövekedés miatti torlódások nyomán is kialakultak olyan helyzetek, amikor a tehervonatokat átmenetileg a másik kikötő fogadta.
- A *kiegészítő* (komplementer) szerep általában hosszabb ideig tartott, amikor a kikötők a szakosodásukból adódóan tartósan ellátták a másik hátszága számára is valamilyen árucsoport rakodási, tárolási feladatot, vagy legalábbis besegítettek annak ellátásába. Természetesen nem „önzetlenül”, hanem a specializált kereskedelemről, a privilegizált tevékenységből származó haszon által motiváltak.

A kikötők statisztikáiból természetesen megállapíthatatlan a kétféle szerep aránya, csak az derül ki, hogy az érkező és induló vasúti forgalomnak átlagosan több, mint az egytizedét a másik társország keltette. *Kizárólagosság helyett* tehát bizonyos fokig a *kölcsönösség* jellemezte a társországok kikötőinek funkcionális viszonyát, ami egyben a vonzásokörzetek részleges átfedésére a másik „térfelére” való átszolgáltatására is utal.

6. A vezérkikötők rangja és színvonala nemzetközi összehasonlításban

Egy kikötő rangját, funkcionális értékét nem lehet hitelt érdemlően önmagában vizsgálni, bármilyen nagyszerű tulajdonságokat is mutat valamelyik méltatója számára.

Egyetérthetünk Pellessel abban, hogy „Fiume fontosságát elsősorban nem a magyar külkereskedelemben betöltött, hanem stratégiai szerepe adta” (Pelles 2016. p. 189). Való igaz, hogy Fiume fontossága országunk számára nem kizárólag a külkereskedelemből való 9–11%-os részesedésben, még csak nem is a helyi infrastruktúrában és a város épületállományában, hanem a tengerhez való hozzáférésben, a kereskedelmi és haditengerészet lehetőségében rejlett. (Trianon fiumei tragédiájának súlyosabb következménye, hogy bő száz év óta a magyar tengeri kereskedelem külföldi kikötőkön keresztül működhet, kiszolgáltatva a makropolitikai viszonyoknak.)

Pelles másik mondata azonban nem mentes az eufémiától, sőt némi túlzástól sem: „a magyar állam... nemcsak felépített egy *világviszonylatban is egyedülálló* (kiemelés tőlem – E. F.) modern kikötőt Fiumében... hogy Fiuméből a világ bármely kikötőjébe elindulhasson a kereskedelem; a magyar állam pénzén Európa egyik legnagyobb kikötője épült” (Pelles 2016a. p. 189–190.).

Fiume a valóságban nem tartozott a legnagyobb kikötők közé és az innét induló, illetve ide érkező hajójáratokkal sem lehetett eljuttatni a világpiac bármely részébe áruinkat, mint ahogyan behozni sem lehetett bárhonnét a magyar kikötőbe. Bármennyire is elismerésre és tiszteletre méltó munkával, nagy anyagi áldozattal fejlesztették és állították felzárkózási pályára eleink Fiumét, aligha lehetett világviszonylatban egyedülálló a kikötők sokasága között. Az sem derült ki, hogy milyen ismérvek alapján minősült modernnek a kikötő. Ahhoz, hogy e jelző használata jogos legyen, fel kellett volna sorakoztatni a korszerűség műszaki, rakodástechnológiai és üzemszervezési kritériumait, a paraméterek összehasonlításával meg kellett volna állapítani a magyar kikötő helyét a nemzetközi mezőnyben. A minősítéskor a kortárs Gonda (1906) megállapításai sem hagyhatók figyelmen kívül. A „...fiumei kikötő mind a megfelelő raktárak, mind a szükséges gépészeti felszerelések tekintetében messze mögötte marad a modern kikötőknek, s ez irányban a teendők hosszú sora vár megvalósításra...” (i. m. p. 22.). Fiume hiányt szenvedett árufajták szerinti raktározásban, valamint a nagy hajókat fogadni képes hosszú és mélyvízű mólókban. A korszerű kikötőkkel ellentétben Fiumében nem volt lehetőség a vasúti kocsik és a hajók közötti közvetlen átrakásra, ami növelte a köztes raktárak iránti igényt.

Ma lehet vitatkozni azon, hogy mennyire tükrözte a valóságot Havas Rudolf (1906. évi) megállapítása: „Fiume szűk területe miatt szükségleteink kielégítésére nem alkalmas, csak a forgalom egy részét képes kielégíteni” (idézi: Karaman

1974. p. 4.). A korabeli forgalmi adatok alapján úgy látjuk, hogy Fiume kénytelen volt Magyarország adriai-tengeri kereskedelmét felvállalni (sokszor nagy erőfeszítések árán) és csak kis részben hagyatkozott Triesztre. Nem önmagában a rendelkezésre álló szűk terület volt az oka a forgalom „feszességének”, sokkal inkább a kikötőn belüli műszaki és üzemeltetési problémákra kell gondolnunk.

Trieszt vagy Genova ugyancsak „hegylábi” kikötői sem álltak jól szabad területben, de feltöltéssel mesterségesen növelték a befogadó képességüket. (Mint ahogyan e módszer Fiumében sem volt ismeretlen.)

Mindamellet a *fiumei kikötő egészében véve megfelelt Magyarország általános műszaki szintjének*. A hazai vasutak és a dunai gőzhajózás technikai elemei, illetve innovációi is tetten érhetők voltak a kikötőben, ahogy a városközpont épületállományának stílusát és habitusát is sokan joggal „pestiesnek” látták.

Ugyancsak ingoványos terep a két vezérkikötő pozíciójának megállapítása *az európai kikötők sorában*. Gondától (1906) Pellesig (2018) bezárólag a magyar szerzők szerint Fiume Európa tízedik legnagyobb kikötője volt a forgalom tekintetében. Valóban ez a hely illette meg a nyugat- és dél-európai kikötők között az 1910-es évek elején. Azonban az Európához tartozó London, Liverpool és Konstantinápoly figyelembevételével a különböző mutatók alapján Fiume a 13–14., Trieszt pedig a 10–11. helyet foglalta el. (Korabeli lexikonok alapján Szentpétervár forgalma is megelőzte Fiumét.) [További részleteket lásd a Függelékben, F.C.]

Az osztrák szakirodalom szerzői közül sem hiányoztak azok, akik a túloldalon elvetették a sulykot. Elég, ha itt csupán Smolenskyt említjük, aki szerint a Monarchia tengeri kereskedelmének 95%-át Trieszt bonyolította a valóságnak megfelelő 43–49%-kal szemben (Skřivan–Skřivan 2016).

Végül leszögezhető, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia vezérkikötői egyrészt nagyban segítik a két országrész gazdasági és polgári fejlődését, másrészt forgalmuk és jelentőségük tükrözte azok állapotát.

FÜGGELÉK

SZÖVEGES ISMERTETÉSEK

F.A. FIUME VASÚTI FORGALMA

1. A két vasúttársaság pályaudvarainak forgalmi teljesítménye

A magyar kikötőváros vasúti közlekedését két (a Déli Vasút és a MÁV) pályaudvar szolgálta (Majdán 2013).

Pályaudvaronkénti bontásban néhány éves időtartamra csak Edvi Illés (1898) monográfiája közölt adatokat (1. táblázat)

A nyolc év alatt az érkező forgalom az osztrák társaság pályaudvarán (évenként rapszodikusán változó értékek mellett) több mint kétszer gyorsabban növekedett, ellenben az induló forgalom dinamikája elmaradt a MÁV pályaudvartól. E különbség Ausztria behozataltúlsúlyos külkereskedelmére vezethető vissza. (A Déli Vasút az osztrák tengeri import egy részénél Fiumén keresztül szállította Ausztriába.)

A két pályaudvar közül 1895-ben a magyar állam teljes vasúti forgalma (5,69 millió q) a bő kétszeresét érte el az osztrák társaságénak (2,80 millió q). A MÁV részaránya az érkezett árutömegből (5,33 millió q) 70,3%-ot, az indulóból 61,8%-ot ért el (1. táblázat). Fiumének jól jött, hogy a szállítmányok jó részét az osztrák társaság Trieszt helyett a magyar kikötővárosba hozta. A fiumei teljes vasúti teherforgalmon belül a Déli Vasút részaránya 1895-ben árpából és kőolajból felülmúlta a MÁV által szállított mennyiséget, vasból pedig megközelítette. A MÁV fölénye viszont az őrlemények és a só tekintetében mutatkozott a legnagyobbak (17-szeresnek).

2. A teljes vasúti teherforgalom alakulása a 19. század végétől 1915-ig

Fiume statisztikai évkönyvei nem tartalmazzák pályaudvaronkénti bontásban a város vasúti forgalmát, hanem csak az együttes forgalmat tömeg és érték szerint.

Fiume vasúti forgalma az 1898. évi 9 443 743 mázsáról 1913-ra 19 446 572 mázsára, azaz 105,0%-kal növekedett. (A tengeren ugyanezen időszakban a 9 900 953 mázsáról a 20 997 594 mázsára végbement 112,1%-os növekedés valamivel tempósabb a tengerinél.)

A teljes vasúti forgalom a 20. század elején az 1896–1900. évek átlagához képest 1906-ig folyamatosan növekvő irányzatot mutatott, 1906-ban erős 60%-kal múlta felül a báziséveket. Ezt követően 1910-ig csökkenés következett be – erős ingadozásokkal. Ellenben az 1910-es években a világháború kitöréséig kifejezetten dinamikus növekedés ment végbe.

I. táblázat:
Fiume vasúti áruforgalmának alakulása vasúttársaságoként, 1887–1895

Év	Érkezeti/beszállított						Indult/elszállított					
	Magyar Államvasutak		Déli Vasút		összesen		Magyar Államvasutak		Déli Vasút		összesen	
	mázsa	index	mázsa	index	mázsa	index	mázsa	index	mázsa	index	mázsa	index
1187	3 557 187	100,0	722 836	100,0	4 330 023	100,0	638 082	100,0	529 839	100,0	1 167 921	100,0
1891	4 506 915	126,7	721 567	99,8	5 228 482	120,8	840 829	131,8	780 704	147,4	1 621 573	138,8
1892	3 792 573	106,6	810 215	112,1	4 602 788	106,3	1 163 146	182,3	760 862	143,6	1 924 008	164,7
1893	4 561 827	128,2	1 721 569	238,2	6 283 396	145,1	1 865 137	292,3	1 150 907	217,2	3 016 044	258,2
1894	4 400 992	123,7	1 001 566	138,6	6 002 558	138,6	1 854 515	290,6	1 206 813	227,6	3 061 318	262,1
1895	3 734 963	105,0	1 591 911	220,2	5 326 874	123,0	1 957 062	306,7	1 209 743	228,3	3 166 805	271,4

Forrás: Edvi Illés Sándor 1898. p. 307–308. adatai és szerző index számításai.

1900-hoz képest 1913-ban a többlet elérte a 96,3%-ot. Mindössze másfél háborús év teltével az 1915. évi forgalom a bázisévnek csak valamivel több mint a felére, az 1913. évinek pedig a 26,6%-ára (azaz az erős egynegyedére) esett vissza.

2.1. Behozott és kivitt áruk aránya

A teljes vasúti forgalomból a behozott és kivitt áruk tömege közötti arányok 1890 és 1913 között nem sokat változtak. A behozatal a kivitelnek kezdetben a 184,2%-át, 1913-ban a 208,7%-át érte el. A mérsékelt növekedés részben a tengeri kivitel struktúrájának változása, részben pedig az osztrák ipar növekvő nyersanyagigényének a számlájára írható.

A behozott áru mennyisége a negyed évszázad során 1900 és 1909 között lényegében stagnált, majd gyors növekedésbe váltott át és 1913-ban érte el tetőpontját. A kifelé tartó tömeg mennyisége rapszodikusabban alakult. Az 1898 és 1906 közötti időszakban nagyjából szinten maradt és 1907-ben érte el kulminációs pontját. Az azt követő éveket 1912-vel bezáróan az erős ingadozások melletti szinten maradás jellemezte és csak 1913-ban váltott át növekedésbe – a második kulminációs pontot produkálva (2–3. táblázat).

A *Magyarországról* vasúton *érkező áruk pénzértékaránya némileg* (2 százalékponttal) *magasabb volt* 1913-ban *a tömeg szerinti aránynál*, míg az indulók esetében valamivel (1,7 százalékponttal) kisebb.

Következésképpen a tengeren érkező, illetve Fiuméből származó, majd vonatokkal *Magyarországra szállított* áruk összetételében *valamivel nagyobb arányt képviseltek* a fajlagosan kisebb értékű tömegárúk/nyersanyagok, míg túlnyomóan tengeri export céljából vasúton érkező áruk fajlagos értéke valamivel magasabb volt – feltehetően a vasárúknak és a különböző háztartási cikkeknek köszönhetően.

A magyarországgal ellentétben az *ausztriai vonatkozású* érkező és induló *forgalomban* egyaránt *az értékarány volt az alacsonyabb*.

A magyarországi és ausztriai vonatkozású mutatók közötti különbség azonban nem volt akkora, hogy abból egyértelműen azt a következtetést lehetne levonni, hogy az osztrákok Fiumét a kevésbé értékes (egyben fizikailag kevésbé rakodás érzékeny) áruk továbbítására szándékoztak volna igénybe venni. Az Ausztriából érkező áruk jelentős részét ugyan iparcikkek tették ki, de olcsóbb portékák voltak.

Az Ausztria–Magyarországon kívüli területekről érkező kevés áru értékaránya csak valamivel volt alacsonyabb a tömegbelinél, viszont Bosznia-Hercegovinába és más országokba indított áruk értékaránya lényegesen felülmúlta a tömeg szerintiét. *A gazdaságilag elmaradottabb piacokra* tehát *vasúton fajlagosan magasabb értékű iparcikkek érkeztek*, míg ezekről a balkáni területekről a kikötővárosba az alacsonyabb értékű tömegárúk szállítása lehetett a jellemző.

2. táblázat:

A Fiuméből vasúton ki- és beszállított áruk mennyisége és aránya szűk piacterületén belül, 1900–1918

Év	Összesen, ezer mázsa	Kiszállítás						Beszállítás					
		Magyarországra		Ausztriába		egyéb		Magyarországról		Ausztriából		Egyéb	
		ezer mázsa	%	ezer mázsa	%	ezer mázsa	%	ezer mázsa	%	ezer mázsa	%	ezer mázsa	%
1900	2 844	68	769	27	137	5	7 193	82	970	11	6 07	7	
1913	6 259	81	956	16	239	3	10 542	80	2 108	16	4 98	4	
1914	4 952	75	974	20	256	5	5 713	73	1 852	24	2 83	3	
1915	2 028	42	1 093	54	80	4	1 707	54	1 270	40	1 64	6	
1916	3 208	15	2 595	81	121	4	2 533	39	3 221	50	7 39	11	
1917	3 461	21	1 430	41	1 316	38	1 868	37	2 449	49	3 70	14	
1918*	2 386	36	1 085	45	451	19	1 353	28	2 493	52	9 83	20	

*1–10 hónap.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1914. és 1915. évben. Magyar Statisztikai Közlemények, 60. kötet 1920. p. 15.

