

Magyar kereskedelmi tengerhajózás Fiumében

2008. július 11. 08:05 **Fejér Gábor**

A tengeri koncessziók kiaknázása

Mindezen fejlesztések nélkülözhetetlenek voltak abból a szempontból is, hogy a kikötő 1867 után már nem csupán csak az adriai forgalmat elégítette ki, hanem más főleg európai kikötőkből érkező, különösen nyugat-európai hajózási vállalatok hajóit is kiszolgálta. Ehhez bizonyító erejű szerződés például az 1871. november 18-ai is, melynek értelmében a fiumei kikötő keleti viszonylatokban szolgálta ki a magyar forgalmat. Nem volt tehát nehéz belátni, hogyha a kiviteli forgalmunkat növelni szeretnénk volna, akkor a nyugat-európai kikötők felé is orientálódnunk kellett.

Kezdetben be kellett érnünk azzal, hogy 1876-ban a liverpooli Glynn gőzhajózási vállalat szerződésben biztosította a Fiume-Liverpool közötti fuvarozást olasz kikötők érintésével. Ezek a járatok 1877-ben indultak el. Az angol hajók forgalmának sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy 1878-ban csaknem 6 millió forint értékű forgalmat bonyolítottak le szemben a Lloyd 3 millió forintos forgalmával. Ez az arányeltolódás 1879-re még markánsabban kirajzolódott, hiszen a Glynn 15,5 millió, míg a Lloyd 6 millió forint értékű kereskedést bonyolított le.



Ez pedig csak úgy volt lehetséges, hogy egy olyan hazai hajózási vállalatot hoz létre a magyar kormány, amely minden külföldi befolyástól független. Ennek a törekvésnek az eredménye az Adria Steamship Company. A vállalat a szerződésben kötelezte magát nyugat-európai hajójáratok indítására és hogy 1884 végéig magyar részvénytársasággá alakul át, ami 1881. december 21-én meg is történt. Ekkor az Adria magyar tengerhajózási társaság néven alakult át.

Ez volt az a mag, amelyből a magyar tengerhajózás fejlődésnek indult, azonban a fejlődés elég vontatott volt, mivel a fiumei forgalmon a már említett Lloyd vállalat "uralkodott". Időközben az Adria helyzete is válságosra fordult, ezért a kormány kénytelen volt új

szerezést kötni a vállalattal, amelynek értelmében a hajójáratok számát és az állami segélyezés összegét felemelték. Cserébe az Adria máltai, tuniszi, spanyolországi, brazilai utakra kötelezte magát. A szerződés megkötésére 1886. május 15-én került sor.

Ezzel egy időben gondolni kellett a parthajózásunkra is, hiszen a meglévő járatok eléggé megbízhatatlanok voltak. Ennek kivédése érdekében már 1884-ben szerződést kötött a kormány Schwarz Lipót zágrábi vállalkozóval. A szerződés lényege: rendszeres gőzhajójárat indítása Fiume és Velence között. További parthajózási-járatok /Fiume-Dalmácia, Fiume-Isztria/ indítására akkor kerülhetett sor, amikor a Lloyd vállalattal 1888. március 19-én új hajózási és postaszereződést kötöttünk. Ennek a hatására a Fiume-Dalmácia közötti összeköttetés magyar gőzhajózási társaságokra lett bízva.

Az egyik ilyen társaság a fiumei székhelyű Sverljuga és Társai nevű vállalat volt. Az 1888. július 1-én 5 évre aláírt szerződésben vállalta, hogy járatokat indít Fiume- Metkovich és Fiume-Ragusa között, illetve egy másik szerződésben Fiume-Póla és Fiume-Veglia között. Kiegészítette ezeket a megbízásokat a Krajac és Társa-féle zenggi gőzhajózási vállalattal kötött szerződés is. Ezekkel a hajójáratokkal biztosították Fiumének úgymond rendes összeköttetését egyrészt a már fent említett dalmát kikötőkkel, másrészt kiterjesztették Fiume helyi kereskedését azon osztrák kikötőkre is, melyek fekvésüknél fogva a fiumei piacra voltak utalva.

Az 1889. év egy újabb mérföldkövet jelentett tengerészetünkben. *"Ebben az évben lett ugyanis a tengerészet szervesen beillesztve az egységes magyar nemzeti forgalmi politika keretébe s ezzel az önálló magyar tengeri hajózás céltudatos, nagyarányú fejlesztésének messze terjedő perspektívái nyíltak meg."* Lényege, hogy a tengerészetre vonatkozó ügyeket és intézményeket az újonnan megszervezett kereskedelmi tárca ügykörébe integrálták. Vezetője az a Baross Gábor lett, aki szintén a független magyar tengerészet mellett tette le a voksát, ami nem is maradt eredmény nélkül, hiszen ez biztosította a Fiume-Szicília és Fiume-Málta közötti összeköttetés. Ezek az intézkedések azonban csak a sürgős feladatok ellátására voltak elegendőek.

Tengeri hajózásunk szélesebb körű fejlesztését csak az 1891-es év hozta meg. A magyar kormány ugyanis felbontotta az osztrák Lloyd vállalattal a szerződéseket de úgy gondolta, hogy a végleges szakítás nem előnyös a két fél számára, ezért 1891. február 13-18-án egyezményt kötöttek. Ezen egyezmény szerint mindkét fél kölcsönösen vállalja szolgálatait külön segélyezés nélkül. A forgalmi területeket pedig úgy különítették el, hogy a Lloyd Keleten és Indokínában, az Adria Nyugaton, Afrikában /Egyiptom kivételével/ és Észak-Amerikában vállalja kötelezettségeit, a Fekete-tengert pedig semlegesnek nyilvánították. Tulajdonképpen ez a szerződés vetette meg az alapját az Adria - ettől kezdve - Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság fejlődésének.

A Lloydal való szerződésbontás lehetővé tette, hogy nemcsak a nyugati járataink legyenek biztosítva magyar vállalatokkal, hanem a parthajózásunk is. Ezt a legjobban úgy lehetett megoldani, ha olyan vállalatokat keresünk, akik már a kezdetek óta erre voltak specializálódva és részt is vettek ebben a tevékenységben. Ennek következményeként a fiumei Sverljuga és Társa és a zenggi Krajac és Társa társaság egyesült és így jött létre a Magyar-Horvát Tengerhajózási Részvénytársaság. A vállalat megalakulásakor már cél volt, hogy a keleti kereskedelmünkhöz megfelelő kikötők álljanak rendelkezésünkre. Ezeket a feltételeket biztosították a fent említett társasággal és az osztrák Lloydal kötött

szerződések, amelyek értelmében a két szerződő fél megerősítette, mint a szerződés legfontosabb pontját, hogy amíg az odessza-konstantinápolyi és a batum-konstantinápolyi vonalakon a Lloyd hajói szállítanak, addig magyar részről nem indítanak rendszeres járatokat. A fent vázolt szerződésekkel tengerészetünk hatalmas fejlődést produkált az új évszázad beköszöntével.

Az első világháború végéig - egy újabb fejlesztési programot is beszámítva - összesen 55 millió aranykoronát költött a magyar állam a kikötővárosra, amelyet 1918-ban az új délszláv állam kapott meg. Hányatott maradt azután is a város történelme: volt szabadváros, majd olasz fennhatóság, később német megszállás alatt állott. A II. világháború után Jugoszlávia, majd 1991-től az önálló Horvátország része lett.

Forrás:

http://mult-kor.hu/20080711_magyar_kereskedelmi_tengerhajozas_fiumeben?pldx=3