



ZSIGMOND GÁBOR

Az Osztrák–Magyar Lloyd története

Mintegy 175 évvel ezelőtt, 1832-ben alakult Triesztben az *Österreichischer Lloyd* (Osztrák Lloyd), a Habsburg Birodalom első tengeri gőzhajózási vállalkozása. A társaság a nemzetközi gőzhajózásban már korán megjelent, alig 30 évvel Fulton 1807. évi gőzhajókísérlete után.¹ Az Osztrák Lloyd első gőzhajója, a *Lodovico Arciduca D’Austria* 1837. május 16-án futott ki Triesztből, hogy megkezdje első, tizennégy napos útját Konstantinápolyba. A 19. századi nemzetközi tengeri hajózásban nem elhanyagolható szerepet játszó társaság jogutódjai ma is működő hajózási cégek. Az Osztrák Lloyd az első világháború után *Lloyd Triestino* néven olasz vállalkozásként működött tovább, 2006-tól pedig egy névváltoztatás után *Italia Marittima* néven folytatja tevékenységét.² Ezzel párhuzamosan 1951-ben Bécsben is alakult egy vállalkozás, mely ugyancsak a fentebb említett Osztrák Lloydot tekinti jogelődjének.³ Ez a társaság nevében is – *Österreichischer Lloyd Seerederei (ÖL)* – hordozza az előd szellemi örökségét, színeiben (kék alapszín, aranyszínű horgony) és jelszavában (*Vorwärts*, vagyis Előre) szintén a 19. században felemelkedett céget követi.⁴ Az Osztrák Lloyd 1872-től két évtizeden át Osztrák–Magyar Lloyd néven működött, így a nevében is egyetlen közös kereskedelmi tengeri hajózási vállalkozása volt a Monarchiának. Az Osztrák

¹ Az első gőzhajót Fulton 1807-ben mutatta be, az Atlanti-óceánt azonban első ízben csak az 1819-ben szelte át a New Yorkban épült *Savannah*. A vitorlával is felszerelt hajó azonban az átkelés során alig használta gőzgépét. Húsz évvel később, 1838-ban a *Great Western* gőzösnek végül sikerült két hét alatt pusztán a gőz erejével átkelnie az óceánon. Noha nem a nagy transzatlanti versenyben, hanem a keleti Mediterráneumban, de az alapvetően szárazföldi hatalomként elkönyvelt Habsburg Birodalom ezekben az években az Osztrák Lloyd révén már részt vett a nemzetközi tengeri gőzhajózásban.

² A Lloyd Triestino elnöke, P. L. Maneschi jelentette be a névváltozást 2006 januárjában. Eszerint 2006. március 1-jétől a hivatalos megnevezés: *Italia Marittima SpA*, rövidítése: ITS. A bejelentés kapcsán kiadott sajtóközlemény idézi a társaság elnökét, aki említést tett a 170 évvel ezelőtt jogelődről, az Osztrák Lloydról: „*Mr. Maneschi said the new name Italia Marittima SpA reflects the company’s ambitions to strengthen its Italian national identity worldwide whilst recognising almost 170 years’ presence of Lloyd Triestino in the international shipping market. At the time the shipping company was established, on 2 August 1836, Trieste and the port were part of the Austrian-Hungarian Empire and the original name of the company was Oesterreicher Lloyd. On 3 January 1919, shortly after World War I, the name changed to Lloyd Triestino.*” A sajtóközlemény forrása a társaság honlapja: <http://www.italiamarittima.it/news/prindexinter.asp?file=LT%20CHANGES%20NAME.SWF> letöltve: 2007. május 15. (A társaság saját történeti bemutatásakor is figyelmet szentelt az Osztrák Lloydnak.)

³ Az 1951. évi alakulás után 1991-ben indult újra a társaság. Flottája jelenleg tizenhárom egységet számlál.

⁴ Der Österreichische Lloyd. In: Maritime Hotline 1999/08. forrás: http://www.oelsm.com/Presse-Texte/Press_34.htm, letöltve: 2007. március 19.

rák–Magyar Lloyd révén a Monarchia közös kereskedelmi lobogójában szereplő magyar trikolór először jelenhetett meg a nemzetközi vizeken egyre nagyobb teret hódító gőzhajókon. A mintegy húsz éven át fennmaradt – és mindvégig a magyarországi kritika kereszt-tüzében álló – „közösség” végül 1891-ben szűnt meg, amikor már megteremtődtek az ön-álló magyar tengerészet megalakításának feltételei is.