3. táblázat:
Fiume vasúti áruforgalmának megoszlása országok szerint, 1898–1913, %

Év	Magyarország	Ausztria	Bosznia	Németország	Svájc	Olaszország	Franciaország	Oroszország	Románia	Szerbia	Egyéb országok	Összesen	Mennyiség, mázsa
1898	Érk. 76,4 Elsz. 66,5	14,3 30,2	8,4 0,5	0,2 1,6	0,0 0,0	0,0 0,1	0,0 0,0	– 0,0	0,0 0,1	0,7 1,0	0,0 0,0	100,0 100,0	6 120 150 3 323 583
1899	Érk. 77,0 Elsz. 70,8	15,1 25,6	7,0 0,7	0,1 1,5	0,1 0,0	0,1 0,1	0,0 0,0	– 0,1	0,1 0,1	0,5 1,1	– 0,0	100,0 100,0	7 800 649 3 026 146
1900	Érk. 82,0 Elsz. 68,1	11,1 27,0	6,5 0,8	0,1 2,7	0,0 0,0	0,0 0,5	0,0 0,0	– 0,2	0,0 0,1	0,3 0,6	0,0 0,0	100,0 100,0	8 769 226 2 844 975
1901	Érk. 81,1 Elsz. 68,7	10,4 26,0	7,7 1,2	0,1 2,4	0,0 0,0	0,1 0,4	0,0 0,0	– 0,1	0,4 0,2	0,2 1,0	– 0,0	100,0 100,0	8 692 458 2 611 852
1902	Érk. 81,8 Elsz. 68,7	11,0 26,3	6,6 1,3	0,1 2,3	– 0,0	0,1 0,3	0,0 0,0	– 0,1	0,1 0,1	0,3 0,9	– 0,0	100,0 100,0	8 455 685 2 607 681
1903	Érk. 81,7 Elsz. 67,8	10,4 27,3	7,4 1,1	0,1 2,1	– –	0,1 0,1	0,0 –	– 0,4	0,2 0,1	0,1 1,1	0,0 0,0	100,0 100,0	7 826 401 2 797 678
1904	Érk. 79,9 Elsz. 69,3	13,1 26,5	6,6 0,9	0,1 1,9	0,0 0,1	0,1 0,3	0,0 0,0	– 0,3	0,0 0,1	0,2 0,6	0,0 0,0	100,0 100,0	7 826 401 3 557 962
1905	Érk. 79,9 Elsz. 72,5	14,4 23,7	5,4 1,2	0,1 1,3	0,0 0,1	0,1 0,3	0,0 0,0	0,0 0,3	0,1 0,1	0,1 0,5	0,0 0,0	100,0 100,0	8 214 531 4 401 777
1906	Érk. 79,8 Elsz. 76,0	15,8 19,2	3,8 0,8	0,1 2,1	0,0 0,1	0,1 0,3	0,0 0,1	0,0 0,5	0,1 0,1	0,2 0,8	0,0 0,0	100,0 100,0	8 884 508 3 636 600

3. táblázat folytatása

Év	Magyarország	Ausztria	Bosznia	Németország	Svájc	Olaszország	Franciaország	Oroszország	Románia	Szerbia	Egyéb országok	Összesen	Mennyiség, mázsa
1907	Érk. 78,8 Elsz. 87,6	17,1 10,0	3,6 0,4	0,1 0,7	0,0 0,1	0,1 0,4	0,0 0,0	0,0 0,3	0,1 0,0	0,2 0,5	0,0 0,0	100,0 100,0	8 555 807 7 375 883
1908	Érk. 76,2 Elsz. 81,6	19,2 14,4	4,1 0,5	0,1 0,1	0,0 0,2	0,1 0,0	0,0 2,4	0,0 0,1	0,1 0,1	0,2 0,6	0,0 0,0	100,0 100,0	9 748 754 4 598 166
1909	Érk. 75,7 Elsz. 81,7	18,0 15,5	5,8 0,8	0,1 1,2	0,0 0,0	0,1 0,7	0,0 0,0	0,0 0,2	0,1 0,1	0,2 0,8	– 0,0	100,0 100,0	8 716 332 6 614 948
1910	Érk. 76,9 Elsz. 77,1	17,8 18,3	4,7 1,0	0,1 1,8	0,0 0,0	0,1 0,7	0,0 0,0	0,0 0,2	0,1 0,1	0,3 0,8	– 0,0	100,0 100,0	9 447 947 4 988 804
1911	Érk. 76,8 Elsz. 78,5	17,6 17,1	5,1 0,9	0,2 2,4	0,0 0,0	0,1 0,3	– 0,0	0,0 0,1	0,1 0,0	0,1 0,7	0,0 0,0	100,0 100,0	10 293 615 5 430 280
1912	Érk. 77,4 Elsz. 77,5	18,2 18,6	3,6 1,0	0,6 1,3	0,0 0,0	0,1 0,5	– 0,0	0,0 0,1	0,0 0,1	0,1 0,9	0,0 0,0	100,0 100,0	12 264 807 5 987 049
1913	Érk. 80,1 Elsz. 81,0	16,0 15,3	3,3 0,8	0,4 1,1	0,0 0,0	0,1 0,3	– 0,0	– 0,2	0,0 0,1	0,1 1,2	0,0 0,0	100,0 100,0	13 147 805 6 258 767

Érk.: érkezett;

Elsz.: elszállított

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1906 és 1907, továbbá 1913. évben adataiból számította a szerző.

2.2. A vasúti forgalom monarchiabeli, valamint külföldi tápláló és piacterületei 1913-ban

A fiumei vasútállomásra *érkező* kereskedelmi áruk tömegének átlagosan 80,2%-a Magyarország, 16,0%-a Ausztria területéről származott és mindössze 3,8%-át adták fel a Monarchián kívüli külföldi állomásokon (4. táblázat).

4. táblázat:
Fiume vasúti forgalmának földrajzi megoszlása tömeg és érték alapján
százalékban

Ország	Érkező		Induló	
	tömeg	érték	tömeg	érték
Magyarország	80,2	82,2	80,9	79,2
Ausztria	16,0	14,6	15,3	14,5
Bosznia-Hercegovina	•	2,1	•	1,0
Egyéb országok	3,8	1,1	3,8*	5,3*
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0

*Magában foglalva Bosznia-Hercegovina részarányát is.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben, p. 182–200. adataiból számította a szerző.

▲ A vasúton behozott (érkezett) áruk tömegéből

Magyarország részaránya

- legmagasabb (98% feletti) volt cukorból, dohányból, vágó- és igásállatból, konyhasóból;
- nagyon magas (90,1–98,0%) részarányt képviseltek a gabona, liszt, hüvelyesek, más állatok (halak stb.), esztergályos és faragó anyagok, ásványok, festő- és cserzőanyagok, selyem és selyemárúk, kefekötő és szitakötő áruk, papír és papírárúk.

Ausztria részaránya

- kiemelkedően magas volt a gyarmatárúkban (98,7%) és ásványolajban (93,1%), de e kategóriába tartozott a déligyümölcs (80,4%), a zsíros olaj (85,8%), valamint a gyertya, szappan és viaszáru is;
- nagyon magas (60,1–80,0%) hányadot ért el az állati termék (nyersbőr), mézga és gyanta, pamut és pamutáru, gyapjú és gyapjúáru, konfekcionált áru, üveg és üvegáru, műszer és hangszer/óra, firnisz és festőanyag fogadásában.

Az Osztrák–Magyar Monarchián kívüli országokból Fiumébe érkező áruk közül a legmagasabb arányt a gyümölcs/főzelék (68,1%) é a vegyészeti segédanyagok (79,0%) ért el és további 15 áru esetében 8–12%-ot.

▲ A fiumei vasútállomásról induló kereskedelmi áruknak az érkezőkhöz viszonyítva valamivel *magasabb átlagos aránya* (80,9%) *irányult Magyarországra* és jóval kisebb része (15,3%) Ausztriába. Így a Monarchián kívüli fogadópiac részaránya mindössze 3,8%-ot tett ki.

A Magyarországra tartó áruk közül

- *legmagasabb* (95% feletti) volt a zsiradékok, dohány, fűszerek, déligyümölcsök, ásványok, len, kender, juta, szalma- s háncsárúk, viaszos vászon részaránya;
- *nagyon magas* (80,1–95,0%) volt a cukor, szén/faszén és tőzeg, továbbá a papír és papíráruk, pamut és pamutárúk aránya (5. táblázat).

5. táblázat:

Fiume vasúti forgalmának megoszlása országok szerint 1913-ban, korona

Ország	Érkező	Induló
Magyarország	233 665 109	170 201 866
Ausztria	41 521 827	31 260 628
Bosznia-Hercegovina	5 832 823	2 189 116
Egyéb országok (Németország, Olaszország, Szerbia)	3 387 103	11 294 871
Összesen	284 406 862	214 946 481

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben, p. 182–200. adataiból számította a szerző.

A Fiuméből vasúton *Ausztriába induló* áruk közül *kimagaslóan magas* arányt a vágó- és igásállatok érték el (95%), melyeket már jelentős különbséggel a konfekcióáru (75,9%), továbbá a zsíros olajok (60,1%) követték. Az *50% alattiak* köréből említésre méltó a „más állatok”, halak stb. (44,2%), az esztergályos és faragó anyagok (41,1%), valamint a kaucsuk és kaucsukárúk (40,9%) említésre méltó. Mindezek az árucsoportok olyan alapanyagok, melyek (kevés kivételtől eltekintve) tengeren érkeztek és valamilyen logisztikai tényezőnek köszönhetően Trieszt helyett Fiuméből indultak Ausztriába.

A *Monarchián kívüli* (külföldi) *területekre* a fiumei vasútállomásról induló áruk közül a gyógyszer és illatszer árucsoport ért el 34%-ot, a konfekcionált áru pedig 25,4%-ot, a gyapjú és gyapjúáru pedig 18,1%-ot.

A 4–5. táblázat *érkező és induló* oldalát összevetve kiderül, hogy *valamennyi árucsoport mindkét oldalon szerepel*, csak nagyon különböző tömeget reprezentálva. E jelenséget számos esetben a választékbővítés szándékára vezethetjük vissza, vagy csupán arra, hogy az adott árucsoporton belül az egyik áru külső, a másik belső beszerzési forrásból indul útjára (mint pl. a fűszerek, vagy a gyümölcsök és főzelékek esetében. Sok esetben azonban a kereskedelmi vállalatok üzlet-

politikája döntötte el, hogy egy adott árucsoportba tartozó portékákat honnét szerezték be, illetve hol értékesítették. (Azaz a haszon érdekében melyik piacot preferálták.) Esetenként az is előfordulhatott, hogy a messzi tengerentúlról beszerzett áruból felesleges készlet képződött és ebből érkeztek kisebb mennyiségek Fiumébe. (Mint például gyarmatárúkból, déligyümölcsökből is érkezett vasúton néhány ezer mázsányi a magyarországi, de főként az ausztriai hinterlandból.)

A *tengeren behozott és vasúton kivitt mennyiség közötti különbség* (a lokális felhasználás miatt) 1906-ig irányzatában növekvő, 1906-ban érte el az első csúcspontját. 1907 és 1910 között az előbbiekhöz képest valamivel csökkent az érték, 1911-től váltott át növekedésbe és az 1913. évi kulminációs pontjával felülmúlta az elsőt.

A vasúton behozott és tengeren kivitt mennyiség közötti különbség a tengeri „kárára” 1905-ig igen erős amplitúdók mellett *gyenge lejtmenetet* produkált. Az 1906–1910. éveket az előbbiekhöz képest magasabb szinten a viszonylagos változatlanság jellemezte. 1911-ben érte el a különbség a tetőfokát és az utána következő két év értékei alig voltak nagyobbak az 1906–1907. évinél.

2.3. A vasúti teherforgalom áruajták szerinti összetétele

Fiume pályaudvarain kezelt teherforgalom árucsoportok (illetve pontosan megnevezett áruk) szerinti összetétele folyamatosan változott számos tényező hatására. Ezek közül kiemelésre érdemes okok, hogy

- az agrárexportot befolyásolta a Fiume hinterlandján keletkező (az időjárási viszonyoktól erősen befolyásolt) termésmennyiség, az ebből kivitelre szánt felesleg.
- Másfelől a tengeri piacterület aktuális igénye. (Ebben nem csupán a mérsékeltövi azonos árufeleségek – pl. gabona – ugyancsak a szezon eredményességétől és más exportálók kínálatától függő, kiegészítő jellegű konkrét igénye mutatkozik meg, hanem olyan klimatikus adottságú térségek abszolút igénye is, ahol nincs lehetőség a Magyarországon elterjedt haszonnövény megtermelésére. Sok függött a raktározási politikától és az exporttételek egy részét nyereszkeségi célból felvásárlók üzleti döntéseitől is.
- Az ipari termékek vasúti forgalmának összetételét egy adott évben értékét tekintve a nagy beruházások alakították (pl. az észak-afrikai országok vasútépítései, talpfa vagy éppen jármű tekintetében).

Éppen a hatótényezők sokasága miatt *rendkívül változékonynak bizonyult Fiume vasúti forgalmának áruösszetétele*. Ezért a rendelkezésre álló, alig másfél évtizedet felölelő időtartamra vonatkozó adatokból érdemi következtetésre csak néhány áru esetében alkalmasak.

2.3.1. Az áruajták szerinti összetétel változása 1900 és 1915 között

Áruajták szerinti összetétele korrekt összehasonlítására akkor lett volna lehetőség, ha a 6–8. táblázat három időmetszetére vonatkozóan ugyanazon áruajták szerepeltek volna a forrásokban.

6. táblázat:
A Fiumébe érkezett áruk tömege, 1900–1915

Áru	1900		1913		1915	
	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend
Nyerscukor	1 057 215	4.	1 641 480	4.	–	–
Finomított cukor	133 653	12.	2 310 587	3.	19 5004	4.
Dohány és dohánytermék	36 300	17.	52 637	19.	–	–
Búza	117 257	13.	135 441	15.	81 076	9.
Árpa	183 276	11.	158 902	14.	–	–
Zab	93 807	14.	185 513	12.	–	–
Kukorica	209 984	8.	–	–	233 553	3.
Bab	335 100	7.	237 640	9.	–	–
Liszt és más őrlemények	1 256 598	2.	836 569	5.	263 476	2.
Borszesz és egyéb szeszes italok	28 827	18.	–	–	34 899	13.
Mindennemű eledel	11 347	19.	23 711	22.	19 470	16.
Nyers (mű) fa	533 033	6.	377 560	7.	–	–
Donga	964 728	5.	177 696	13.	–	–
Fűrészelt áru	2 087 001	1.	2 378 225	2.	185 225	5.
Magnezit	75 089	15.	656 280	6.	–	–
Cserfa kivonat	190 121	10.	–	–	–	–
Pamutárúk	9 642	21.	19 692	23.	7 270	
Vas- és acélárúk	67 474	16.	188 085	11.	83 346	7.
Nyers kőolaj	206 967	9.	267 736	8.	80 387	10.
Gépek	11 251	20.	31 258	20.	20 636	15.
Műszerek és hangszerek	3 330	22.	–	–	–	–
Egyéb áruk	1 136 966	3	2 779 686	1.	–	–
<i>Összesen</i>	<i>8 769 226</i>					
Kávé	•		•		60 269	11.
Zsírok					26 216	14.
Szappan					9 465	18.
Finomított kőolaj					39 698	12.
Elkészített halak					14 856	17.

6. táblázat folytatása

Áru	1900		1913		1915	
	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend
Kikészített bőr			10 202	24.	2 012	20.
Sör			135 391	16.	82 959	8.
Konfekcionált áruk					2 043	19.
Burgonya					124 898	6.
Ásványi szén és kocsz					530 554	1.
<i>Összesen</i>					<i>3 141 005</i>	
Papír			193 574	10.		
Paraffin	•		116 210	17.		
Nyersbőrök	•		6 283	25.		
Fabútorok	•		23 855	21.		
Ásványvíz	•		74 776	18.		
<i>Összesen</i>			<i>13 147 805</i>			

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1900., 1913. és 1915. évfolyamai.

