

A FIUMEI AUTONÓMIATÖREKVÉSEK GAZDASÁGI VETÜLETE A MÚLT SZÁZADELŐN – AZ INDEFICIENTER GŐZÖS HAJÓ- ÉS ÁRUFORGALMA 1901–1914 KÖZÖTT*

THE ECONOMIC SIDE OF FIUME'S AMBITIONS FOR AUTONOMY IN THE EARLY YEARS OF THE LAST CENTURY – THE INDEFICIENTER STEAM SHIP AND ITS TRADE BETWEEN 1901 AND 1914

PELLES MÁRTON PhD-hallgató

Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar
Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola

Abstract

In Fiume's port at the start of the XX. century, there were quite a few government supported and free naval trading companies with Austrian, Hungarian and Croat stakeholders, which linked the Hungarian naval exit with a lot of international ports by trading continuously. From all these companies the SS Indeficienter was the most important. The name of this company was actually Fiume's motto, and the company was not owned by a corporation at the steam ship's listing in 1901 but a shareholder group of about 70 people from Fiume's population. The steam ship's listing and the invigoration of local ambitions for autonomy were happening at the same time, and also with the founding of Fiume's Sirius Lodge of the Hungarian Symbolic Lodge; moreover the autonomy's main advocates and the local freemansions were both in the shareholder group of the steam ship. Both in my presentation and essay, with presenting the history and trading of the Idenficiener steam ship I analyse if the Italian entrepreneurs were solely motivated by business interests when they joined the Austria-Hungary naval trading life or if the Indeficiener steam ship was the local people's emblem of their self-consciousness. From my work, I hope that on the base of my researches in the archives in Budapest (Magyar Országos Levéltár) and in Fiume (Državni Arhiv u Rijeci), with also using relevant academic literature, I can unfold and present a lesser known chapter in the history of the Hungarian naval trading and Fiume's ambitions for autonomy.

1. Bevezetés

Fiume a dualizmus idején Magyarország egyetlen olyan kikötője volt, amelyben a 19–20. század fordulóján már jelen volt a prosperáló nagyipar, a fejlett pénzügyi élet és a modern tengeri gőzhajózási vállalatok révén az interkontinentális kereskedelem. A gőzhajózási vállalatokat tekintve voltak magyar (Adria Rt.), osztrák (Lloyd), horvát (Copaitich és Tsa. Rt.) és vegyes vállalkozások (Magyar-Horvát Rt.) is. A jelen tanulmányban bemutatandó Indeficienter gőzös egy autentikusan fiumeinek nevezhető kezdeményezés révén állt szolgálatba, a helyi autonómiatörekvések felerősödésének és a Sirius páholy megalá-



* Az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP–17–3–II kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

kulásának évében. Jelen tanulmányomban ezért amellett, hogy a konkrét gőzös működésének és áruforgalmának történetét bemutatom, megvizsgálom, hogy a gőzösnek volt-e köze az Autonóm Párthoz, a helyi szabadkőműves páholyhoz vagy csupán egy jelképes gesztus volt-e a tulajdonosok részéről, hogy a gőzöst Fiume város jelmondata után *Indeficienter*nek nevezték el.

2. A fiumei autonómatörekvések rövid története

Fiume városnak mindig is volt egy ősi, talán a római korból fennmaradt municipiális autonómiája. Ez azt jelentette, hogy hiába volt a város a középkorban például a Duinoi, Walsee vagy Habsburg családok birtoka, mindig egy főként a városi patríciusokból álló kapitánytanács irányította a települést.¹ Ezt az autonómiát erősítette az, amikor I. Lipót király a városnak adományozta saját kétféjű sasos címerét, az „*Indeficienter*”, azaz „*Kiapadhatatlan*” jelmonddal; ill. amikor III. Károly király 1725-ben Trieszttel egyidőben Fiumét is felruházta a szabadkikötői státusszal, és törvénybe foglalta a város autonómiáját például az olasz nyelvhasználat és a helyi peres ügyek városon belüli elrendezése tárgyában.² Amikor Fiumét Mária Terézia 1776-ban, majd a napóleoni idöket követően I. Ferenc 1822-ben és a húsz éves horvát megszállást követően a regnikoriális bizottságok 1868-ban újra Magyarország részévé nyilvánították, a város mindannyiszor visszanyerte az ősi olasz nyelvű autonómiáját is.