Az elmúlt évtizedekben az Osztrák(–Magyar) Lloyd történetéről kevés és természetszerűleg elsősorban német nyelvű irodalom született. Ezek a művek is inkább az osztrák tengerészet történetének átfogó bemutatásaiban emlékeznek meg a cégről. Ilyenek Horst F. Mayer, Dieter Winkler, Anton Eugen Sokol írásai. Ki kell emelnünk azonban a társaság alakulásának 150. jubileumára olasz szerkesztésben megjelent *„Der Lloyd in Triest gestern-heute-morgen – Vom Österreichischen Lloyd zum Lloyd Triestino”* című német nyelvű munkát.⁵ A mű tartalmazza az évfordulóra megrendezett trieszti és bécsi kiállítások rendkívül értékes anyagának fotóit is. A témához csak részben kapcsolódóan – de a Monarchia tengerészete magyar és horvát forrásainak bemutatása miatt – a fiumei (rijekai) Városi Múzeum igazgatója, Ervin Dubrović által szerkesztett munka egyes fejezeteit is megemlítjük.⁶ A téma (délszláv) irodalmában érdekes adalék az a kotori kiadvány, amely Vasilija Ivankovićának a Monarchia egykori tengerpartja – ma különböző országokhoz tartozó – kikötőinek tengerészeti gyűjteményeiben őrzött képeit mutatja be, közöttük az Osztrák–Magyar Lloyd számos gőzösének festményét is.⁷ A társasággal kapcsolatos művészeti színvonalú festmények, eszközök, képeslapok bemutatásában az említett *„Der Lloyd in Triest...”* című munka mellett kiemeljük még Georg Pawlik és Lothar Baumgartner munkáját, mely többek között Alexander Kirchner Lloyd-sorozatának egyes képeslapjait is bemutatja.⁸ Hazánkban a szerény tengerészeti szakirodalom keretein belül a Lloyd tevékenységének történeti bemutatására még nem történt kísérlet, noha a társaság a Monarchia egyetlen közös kereskedelmi tengerészeti vállalkozása volt, és már a korszakban rendkívül heves viták tárgyát képezte. E tanulmány – terjedelméből adódóan is – csupán arra szorítkozhat, hogy felvázolja, illetve bemutassa az egykor a magyar állam által is szubvencionált vállalkozás 1871–1891 közé eső két évtizedét, a viszonylag csekély számú szakirodalom és egyes levéltári források felhasználásával. A felhasznált munkák között arra törekedtünk, hogy bemutassuk a hazánkban a témával kapcsolatosan megjelent írások, cikkek, magyar, német és olasz nyelvű röpiratok, egyéb publicisztikai írások mind szélesebb skáláját. A kutatott hazai és fiumei levéltári iratokból pedig csak azokat használtuk fel, melyek nem vezetnek el egyes – hosszabb elemzést igénylő – részletkérdésekhez. Így nem térünk ki részletesen a pénzügyi és forgalmi adatok részletezésére, az egyes útvonalak pontos ismertetésére, de a magyar álláspontok részletes bemutatására sem, csupán annyiban, amennyiben segítik eredeti célunk elérését, az Osztrák–Magyar Lloyd fejlődésének megajzolását, a társaság tulajdonképpeni bemutatását. A vállalat történetének alapos feltárása hazánkban mindeközéig nem történt meg, és természetesen írásunkban sem törekedhetünk a teljességre. Ugyanakkor bízunk abban, hogy e tanulmány ki tudja egészíteni a szerény hazai (kereskedelmi) tengerészettel kapcsolatos szakirodalmak által eddig bemutatott képet, amellet,

⁵ Guido Botteri, Guido Favetta, Bianca Maria Santoro, Rosanna (ed.): *Der Lloyd in Triest gestern-heute-morgen- Vom Österreichischen Lloyd zum Lloyd Triestino*. Triest, 1987.

⁶ Dubrović, Ervin (ed.): *Riječka luka, povijest, izgradnja, promet*. Rijeka, 2001.

⁷ Janičević, Radojka: *Slike Mariniste Vasilija Ivankovića u Boki Kotorskoj*. Kotor, 2002.

⁸ Pawlik, Georg – Baumgartner, Lothar: *Österreichs Marine und Küste auf alten Postkarten*. Graz, 1985.

hogyan a Lloydal kapcsolatos további részletkérdések elemzéséhez megfelelő „összegző bevezetesként” szolgálhat.

Az Osztrák Lloyd társaság megalakulása és működése a hetvenes évekig

A Mediterráneum keleti felét és különösen az Adriai beltengert a 19. században már messze elkerülték a világforgalom számára fontos tengeri útvonalak. Az egykor Velence nevével fémjelzett földközi-tengeri hajózás nagy pillanati már rég lezárultak, a világforgalom áttevéődött az Atlanti-óceán partján fekvő „centrumországok” kikötőibe. Ugyanakkor a technikai újítások (vasutak elvezetése a kikötőkig, távíró, gőzhajó, a gőzgépek tökéletesítése, a hajócsavar alkalmazása) és a gazdaságelméleti rendszerek – mindenekelőtt a szabadkereskedelem elterjedése – elősegítették a nemzetközi tengeri áruforgalom fejlődését. Trieszt nemzetközi tengerhajózásba való bekapcsolódásakor e hatások mellett ki kell emelnünk, hogy a kikötő egy gazdaságilag fejlődőképes ország egyetlen tengeri kijárata volt. Így a földrajzi adottságok és a technikai, pénzügyi, gazdasági újítások mellett a politikai érdekek is nagy hangsúllyal bírtak.⁹ Anélkül, hogy a tengeri hatalomra való törekvést részletesen tárgyalnánk, meg kell említenünk, hogy a 19. század során a vitorlások korának alkonyán a tengeri hatalom kérdéseiben – a géphajózás megjelenésével, a hajótér és a sebesség növelésére irányuló fejlesztésekkel, a kikötők és a hátország közötti infrastruktúrák kiépítésével stb. – új tényezők jelentek meg, melyek szerteágazó módon hatottak a Lloyd fejlődésére is.¹⁰ A társaság megalakulását A. E. Sokol „*Seemacht Österreich*” című műve is Ausztria tengeri jelenlétének egyik fontos kezdeti időpontjának tekinti.¹¹ A trieszti Lloyd kétségtelenül az elsők között jelent meg a gőzhajózásban 1836–1837-ben, megelőzve olyan – később nagynevű – társaságok, mint a *Cunard Line* (1841), *Hamburg-Amerika-Linie* (Hapag, 1856), *Norddeutsche Lloyd* (1857), *Compagnie Générale Transatlantique* (1864) gőzhajózási üzemének elindítását.