7. táblázat:
A Fiuméből vasúton elszállított áruk tömege, 1900–1915

Áru	1900*		1913		1915	
	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend
Kávé	16 323	14.	24 707	13	37 488	5.
Narancs, citrom	139 748	5.	105 796	6	•	•
Dohány és dohánytermék	46 250	10.	45 329	10	40 408	4.
Hántolt rizs	283 866	3.	595 930	1	•	•
Hántolatlan rizs	178 926	4.	388 685	2	143 629	2.
Nyers bőrök	6 778	16.	23 808	4	6 850	11.
Zsiradékok	18 709	12.	22 070	15	•	•
Bor	776 588	2.	352 154	3	298 057	1.
Egyéb szeszes italok	6 429	17.	38 915	11	11 978	9.
Mindennemű eledelek	4 555	20.	10 198	18	5 523	12.
Vallones	56 740	9.	•	•	•	•
Finomított kőolaj	133 176	6.	161 412	5	29 270	7.
Nyers pamut	18 355	13.	105 095	8	•	•
Pamutfonal és pamutárak	8 229	15.	16 291	17	•	•
Nyers juta	120 853	7.	175 578	4	•	•
Papír	6 421	18.	27 184	12	11 133	10.
Nyersvas, nyersfémek	104 184	8.	68 962	9	45 523	3.

7. táblázat folytatása

Áru	1900*		1913		1915	
	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend	mázsa	sorrend
Gépek és készülékek	5 421	19.	105 191	7	36 202	6.
Torpedók	24 764	11.	•	•	•	•
Keményítők	116	21.	20 183	16.	19 489	8.
Egyéb áruk	887 649	1.	•	•	•	•
Összesen	2 844 975		6 258 767		336 447	

*Csak a fontosabb árucsoportokat tünteti fel a statisztikus, a többit az „egyéb áruk” rovat tartalmazza.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1900., 1913. és 1915. évfolyamainak adataiból összeállította a szerző.

8. táblázat:
Fiume tengeri behozatala és vasúti kivitele közötti különbségek
a főbb árunemenként, 1900–1913, mázsa

Áru	Tengeri behozatal 1900-ban	Tengeri behozatal 1913-ban	Vasúti kivitel		Különbség a vasút tekintetében (-kev.,+több)	
			1900-ban	1913-ban	1900-ban	1913-ban
Bor	834 412	426 254	776 588	352 154	-57 824	-68 100
Nyers dohány és dohány- árúk	39 989	584 877	46 250	45 329	+6 251	-19 548
Hántolatlan rizs	547 974	1 260 705	238 866	565 930	-309 108	-694 775
Nyers juta	104 975	181 065	120 853	175 578	+15 878	-5 487
Kávé	17 180	34 615	16 328	24 767	-852	-9 848
Narancs, citrom	155 461	210 908 ^{b)}	139 748	177 248	-15 719	-33 660
Ásványi szén	541 595	2278 592	-	512 215	-	-1 766 377
Vallonea (es)	62 789		56 740	6 971	+6 049	
Nyersvas	139 022	62 500	104 184	68 962	-34 838	+6 462
Konyhasó	83 009		83 009	86 843	-	
Nyers pamut	10 540	115 646	18 355	105 095	+7 848	-10 551
Hántolt rizs	-		283 866	388 685	+283 866	
Nyersbőr	-	21 982	6 778	23 808	-	+1 826
Zsiradékok	21 124		18 709	22 070	-2 415	
Egyéb szeszes italok	6 800		6 429	38 915	-371	
Mindennemű eledél	6 201		4 555	10 198	-1 646	
Finomított kőolaj	106 324 ^{a)}		133 176	101 295	+26 852	
Pamutfonál és pamutárúk	16 344		6 229	115 092	+26 852	
Papír és papíráruk	1 343		6 421	27 184	+5 078	

8. táblázat folytatása

Áru	Tengeri behozatal 1900-ban	Tengeri behozatal 1913-ban	Vasúti kivitel		Különbség a vasút tekintetében (-kev., +több)	
			1900-ban	1913-ban	1900-ban	1913-ban
Gépek és készülékek	5 039	129 902	5 421	105 121	+382	24 781
Torpedók	–		24 764		–	
Keményítők	–		116	20 183	+116	
Egyéb áruk	–		887 648		+887 648	
Kukorica		614 104		270 865		–343 239
Foszfát		118 493		31 054 ^{c)}		–1 153 876
Olajos magvak		258 638		196 201		–62 437

Megjegyzés: a) – nyers kőolaj; b) – déligyümölcsök; c) – szuperbontás.

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1900. 67. táblázat p. 254 és 70. táblázat p. 257. felhasználásával összeállította a szerző.

Amint az kitűnik, a magyar statisztikai évkönyvek szerkesztői az előbbi szempontot nem érvényesítették, miközben közölték az egyes évekre vonatkozó összegzett forgalmi adatokat.

Lehetetlen, hogy 1900-ban nem szerepeltek volna az 1913. és 1915. évi statisztikában kimutatott vasúton érkezett fontos áruk (mint pl. a sör, a burgonya, a szén, illetve a nyersbőr és a fabútor).

Az 1900. évi statisztika túl sok árut tett anonimá az „egyéb áruk” közé sorolással.

Feltehető, hogy az 1915-ben szereplő utolsó tucatnyi áruféleség érkezése a Monarchia hadseregét és flottáját szolgálta.

A „békeidőbeli” áruösszetétel (mind az érkező, mind az induló forgalom tekintetében) közepesen erősebben korrelál a tengeri forgalommal. (Az ide vonatkozó részleteket lásd a következő részben.)

Az 1900 és 1913 közötti időszakban a legfontosabb változás az érkezett áruk körében, hogy az akkori legfontosabb exportcikkünk, a cukor minőségében korszakos jelentőségű javulás következett be. A termelési technológia fejlődésének köszönhetően a korábbi szerény méretével szemben a finomított cukor 41%-kal megelőzte a nyerscukor mennyiségét a világháború előtt.

- Kohászatunk termékeinek tengeri piacokon értékesítésében is növekvő irányzat érvényesült.
- A világháború második évében elsők között szereplő a szén és liszt messze többsége a haditengerészet és a hadsereg ellátását szolgálta (6. táblázat).

Az elszállított árukból közel másfél évtized alatt a legfeltűnőbb a papír pozíciójának emelkedése, minden bizonnyal a magyarországi nyomdai termékek és

csomagolási anyagok, valamint a háztartási ipari termékek iránti kereslet többszörösödésének tulajdoníthatóan (6–8. táblázat).

2.3.2. Az érkező áruajták szerinti összetétel 1913-ban

Az érkező áruk közül a fa, szén és tőzeg kategóriától (gyakorlatilag a mecseki és kisebb részben osztrák bányákból indított széntől) alig maradt el a cukor mennyisége. Ezekhez képest feleannyit sem képviselt a gabona, liszt és hüvelyes. E millió métermázsás csoportokhoz képest a félmillió mázsa feletti nagyságrendet kizárólag az ásványok (érccek, magnezit) érték el. Néhány százezer mázsa tömeget képeztek a kevés kivételtől eltekintve galíciai eredetű ásványolajok, a magyarországi és ausztriai vas és vasárak, agyagárak (9. táblázat).

Az *indított áruk* közül az Ausztriába tartó ásványok (a külföldről érkező érccek és foszfát), valamint a gabona, a liszt, hüvelyesek tömege haladta meg lényegesen az egymillió mázsát. A fél- és egymillió mázsa közötti tömeget csupán a fa, szén, tőzeg (konkrétan az importált minőségi szén) képviselte. Több százezer mázsás súlyokkal tűntek ki a háromnegyed részben Magyarországra tartó italok, a kétharmad részben magyar fogyasztókhoz szállított gyümölcsök és főzelékfélék és a különféle textilalanyagok kategóriái is (9–10. táblázat).

Részletes elemzések:

▲ *A vasúton érkezett áruk tömegéből*

- Magyarország részaránya a legmagasabb (9% feletti) volt cukorból, dohányból, vágó- és igásállatból, konyhasóból, gabonából, lisztféleségekből, hüvelyesekből, festő- és cserzőanyagokból, selyemárakból, kefekötő-, szitakötő- és papírárakból.

Az őrleményeket elsősorban budapesti óriás malmok adták fel Fiumébe, a torz MÁV-tarifák adta lehetőséget kihasználva Békés és Temes megyei, sőt román és orosz gabonára is szert téve szinte monopolhelyzetet élveztek a lisztexportban (Erdősi 1987). A puhafa fűrészáru a Felvidékről, valamint az osztrák Krajna és stájer tartományokból, a bükkfaáru Kárpátaljáról, a haszonfa a horvát-szlavón és boszniai erdővidékről érkezett.

Magyarország a világháborúig 31 gyárral rendelkező cukortermelő nagyhatalomként (Szerdahelyi 2012) az osztrák és morva termelőkkel eredményesen versenyzett a finomított cukor vasúti kiszállításában. Szén főként Pécsről, vas Észak-Magyarországról érkezett Fiumébe.

- *Ausztria* portékái közül legmagasabb arányt képviselték a gyarmatárak, az ásványolaj, de e kategóriába tartozott a déligyümölcs, a zsír és olaj, a gyeritya, a szappan és viaszáru is;

9. táblázat:
A fiumei pályaudvar teherforgalmának legfontosabb áruai tömegük és értékek alapján 1913-ban

Érkezett					
sor-rend	áru	1000 mázsa	sor-rend	áru	érték, millió korona
1.	Cukor	3932	1.	Cukor	100,8
2.	Fűrészelt és bárdolt fa	2376	2.	Liszt	27,2
3.	Liszt	836	3.	Fűrészelt és bárdolt fa	24,5
4.	Magnezit	656	4.	Szeszes italok (sör, bor, égetett szesz)*	10,6
5.	Nyersfa	377	5.	Pamut és pamutárúk	8,9
6.	Vasúti talpfa	352	6.	Különféle zsiradékok	7,0
7.	Ásványolaj	337	7.	Bab	6,4
8.	Tégla, cserép	334	8.	Vegyészeti segédanyagok	5,7
9.	Tűzifa	321	9.	Bőr és bőrárúk	5,6
10.	Vas és vasáru	213	10.	Papírféleségek	5,0
11.	Szeszes ital	263	11.	Magnezit	4,3
12.	Bab	237	12.	Ásványolaj (nyers és finomított termékek)	4,2
13.	Papír, papíráru	236	13.	Állati termékek	4,1
14.	Ásványi szén	205	14.	Gépek és készülékek	3,7
15.	Széna, szalma	198	15.	Dohány	3,6
16.	Faszén	182	16.	Vágó- és igásállatok	3,1
17.	Donga	178	17.	Faárúk és bútorok	3,1
18.	Árpa	158	18.	Zab	3,1
19.	Vegyészeti és segédanyagok	148	19.	Nem nemesfémek és ebből készült árúk	3,1
20.	Zsiradékok	134	20.	Búza	3,0
21.	Kőárúk, cement	119	21.	Donga	2,6
			22.	Nyersfa	2,1
			23.	Vasúti talpfa	1,9
			24.	Széna, szalma	1,8

*És ásványvíz, ecet.

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalomban 1913-ban. p. 182–207.

10. táblázat:
Fiume vasúti áruforgalmának árucsoportok szerinti összetétele 1913-ban

Árucsoport	Érkezés			Indulás		
	összesen, mázsa	ebből		összesen, mázsa	ebből	
		Magyar- országról, %	Ausztriából, %		Magyar- országra, %	Ausztriába, %
Gyarmatarúk	5 074	1,2	98,7	28 853	77,6	15,3
Fűszerek	1 554	81,7	18,2	19 106	97,0	2,1
Déligyümölcs	7 818	0,6	80,4	177 848	96,6	0,6
Cukor	3 932 127	99,4	0,6	7 045	80,5	17,9
Dohány	53 497	99,9	0,0	45 329	99,0	0,5
Gabona, liszt és hüvelyes	1 643 842	92,1	3,6	1 342 452	61,6	29,0
Gyümölcs, főzeléknövény stb.	328 952	8,9	1,1	254 871	92,1	4,6
Vágó- és igásállatok	21 094*	99,9	0,1	984*	5,0	95,0
Más állatok (halak stb.)	6 547*	93,1	4,1	492*	54,1	44,2
Állati termékek (nyersbőr stb.)	57 715	27,4	66,8	26 363	76,2	20,1
Zsiradékok (paraffin, pálma- és kókusz- olaj stb.)	134 141	39,5	53,2	33 070	99,3	0,6
Zsíros olajok	7 547	0,8	85,8	33 921	35,0	60,1
Italok (szesz ital és ásványvíz)	263 088	74,5	24,8	395 776	76,2	18,2
Éledelek (kenyér, tészták, elkészített halak stb.)	27 423	51,0	46,0	10 198	66,6	30,2
Fa, szén és tőzeg	3 994 232	70,1	20,7	575 842	93,1	5,4
Esztergályos és faragó anyagok	5 255	96,0	2,4	530	58,5	41,1
Ásványok	757 215	90,6	8,8	1 453 590	96,4	3,4
Gyógyszer és illatszeranyagok	76	53,0	47,0	5	66,6	–

10. táblázat *folytatása*

Árucsoport	Érkezés			Indulás		
	összesen, mársa	ebből		összesen, mársa	ebből	
		Magyar- országról, %	Ausztriából, %		Magyar- országra, %	Ausztriába, %
Festő- és cserzőanyagok	93 378	93,5	6,2	96 336	72,8	16,1
Mézgák és gyanták	27 812	37,0	61,2	182 229	68,7	31,0
Ásványolaj	335 771	5,0	93,1	322 707	58,1	35,4
Pamut és pamutárúk	25 727	27,2	71,2	121 380	82,1	15,9
Len, kender, juta és ezekből készült árúk	16 671	84,7	13,8	215 661	98,7	0,5
Gyapjú és gyapjúárúk	2 389	31,4	64,8	1 917	77,1	4,8
Selyem és selyemárúk	159	94,2	5,7	107	91,5	–
Konfektionált árúk	1 774	37,9	60,7	252	42,5	32,1
Szalma és háncsárúk	2 620	79,5	20,2	252	95,7	2,2
Kefekötő és szitakötőárúk	2 163	91,3	8,7	374	20,9	75,9
Papíros és papírárúk	238 704	90,1	0,0	27 184	83,0	10,5
Kaucuk és kaucsukárúk	1 249	69,7	20,3	257	56,4	40,9
Viaszos vászon	1 129	70,5	26,6	435	95,4	1,8
Bőr és bőrárúk	12 324	53,2	41,8	4 641	62,4	36,1
Szűcsárúk	4	50,0	50,0	2	50,0	–
Faárúk	35 493	60,2	38,6	8 460	54,2	39,4
Üveg és üvegárúk	32 988	38,2	60,7	1 564	64,9	32,8
Kőárúk	118 668	72,8	26,1	36 129	88,1	10,0
Agyagárúk	334 481	43,7	55,9	7 017	90,1	8,8
Vas és vasárúk	343 683	55,7	40,2	98 877	69,1	26,9

10. táblázat folytatása

Árucsoport	Érkezés			Indulás		
	összesen, mázsa	ebből		összesen, mázsa	ebből	
		Magyar- országról, %	Ausztriából, %		Magyar- országra, %	Ausztriába, %
Nem nemes fémek és ezekből készült áruk	17 193	53,3	41,9	65 055	80,3	21,1
Gépek és készülékek	31 258	58,8	40,9	105 121	88,6	5,8
Villamos gépek és készülékek	3 692	79,4	11,2	567	94,2	3,8
Járművek (hajók, egyebek)	6 920	88,2	10,8	575	58,9	33,0
Nemesfém/drágakő	7	40,0	60,0	13	30,8	69,2
Műszerek és hangszerek, órák	1 160	28,8	69,7	299	47,2	51,8
Konyhasó	5 182	99,9	0,0	86 843	98,0	2,0
Vegyszeri segédanyagok	142 579	61,4	17,6	321 677	74,5	21,4
Firusz, festőanyagok	3 404	30,5	68,1	3 250	55,4	41,5
Gyertya, szappan, viaszárak	12 383	17,4	82,2	7 830	53,7	39,1
Gyűjtőszerek	4 065	79,2	20,0	2 696	12,7	24,3
Irodalmi és műtárgyak	1 456	60,2	38,4	302	62,9	29,1
Hulladékok (csont, korpa, törköly stb.)	64 097	85,4	13,2	143 971	34,9	25,8
Kereskedelmi forgalom összesen	13 147 805	80,2	16,0	6 258 767	80,9	15,3
Nem kereskedelmi forgalom összesen	162 013	65,4	31,2	129 454	60,8	36,9

*darab

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben, p. 182–200.