A dualizmus idején 1896-ig nagyobb súrlódások nélkül élt és építkezett együtt Magyarország és Fiume. A magyarok vitték a tőkét és a modern technológiákat a városba, míg a helyiek vállaltak munkát, hoztak létre vállalkozásokat, és így egy igazi multikulturális együttműködés részeként épült ki a fiumei kikötő. Az idillt a Bánffy-kormány törte meg 1896-ban, amikor egy törvénnyel Budapest alá rendelték a fiumei belső, addig önállóan működő bíraskodást; ez a döntés pedig alapjaiban rengette meg a helyi magyar-fiumei kapcsolatokat, olyan lavinát beindítva melynek hatására politikailag is megromlott a kapcsolat a város és az anyaország között (például a fiumei kormányzó, a polgármester és a városi közgyűlés lemondásával), illetve a város tengeri kereskedelmének forgalmában is lassuló tendencia, sőt visszaesés volt megfigyelhető az 1896–1900-as évek idején.³

A helyi politikai ellenállás egyesülve a nagyiparosok és vállalkozók tőkéjével 1901-ben létrehozta a Fiumei Autonóm Pártot, mely a politika aktuális lehetőségein keresztül igyekezett mérsékelt módon, de önállóságot szerezni a magyar uralommal szemben (akár területi autonómia révén is), illetve az Autonóm Párt tagjainak gyermekeiből, fiatalos lendülettel 1905-ben megalakult a Giovane Fiume mozgalom, mely radikálisabb, olykor erőszakosabb módon igyekezett a Magyarországtól való elszakadást, és sokszor az idöközben megszületett Olaszországhoz való csatlakozást propagálni.⁴ Később a Giovane Fiumét a Fiumei Kormányzói Palota és városi villamosok ellen elkövetett bombamerényletek miatt a magyar kormány feloszlatta, amellyel még tovább mélyítette az árkot a helyi fiumeiek és a magyar államigazgatás között.⁵

A vesztés első világháborút követően Riccardo Zanella, az Autonóm Párt vezetője sikerre vitte a politikai csoportosulás vágyát, és létrehozta 1920–1924 között a rövid életű Fiumei Szabad Államot, amelyet végül a Giovane Fiume felnöttek ért tagjai csatoltak a már fasiszta Olaszországhoz és ezzel újra életre hívták a napjainkig meglévő fiumei, ma már inkább rijekai területi autonómia gondolatát.

3. A fiumei Sirius páholy

Az 1901-es év az Autonóm párt létrejöttén kívül egy másik csoportosulás születését is magával hozta, méghozzá a Magyar Symbolikus Nagypáholy Fiumei Sirius Páholyának megalakulását. A kikötőváros szabadkőművesei igazodva az országos szervezet munkájához egy progresszív, szekuláris világ megalkotásán fáradoztak, amelyben nagy szerepet tulajdonítottak Fiume nemzetiségei (olasz, horvát, magyar, német) egymással való kibékítésének, és a város folyamatos gazdasági fejlesztésének.⁶

Fiume nagyiparosainak, kereskedőinek, bankárainak, az államigazgatás helyi képviselőinek, az állami cégek vezetőinek és az újságíróknak egy része szabadkőműves volt. A páholynek 1915-ig több, mint száz tagja lett, köztük például Ossoianck András iparmágnással és hlniki Neuberger Ármin fakereskedővel, akik az Indeficienter gőzös tulajdonosai is voltak; de olyan személyek is voltak a páholy tagjai között, mint Eidlitz Hugó az Adria Rt. vezetője, Hannapel Hugó konzervgyáros, Dr. Sachs Henrik ügyvéd, Dr. Tauffer Emil orvos és a Tengerészeti Hatóság hivatalnokja valamint más befolyásos emberek is. A páholy vezetője 1910-es évek eleji haláláig Steincker Artúr, a fiumei rizshántoló vezetője volt.