A trieszti *Lloyd* 1832-ben a londoni *British Lloyd*¹² mintájára hét helyi biztosító társaság¹³ szövetségével, információk begyűjtésére és értékelésére jött létre. Az 1836. április 20-i közgyűlésen gőzhajózási osztály felállításáról, majd az 1837. április 9-én megtartott közgyűlésen már a menetrendek kialakításáról, a gőzhajók beszerzéséről, a részvények kibocsátásáról döntöttek.¹⁴ Alig több mint egy hónap múlva, május 16-án megérkezett Triesztbe a társaság első gőzhajója, a Londonban épült *Lodovico Arciduca D’Austria*. Még ez

⁹ Penninger Antal: *A tengerhajózási mozgalmak és azok hatása Fiume forgalmára*. Közgazdasági Szemle, 28. (1904) 748–761.

¹⁰ A tengeri hatalom kérdéseiről bővebben: Nagy Miklós Mihály: *A tengeri hatalom geopolitikája*. In: Pap Norbert–Tóth József (szerk.): *Változó világ, átalakuló politikai földrajz*. Pécs, 1999.; Gorskov, Sz. G.: *Az állam tengeri hatalma*. Budapest, 1983.; Thayer Mahan, Alfred: *Influences of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston, 1890.; Potter, Elmer B.–Nimitz, Chester W.: *Sea power: a naval history*. Englewood Cliffs, N. J.–Prentice-Hall, 1960.

¹¹ Sokol, A. E.: *Seemacht Österreich. Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine*. Wien–München–Zürich, 1972. 26–29.

¹² A *British Lloyd* már a 17. századtól foglalkozott a tengerészettel kapcsolatos hírek begyűjtésével, valamint tengeri biztosítással. Az első tengerészeti újságot 1696-ban *Lloyd’s News* néven ez a vállalkozás indította el.

¹³ Ezek: *Banco Adriatico di Assicurazioni, Azienda Assicuratrice, Banco Illirico d’Assicurazioni, Assicurazioni Generali Austro-Italiane, Banco di Marittime Assicurazioni, Compagnia degli Amici Assicuratori, Società Orientale d’Assicurazioni*.

¹⁴ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága keletkezésétől napjainkig (1836–1886)*. Trieszt, 1886. 6–7.

év nyarán átvették az ugyancsak Angliából rendelt *Giovanni Arciduca D’Austria* gőzöst, majd a triezti hajógyárban megépült a *Conte Kolourat* és a *Pricipe Metternich* névre keresztelt lapátkerekes gőzös is.¹⁵ A *Lodovico Arciduca D’Austria* 1839 novemberében a francia *Dante* gőzössel, majd alig két héttel később az ugyancsak francia *Leonidas* gőzhajóval ütközött össze. Az ilyen esetek a gőzhajók korszakának hajnalán gyakran előfordultak, azonban nem lehet kizárni a szándékosságot sem.¹⁶ 1838-ra elkészült a társaság hajóépítő telepe, és néhány évvel később, 1841-től a társaság részvényeit jegyezni kezdték a bécsi tőzsdén.¹⁷ Ugyanebben az évben megkezdték a Bécs–Trieszt vasútvonal építését, mely elkészülte után (1858) kiterjedt gazdasági hátországot biztosított a Lloyd számára, bekapcsolva az árucserébe a cseh, dél-német, valamint egyes magyar területeket is. Szintén a 1840-es évek közepén kezdte meg a Lloyd a postalobogó használatát. Azokban a közel-keleti kikötőben, ahol nem voltak saját postahivatalok, ott a levél- és csomagküldeményeket a Lloyd kirendeltségein is fel lehetett adni.¹⁸ A társaság idővel – igaz, sikertelenül – versenyt kívánt teremteni a brit egyiptomi posta szállításában érdekelt marseilles-i cégeknek is. A Földközi-tenger keleti medencéjében számos ügynökséget hoztak létre, a legfontosabb az isztambuli és az alexandriai volt. 1848-ban az alkalmazottak száma már ezer fölé, a hajók száma húsz fölé emelkedett, a járatok száma pedig az alakulás éveivel képest megnégyszereződött.¹⁹ 1849. április 10-én ünnepélyesen vízre bocsátották Triesztben a társaság jelszavát hordozó *Vorwärts* nevű gőzöst.²⁰ A következő évben Ferenc József is meglátogatta az osztrák tengeri kereskedelem letéteményesének számító várost, és még ugyanabban az évben létrehozták a Lloyd irodalmi-művészeti osztályát. Ez többek között reklám- és propagandacélokat is szolgált.²¹ Később neves triezti művészek dolgoztak itt, akik nemzetközi elismeréseket is szereztek maguknak, így Argio Orell, Marcello Dudovich, Ernesto Croci, Pietro Marussig, Glenco Cambon.²² Az osztály munkájáról művészien illusztrált könyvborítók, kereskedelmi kiadványok, folyóiratok, érmék és egyéb emléktárgyak tanúskodnak.