- *Boszniából* kiemelkedően magas arányt értek el a különböző feldolgozottsági fokú *fatermékek* (az egyszerű fűrészárutól a nyers dongafán keresztül a nyers bútór- és szerszámfaig), valamint a zab (melyet a közel-keleti hadseregek igényeltek).
- A *Szerbiából* behozottak között a liszt, kukorica és nyersbőrök/irhák említésre méltóak.

▲ A *fiumei vasútállomásról induló* kereskedelmi áruknak az érkezőkhöz viszonyítva valamivel *magasabb átlagos aránya* (80,9%) *irányult Magyarországra* és jóval kisebb része (15,3%) Ausztriába. Így a Monarchián kívüli fogadópiac részaránya mindössze 3,8%-ot tett ki (11. táblázat).

- A *Magyarországra tartók* közül a *legmagasabb arányt elért áruk*: zsiradékok, dohány, fűszerek, déligyümölcsök, ásványok, len, kender, juta, szalma- és háncsárúk, viaszos vászon, cukor, szén/faszén és tőzeg, továbbá a papír és papíráruk, pamutárúk aránya.
- A *Fiuméből vasúton Ausztriába induló* áruk közül *kimagaslóan magas* arányt a vágó- és igásállatok érték el, melyeket már jelentős különbséggel a konfekcióáru, olajok, kaucsuk és kaucsukárúk követtek. Mindezek az árucsoportok olyan alapanyagok, melyek (kevés kivételtől eltekintve) *tengeren érkeztek és valamilyen logisztikai tényezőnek köszönhetően Trieszt helyett Fiuméből indultak Ausztriába.*
- A *Monarchián kívüli (külföldi) területekre* a fiumei vasútállomásról induló áruk közül a gyógyszer és illatszer árucsoport, a konfekcionált és a gyapjúvált.

Szinte *valamennyi árucsoport mindkét oldalon szerepelt*, csak nagyon különböző tömeget reprezentálva. E jelenséget számos esetben a *választékbővítés* szándékára vezethetjük vissza, vagy csupán arra, hogy az adott árucsoporton belül az egyik áru külső, a másik belső beszerzési forrásból indult újtára (mint pl. a fűszerek, vagy a gyümölcsök és főzelékek esetében). Sokszor azonban a kereskedelmi vállalatok logisztikai kapcsolati rendszere és üzletpolitikája döntötte el, hogy egy adott árucsoportba tartozó portékákat honnét szerezték be, illetve hol értékesítették. (Azaz a haszon érdekében melyik piacot preferálták.) Esetenként az is előfordulhatott, hogy a messzi tengerentúlról beszerzett áruból felesleges készlet képződött és ebből érkeztek kisebb mennyiségek Fiumébe. (Így pl. gyarmatárúkból, déligyümölcsökből is érkezett vasúton néhány ezer mázsányi a magyarországi, de főként az ausztriai hinterlandból.)

A fiumei teherpályaudvarról indított olajtermékkel közel azonos arányban kerültek magyar és osztrák desztinációkba. Az olasz bor fő célállomásai Budapest, Graz és Bécs, a tengerentúli kávéé Bécs és Budapest, a jutáé Újpest és Pozsony volt, a chilei salétromé pedig főként a budapesti műtrágyagyára került.

- A *Boszniába* Fiuméből kivitt termék skálájának élén a hántolt rizs (a mohamedán népesség egyik alapélelmiszere) állt, melyet a bor olajok/zsírok, kukorica, valamint a gépek követték. (Érthetetlen a tenger nélküli entitásra történt torpedó behozatal, még ha teljes jelentéktelen tételről van is szó.)
- A *Német Birodalomba* vasúton elküldött rizs nagyobb tömegű volt a feltüntetett összes többi árunál.
- Szerbia listavezetője ugyan a pamutáru lett, de ettől alig maradt el a hántolt rizs, és a citrusfélék behozatala is viszonylag jelentős tételt képezett.
- Az érkező és induló oldalon szereplő mennyiségek (q) legközelebb állnak egymáshoz a dohány, a gabona/liszt/hüvelyesek, a festő- és cserzőanyagok, az ásványolaj, a papír és papíráru, a firmisz és festőanyagok esetében. Közülük a legtalányosabb a gabona/liszt/hüvelyesek csoportja. A hagyományos gabona-, liszt- és babexportunk magyarázza az érkező tételt, azonban az ellenkező irányban Magyarország és kisebb részben Ausztria felé induló (majdnem másfélmillió mázsányi) cereáliáknak a beáramlása elsősorban a fajták és felhasználási terület különbözőségére vezethető vissza. (Például kenyérgabona és takarmánygabona, magas és alacsony sikértartalmú búza cseréje, vagy pl. baktételek a zab és borsó ellenében.)
- A *Magyarországról* vasúton érkező áruk pénzértékaránya némileg (2 százalékponttal) magasabb volt 1913-ban a tömeg szerinti aránynál, míg az indulók esetében valamivel (1,7 százalékponttal) kisebb. Következésképpen a tengeren érkező, illetve Fiuméből származó, majd vonatokkal Magyarországra szállított áruszerkezetben valamivel nagyobb arányt képviseltek a fajlagosan kisebb értékű tömegárúk/nyersanyagok, míg a túlnyomóan tengeri export céljából vasúton érkező áruk fajlagos értéke valamivel magasabb volt – feltehetően a vasárúknak és a különböző háztartási cikkeknek köszönhetően.

11. táblázat:

Fiume vasúti áruforgalmának árucsoportok szerinti összetétele 1913-ban

Árucsoport	Érkezés			Indulás/elszállítás		
	összesen, mázsa	ebből		összesen, mázsa	ebből	
		Magyarországról, %	Ausztriából, %		Magyarországról, %	Ausztriából, %
Gyarmatárúk	5 074	1,2	98,7	28 853	77,6	15,3
Fűszerek	1 554	81,7	18,2	19 106	97,0	2,1
Déligyümölcs	7 818	0,6	80,4	177 848	96,6	0,6
Cukor	3 932 127	99,4	0,6	7 045	80,5	17,9
Dohány	53 497	99,9	0,0	45 329	99,0	0,5

11. táblázat folytatása

Árucsoport	Érkezés			Indulás/elszállítás		
	összesen, mázsa	ebből		összesen, mázsa	ebből	
		Magyaror- szágról, %	Ausztriá- ból, %		Magyaror- szágról, %	Ausztriá- ból, %
Gabona, liszt és hüvelyesek	1 643 842	92,1	3,6	1 342 452	61,6	29,0
Gyümölcs, főzeléknövény stb.	328 952	30,8	1,1	254 871	92,1	4,6
Vágó- és ígásállatok	21 094 ^{a)}	99,9	0,1	984 ^{a)}	5,0	95,0
Más állatok (halak stb.)	6 547 ^{a)}	93,1	4,1	492 ^{a)}	54,1	44,2
Állati termékek (bőr stb.)	57 715	27,4	66,8	26 363	76,2	20,1
Zsiradékok (paraffin, pálma- és kókuszolaj stb.)	134 141	39,5	53,2	33 070	99,3	0,6
Zsíros olajok	7 547	0,8	85,8	33 921	35,0	60,1
Italok (szeszes- és ásványvíz)	263 088	74,5	24,8	395 776	76,2	18,2
Eledelek (kenyér, tészták, elkészített halak stb.)	27 423	51,0	46,0	10 198	66,6	30,2
Fa, szén és tőzeg	3 994 232	70,1	20,7	575 842	93,1	5,4
Esztergályos és faragó anyagok	5 255	96,0	2,4	530	58,5	41,1
Ásványok	757 215	90,6	8,8	1 453 590	96,4	3,4
Gyógyszer- és illatszeranyagok	76	53,0	47,0	5	66,6	–
Festő- és cserzőanyagok	93 378	93,5	6,2	96 336	72,8	16,1
Mézgák és gyanták	27 812	37,0	61,2	182 229	68,7	31,0
Ásványolaj	335 771	5,0	93,1	322 707	58,1	35,4
Pamut és pamutárúk	25 727	27,2	71,2	121 380	82,1	15,9
Len, kender, juta és ezekből készült árúk	16 671	84,7	13,8	215 661	98,7	0,5
Gyapjú és gyapjúárúk	2 389	31,4	64,8	1 917	77,1	4,8
Selyem és selyemárúk	159	94,2	5,7	107	91,5	–
Konfekcionált árúk	1 774	37,9	60,7	252	42,5	32,1
Kefekötő és szitakötő-árúk	2 163	91,3	8,7	374	20,9	75,9
Szalma és háncsárúk	2 620	79,5	20,2	252	95,7	2,2

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1913. p. 182–200.

A magyarországgal ellentétben az *ausztriai vonatkozású* érkező és induló *forgalomban* egyaránt az *értékarány volt az alacsonyabb*. A magyarországi és ausztriai vonatkozású mutatók közötti különbség azonban nem volt akkora, hogy abból egyértelműen azt a következtetést lehetne levonni, hogy az osztrákok Fiumét a kevésbé értékes (egyben fizikailag kevésbé rakodás érzékeny) áruk továbbítására szándékoztak volna igénybe venni. (Az Ausztriából érkező áruk jelentős részét iparcikkek tették ki.)

Az *okkupált* Bosznia-Hercegovina bő két évtizedes fejlődése azt mutatta, hogy a külföldi befektetések önmagukban is tekintélyes eredmények elérését tették lehetővé úgy, hogy magas nyereséget hoztak a befektetőknek is.

Az igazi fellendülést azonban az hozta meg a birodalom balkáni térségében, amikor a *dalmáciai kikötők felé kiépültek a megfelelő vasúti összeköttetések*, melyek lehetővé tették, hogy a közeli Adrián keresztül bekapcsolódjanak az Európával, illetve a világgal folytatandó tengeri kereskedelembe.

3. A vasúti személyforgalom gyengeségének okai

Az 1889-ben bevezetett (Baross-féle) zónatarifának tulajdonítja Edvi Illés Sándor, hogy Fiume személyforgalma 1886 és 1895 között csaknem a hétszeresére nőtt. Ennek ellenére Budapestről indított „filléres gyorsvonatok” kedvezményezettjeként Fiume a vasúti személyforgalomban országos viszonylatban meglepően gyenge teljesítményt mutatott fel. Olyannyira, hogy a *fajlagos utasszám tekintetében a magyar városok között az utolsók közé tartozott*.

1900-ban ezer lakosra mindössze 218 utas jutott, jóval kevesebb mint az alföldi (agrárstruktúrájú) középvárosokban, vagy a szárnyvonalvégi Gyöngyösön. (Az ennél kevesebb mozgalmas pár város közötti Selmechánya helyzetét a jellemzően autochton népesség, a településüket ritkán elhagyó bányászok magas aránya magyarázza, akikhez képest a Bányászati Akadémia tanulói túl kevesen voltak ahhoz, hogy időnkénti hazautazásaikkal számottevő forgalmat keltsenek.)

Fiume lakosságának *igen gyenge (vasúti) mobilitását nem indokolta a foglalkozás szerinti összetétele*, mivel a kifejezetten urbánus népesség (vállalkozók, kereskedők, pénzemberek stb.) magas arányt ért el, de széles réteget alkottak a szellemi szabadfoglalkozásúak, értelmiségiek és a tisztviselők is, akik a fizikai munkát végzőkhöz képest jóval gyakrabban váltottak vonatjegyet. Különösen nehezen érthető az alacsony mobilitás a Magyarországról Fiumén keresztül Abbáziába üdülésre utazók ezrével is számolva, akiknek többsége hazatérőben minden bizonnyal Fiumében váltotta meg a menetjegyét. (Ahogyan az osztrák vendégek is.)

Fiume azonkívül nem csupán a Magyarországgal összekötő fővonalnak volt a végállomása, hanem Trieszttel és az isztriai vasúthálózattal való összeköttetést élvezve nyugati irányba utazók is indultak pályaudvaráról.

A feltűnően kevés utast inkább a város etnikai összetétele magyarázhatja. A magyarok aránya még az első világháború előtt is alig volt több egytizednél. Az

állami tisztviselők, magyar tanárok kivételével a mobilabb tevékenységet folytatók többsége sem elsősorban Magyarország, hanem az osztrák és magyar–horvát partvidék, Trieszt és Olaszország felé vonzódott – azaz a hajókra többször annyian váltottak jegyet, mint a vonatokra (12. táblázat).

12. táblázat:
A hajón és vasúton induló utasok száma, 1900–1913, %

Év	Vasúti pályaudvarról		Hajóállomásról	
	összesen	ebből szomszédos forgalomban	összesen	ebből az osztrák–magyar partvidékre utazó
1900	96 649	30 642	269 934	257 815*
1913	118 514	47 963	306 514	288 933

*Kizárólag a Magyar–Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. adatai.

Forrás: Magyar Statisztikai évkönyv 1900 és 1913 adataiból szerkesztette a szerző.

F.B. ADALÉKOK FIUME ÉS TRIESZT VERSENGÉSÉHEZ

Az 1860-as években

- Fiume elérése a háttérországból csak vízi szállítás (Duna, Tisza, bácskai csatornák, Száva/Dráva/Kulpa) és társzekeres fuvarozás kombinációjával volt lehetséges;
- Triest elérése vasúton 1857-től Magyarország több régiójából, közvetlenül azonban a Dunántúl északnyugati feléből a Déli Vasúton jóval kedvezőbb helyzetet teremtett.

A magyar vezérkikötőre nézve így kialakult veszélyes helyzetet jelzi, hogy 1857 és 1867 között Triest forgalma 280 millió mázsról 320 millióra növekedett, ellenben a fiumei kikötőben az 1854. évi 14 millió mázsról 1866-ra 18 millióra, 1867-re pedig 11 millió mázsára fogyott a ki- és berakott áruk mennyisége. Fiume válságos helyzetbe került az osztrák kézben lévő hálózat akadálytalan terjeszkedése következtében.

Magyarország számára ezért elsőrendű feladattá vált Fiume Triesttel szembeni piacvesztésének megállítása, a lejtmenet előmenetellé való megfordítása. Ehhez elengedhetetlen volt a magyar kikötőhöz vezető vasút megépítése és a fiumei kikötő felfejlesztése, korszerűsítése. Számolni kellett természetesen Triest fejlődésével is. A magyar kereskedelmi flotta számára gőzhajók beszerzése (a viszonylagos önállóság érdekében) sem várathatott magára.

Gazdasági potenciáljához képest Magyarország erején felüli mértéken mozgósította eszközeit, építette ki nemzetközi tengeri kapcsolatait az egyetlen kereskedelmi kikötője fejlesztése érdekében.

Triesthez képest bő másfél évszázadnyi késéssel (1873-ra) megépült ugyan a Fiume és Buda közötti vegyes tulajdonú pályalánc, majd újabb kilenc év elteltével magyar államvasútként üzemelhetett az immár Budapest–Dombóvár–Gyékényes–Zágráb–Károlyváros–Fiume vonal, de forgalma egy ideig elmaradt a várakozástól. Szinte hihetetlennek tűnnek a 13. táblázat adatai, melyek szerint a magyar export hagyományos áruinak forgalma még az 1880-as években is visszaesett, miközben ugyanazok a portékák igencsak hozzájárultak Triest forgalmának „dübörgéséhez”.