A páholy, gazdasági munkájában együttműködött a Fiumei Kereskedelmi és Iparkamara törekvéseivel (a közös tagság okán), így sokszor a kamara gazdasági tevékenysége előbb a Sirius páholyon belül fogalmazódott meg. Ilyen volt az a terv is, hogy a Budapest–Fiume vasutat bővítsék ki két további sínpárral. Ez a kérvény a Kamara egyik nagyszabású terve volt, mely legelőször a Sirius egyik szabadkőművesének, Neuberger Ármin fakereskedőnek jutott eszébe.⁷

A páholy gazdasági munkája ellenére az iratok között nem található konkrét utalás az Indeficienter gőzösrre, és a hajó tulajdonosai és a Sirius tagjai között is csak két egyezés volt, a már említett Ossoianck és Neuberger; azonban valószínűsíthetjük, hogy indirekt módon az SS Indeficienter ügye is előkerülhetett a közös „*vakolások*” alkalmával.⁸

4. Az SS Indeficienter története

A Gerbaz-testvérek vezetésével, mintegy 72 tulajdonos már 1900-ban vásárolt egy 1872-ben épült gőzöst, a Palermot, hogy azzal hosszújaratú kereskedést végezzenek a Földközi-tengeren.⁹ Ugyanezen tulajdonosok építették 1901-ben Stockton on Tees-ben a 2333 bruttó- és 1431 nettó regisztertonna térfogattal rendelkező SS Indeficientert (1. kép).¹⁰

A gőzös alapszabályban rögzített célja volt szabadhajózás az egész világon.¹¹ Mivel a gőzös igyekezett a fiumei, azaz a magyar kereskedelmi érdekeket előnyben részesíteni, az 1893. évi XXII. tc. értelmében hajóépítési és fuvardíj támogatásra volt jogosult.¹² Tulajdonosait tekintve nagyon változatos és színes összetétellel találkozhatunk. Az 576 000 K összértékű gőzösnek 72 tulajdonosa volt, akik részesedésüket a helyi szokásoknak megfelelően karátban mérték. A tulajdonosok között több híres fiumei és magyar tengerész- és vállalkozódinasztia tagját megtalálhatjuk pl. Baccarcich, Duimich, Catti, Copaitich, Dall Asta, Descovich, Minach, Jerouschneg, Lenaz, lovag Maderspach, Randich, Thian, Ticać; de voltak osztrákok, olaszok, franciák és németek közöttük.¹³

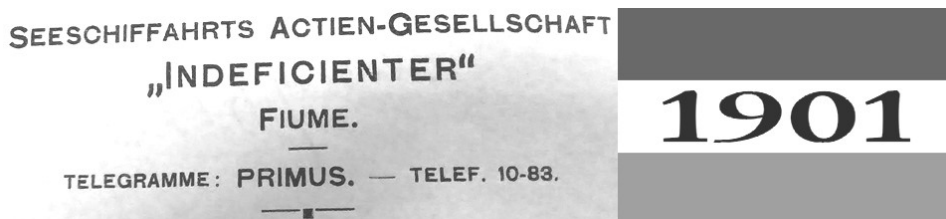
1. kép: Az SS Indeficienter



Forrás: hajoregiszter.hu

A megnevezett 72 főnek egy csoportja (22 fő) 1907-ben felvásárolta a többiek részese-
dését (kivéve Curti Edéét, aki nem volt hajlandó eladni 0,63 karát tulajdonjogát), és meg-
alapították az Indeficienter Tengerhajózási Részvénytársaságot, melynek jelképe a magyar
trikolórba írt 1901-es évszám lett (2. kép).¹⁴

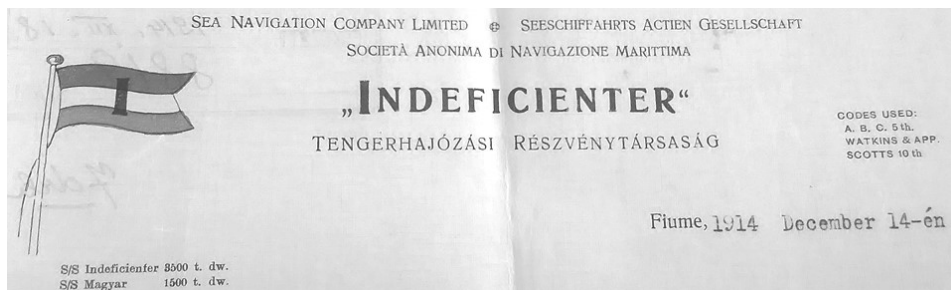
2. kép: Az 1907-es Indeficienter Tengerhajózási Rt. jelképei



Forrás: DAR. TH. Ált.629–1912–II–147.