A Lloyd kezdeti sikereinek megalapozója Karl Ludwig von Bruck (1798–1860) volt, a társaság alapító tagja és első vezérigazgatója.²³ Bruck porosz protestáns családban született a Rajna-vidéki Elberfeldben 1798-ban egy könyvkötő fiaként. Egy ideig maga is könyvkereskedő volt, majd a görögök szabadságharcának megsegítésére indulva útközben Trieszt városában telepedett le. A város ismert nagykereskedője, Ritter von Reyer fogta pártfogásába, és a rövid életű *Azienda Assicuratrice*-nél kínált számára posztot. Bruck londoni példára már 1830-tól összefogásra buzdította a helyi biztosítótársaságokat, mígnem 1832-ben megalakult a triezti Lloyd, melynek biztosító és „hírgyűjtő” központja egy bérház szobája

¹⁵ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 6–7.

¹⁶ Winkler, Dieter – Mayer, Horst F.: *In allen Häfen war Österreich-Die österreichisch-ungarische Handelsmarine*. Wien. 53.

¹⁷ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 12–14.

¹⁸ A postaszolgálat még menetközben feldolgozta a leveleket, így a gőzösök Triesztbe való megérkezése után azonnal ki lehetett kézbesíteni a küldeményeket a városban, vagy a leghamarabb induló vonatokon továbbítani.

¹⁹ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága* 15–18.

²⁰ Winkler – Mayer: *In allen Häfen war Österreich*, 56.

²¹ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 25.

²² Favetta, B. M.: *Archive und Museen in Triest als Quellen für die Ausstellungen de Lloyd*. In: *Der Lloyd in Triest*, 66.

²³ Bruck munkásságáról lásd még: Charmatz, Richard: *Minister Freiherr von Bruck. Der vor-kämpfer Mitteleuropas*. Leipzig, 1916.; Haschek, Helmuth: *Carl Ludwig von Bruck*. In: *Der Lloyd in Triest*, 25–27.

volt. Négy évvel később már elindult a Lloyd gőzhajózási osztálya. Az 1848-as események idején a frankfurti szövetségi gyűlés egyik résztvevője volt, ahol szóba került a birodalmi tengerészeti minisztériumi poszt odaítélése számára. Végül Bruck 1848-ban a Schwarzenberg-kormányban kereskedelmi miniszteri székletet kapott. Kivívott tekintélyét mutatja, hogy 1849-ben meghívták a Piemonttal zajló béketárgyalásokra, aminek sikeres lezárása után a Leopold rend mellé megkapta a bárói címet. Triesztben nem egyszerűen egy isztriai olasz kikötővárost látott, hanem egy közép-európai gazdasági térség mozdítóját. Kritikával illette a Monarchia társadalmi rendszerét, de szorgalmazta Ausztria vezető gazdasági szerepét a térségben.²⁴ Ismerte és hatott gondolkodására Friedrich List munkássága.²⁵ 1850-ben komoly szerepe volt a trieszti Tengerészeti Hatóság létrehozásában, és 1855-től a pénzügyminisztériumi tárca irányítójaként a banki, pénzügyi stabilizáció megteremtése mellett számos reformelképzelését sikerült megvalósítania a postai, tengeri és kereskedelmi kérdésekben.

A Lloyd az ötvenes évekre már tekintélyes flottával rendelkezett: Míg a társaság 1847-ben 21 hajóval, mintegy 127 052 utast és 6997 tonna árut szállított, addig 1856-ban már 61 hajóval 366 167 utast és 28 400 tonna árut.²⁶ A biztosítók szövetségéből jelentős hajózási társasággá nőtt vállalkozás mérlege először 1854-ben mutatott veszteséget. A krími háború²⁷ kitörése csak ideiglenesen, ám a francia és angol cégek térnyerése hosszabb távon is éreztette negatív hatását. Eközben az ötvenes évek végén tovább folyt a dalmáciai, görög és olasz járatok fejlesztése.²⁸ Miután a San Marco hajógyárat eladták a haditengerészetnek, 1853-ban új hajógyár létesítésének előmunkálatait kezdték meg a servolai-öbölben.²⁹ Az épület alapkövét Ferdinánd Miksa főherceg rakta le. A tervek kidolgozásával Christian Hansen dán építész bízta meg, aki Görögországban megvalósított hajógyárépítéseiről vált ismertté.³⁰ Az 1860-ban nagy ünnepség keretében átvett, közel öt millió forintból felépített új hajógyár 1862-ben kapta első igazán komoly megrendelését az *Austria* nevű gőzös megépítésére. A hajót három évvel később bocsátották vízre, és ez lett a társaság első teljesen fémből és kizárólag hazai nyersanyagokból épült gőzöse, egyben a maga 1700 tonnájával a flotta addigi legnagyobb hajója.³¹ Az 1866-ban Olaszország és Ausztria között kitört háborúban a Lloyd szerződészerűen részt vett a hadsereg szállítási ügyleteiben, miközben a haditengerészet által bérbe vett *Egitto* gőzöst parancsnoka kénytelen volt elsüllyeszteni.³² Az