Szerencsére más áruféleségek erőteljes növekedése (rövid stagnálás után) bőven ellensúlyozta az ominózus áruk „mínusz” irányzatát, ami a teljes forgalom növekedésében nyilvánult meg.

Értékadatok alapján már bonyolultabbnak mutatkozott a kikötők teljesítményviszonya. Triest teljes kikötői forgalma pénzértékben a kiegyezéskor még nagyságrenddel múlta felül Fiumét, majd a millennium előtti évben már nagyjából háromnegyed-egy negyed, 1913-ban pedig négyötöd-egyötöd arány alakult ki. Azaz

a tömegalapú viszonyszámokhoz képest *értékalapon erősebb fölény jellemezte Triesztet*. Átlagost tekintve fajlagosan étékesebb (magasabb feldolgozottsági fokú, magasabb áron értékesíthető) árukat rakodtak Triesztben.

13. táblázat:

Trieszt és Fiume kikötő árukereskedelmének változása (ötéves átlagban számolt tömeg mennyiségek alapján) az 1879–1883 és az 1884–1889 évi időszak között

Áru	Fiume	Trieszt
Gabona	-46,75	+21,43
Liszt	-7,71	+56,28
Bab	-26,28	+12,01
Petróleum	-38,40	+347,24
Hordódonga	-42,00	+94,79
Rizs	-9,14	+412,92

Forrás: Denkschrift der Triester Handelskammer Triest 1890. p. 16.

F.C. TRIESZT ÉS FIUME POZÍCIÓJÁNAK ALAKULÁSA AZ EURÓPAI KIKÖTŐÁLLOMÁNYBAN

Amikor meg kell állapítani egy kikötő helyét az európai kikötőállományban, erre többféle mutató is kínálkozik. Ha eltekintünk a hinterlanddal való összeköttetés infrastruktúrájától és csupán magára a kikötő potenciáljára szorítkozunk, a legcélszerűbb lenne a forgalmi kapacitásokat számba venni. (Azaz hogy teljes kihasználás mellett mekkora forgalmat képes kezelni.) Ilyen (megbízható) adatok hiányában a tényleges évi forgalom adataira hagyatkozhatunk.

A kikötők sorrendjének folyamatos változása a számos ismert és ismeretlen (esetleg sejtett), ráadásul nem (mindig) számszerűsíthető tényező komplex hatásnak következménye.

Mindezek miatt az időbeni pozícióváltozásokat csak nagy vonalakban tudtuk követni – már csak az adatok hézagossága miatt is.

Konkréten inkább csak a valamennyi kikötő fejlődésére kisebb-nagyobb mértékben ható általános gazdasági/politikai változások alapján értelmeztük az időbeni folyamatokat, az egyedi hatótényezők megismerésére csak korlátozottan volt módunk.

A „gőzkorszakban” (azaz a gépi/gőzüzemű gyáripari tömeges áruterelés és a vasúthálózatok kiépülése idején) a környező (az Alpok–Adriánál tágabb) nagytér-ségben végbemenő hatásokat és orientációkat változtató nemzetközi politikai folyamatok következtében a potenciális (földrajzi/elméleti alapon meghatározható) és a tényleges/funkcionális rivális kikötők körében is változások észlelhetők.

A forgalom mérete és egyben gazdasági jelentősége tekintetében Európa nagy kikötőrégiói között végbemenő folyamatos változásban a 19. században az első igazi „lépcső” akkor alakult ki, amikor addig erős fölényben lévő brit világkikötők (London, Liverpool stb.) mögé megkezdődött a Schelde, Rajna–Elba torkolati északi-tengeri kikötők felzárkózása és a mediterrán kikötők (Marseille és Genova kivételével) kikerültek a nagy fontosságúak szűk köréből.

Trieszt pozíciója igencsak gyengén alakult az 1860-as években. A nagy múltú Genován kívül még Livorno is megelőzte az áruforgalom méretében Triesztet, sőt a lényegében provinciális jelentőségű Nápoly (a Nápolyi Királyság fővárosaként) sem maradt el az osztrák kikötőtől.

Annak ellenére, hogy Trieszt kapacitását az 1870-es évek elején kezdődő bővítési munkálatok növelték, az *1862 és 1881 közötti időszakban a hajóforgalom növekedésének ütemét tekintve* (Livorno kivételével) *a leggyengyebb dinamikát mutatta* (a mindössze 48%-os növekedésével, miközben versenytársai bő kétszer/két és félszer gyorsabbak voltak). E folyamatra hatással volt az egységes Olaszország létrejötte (1866) és a Szezei-csatorna megnyitása (1869), de az 1873.

évi pénzügyi válság is. Ezért először Genova folyamatosan, majd 1881-ben Nápoly, Livorno és Messina is megelőzte Triesztet. Akkor már a földrajzi fekvés nagy szerepet játszott a kikötők teljesítményében. Legtöbbet profitáltak a csatornából a Port Szaíd–Gibraltár tengeri útvonalhoz közel fekvő Appennini-félsziget és Szicília kikötői. (Az utóbbiak forgalmának nem csekély részét a helyi bányászati termékek tették ki.)

A többi négy kikötőhöz mérten a hajóforgalom növekedésének üteme Triesztben

- legkisebbnek bizonyult az 1871–1895. években,
- második leglassúbb (Hamburg után) az 1900–1905. évi rövid időszakban, ellenben
- a messze leggyorsabb lett az 1905–1912. években (14. táblázat) az 1890-es években végzett nagyszabású kikötőfejlesztések nyomán.

14. táblázat:

A tengeri hajóforgalom növekedésének mértéke néhány európai kikötőben a tonnatartalom alapján, %

Év	Trieszt	Genova	Marseille	Antwerpen	Hamburg
1871–1875	4,28	14,79	18,57	14,81	48,83
1875–1880	10,76	17,71	37,78	44,35	31,54
1880–1885	14,03	49,84	16,54	11,01	36,28
1885–1890	16,05	19,43	13,86	40,93	40,46
1890–1895	19,61	18,09	–1,61	12,15	20,32
1871–1895	82,83	185,58	113,30	190,83	350,94
1900–1905	39,07	56,55	60,69	47,32	29,15
1905–1912	52,31	10,24	30,12	39,00	30,70

Forrás: Hausbrandt 1991. p. 292; Österreich-Ungarn Export-Verein Enquete, p. 10; Triester Handelskammer, Bericht 1913. p. 112.

Bár a 19. század végétől a holland és belga kikötőkben megkezdődött a forgalomkoncentráció, azonban Hamburg még a 20. század elején is képes volt megőrizni e vezető helyét az áruforgalom tömege tekintetében Rotterdammal és Antwerpenrel szemben. Ezekhez képest gyökeresen más dimenzió jellemezte az atlanti partokon Brémát, Amszterdamot és Le Havre-t. Ugyan a holland és belga kikötők besegítettek a Német Birodalom tengeri szállítási igényeinek teljesítésébe, azonban a saját kikötőknek még nagyobb volt a súlya a maihoz képest.

A mediterrán kikötők közül az északi-tengeriekhez képest közel nagyságrendeligen kisebb Marseille és Genova közötti nem szignifikáns különbség a francia kikötő javára növekvő irányzatot vett fel 1905 és 1913 között. Az ezekhez képest

még feleakkora forgalmat sem produkáló *Trieszt* nemcsak Fiumét, hanem *Venecét és megelőzte* (14. táblázat).

A forgalom növekedésének üteme és mérete a 19. század végétől a világháborúig (évi átlagban) forrásmunkáktól függően több változatban tanulmányozható (15–16. táblázat).

Az évi növekedés üteméről szóló adatokat az egyes korabeli szerzők többsége csupán néhány évre közölte, ráadásul nem is ugyanarra a kikötőállományra vonatkoztatva, miközben a mutatók használata is igencsak változó.

Az első három kikötő:

- 1894 és 1903 között az érkező hajók tonnatartalmát tekintve Rotterdam, Fiume és Antwerpen (Gonda 1906);
- az 1905–1909. években az érkező hajók tonnatartalma alapján Trieszt, Velence, Bordeaux (Wurmböck 1974);
- az 1908–1912. években az áruforgalom tömege alapján Amszterdam, Antwerpen és Velence (Escher 1917);
- az 1905–1912. években az éruforgalom alapján (erősen szűkített körben) Velence, Fiume és Hamburg (Hausbrandt 1991).

15. táblázat:

Trieszt és Fiume pozíciója Európa kikötői között a 20. század első évtizedében tonnatartalom alapján

Kikötő	A kikötőkbe befutó hajók tonnatartalma összesen (BRT)		Növekedés	
	1905	1909	BRT	%
Hamburg	10 380 775	12 184 268	1 803 493	17,3
Antwerpen	9 900 305	11 940 332	2 040 027	20,6
Rotterdam	8 339 313	9 973 799	1 634 486	19,6
Marseille	7 824 854	9 143 711	1 318 857	16,9
Genova	6 445 453	7 731 492	1 285 339	19,9
Le Havre	3 833 938	4 636 451	752 413	19,4
Trieszt	3 002 026	4 008 010	1 005 984	33,5
Bréma	3 350 198	3 958 005	607 807	17,8
Bordeaux	1 999 183	2 651 151	651 968	24,5
Amszterdam	2 066 435	2 486 363	415 928	20,0
Fiume	2 107 076	2 325 807	218 731	10,4
Dunkerque	2 071 275	2 191 703	163 165	7,7
Velence	1 721 530	2 191 703	470 173	27,3

Forrás: Wurmböck 1974. p. 57. (Az eredeti adatok forrása a Jahresberichte der Triester Handelskammer megfelelő évfolyamai.)

16. táblázat:
Európai kikötők* hajóforgalma növekedésének mértéke az 1908–1912.
és az 1900–1910. években

Kikötő	Az átlagos évi növekedés százalékban	
	az 1908–1912. évi időszakban	az 1900–1910. évi időszakban
Trieszt	5,59	7,56
Amszterdam	4,98	4,66
Antwerpen	4,11	5,56
Bréma	3,99	4,66
Velence	3,11	3,52
Fiume	3,00	2,50
Marseille	2,63	5,38
Hamburg	2,33	4,38
Rotterdam	2,05	6,08
Le Havre	2,00	4,68
Genova	0,80	3,0

*A Brit-szigetek országainak kikötői számításon kívül maradtak.
Forrás: Andrović 1918. p. 129.

Három szerző szerint Triesztben 1913-ban nagyjából feleannyi hajó fordult meg mint a nyugat-európai megakikötőkben és egyharmad annyi árut rakodtak. Következésképpen a hajók átlagos nagysága is jóval kisebb kellett legyen. Ezt világosan igazolja (a ma igen rangos) Bréma, ahol ugyan kevesebb hajó kötött ki, viszont átlagosan több, mint kétszer annyi árut hoztak és vittek el a hajók mint az osztrák kikötőben.

A több szerzőtől származó *hajóforgalmi és áruforgalmi adatok szerinti sorrendet* tekintve a kikötők pozíciójában gyakori a *megegyezés* és a legfeljebb egy-egy hellyel való eltérés. Mindössze Antwerpen 1912. évi kétféle forgalmában adódott három helynyi különbség a hajóforgalom javára (17–18. táblázat).

1. A szűkebb és „tágabb” Európa kikötőállományának különbsége

A korábbiakban a Monarchia két vezérkikötőjét az egykori szerzők által önkényesen szűkített európai állományon belül lehetett meghatározni. Ezzel szemben Escher egyik táblázata már a két legnagyobb brit kikötőt és Konstantinápolyt is tartalmazza. Az 1912. évi „tágabb” Európára vonatkozó állományon belül *Trieszt és Fiume helye már korántsem olyan kedvező*, mint a hagyományosokon belül (19. táblázat).

17. táblázat:
Európai kikötők áruforgalmának átlagos növekedése az 1908–1912. évi
időszakban (tömegalapon)

Kikötő	Millió mázsa	%
Rotterdam	7,254	4,27
Hamburg	7,890	3,64
Antwerpen	7,621	4,99
Amszterdam	1,917	6,43
Fiume	0,724	4,60
Bréma	2,221	3,97
Genova	2,126	3,28
Marseille	2,376	4,21
Velence	1,260	4,96
Le Havre	0,186	0,60
Trieszt	2,201	1,52

Forrás: Büchelen 1917.

18. táblázat:
A tengeri forgalom növekedése néhány európai kikötőben 1905 és 1912 között
(tömegalapon)

Kikötő	millió mázsa		növekedés, % 1905–1912	millió mázsa		növekedés, 1905–1912 %	millió mázsa		növekedés, % 1905–1912
	1905	1912		1905	1912		1905	1912	
Trieszt	15,5	20,4	31,6	7,6	9,8	28,9	23,1	30,2	30,7
Hamburg	121,0	166,5	37,6	55,5	81,1	46,1	76,5	247,6	40,3
Marseille	38,8	55,5	43,0	23,7	27,7	16,9	62,5	83,2	33,1
Genova	47,8	62,0	29,7	8,9	11,7	31,5	56,7	73,7	30,0
Velence	16,6	25,0	50,6	2,4	3,7	54,2	19,0	28,7	51,1
Fiume	6,1	8,8	44,3	7,9	11,0	39,2	14,0	19,8	44,4

Forrás: Hausbrandt 1991. p. 292; Triester Handelskammer, Bericht 1913. p. 116. és a szerző kiegészítő számításai.

19. táblázat:
A nagy európai kikötők hajóforgalma 20. század elején (tonnatartalmuk alapján)

Kikötő	A befutó hajók tonnatartalma			
	1900	1908	1912	1913
London	•	•	18 745 012	•
Liverpool	•	•	15 147 387	•
Konstantinápoly	•	•	15 099 141	•
Antwerpen	6 720 150	11 051 644	13 761 591	•
Hamburg	8 037 514	11 914 250	13 567 913	14 241 894
Rotterdam	6 326 901	8 994 797	12 094 030	13 056 174
Marseille	4 630 599	88 992 803	9 682 321	10 509 048
Genova	4 117 027	6 988 462	7 104 904	7 089 859
Bréma	2 194 059	3 882 635	4 952 459	5 251 267
Le Havre	2 136 262	4 546 006	4 902 404	•
Trieszt	2 158 624	5 606 851	4 572 588	5 480 074
Amszterdam	1 812 522	2 472 171	2 869 363	•
Fiume	1 681 151	2 102 721	2 564 665	2 898 734
Velence	1 295 217	1 922 228	2 231 593	2 338 009

Forrás: Escher 1917. p. 66–68.

Bár Törökország legnagyobb városának keleti része és a teherkikötők többsége is már földrajzilag Ázsiához tartozott, azonban az óriásváros centruma minden vonatkozásban a Boszporusz európai partján alakult ki. Teljes mértékben indokolt volt tehát megjeleníteni Konstantinápolyt (a mai Isztambult) is az európai kikötői statisztikában, melynek forgalma Liverpoollal vetekedett. Amennyiben a kikötő-állománnyhoz tartozóként kezeljük a Brit-szigeteken és Európa délkeleti peremén lévőket, még mindig nem tartunk a teljeskörűségénél, mert teljesen homályban marad Oroszország. Szentpétervár forgalma az 1910-es években felülmúlta a fiumeit a korabeli orosz lexikon szerint.

Kár, hogy Escher (1917) adatai csupán a befutó hajók tonnatartalmáról szólnak és nem egészültek ki az árutömegre vonatkozókkal. Azonban így is elegendőnek tartjuk ahhoz, hogy változzon Trieszt és Fiume pozíciójának megítélése.

Matković (1963) ugyan Európa vezető kikötői közé tartozónak látta Triesztet, mely a világ legjelentősebb tengeri, kereskedelmi piacai közé tartozott és a levantei kereskedelemben vezető helyet foglalt el (p. 1.), azonban az ilyen magasra pozicionálást túlzottnak ítéljük Escher (1917) kétféle mutatót is tartalmazó táblázata alapján.