A források ezután eléggé hiányosakká válnak a gőzös tulajdonosainak tekintetében,
azonban 1909-ben már a budapesti Magyar Kereskedelmi Bank Rt. volt a tulajdonos.¹⁵
1910-ben az SS Indeficientert a Grünhut és Társa vállalat bérelte és time-charterben foglal-
koztatta.¹⁶ 1914-ben újra önállóan a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. tulajdonában állt már a
gőzös, sőt, az Indeficienter Rt. az SS Magyar nevű gőzöst is megvásárolta a Grünhut társa-
ságtól (3. kép).¹⁷

3. kép: Az 1914-es Indeficienter Tengerhajózási Rt. jelképe



Forrás: DAR. TH. Ált.733–1914–II–103.

Ezután a világháború alatt vagy történt még egy tulajdonosváltás, vagy pedig az egyre befolyásosabbá váló részvényesek révén (pl. Ossoinack András által, aki ekkor Fiume országgyűlési követe volt) a társaság jogot szerzett Fiume város címerének használatára (4. kép). Ugyanakkor, mivel a világháború kitörésekor az Indeficienter nem tudott időben honi vizekre érni, 1914 augusztus elején Almeirába (Spanyolország) menekült, és ott foglalta le 1919-ben a francia kormány. Ezután a gőzös egy időre 1924-ben újra a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. tulajdona lett, de még ugyanezen évben Alfio Napoli birtokába került, aki a második világháború kitöréséig tengeri kereskedelemre használta. Az SS Agatha (ex SS San Giovanni, ex SS Indeficienter) élete 1943. május 14-én ért véget, amikor a német hadsereg Olbia (Olaszország) kikötőjében védműnek elsüllyesztette.

4. kép: Az Indeficienter Tengerhajózási Rt. 1916-os jelképei

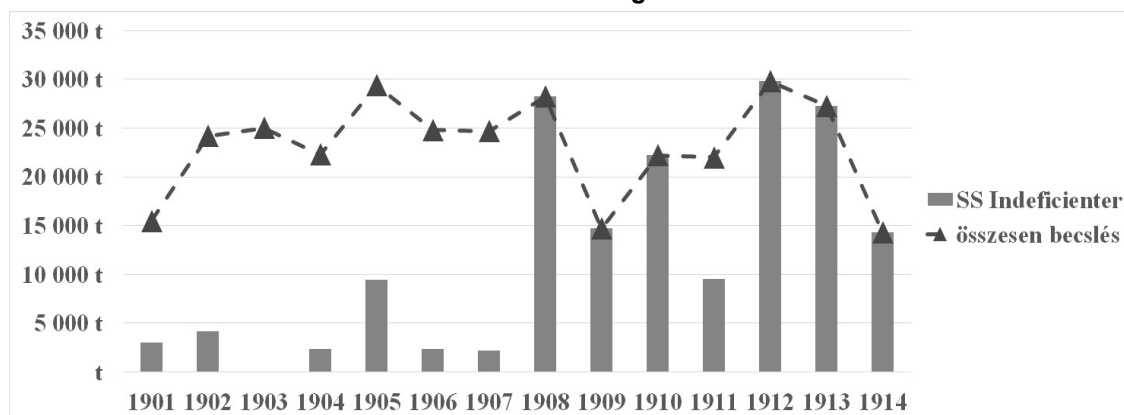


Forrás: DAR. TH. Ált.977–1916–I–1997.