²⁴ Az Osztrák Lloyd terjeszkedési politikája is mutatja Bruck elképzeléseit, melyben megjelent a brit kereskedelmi hegemonia európai és közel-keleti pozícióinak fenyegetése is. Brucknak a Földközi-tenger térségétől a Baltikumig terjedő közép-európai gazdasági övezetről való elképzeléseiről lásd bővebben: Austensen, Roy A.: *Austria and the „Struggle for Supremacy in Germany” 1848–1864*. The Journal of Modern History, 52. (1980) No. 2., valamint a kérdés további részleteire, az ún. nagyosztrák programokra nézve: Deák Ágnes: *A Habsburg Birodalom a nacionalizmus kihívásai között – Tervek és koncepciók a birodalom újjáalakítására (1848–1849)*. In: Aetas, 12. évf. (1997) 4. sz.

²⁵ Haschek: Carl Ludwig von Bruck. In: *Der Lloyd in Triest*, 25.

²⁶ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 38.

²⁷ A krími háború ideje alatt a nehézkes osztrák külpolitikát a török kormány előtt éppen Bruck bárónak kellett képviselnie.

²⁸ Kemény Ödön: *A tengeri kereskedelem*. Fiume, 1906. 22–24. A szerző az Adria Rt. titkára, később igazgatósági tagja volt.

²⁹ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 27–31.

³⁰ Winkler – Mayer: *In allen Häfen war Österreich*, 57.

³¹ Kemény: *A tengeri kereskedelem*, 24–25.; *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 48.

³² *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 53.

olasz nemzeti egyesítés küzdelmeiben feszült helyzetet teremtett, hogy a hajók kapitányai zömmel olaszok voltak, sőt a társaság szolgálati nyelve is az olasz volt.³³

A hatvanas évek végén a nemzetközi szállítási tarifák kedvezőtlen változása, a hajók befogadóképességének növelését célzó munkák lassúsága, valamint az erősödő konkurenciaharc némileg lelassította a Lloyd fejlődési ütemét. A hajók száma az 1857 és 1867 közötti tíz évben hatvanöttről hatvannégyre csökkent, igaz – a hajók hordképességére irányuló átalakítási munkálatok és nagyobb hajók beszerzése révén –, a tonnatartalom 33 755-ről lassan 45 513-ra gyarapodott.³⁴ Ezekben az években született meg Magyarország és Ausztria között a vám- és kereskedelmi szerződés, melynek VI. cikke szabályozta a leglényegesebb tengerészeti ügyeket, köztük a közös kereskedelmi lobogó ügyét is. A törvény szavaival: „Mindkét fél kereskedelmi hajói egy és ugyanazon lobogót használnak, mely az eddigi jelvényekkel a magyar korona alatti országok színeit és címerét egyesíti. [...] A két fél hajói a két államterület kikötőiben egyenlő bánásmódban részesülnek...” A törvény kitért a társaságra is: „Az »Ausztriai Lloyd« cim alatt működő, s mindkét fél forgalmi érdekeit előmozdító nemzetközi, tengeri postaszállító és hajózási vállalat a külügyi minister vezetése alatt áll, ki az ezen intézetet illető tengerészeti és postaügyeknek a két kereskedelmi ministerrel egyetértőleg fog eljárni. Az ezen vállalatnak szerződésileg biztosított államsegély a külügy-ministerium költségvetésének egyik részét képezendi.”³⁵

A magyarok számára a kiegyezéssel együtt járt Fiume kérdésének rendezése is. Az újból Magyarországhoz került Fiumében 1870. október 3-án létrehozták a magyar tengerészeti közigazgatás alapsejtjét, a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóságot.³⁶ A magyar tengeremlék tengerészettel kapcsolatos minden személyi, hajózási, kereskedelmi, műszaki, szakképzési, egészségügyi, vesztegári intézkedése ehhez az új hivatalhoz tartozott.³⁷ Az új közigazgatási szervezet Catinelli miniszteri tanácsos szakmai irányításával kezdhette meg működését.³⁸ A fiumei kormányzó volt egyben a Hatóság elnöke is, aminek épületében működött ekkor a tengerészeti főtanoda is a tisztképzés biztosítására.³⁹ A fiumei hajóforgalomra jellemző volt, hogy 1866 és 1870 között a kikötőben az osztrák hajókon kívül mindössze két angol és egy török gőzös vetett horgonyt.⁴⁰ A kikötő fejlesztésére született tervek véleményezésére a magyar kormány 1871-ben a marseille-i kikötő építkezési vezetőjét, a francia Hilarion Pascal-t kérte fel, majd a kikötőfejlesztés munkálatait később Hajnal Antal a Magyar Tengerészeti Hatóság főmérnöke koordinálta. A fejlesztéseket már az 1873-as bécsi világi kiállításon bemutatták.⁴¹ 1873. június 25-én a Szentpéter–Fiume, október 23-án a Károlyváros–Fiume vasútvonal átadása is megtörtént.⁴² A vasútvonalak kiépítése fontos volt, hiszen Magyarország belső területeit kötötte össze a kikötővárossal, lehetővé téve az ország