Számos korabeli és az utóbbi évtizedekben megjelent magyar publikáció szerint Fiume Európa tízedik legnagyobb kikötője volt. Ez még Escher 19. táblázata

alaján sem pontos, amely (hagyományosan) csak a szűkített (ezért torz) állományt demonstrálja. Valójában (az árutömeg alapján) Velence után a 11. helyet foglalta el a 20. század elején. Az igazi európai állományon belül viszont Fiume a 13–14., Trieszt pedig a 10–11. helyezett lehetett.

Trieszt nemzetközi pozíciójának megállapításakor *szembesülünk az egyes források különböző időszakokra vonatkozó és eltérő mértékegységben megadott adatainak nagyon korlátos összehasonlíthatóságával.* (Ráadásul a szerepeltetett kikötők száma sem azonos az egyes forrásokban és nem ismeretes a rakományok átlagos fajsúlya sem.)

Nagy általánosságban az kiderül, hogy a hajók számában elért jobb helyezéshöz képest a *teheráru-forgalomban* Trieszt valójában az utolsó előtti helyen állt az európai kikötők sorában a *forgalom 20. század eleji dinamikája tekintetében.* E hátránya az átlagosan kisebb hajók fogadásából adódott, ami egyúttal Ausztria vezérkikötőjének gyengébb termelékenységéhez is vezetett.

TÁBLÁZATOK

F.I. tábla:
A magyar kereskedelmi hajóállomány növekedése 1867–1915

Év	Magyar hajóállomány összesen*			
	hajók száma	index	tonnatartalma	index
1867	527	100,0	71 761	100,0
1881	471	89,4	67 188	89,4
1890	467	88,6	54 606	76,1
1900	438	83,1	69 397	96,7
190	455	86,3	111 636	155,6
1913	545	103,4	144 438	201,2
1915	541	102,7	148 162	206,5

*Gőzös és vitorlás összesen.

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv megfelelő évfolyamai, továbbá Fiume hajó- és áruforgalma megfelelő évfolyamai, 1915; Fiume hajóforgalma lobogók szerint 1915-ben. Magyar Statisztikai Évkönyv, 1915. p. 198.

F.II. tábla:
Trieszt szabadkikötő hajóforgalma 1913-ban

Ország	Érkező		Induló		Összesen	
	hajók száma	tonnatar-talma	hajók száma	tonnatar-talma	hajók száma	tonnatar-talma
Belgium	1	1 741	1	2 460	2	42 01
Kréta	5	1 795	6	256	11	2 051
Ciprus	32	65 150	51	10 506	83	75 696
Franciaország	71	71 626	66	65 824	137	137 450
Németország	37	63 596	39	66 754	76	130 350
Nagy-Britannia és Írország	108	222 115	65	101 170	173	323 285
Görögország	69	44 469	59	39 926	128	84 395
Olaszország	556	279 911	483	297 032	1 039	576 943
Málta	2	593	1	1 378	3	1 971
Montenegró	–	–	5	2 017	5	2 017
Hollandia	5	7 608	10	20 223	15	27 831
Portugália	–	–	7	11 176	7	11 176
Románia	36	85 037	45	104 297	81	189 334

F.II. tábla folytatása

Ország	Érkező		Induló		Összesen	
	hajók száma	tonnatar-talma	hajók száma	tonnatar-talma	hajók száma	tonnatar-talma
Oroszország (Fekete-tenger)	75	144 034	111	222 535	186	366 569
Spanyolország	66	65 263	59	54 343	125	119 606
Európai Törökország	91	84 693	116	116 979	207	201 672
Európa	1 154	1 137 631	1 124	1 116 876	2 278	2 254 507
Algír	5	4 103	3	3 689	8	7 792
Egyiptom	63	167 611	66	179 267	129	346 878
Marokkó	27	25 517	27	25 520	54	51 037
Tripoli (Libia)	10	5 566	15	12 714	25	18 280
Tunisz	10	9 587	6	7 271	16	16 858
Afrika	115	212 384	117	228 461	232	440 845
Kína	8	21 858	13	35 660	21	57 510
Fülöp-szigetek	1	2 908	–	–	1	2 908
Japán	1	4 870	12	46 862	13	51 732
Brit Kelet-India	12	30 998	41	137 728	53	168 726
Ázsiai Törökország	5	6 035	18	27 128	23	33 163
Ázsia	27	66 669	84	247 378	111	314 039
Argentína	5	4 103	3	3 683	8	7 786
Brazília	11	20 343	12	21 394	23	41 737
Kanada	14	75 186	14	75 231	28	150 417
Brit Nyugat-India	1	1 138	–	–	1	1 138
USA	80	38 787	71	281 755	151	669 628
Amerika	111	488 643	100	382 063	211	870 706
Ausztrália	8	16 788	8	16 470	16	33 258
Külföldi (nemzet-közi) összesen	1 415	1 922 115	1 433	1 991 248	2 848	3 913 355
Belföldi összesen	700	997 741	664	840 815	1 364	1 838 556
Teljes forgalom	2 146	3 042 403	2 134	3 059 754	4 280	6 102 157

Forrás: Statistik des Triester Hafens 1913. p. 21.

F.III. tábla:
Fiume gőzös és vitorlás hajó forgalmának országok és lobogók szerinti arányai
1913-ban, %

Ország/lobogó neve	Gőzösök				Vitorlások			
	száma		tonnatartalma		száma		tonnatartalma	
	ország	lobogó	ország	lobogó	ország	lobogó	ország	lobogó
1. Érkezés								
a) A szomszédos forgalomban								
Magyar	43,5	86,5	43,8	88,9	21,8	14,6	17,2	10,7
Osztrák	56,5	13,4	56,2	29,9	78,2	66,0	82,8	66,1
Olasz	–	0,1	–	0,5	–	18,4	–	19,3
Dán	–	0,0	–	0,6	–	–	–	–
Görög	–	0,0	–	0,1	–	1,0	–	3,9
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
b) A távolsági forgalomban								
Magyar	–	68,9	–	38,1	–	2,1	–	4,2
Osztrák	45,4	15,3	22,7	32,0	46,2	40,2	39,1	26,3
Trieszti	1,7	–	0,6	–	0,9	–	0,6	–
Német	1,4	1,4	2,4	2,5	–	–	–	–
Olasz	21,3	8,0	12,6	6,3	52,0	56,0	46,8	64,1
Francia	2,6	–	2,9	–	–	–	–	–
Spanyol	2,2	–	2,4	–	–	–	–	–
Belga	0,2	–	0,4	–	–	–	–	–
Holland	0,5	0,0	1,2	0,2	–	–	–	–
Brit	4,7	4,8	9,5	18,9	–	–	–	–
Orosz	0,0	–	0,1	–	–	–	–	–
Román	0,2	–	0,1	–	–	0,1	–	0,4
Montenegrói	0,5	–	0,2	–	–	0,1	–	0,1
Albán	0,8	–	0,1	–	–	0,1	–	0,0
Görög	1,6	1,4	0,9	1,6	0,5	0,8	2,4	3,8
Brit birtokok	2,3	–	7,4	–	–	–	–	–
Japán	0,5	–	2,0	–	–	–	–	–
Egyiptomi	0,1	–	0,2	–	–	–	–	–
Líbiai	0,1	–	0,1	–	0,0	–	0,7	–
Tunéziai (Tunisz)	1,0	–	1,1	–	–	–	–	–
Algériai	0,	–	0,2	–	–	–	–	–

F.III. tábla folytatása

Ország/lobogó neve	Gőzösök				Vitorlások			
	száma		tonnatartalma		száma		tonnatartalma	
	ország	lobogó	ország	lobogó	ország	lobogó	ország	lobogó
Marokkói	0,9	–	0,9	–	–	–	–	–
USA-beli	1,8	–	13,3	–	–	–	–	–
Brit nyugat-indiai	0,0	–	0,0	–	0,1	–	1,5	–
Brazíl	0,4	–	0,9	–	–	0,1	–	0,6
Chilei	0,0	–	0,1	–	–	–	–	–
Argentín	1,1	–	3,5	–	0,3	–	8,9	–
Ausztrál	0,4	–	0,9	–	–	–	–	–
Egyéb országok	0,2	–	0,4	–	–	–	–	–
Dán	–	0,2	–	0,2	–	–	–	–
Norvég	–	0,0	–	0,1	–	–	–	–
Svéd	–	0,0	–	0,2	–	–	–	–
Magyar	–	68,9	–	38,1	–	2,1	–	4,2
2. Indulás								
a) A szomszédos forgalomban								
Magyar	43,2	86,8	43,7	90,1	18,8	14,9	18,2	13,7
Osztrák	56,8	13,2	56,3	9,4	81,2	67,5	81,8	72,4
Olasz	–	0,0	–	0,2	–	17,6	–	13,9
Angol	–	0,0	–	0,3	–	–	–	–
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
b) A távolsági forgalomban								
Magyar	–	68,8	–	38,0	–	2,5	–	4,0
Osztrák	42,6	14,8	18,9	31,8	40,2	39,8	26,4	26,2
Trieszti	1,7	–	0,6	–	–	–	–	–
Német	1,3	1,4	2,5	2,4	–	–	–	–
Olasz	23,3	8,3	12,4	6,3	56,9	56,1	58,7	64,1
Francia	3,1	–	3,5	–	0,3	–	5,5	–
Spanyol	2,3	–	2,5	–	–	–	–	–
Portugál	0,1	–	0,1	–	–	–	–	–
Belga	0,3	–	0,6	–	–	–	–	–
Holland	0,3	0,1	0,6	0,3	–	–	–	–
Brit	4,6	4,9	8,7	19,0	–	–	–	–
Orosz	0,7	–	1,9	–	–	–	–	–

F.III. tábla folytatása

Ország/lobogó neve	Gőzösök				Vitorlások			
	száma		tonnatartalma		száma		tonnatartalma	
	ország	lobogó	ország	lobogó	ország	lobogó	ország	lobogó
Román	0,2	–	0,6	–	–	0,1	–	0,4
Bolgár	0,5	0,0	0,9	0,0	–	–	–	–
Montenegrói	0,4	–	0,1	–	–	0,1	–	0,1
Albán	1,4	–	0,3	–	0,7	0,1	0,7	0,3
Görög	2,2	1,3	1,3	1,6	1,4	1,0	6,8	6,1
Brit birtokok a Földközi-tenger-nél	0,1	–	0,3	–	–	–	–	–
Török	7,2	–	16,7	–	–	0,2	–	0,3
Brit-indiai	1,4	–	4,7	–	–	–	–	–
Japán	0,5	–	2,3	–	–	–	–	–
Egyiptomi	0,0	–	0,0	–	0,1	–	0,4	–
Líbiai	0,6	–	0,4	–	0,3	–	1,2	–
Tunéziai (Tunisz)	0,5	–	0,4	–	0,1	–	0,3	–
Algériai	0,2	–	0,2	–	–	–	–	–
Marokkói	0,9	–	1,0	–	–	–	–	–
USA-beli	2,2	–	14,6	–	–	–	–	–
Brazíl	0,6	–	1,0	–	–	–	–	–
Argentín	0,6	–	2,1	–	–	–	–	–
Ausztrál	0,3	–	0,8	–	–	–	–	–
Egyéb országok	0,1	–	0,0	–	–	–	–	–
Dán	–	0,2	–	0,3	–	–	–	–
Norvég	–	0,1	–	0,1	–	–	–	–
Svéd	–	0,1	–	0,2	–	–	–	–
Boszniai	–	–	–	–	–	0,1	–	0,5
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. Magyar Statisztikai Közlemények 54. kötet, p. 28–31. adataiból számította és szerkesztette a szerző.

F.IV. tábla:
Fiume tengeri kereskedelme az egyes entitások/országok kikötőivel a főbb árucikkek tömege alapján 1913-ban

Entitás/ország	Kikötők száma	Behozatal		Kivitel	
		főbb árucikkek	mázsa	főbb árucikkek	mázsa
Magyarország	13	cement	94 701	kukorica, liszt, sör, cukor	367 864
Ausztria	116	bor, szén, cement, kő	1 077 323	liszt, kukorica, búza, fa	1 991 632
Olaszország	60	citrusfélék, tégl, cserép, kő, aszfalt	933 001	fa, faszén, paraffin, papír, donga	1 956 895
Németország	1	búza, ásványok, kávé	73 005	aszfalt, fakivonat	19 767
Franciaország	8	gyanta, festékföldek, egyéb növények	68 872	vasúti talpfa, donga, bab	567 768
Spanyolország	9	pirit, fűszerek	144 123	fa, bab, paraffin	262 792
Portugália	2	parafa	97	cukor, bab, donga	111 874
Belgium	1	vas- és acélárak, szóda, déligyümölcs	3 978	fa, árpa, bab, papír	84 050
Hollandia	2	szén, koks, kakaó, aszfalt	315 998	talpfa, fa, árpa, bab, liszt	162 759
Nagy-Britannia	17	szén, koks, vas- és acélárak, gépek	1 735 423	cukor, fa, árpa, liszt, papír, tégl, rizs, cukor	2 379 505
Oroszország	3	olajos magvak, korp, vasérc, dohány	33 347		10 247
Románia	2	kukorica, korp, liszt	202 168	rizs, festőanyag, papír, vas/acél	10 286
Bulgária	4	korp, dohány	21 579	széna, szalma, liszt, cukor	202 650
Montenegró	1	elkészített halak	1 169	liszt, kukorica, zab, sör	63 843
Albánia	6	•	575	kukorica, fűrészáru, ásványolaj, liszt	108 762
Görögország	21	pirit, bor, dohány, korp, füge	161 925	cukor, talpfa, donga, fa	443 523
Brit birtokok a Földközi-tengeren	3	egyéb ásványok	1 789	egyéb árak	45 876

F. IV. tábla folytatása

Entitás/ország	Kikötők száma	Behozatal		Kivitel	
		főbb árucikkek	máza	főbb árucikkek	máza
Európai-Törökország	3	dohány, korpa	7 766	cukor, vas- és acéláru, fa, papír	120 006
Európa összesen	272		4 876 839		8 899 813
Ázsiai-Törökország*	18	dohány, olajos magvak, bor	31 001	cukor, rizs, fa, hamuzsír, vas	433 539
Arabiai brit kikötő	2		20		83 800
Brit-India és Straits**	12	rizs, foszfát, juta, olajos magvak	1 683 833	cukor, fa, papír, vas, acél	921 813
Sziámi kikötő	1	hántolatlan rizs	56 703	–	–
Holland-India	1	hántolatlan rizs	9 448	–	–
Fülöp-szigetek	1	nyers dohány	4 169	–	–
Hongkong	1	len, kender, fűszerek	1 044	vas és acéláru	3 355
Kína	1	olajos magvak, juh	42 259	papír, vas, acél	14 739
Japán	2	fémek, ásványok, zsradékok	7 012	paraffin, papír, fémek, vas/acél	12 674
Ázsia összesen	39		1 829 489		1 469 920
Egyiptom	3	gyapot, rizs, dohány	23 643	cukor, fa, vas/acél, olajos magvak	347 681
Libia	6		42		161 457
Tunisz (Tunézia)	3	foszfát, konyhasó	487 881	fa, dohány, ásványvíz, bútor	67 580
Algír	11	foszfát, fa, kefe- és seprőanyag	121 709	fa, dohány	77 242
Marokkó	4	magvak	36	fűrészáru, cukor, bab, rizs	32 177
Észak-afrikai spanyol kikötő	2	–	–	fűrészáru	6 351
Egyéb francia afrikai (Dzsibuti)	1	–	–	fűrészáru, cukor, ásványolaj	32 883
Afrikai egyéb olasz kikötő (Massua)	1	–	–	cukor, fűrészáru, ásványolaj	3 765
Afrika összesen			633 311		729 236

F. IV. tábla *folytatása*

Entitás/ország	Kikötők száma	Behozatal		Kivitel	
		főbb árucikkek	mázsa	főbb árucikkek	mázsa
Kanada	1		11 064		3 116
USA	13	foszfát, gép, ásványolaj	795 373	magnezit, bab, ásványvíz, papír	771 510
Karibi angol kikötők	1	aszfalt	46 773		–
Brazília	5	kávé	16 788	liszt, maláta, ásványvíz	19 940
Chile	2	salétrom	73 831		–
Argentína	5	kukorica, olajos magvak, cserzőanyag	702 385	egyéb ásványok	78 484
Uruguay	1		220		31 229
Amerika összesen			1 646 434		904 279
Egyéb országok			86 465		162 323
Ausztrália		foszfát, búza, egyéb ásványok	185 900	narancs, citrom, fakivonat	18 466
Mindösszesen			9 258 438		12 184 037

* Akkor még az Oszmán Birodalomhoz tartozott Levántával, Izraellel együtt; ** Akabától Indián, Ceylonon és Burmán át Szingapúrig.
Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. Magyar Statisztikai Közlemények 54. kötet, p. 34–49. adataiból szerkesztette, kivonatolta és számította a szerző.