5. Hajó és áruforgalom

A gőzös hajó- és áruforgalmáról 1901–1914 között vannak irataink.¹⁸ Ezek alapján a gőzös 120 fuvarot teljesített, amelyből 65-nél van regisztrálva összesen 169 471 t áruforgalom, azonban a gőzös általam valósnak vélt, becsült áruforgalma 324 471 t körül lehetett (1. ábra).¹⁹

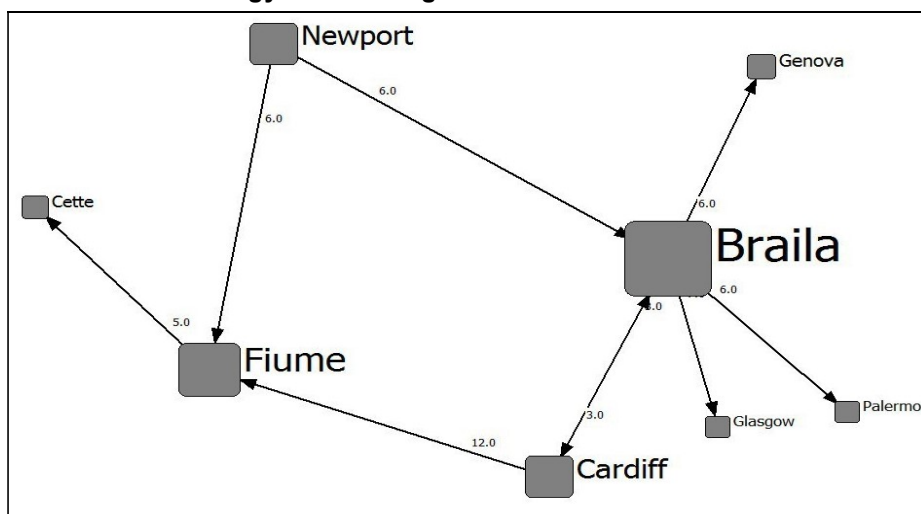
1. ábra: Az SS Indeficienter áruforgalma 1901–1914 között



Forrás: Indeficienter iratok.

A gőzösök sok kikötőt kötött össze ezer tonna alatti áruforgalommal, azonban a 3 000 t fölötti forgalomban nyolc fontos csomópontot találunk: Braila, Fiume, Newport, Cardiff, Genova, Cette, Glasgow és Palermo. Ezek közül számszerűsítve a legnagyobb forgalmát azt kapjuk, hogy az SS Indeficienter összforgalmának 31,8%-át (53 885 t) Braila, 20,2%-át (34 162 t) Fiume, 14,7%-át (24 834 t) Cardiff és 14,5%-át (24 558 t) Newport bírta. Ennek a több csomópontú hálózatnak az érzékeltetésére álljon itt a 2. számú ábra, amely alapján elmondható, hogy a gőzös Brailában általában a Dunán és vasúton érkező magyar gabonát és erdélyi fát vette fel, majd azzal elhajózott olasz és angol kikötőkbe, ahol kőszentet vett fel. Innen vagy visszahajózott a Duna-torkolathoz vagy Fiuméba ment, ahonnan feldolgozott ipari termékekkel francia és angliai kikötőkbe ment, ahonnan újra kőszentet hozott. Míg a gőzös szempontjából Fiume fontos csomópont volt, addig Fiume 1901–1914 közötti összes áruforgalmában (195 430 958 t) eltörpült az Indeficienter forgalma (0,1%).

2. ábra: Azon kikötők hálózata, amelyeket az SS Indeficienter 3000 t, vagy több áruforgalommal kötött össze²⁰



Forrás: Indeficienter iratok.