³³ Ugyanakkor a reklámokat, plakátokat és menetrendeket németül adták ki. Kivéve természetesen a levantei, valamint a távol-keleti járatokkal kapcsolatos információkat, melyek francia és angol nyelven is megjelentek.

³⁴ *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet* (Chefredakteur: Hugo Bürger), Wien, Dampfschiffarts-Gesellschaft des Oeserr. Lloyd, 1901. 10–15.

³⁵ *Corpus Iuris Hungarici*. 1867:XVI.tc.

³⁶ *Riječka luka, povijest, izgradnja, promet*, 344.

³⁷ *M. kir. Tengerészeti Évkönyv az 1891. évre*. Fiume, 44–56.

³⁸ Alpha: *Fiume tengerészetéről*. *Nemzetgazdasági Szemle*, 13. (1889) 10. füzet, 858.

³⁹ Horváth József: *A „Nautica” – A fiumei Tengerészeti Akadémia története*. Budapest, 1999. 36–41.

⁴⁰ Kemény: *A tengeri kereskedelem*, 26.

⁴¹ *Riječka luka, povijest, izgradnja, promet*, 344.

⁴² *Adatok Fiume kereskedelmi állapotáról. A községi tanácsa és a kereskedelmi kamara emlékirata*. Fiume, 1880. 27.

áruinak, terményeinek az elszállítását a tengerig és onnan tovább a külföldi piacokra. Ennek hatása azonban még sokáig alig érződött, mivel a Trieszt számára kedvezőbb vasúti tarifák elvonták a forgalom egy részét Fiumétól.⁴³

Megállapítható, hogy a kikötő és infrastruktúrájának erőltetett fejlesztése még nem vonta magával a modern tengerhajózás megteremtését.⁴⁴ A magyar fél számára – amennyiben idővel valóban ki akarta aknázni a tengerhajózásban rejlő lehetőségeket, és nem csupán a tengerészet jogi, közigazgatási és egyéb feltételeit akarta megteremteni – az Osztrák Lloyd támogatása ilyen szempontból indokolható volt.

Az Osztrák–Magyar Lloyd fennállásának évei

Az Osztrák Lloydal a magyar fél 1871. november 18-án kötött szerződést. Andrássy Gyula közös külügyminiszteri székének elfoglalása után négy nappal írta alá a megállapodást, Szlávy József földművelési, ipari és kereskedelmi miniszter egyetértésével. A szerződés szövegét, valamint a közös külügyminisztériumnál Bécsben 1871. november 18-án készült – a szerződés kiegészítését képező – jegyzőkönyvet a magyar parlament is jóváhagyta, és az 1872. évi XXVI. törvénycikkben rögzítette. Ennek értelmében az Osztrák Lloyd felvette az Osztrák–Magyar Lloyd nevet. Az egyezmény a szubvenció mértéke mellett a menetrendek módosításáról is rendelkezett.⁴⁵ Az átalakult Lloydnak 1872-ben hatvanhárom gőzhajója volt, melyek 64 535 tonnatartalmat és több mint 13 millió forintot képviseltek.⁴⁶ Az Osztrák–Magyar Lloyd (*Lloyd Austro–Ungarico*) nem túl rövid cégneve a gombokon, kardonkon, törökön, szíjkapcsokon és a sapkajelvényeken úgy jelent meg, hogy az új kezdőbetűket – L. A. U. – kellett feltüntetni.⁴⁷ A társaság akkori igazgatója báró Elio Morpurgo volt. A marburgi zsidó családból származó, kitűnő bankár és kereskedő 1865-től egészen 1876-ban bekövetkezett haláláig volt a Lloyd igazgatója. Működési ideje a társaság egyik legdinamikusabb fejlődést mutató időszak volt. Fia, Marco Morpurgo 1877-ben foglalta el a társaság igazgatói székét. Egészen 1891-ig, a társaság újabb átalakulásáig tartó vezetését a bécsi és a budapesti kormánnyal kötött szerződés meghosszabbításával kezdte, majd folytatta az apja által szorgalmazott távol-keleti kapcsolatok bővítését.⁴⁸

A hetvenes–nyolcvanas évekre a Szezei-csatorna átadását követően az újabb és újabb ázsiai járatok indítása, valamint fejlesztése volt jellemző.⁴⁹ Ebben a legtöbb európai hajó-

⁴³ Míg például 1880-ban 100 kilogramm gabona után a Budapest–Trieszt közötti, 619 kilométeres vasútvonalon közel 170 koronát kellett fizetni, addig a Budapestről Zákányon át Fiuméba tartó rövidebb (583 kilométeres) vasútvonalon 182 koronát. Lásd: *Adatok Fiume kereskedelmi állapotáról*. Fiume, 1880. 28–31.