F.V. tábla
A fiumei kikötő legfontosabb áru sorrendjének változása 1903 és 1914 között
négy éves átlagokban

Áru	1903–1906		1907–1910		1911–1914	
	sorrend	tonna	sorrend	tonna	sorrend	tonna
<i>Importárak sorrendje</i>						
Köszén	1.	419 400	1.	1 054 080	1.	656 615
Tengeri	2.	362 021	9.	20 385	3.	206 504
Hántolatlan rizs	3.	322 134	2.	442 251	2.	495 447
Bor	4.	119 405	3.	147 860	4.	133 668
Narancs, citrom	5.	57 999	5.	59 135	6.	63 696
Nyers juta	6.	50 509	6.	58 310	7.	60 848
Nyers pamut	7.	27 071	7.	44 703	8.	39 578
Nyers dohány	8.	17 375	10.	15 174	11.	13 196
Olajos magvak	9.	12 835	4.	81 319	5.	91 147
Kávé	10.	9 650	12.	11 476	10.	14 360
Nyers fémek	11.	9 524	8.	18 488	9.	22 718
Pálma- és kókuszolaj	12.	7 249	11.	146 618	12.	6 803
<i>Exportárak sorrendje</i>						
Fűrészelt fa	1.	710 160	1.	763 043	1.	800 814
Liszt	2.	455 059	3.	253 338	4.	242 573
Homok és kristálycukor	3.	326 874	2.	355 280	3.	452 155
Donga	4.	207 874	7.	88 246	9.	63 937
Árpa	5.	179 493	9.	78 841	11.	45 816
Nyerscukor	6.	145 119	4.	174 242	2.	480 983
Tengeri	7.	140 734	6.	132 840	5.	145 044
Finomított cukor	8.	88 408	10.	55 719	10.	56 623
Búza	9.	83 373	8.	84 495	8.	66 002
Bab	10.	67 887	5.	154 271	6.	96 214
Hántolt rizs	11.	34 806	11.	48 137	7.	66 180
Nyers dohány	12.	17 391	12.	24 053	12.	23 747

Forrás: Fiume hajó- és áruforgalma 1907, 1911, és 1917. évi köteteinek adatait sorrendbe állította a szerző.

IRODALOMJEGYZÉK

- Andrović, J. (1918): *Triest in seiner See- und Handelsentwicklung*. Triest, Goldovanni.
- Aschauer, F. (1964): *Oberösterreichs Eisenbahnen: Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs*. Kommissionsverlag: Oö. Landesverlag
- Austria K.K. Statistischen Central-Commission Statistisches Jahrbuch der Oesterreichischen Monarchie. Vienna 1863–1881.
- Austria K.K. Statistischen Zentralkommission. Oesterreichisches Statistisches Handbuch für die im Reichrate vertretenen Königreiche und Länden. Vienna: Karl Gerolds Sohn 1882–1913.
- Bachinger, K. (1973): Das Verkehrswesen. In: Brusatti, A. (szerk.): *Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Band I: Die wirtschaftliche Entwicklung*. Wien, p. 278–322.
- Bali L. – Pap N. (2014): A magyar „Fiume és Adria kutatás” néhány történeti aspektusa, különös tekintettel Havass Rezső munkásságára. *Közép-Európai Közlemények*, 1. p. 87–92.
- Barsi J. (1870): Trieszt hajóforgalma 1866-ban összehasonlítva a korábbi négy évvel. *Statistikai Közlemények*, p. 262–279.
- Becher E. (1898): Az osztrák tenger mellék és Dalmácia. In: Borovszky S.–Sziklay J. (szerk.) *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képen*. p. 305–338.
- Beck, H. (1938): *Der Hafen von Genua: eine wirtschaftsgeographische Untersuchung*. From Cover Göbel, Genua-Tübingen.
- Beer, A. (1972): *Die österreichische Handelspolitik im 19. Jahrhundert*. 2. kiadás, Wien.
- Beluszky P. (2008): *Magyarország történeti földrajza*. Pécs–Budapest, Dialóg Campus Kiadó.
- Beöthy L. (1870): *Fiume hajó- és áruforgalma az 1862–1866. években*. Budapest, Magyar Statisztikai Közlemények.
- Bericht über Triests handel und Schiffahrt im Jahre 1890, 1903, 1913. Triesten Handels und Gewerbe Kammer, Triest, 1904. p. 98; Trieste, 1914. p. 109.
- Binét Gy. (1930): A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről. *Közgazdasági Szemle*, 8–9. p. 647–657.
- Botteri, G. (1989): *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Trieste, Rosetti
- Büchelen, C. (1880): Das Verkehrsgebiet von Triest, sowie von Genua, Venedig und Fiume, im Vergleiche mit seinen Umgestaltungen durch die Predil- und Tauern Linie.
- Büchelen, C. (1896): *Die Adria-hafen und Ihre Verbindung mit dem Hinterlande Niederösterreichischen Gewerbeverein*. Wien.
- Czedik, A-F. (1913): *Der Weg von und zu den österreichischen Staatsbahnen: 1824–1854/1858. 1882–1910*, 3. kötet. Teschen-Wien – Leipzig-Prochaska Verlag.
- Denk A. (1896): A magyar tengerészlet. In: Sziklay J. –Borovszky S. (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Fiume és a magyar–horvát tengerpart*. Budapest, Az „Apollo” Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság kiadása. p.191–218.

- Denkschrift zu dem Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der Österreichischen Monarchie. Verfasst im Auftrage des k. k. Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft. Wien. Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei 1864.
- Dietrich, H. (1994): *Die Südbahn und Ihre Vorläufer*. Wien, Bohmann Verlag, Die Österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901–1910. Wien 1912. Eisenbahnministerium
- Dienes, G. M. (szerk.) (1987): *Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria (Wien-Graz-Marburg-Laibach-Triest)*. Graz and Vienna.
- Dienes, G. M. *Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria (Wien-Graz-Marburg-Laibach-Triest)*. Graz and Vienna.
- Escher, A. (1917): *Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft*. Wien, Manz.
- Dienes, G. M. (szerk.) (1987): *Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria (Wien–Graz–Marburg–Laibach–Triest)*. Graz–Wien, Leykam.
- Eckert, K. – Kowarik, G. – Moll, G. (2009): *Tauernbahn. Österreichs moderne Alpenbahn*. Irsee, Europmedia Verlag.
- Edvi I. A. – Halász A. (1921): *Magyarország gazdasági térképekben*. 6. kiadás. Budapest, Pallas.
- Eigner, P. (1997): Die Habsburgmonarchie im 19. Jahrhundert: ein Modellfall verzögerter Industrialisierung? *Beiträge zur historischen Sozialkunde*, 3. p. 8–15.
- Erdősi F. (1985): Politikai-gazdasági területi érdekek ütközése a kiegyezés előtti vasúthálózatunk térszerkezetének alakulásában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 10. 443–451. p.
- Erdősi F. (1986a): Budapest-centrikus vasúthálózat, egyközpontú ország. *Természet Világa*, 7. p. 311–314.
- Erdősi F. (1986b): Az egyközpontú vasúti fővonalhálózat kialakítása a főváros fejlesztése érdekében. *Közlekedéstudományi Szemle*, 9. p. 391–397.
- Erdősi F. (1987): A mezőgazdaság szerepe a magyar vasúthálózat kialakításában. *Agrártörténeti Szemle*, 1–2. p. 56–133.
- Erdősi F. (1989): A vasutak egykori hatása az ország térszerkezetére és urbanizációjára. *Közlekedéstudományi Szemle*, 4. p. 175–183.
- Erdősi F. (2000): *A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944–ig*. Pécs, Országosan Kiemelt Tudományos Kutatási Alap, MTA Regionális Kutatások Központja.
- Erdősi F. (2005a): A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. *Balkán Füzetek*, No. 3. Pécs, PTE TTK Földrajzi Intézet.
- Erdősi F. (2005b): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Második bővített kiadás. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Erdősi F. (2017): A nevető harmadik. (Hamburg növekvő szerepe az adriai kikötőkkel szemben Habsburg Birodalom tengeri külkereskedelmében.) Pécs, MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete.
- Erdősi F. (2010): A közlekedés szerepe a terület- és településfejlesztésben. Budapest, VÁTI.
- Erdősi F. (2020): Fiume Magyarország világra nyíló tengeri kapuja a 20. század elején. *Területi Statisztika*, 6. p. 742–759.

- Facchinelli, L. (1995): Brenner Bahn, Die Eisenbahn Verona-Brenner, Athesia, Bosen.
- Fell, A. (1880): *Die Entwicklung des Handels von Triest in den Jahren 1828–1888*. Vienna, Vergleichen mit Fiume und Venedig.
- Fest A. (1895): Az Adriai-tengerhez vezető utaink. *Földrajzi Közlemények*, 6. p. 192–216.
- Fest A. – Smoquina A. F. – Holck S. (1897): Fiume kereskedelme. In: Sziklay J. – Borovszky S. (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. Budapest, Az „Apollo” Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság kiadása.
- Fest A. (1898): Fiume földrajzi helyzetéről. *Földrajzi Közlemények*, 8–9. p. 304–326.
- Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915. Budapest, Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal.
- Fiume hajó- és áruforgalma 1913. I. Általános jelentés.
- Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. Magyar Statisztikai Közlemények. Új Sorozat. 54. kötet. Budapest, Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 1915.
- Fiume Statisztika 1901. Statisztikai adatok Fiume forgalmáról. Budapest, Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal.
- F. Mayer, H. – Winkler, D. (1987): In allen Häfen war Österreich – Die Österreichisch-Ungarische Handelsmarine. Edition S, Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei, Wien.
- Frisnyák S. (2003): Fiume jelentősége a történelmi Magyarország gazdasági életében (1779–1918). In: Frisnyák S. – Tóth J. (szerk.): *A Dunántúl és a Kisalföld történelmi földrajza*. PTE Földrajzi Intézet, Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék, Pécs–Nyíregyháza, p. 379–386.
- Frisnyák Zs. (2003): A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve, 13*. Budapest, Közlekedési Múzeum, p. 305–320.
- Frisnyák Zs. (2006): *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok*. Budapest, ELTE Történettudományi Doktori Iskola 19. századi magyar történelem. (Doktori disszertáció).
- Gatscher-Riedl, G. (2017): *Alt-Österreich auf hoher See. Das Flottenalbum des Österreichischen Lloyd. Bilder und Verkehrsgeschichte aus Österreichs maritimer Vergangenheit*. Berndorf, Kral-Verlag.
- Gergely A. (1982): *Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút*. Budapest, Akadémiai Kiadó. (Értekezések a történelmi tudományok köréből – Új sorozat).
- Gerolami, G. (1949): *Navi e Servizi del Lloyd Triestino (1836–1949)*. Trieste, Stabilimento Tipografico Nazionale.
- Gerő A. (2016): Birodalom gyarmat nélkül – <http://geroandras.hu/blog/2016/03/12/birodalom-gyarmat-nelkul/>
- von Ghega, C. (1853): Entwurf eines allgemeinen Eisenbahnnetzes für die österreichische Monarchie. Carl Ritter Ghega – Geschichte der TU Graz – http://history.tugraz.at/besondereiten/groessen_der_technik/ghega.php
- Gonda B. (1899): *A magyar hajózás*. Budapest, Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat.
- Gonda B. (1906): *A magyar tengerészet és a fiumei kikötő*. Budapest, Pátria Ny.

- Good, D. F. (1984): *The Economic Rise of the Habsburg Empire, 1750–1914*. Berkeley, University of California Press.
- Gross, N. (1971): Economic growth and the consumption of coal in Austria and Hungary 1813–1913. *Journal of Economic History*, 1. p. 898–916.
- Gruner, W. (2000): *Die Binnenstruktur der Donaumonarchie*. Innsbruck, Herder Institute, Studien Verlag.
- Gulyás L. (2009): Regionális folyamatok a 19. században. In: Gulyás L. (szerk.): *A modern magyar gazdaság története Széchenyitől a Széchenyi-tervig*. Szeged, JATEPress.
- Haas, H. (1870): Triest im altösterreichischen Verkehrssystem. Ein Eisenbahngeschichtlicher Versuch. In: Altmüller, R. – Konrad, H. (szerk.): *Festschrift Mélanges Felix Kreissler*. Bács–München–Zürich, Europaverlag, p. 91–110.
- Hajdú Z. (2013): Fiume 1868–1918: Erisz almája, avagy lebegő gyöngyszem Szent István koronáján? *Közép-Európai Közlemények*, 3. p. 7–14.
- Hassinger, H. (1964): Der Außenhandel der Habsburgermonarchie in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: Lütge, F. (ed.): *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, Stuttgart, p. 61–98.
- Hausbrandt, U. (1991): Welthafen Triest – Anspruch und Wirklichkeit. Die Entwicklung des Seehandelsplatzes im außenwirtschaftlichen System der Habsburger Monarchie 1814–1914. Wien. (Dissertation).
- Havass R. (1911): A magyar–dalmát összekötő vasút fejlődése. *Földrajzi Közlemények*, 32. köt. 2. füz. p. 67–85.
- Heiderich, F. (1912): Triest und die Tauernbahn. Berlin, E. S. Mittler und sohn.
- Heinersdorff, R. (1975): *Die K.u.K. privilegierten Eisenbahnen 1828–1918 der österreich-ungarischen Monarchie*. Wien, Molden.
- Helmedach A. (2002): *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*. Munich, Stinder.
- Helmedach, A. (2005): Integration durch Verkehr. Das Habsburger Reich. *Osteuropa*, 3. p.18–31.
- Hirsch A. (1903): A kereskedelmi tengerészet szubvencionálása. – Huszadik Század
- Hlubek, F. H. (1841): Der Verkehr zwischen Triest und der Monarchie und die Wien-Triester Eisenbahn. Vienna, Kluger.
- Holek S. (1900): *Magyar hajózás és külkereskedelem*. Budapest, Budapesti Hírlap Ny.
- Hollán E (1864): *Magyarország forgalmi szükségletei, s a vasútügynek újabb kifejlődése*. Pest, Lauffer Vilmos kiadása.
- Horn, A. (1970): *Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Die Bahnen Österreich-Ungarns*. Band 2. Wien, Bohmann-Verlag.
- Hunfalvy J. (1867): *Hazánk közlekedési eszközeiről. Székfoglaló értekezés Hunfalvy János rendes tagtól. Olvastatott az 1866. nov. 19-kei ülésben*. Pest, Magyar Tudományos Akadémia.
- Ignaz, K. (1898): Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart In: (Karl Prochaska): *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie (Prachtausgabe)*. Band 1,2. Wien, Permalink Österreichischer Bibliothekenverbund.
- Jakubec, G. (2001): Die Laubeschiffahrt in 1910-er Jahren.