6. Összegzés

Elemzésünkéből kitűnhet, hogy bár a különböző szervezetek (Autonóm Párt, Sirius páholy, Indeficienter Rt.) tagsága között volt minimális átfedés, a kutatási eredmények alapján nem jelenthető az ki, hogy az Indeficienter gőzös a fiumei autonómiaürelkérések konkrét gazdasági kivételéseként jött létre. Ugyanakkor ennek ellenkezőjét sem mondhatjuk ki, hiszen a gőzös tulajdonosai igazi fiumeiek voltak, akik nem véletlenül a város jelmondatát adták a gőzös nevéül egy politikailag megterhelt időszakban. Tehát az Indeficienter gőzös pontosan az volt, aminek tűnik: egy vélhetően nyereséggel működő gőzös, amely amellet, hogy egy kis bevételt hozott a tulajdonosainak, elvitte a világ minden fontosabb kikötőjébe Fiume nevéül és jelmondatát. Azonban nem csak ezt az adriai-tengeri jelképet vitte magával, hanem árukat is. 120 darab járat 14 év alatt azt jelenti, hogy a gőzös szinte folyamatosan úton volt, nagyobb megállások nélkül közlekedett és kereskedett. Összességében úgy gondolom, hogy az SS Indeficienter egy változó időszakban biztos áruforgalmat tudott lebonyolítani Európa fontos kikötői között, és egy olyan pontja a magyar kereskedelmi tengerészet történetének, amely méltó a megismerésre.

Jegyzetek

1. Érdekesség, hogy 1528. március 20. és 1532 között Jurisics Miklós, Kőszeg védője volt Fiume kapitánya (Kobler 1896).
2. Császár (1842): 42–51.
3. Ordasi (2015).
4. Fried (2001).
5. DAR. JU-5. Eln. 42–1913–II–423.
6. MNL. OL. P–1083–I–38–LXVI és P–1134–D–7–NO35.
7. DAR. JU–5. Ált. 191–1894–303.
8. A Sirius páholy irataiban vakolásnak nevezték azt a tevékenységet, amikor a szabadkőművesek kötetlenül beszélgettek egymással a közös munka után.
9. 1904-ben a tulajdonosok Palermot eladták Marseille-be szétbontásra (DAR: TH. Ált. 291–1904–XXXI–922).
10. DAR. TH. Segédkönyvek. Hajórajstrom 241.
11. DAR. TH. Ált. 490–1909–I–13.
12. Az SS Indeficienter 1901–1918 között összesen 162 942 K állami hajóépítési és 23 618 K fuvardíj támogatásban részesült.
13. DAR. TH. 424–1907–XXXI–489.
14. DAR. TH. Ált. 490–1909–I–13.
15. DAR. TH. Ált. 730–1914–I–840.
16. DAR. TH. Ált. 623–1912–I–134.
17. DAR. TH. Ált. 731–1914–I–2218.
18. Indeficienter iratok.
19. A becslést az alapján végeztem, hogy mekkora volt a gőzös hordképessége és az adott vonalon általában mekkora mennyiségű árut szállított.
20. A hálózat megalkotásában külön köszönöm húgom, Pelles Dorottya informatikai segítségét.

Felhasznált irodalom

- Državni Arhiv u Rijeci. JU-5. A Fiumei és magyar–horvát tengerparti királyi kormányzó iratai – Kr. Gubernij za Rijeku i Ugarsko-Hrvatsko Primorje 1867–1918.
- Državni Arhiv u Rijeci. 46. Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870–1918) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).
- Császár Ferenc (1842): A fiumei kikötő. Pest. Eggenberger J. és fia könyvárusi bizomány.
- Fried Ilona (2001): Emlékek városa Fiume. Budapest. Ponte alapítvány.
- [Http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/indeficienter/1088](http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/indeficienter/1088) Letöltve: 2017. október 21.
- Indeficienter iratok: DAR. TH. Ált. 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–1040; 364–1906–XXI–2; 365–1906–XXI–5512; 415–1907–XXI–437; 496–1908–II–134; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 629–1911–II–147; 630–1912–II–816; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–911; 733–1914–II–50.
- Kobler, Giovanni (1896): Memorie per la storia della liburnica città di Fiume. Fiume. Stabilimento Tipo-litografico Fiumano di Emidio Mohovich.
- Magyar Nemzeti Levéltár. Országos Levéltár. P–1083. Szabadkőműves szervezetek levéltára. Symbolikus Nagypáholy.
- Magyar Nemzeti Levéltár. Országos Levéltár. P–1134. Sirius páholy 1901–1915.
- Ordasi Ágnes (2015): Fiume és az Autonóm Párt. https://www.academia.edu/25508878/Fiume_%C3%A9s_az_Auton%C3%B3m_P%C3%A1rt_-_Grasty%C3%A1n_2015 Letöltve: 2017. október 21.