⁴⁴ Erről bővebben: Berger, Kurt H.: *Der Hafen von Fiume*. Wien, é. n. 56–57.

⁴⁵ *Corpus Iuris Hungarici*. 1872:XXVI. tc.

⁴⁶ Kemény: *A tengeri kereskedelem*, 27.

⁴⁷ Winkler – Mayer: *In allen Häfen war Österreich*, 162.

⁴⁸ *Der Lloyd in Triest*, 107–109.

⁴⁹ Sok egyéb között a 19. század második felének egyik leggrandiózusabb vállalkozása volt a Szezei-csatorna megépítése, ami nemcsak a brit és francia kereskedőket töltötte el bizalommal, de az izmosodó osztrák kereskedő polgárságot is. A távol-keleti piacok jelentősége nagyban felértékelődött, ráadásul egy nagyméretű, számos lehetőségeket magában rejtő felvevőpiac került hirtelen könnyen elérhető közelségbe. Ez a széles felvevőpiac most Afrika megkerülése vagy a hosszú szárazföldi út helyett egy olcsó és gyors útvonalon át vált elérhetővé, geográfiailag a dunai Monarchiához viszonylag közel. Az Osztrák Lloyd Port Saidban vezértügynökséget hozott létre, és a kivitel csekélyége ellenére is forgalomba állította távol-keleti járatait. Eközben a Monarchia haditengerészetének ún. „missziós hajói” a térség piacának feltérképezésében is részt vettek.

zási társaság részt vett, ami idővel komoly nemzetközi verseny kialakulásához vezetett. Az 1869-ben megnyílt Szezei-csatorna átadási ünnepségen maga Ferenc József is részt vett *Greif* nevű jachtján a Lloyd valamennyi igazgatótanácsosának társaságában. Korábban a csatorna építését a fentebb említett Bruck báró és Revoltella⁵⁰ is szorgalmazta. Az Osztrák–Magyar Lloyd flottáját a *Pluto*, *Vulkan*, *Amerika* gőzösök képviselték.⁵¹ A kelet-ázsiai és ausztráliai járatok menetideje a csatorna megnyitásával 30–40 nappal lett rövidebb.⁵² Nem szükséges hangsúlyoznunk, hogy ez az útvonal a történelemben ezt követően milyen jelentős szerepet játszott. A földközi-tengeri hajóforgalomra is élénkítő hatással bíró csatorna megnyitása új versenyhelyzetet teremtett az ázsiai piacokon. Jellemző azonban, hogy míg a brit kormány 50%-kal megnövelte a *Peninsular* társaság szubvencióját az indiai postajáratokra, addig az Osztrák–Magyar Lloyd állami támogatása alig emelkedett. A földközi-tengeri hajózás fellendülésével pedig megjelentek a török és görög hajózási társaságok is, tovább növelve a Lloyd közeli versenytársainak körét. Megemlítjük, hogy a szomszédos Oroszország is időnként meg-megerősödött a Duna mentén és a Fekete-tengeren.⁵³ Kétségtelen, hogy ez utóbbiak jelenléte váltakozó intenzitású volt, de az angol, francia és német társaságok komoly tőkével vették ki részüket a keleti Mediterráneum kereskedelmében, és ez valódi konkurenciaharcot eredményezett. Ebbe szállt be az egységessé vált szomszédos Olaszország egyre erősödő tengerészete. Az Osztrák–Magyar Lloyd felvéve a versenyt 1870 januárjában megnyitotta Trieszt–Bombay vonalát.⁵⁴ Az ez irányú kivitel Triesztből azonban nagyon csekély volt. Ráadásul a távol-keleti utakra nagy befogadóképességű hajókra volt szükség, így hozzá kellett fogni az áruszállító hajók befogadóképességének növeléséhez a servolai-öbölben felépített hajógyárban.⁵⁵ Az 1873-ban felvett hárommillió forintos kölcsön nagy segítséget jelentett a hirtelen támadt kihívás kezdeti éveiben.⁵⁶ A társaság 1876-ban 65 gőzossal és 70 016 tonnataralommal rendelkezett, míg tíz évvel korábban a 64 hajóból álló flotta csupán 45 513 tonnataralommal bírt. Vagyis miközben a hajók számában alig történt változás, a cég hajótér növelésére irányuló stratégiája sikeres – egyben rendkívül költséges is – volt. A hajók átalakításakor a régi gőzgépek helyére új, kisebb szénfogyasztású gőzgépeket is szereltek, így a hatvanas–hetvenes években egy modernnek számító flottával a társaság tíz év alatt közel 32 millió métermázsra árut és 2,8 millió utast szállított.⁵⁷ A Lloyd hajói 1875-ben részt vettek a török hadsereg gabonaellátásában, és egyre gyakrabban jelentek meg a Perzsa-öböl és a Távol-Kelet vizein. Az első komoly gondok éppen e járatok fenntartása körül adódtak. 1878. július elsején ugyanis a magyar fél megtagadta az ázsiai járatokhoz való hozzájárulást, és a továbbiakban csak a földközi-tengeri szolgálatra adott támogatást.⁵⁸ Mindez azonban nem bizonyult elegendőnek. Magyarorszá-