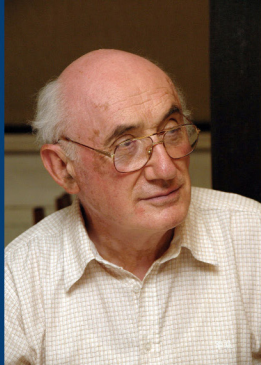
- Janac, S. (2012): *Die Schiffsbau in Triest während der Österreich-Ungarn Monarchie*. Graz, Gorsche Verlag.
- Jordan, P. (szerk.) (1986): *Verkehr, Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Atlas der Donauländer*. Wien, Österreichische Ost- und Südosteuropa Institut.
- Josef, M.: Die Pontebba-Bahn (Udine-Pontebba) In: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Band 32.1880, XXXII. Jahrgang, ZDB-ID 2534647-7. Waldheim, Wien 1880 p. 113–124, Rajzok/tervek: 20-24. lapok kobv.de (http://www.opus.kobv.de/btu/volltexte/2010/1336/pdf/z0276_Bd._32_Heft_8_u._9.pdf)
- Kaposi Z. (2002): *Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Karaman I. (1974): Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. *Századok*, 1. p. 193–211.
- Kaiser-Ferdinands-Nordbahn – Zeno.org – <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Kaiser-Ferdinands-Nordbahn>
- Kaiserin-Elisabeth-Bahn – <http://www.wien.gov.at/index.php/Kaiserin-Elisabeth-Bahn>
- Katus L. (1979): A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. In: Kovács E. (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890. 6/2 kötet*. Budapest, Akadémiai Kiadó, p. 913–1039.
- Kenedi G. (1893): Fiume és kerülete. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia irásiban és képeiben IX. (Magyarország III)*. Budapest, Magyar Királyi Államnyomda. p. 563–604,
- Kleine Chronik der Eröffnung der Ponteba-Bahn. (<http://www.anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?apm=0&aid=nfp&datum=18791031&seite=06>) In: Neue Freie Presse, Morgenblatt, Nr. 5453/1879, 31. Oktober 1879, 10 p.
- Klenner, M. (2002): Eisenbahn und Politik 1758–1914: Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen (Dissertationen der Universität Wien).
- Kohn, I. (1869): Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie.
- Komlos, J. (1990): *Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac*. Budapest, Maecenas Könyvkiadó.
- Komlosy, A. (2009): Innere Peripherien als Ersatz für Kolonien? Zentrenbildung und Peripherisierung in der Flabsburgermonarchie. In: Hárs, E – Müller-Funk, W. – Reber, U. – C. Ruthner (szerk.): *Zentren, Peripherien und kollektive Identitäten in Österreich-Ungarn*. A. Francke Verlag Tübingen und Basel, p. 55–78.
- Konek S. (1878): *Magyar Birodalom statisztikai kézikönyve folytonos tekintettel Ausztriára*. Budapest, Franklin-Társulat.
- Köster, B. (1999): *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*. München, Oldenbourg.
- Kübeck, F. (1841): *Allerhöchste Entschliebung*. Wien, Kriegsarchiv.
- van Laak, D. (2008): Infrastruktur und Macht. In: Duceppe-Lamarre, F. – Engels, J. I. (szerk.): *Umwelt und Herrschaft in der Geschichte*. München, Oldenbourg Verlag, p. 106–114.
- Löffler, D. – Gansrigler, F. – Posch, C. (2008): *Wien – Triest. Der Drang in den Süden: von den Anfängen der Kronprinz-Rudolf-Bahn bis zum heutigen Ausbau der Südbahn und der Pontebbana*. Wien–Graz–Klagenfurt, Styria Verlag.
- Luft, G. (1977): Die Karawankpnbahn – OBV Klagenfurt

- Magyar Statisztikai Évkönyv 1885–1915. évi számai. Budapest, Atheneum Rt. könyvnyomdája.
- A Magyar Szent Korona országainak 1913. évi külkereskedelmi forgalma. Magyar Statisztikai közlemények. Új Sorozat 53. kötet. Budapest, Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 1915.
- Majdán J. (2010): *Modernizáció-vasút-kereskedelem. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó.
- Majdán J. (2013): A fiumei vasút kiépülése és annak város alatti szakasza. *Közép-Európai Közlemények*, 3. p. 39–46.
- Majdán J. (2014): A közlekedés története Magyarországon (1700–2000). Pécs, Pro Pannonia.
- Melan, J. (1880): Die Pontebba Bahn. Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, 1880. 32. kötet.
- Mechtler, P. (1971): Dalmatien und die österreichische Eisenbahnpolitik. *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 23, p. 180–198.
- Memorandum (1866): Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie (mit Karte) – *Österreichische Revue* 22 p.
- Mikó I. (1867): Magyarország vasúthálózata. In: Ujhelyi G. (1910): *A vasútügy története*. Budapest, Athenaeum.
- Matkovič D. (1963): Entwicklung und Probleme der Hafenstadt Triest. p. 269-278. <https://www.vr-elibrary.de/doi/abs/10.7767/dnrm.1961.6.jg.269>
- Nagy M. M. (2013): Magyar kikötőváros a térben (Fiume földrajzi funkciói). *Közép-Európai Közlemények*, 3. p. 27–38.
- Neugebauer, W. (1914): Japan im Handelsverkehr mit Deutschland und Österreich-Ungarn. Leipzig, Felix Meiner.
- Neumann-Spallart, F. X. (1882): Österreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest. Stuttgart. Maier.
- Notteboom, T. E. – Winkelmann, W. (2001): Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge? *Maritime Politics and Management*, 1. p. 71–89.
- Oberegger, E. (2006a): Eisenbahn Hafen Triest Eisenbahngeschichte Alpen-Donau-Adria. – http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/e-hafen_triest.htm
- Oberegger, E. (2006b): Pustertal-bahn <http://oberegger2.org/enzyklopaedie/pustertal.htm>
- Oberegger, E. (2006c): Pyhrn-Bahn www.oberegger2.org/pyhrnbahnmuseum
- Oberegger, E. (2007a): Die Konzepte Udine- und Predil-Bahn <http://oberegger2.org/enzyklopaedie/predil.htm>
- Oberegger, E. (2007b): Lombardisch-Venetianische Ferdinandsbahn. – http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/lombard_ferdinandsbahn.htm
- Oberegger, E. (2007c): Predil-Bahn-Eisenbahngeschichte Alpen – Donau – Adria <http://oberegger2.org/enzyklopaedie/predil.htm>
- Oberegger, E. (2007d): Transalpina <http://oberegger2.org/enzyklopaedie/transalpina.htm>
- Oberegger, E. (2007e): Udinebahn-Eisenbahngeschichte Alpen – Donau – Adria <http://oberegger2.org/enzyklopaedie/udine.htm>
- Oberegger, E. (2008a): Brenner-Bahn. – <http://oberegger2.org/enzyklopaedie/brenner.htm>

- Oberegger, E. (2008b): A short history of the railways in Dalmatia 1876–2007. Eisenbahngeschichte Alpen – Donau – Adria <http://oberegger2.org/enzyklopaedie/dalmatia.htm>
- Oetjen, H. (1931): *Die Hafenkonzurrenz Hamburg–Triest*. Hamburg, Stolz Verlag.
- Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület Emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. Pest, 1862. június 9.
- Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1913, Band K.k. Hof- und Staatsdruckerei, elaboravit K.K. Eisenbahnministerium, Band 1. Wien 1915.
- Österreichisches statistisches Handbuch für die im Reichrate vertretenen Königreiche und Länder, nebst einem Anhänge für die gemeinsamen Angelegenheiten der österreichisch-ungarischen Monarchie – K-K Statistisches Zentralkommission, Wien 1900–1913.
- Peez, A. (1898): Die Stellung unserer Eisenbahnen im Welthandel. – In: Strach, H. (szerk.): *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarische Monarchie, II. kötet*. Wien, Teschen, p. 98–100.
- Pelles M. (2015): A Magyar–Horvát Tengeri Gözhajózási Rt forgalma Fiumében 1893–1913 között. *Köztes-Európa*, 1–2. p. 5–16.
- Pelles M. (2016a): Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). *Közgazdasági Szemle*, 2. p.188–208.
- Pelles M. (2016b): Iparosítás egy kikötővárosban – Fiume fejlesztése (1870–1914). In: Ács K.– Bencze N. et al. (szerk.): *V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferencia – Konferenciakötet*. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat, p. 392–408.
- Pelles M. (2016c): Az Osztrák–Magyar Tengerhajózási Rt története (1893–1913). – *Köztes-Európa* 20. p. 212–224.
- Pelles M. (2016d): Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913) – *Köztes-Európa*, 18. p.153–163
- Pelles M. – Zsigmond G. (2018): *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918)*. Pécs, Pro Pannonia.
- Pelles M. – Zsigmond G. (2019): Egy sikeres magyar közlekedés- és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913). *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*, 1. p. 70–95.
- Petronio, P. (1997): *Transalpina: die Wocheinerbahn, Bohinjjska Proga, la linea di Wochein*. Edizioni Italo Svevo.
- Petz, E. (1969): *Ausbau des südwestlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie von den Anfängen bis zum Jahre 1918*. Dissertatio (university of Vienna) Wien.
- Poenitz, K. (1842a): *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert von nebst Entwurf zu einen militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland*. – Adorf Verlag.
- Poenitz, K. (1842b): *Entwurf eines strategischen Eisenbahnnetzes – bezogen auf Österreich*. In *die Eisenbahnen als militärische Operationslinien*. (Zweite Auflage) Wien.

- Posch, C. – Löffler, D. (2009): *100 Jahre Tauernbahn*. Wien, Art Quarterly Publishing House.
- Reisinger, N. (1997): Franz Riepl und die Anfänge des österreichischen Eisenbahnwesens. In: Hedwig, E. – W. Roth, P. – Friedhuber, I. (szerk.): *Forschungen zur Geschichte des Alpen-Adria-Raumes: Festgabe für em.o.Univ.-Prof. Dr. Othmar Pickl zum 70. Geburtstag*. Graz, p. 307–331,
- Riepl, F. (1836): Entwurf zum Bau eines die gesamte Monarchia umfassenden Eisenbahn vom 1836. – Unterhänigstes Gutachten 18., März, Wien. (Manuscript).
- Roth, R. (2005): *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*. Ostfildern, Jan Thorbecke Verlag.
- Rosegger, P. (1899): *Die Südbahn und Ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn*. Wien, Röhner.
- Röll, V. (1912a): Die Karawankabahn – In: *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. – Berlin/Wien p. 124–135
- Röll, V. (1912b): *Österreichische Eisenbahnen*. – Zeno.org <https://zeno.org/Roell-1912/A/Österreichische+Eisenbahnen>
- Ruzitska L. (1964): *A magyar vasútépítés története 1914-ig*. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Vállalat.
- Schulz-Kiesow, P. (1950): Die Schafenpolitik Österriche-Ungarns. http://www.z-fv.de/fileadmin/archiv/hefte---1950_1_2_3_4/1950-3/ZfV_1950_Heft_3_Schulz-Kiesow-Die_Seehafenpolitik_oesterreich-Ungarns.pdf
- Scott, E. (1977): The Therms and Patterns of Hungarian Foreign Trade 1882–1913. *Journal of Economic History*, 2. p. 329–359.
- Skřivan, A. Sr. – Skřivan, A. Jr. (2014): Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee. *West Bohemian Historical Review*, 2. p. 77–92.
- Smolensky, M. (1916): Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und der freien Schiffahrt im Aussenhandel Oesterreichs. Zürich, Graba.
- Statistik des auswärtigen Handels des Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österreich-ungarischen Monarchie im Jahre 1913. Wien, 1915. IV. Band, Hauptergebnisse Hafenverkehr.
- Statistisches Jahrbuch der Österreichischen Monarchie Jahrgang. 1873–1881. Wien.
- Statistisches Jahrbuch der Österreichischen Monarchie. Jahrgang 1872. Wien.
- Strach, H. (1898): *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. kötet. Wien, Teschen.
- Steinermayer, A. (1900): Der Bau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Trieste. In: *Allgemeine Bauzeitung*. p. 90–110.
- Sturm, J. (2011): *Wocheinerbahn* (<http://www.mytrains.at/wocheinerbahn.htm>) (Fotogalerie einer Sonderfahrt). In: [mytrains.at](http://www.mytrains.at), abgerufen am 23. Mai 2011.
- Szathmáry K. (1864): *Az Alföld és Fiume nemzetgazdasági, különösen közlekedési szempontból*. Pest, Ráth Mór bizománya.
- Szávai F. (2009). Volt-e szerepe a gazdasági tényezőnek az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlásában? *Közép-Európai Közlemények*, 1. p. 61–72.

- Szávai F. (2013): Az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági működése. In: Veres L. (szerk.): *Regionális Földrajzi Tanulmányok. Abonyiné Dr. Palotás Jolán 70. születésnapja tiszteletére*. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, p. 189–204. (Közép-európai Monográfiák,7.)
- Széchényi I. (1848): *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony, 1848. január 25.
- Szerdahelyi K. (2012): *A magyar cukoripar versenyképességének alakulása a történelem folyamán*. Budapest, Ezredvég.
- Sziklay J. – Borovszky S. (szerk.) (1897): *Magyarország vármegyéi és városai. Fiume és a magyar–horvát tengerpart*. Budapest, Apolló Irodalmi és Nyomdai Rt.
- Thirring G. (1912): *A magyar városok statisztikai évkönyve*. Budapest székesfőváros házi nyomdája.
- Treue, W. (1970): Das österreichisch-mitteldeutsche und das norddeutsche staats- und privatwirtschaftliche Interesse am Bau der Suez-Kanals. *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 57. p. 534–555.
- Triester Handelskammer Hafenstatistik 1913. – Triest 1914.
- Tuch, S. (1982): *Die Außenhandelpolitik der Österreichische-Ungarische Monarchie*. Linz, Student Verlag.
- Weck, N. (2016): Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, Lviv). Dissertation. Universität Wien.
- Winkler, D. – Pawlik, G. (1989): *Der österreichische Lloyd 1836 bis heute*. Graz, Weishaupt.
- Wurmböck, H. (1974): Die Entwicklung der österreichischen Schifffahrt und die Geschichte des Österreichischen Lloyd Wien. (Diplomarbeit).
- Wüllerstorff-Urbair (1866): Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie. In: *Österreichische Revue*, p.14–22.
- von Wüllerstorff-Urbair, B. (1866): Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie., Wien, Kriegsarchiv.
- Zsigmond G. (2009): Az Osztrák–Magyar Lloyd története. *Aetas*, 1, p. 126–143.



A mai szabadkikötő-választás mellett és egy harmadik kikötő, Koper felzárkózása ellenére, a 20. század eleji piacterület-struktúra tartósnak bizonyult. A német kikötők továbbra is versenyeznek az észak-adriaiakkal. Ennek az időszaknak egy sajátos szeletét, két szomszédos kikötő versengését mutatja be a szerző, továbbá a következő kérdésekre keresi a választ:

- Az Osztrák–Magyar Monarchia idején milyen volt a funkcionális viszony Trieszt és Fiume között?
- A két kikötő vonzásterületének kialakításában milyen szerepet játszottak a vasutak?
- Mekkora mértékben fedték át a kikötők szárazföldi területei egymást?
- Milyen módszerekkel védte meg a Burg Trieszt csehországi piacterületét Hamburggal szemben?
- Mivel járult hozzá Fiume az osztrák Dalmácia ellátásához?

Erdősi Ferenc (1934) a földrajztudomány doktora, a KRTK RKI kutató professor emeritusa. Fő kutatási területe a közlekedés és a távközlés földrajza. Mintegy háromszáz publikáció, köztük 23 önálló könyv szerzője.