⁵⁰ Pasquale Revoltella (1795–1869) befolyásos trieszti bankár és vállalkozó volt, aki a pénzügyi és kereskedelmi élet mellett a művészetek támogatójaként is ismertté vált. A Lloydot alapító hét társaság egyikének (Assicurazioni Generali Austro-Italiane) igazgatója. A Szezei-csatorna építésének egyik támogatója, ezért bárói címet is kapott.

⁵¹ Winkler – Mayer: *In allen Häfen war Österreich*, 59.

⁵² Kemény: *A tengeri kereskedelem*, 26.

⁵³ Az 1700–1860 közötti időszakot Charles King az orosz hegemonia korának tekinti a Földközi-tenger beltengerének számító Fekete-tengeren. A Fekete-tenger történetét mutatja be King, Charles: *The Black Sea – A History*. Oxford, 2004.

⁵⁴ *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet*, 11.

⁵⁵ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 59–60.

⁵⁶ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 63–65.

⁵⁷ *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet*, 12.

⁵⁸ Lásd még: 1878:XXVII: tc.

gon a hetvenes évek óta röpiratok tucatjait írták a Lloydal kötött előnytelen, sőt sokak szerint egyenesen az önálló magyar tengerhajózás megteremtését lehetetlenné tevő szerződés ellen.

Lukács Bélának, az állandó pénzügyi bizottság tagjának egy 1878-ban közzétett képviselőházi beadványa kiválóan összegzi a véleményeket, emiatt érdemesnek tartjuk egyes részleteit itt idézni: „A Lloyd gőzhajózási vállalatnak subventionálása Magyarország szempontjából, Magyarország érdekeit tekintve, alig egyéb egy luxuskiadásnál. A kormány indoklásában mindenekelőtt politikai indoklásból ajánlja a Lloyd-szerződés elfogadását, kiemeli továbbá azon szolgáltatásokat, melyeket e gőzhajózási vállalat a posta-szolgálat közvetítése által tesz és csak utolsó sorban emeli ki azon kereskedelmi érdekeket, melyek e társulat segélyezése mellett szólnak. Alulírott az indoklást mindenekelőtt kénytelen megfordítani s a kereskedelmi érdekre fektetni a főszólyt, mert politikai érdekek első sorban ott fejlődnek s postaközlekedésre is ott van szükség, hol már egy bizonyos kereskedelmi forgalom létezik. A mely országokhoz nem fűznek minket anyagi és kereskedelmi érdekek, ott sem politikai actióra és tüntetésre, sem postai közlekedésre nincs szükség.[...]. A Lloyd hajói osztrák iparcikket visznek ki a keleti piacokra s orosz gabonát hoznak vissza az osztrák piacokra; kelendőséget szereznek tehát az osztrák gyártmányoknak, és versenyt teremtenek az osztrák piacokon, a magyarországi nyersterményekkel szemben.”⁵⁹ A Lloydnak egyetlen nyugat-európai járata sem volt, miközben Magyarország elsősorban a nyugati piacok fejlesztésében lett volna érdekelt. Egy 1876-ban Fiumében kiadott röpirat kitér arra is, hogy az 1871-ben Magyarország által vállalt állami szubvencióért cserébe Fiumét a „rosszabb” Lloyd-hajók és a „problematikusabb” járatok érintik.⁶⁰ Ez alatt a szerző nyilvánvalóan a lassabb, part menti járatokat érti, és hiányolja, hogy a gyors, nemzetközi vonalak nem térnek be Fiume kikötőjébe. Peretti, a kikötőváros képviselője a budapesti országgyűlésen is felszólalt a Lloyd-szerződés visszasságai ellen. A probléma gyökere abban keresendő, hogy a magyar kormány által arányaiban is szépen támogatott társaság fiumei járatai a megtett útvonalak alig több mint 5%-át tették ki. A Lloyd nem volt abban érdekelt, hogy nemzetközi gyorsjáratait egy fiumei kitérővel lassítsa. A fiumei vonalak szerződés szerint a közeli Lussinpicolót, Zengget, Zárát, Vegliát érintették, majd Magyarország kérésére ezeken a vonalakon tett mérföldkorrekciót követően megnyílt a Fiume–Cattaro vonal is.⁶¹ Ezek összesen sem érték el a 42 ezer tengeri mérföldet, miközben a trieszti járatok 780 ezer mérföld fölött teljesítettek. Tehát, miközben Magyarország jelentős összegekkel támogatta a társaságot, a járatokból alig 5%-ban húzhatott volna hasznot. Azonban ezek a járatok is csak a part menti forgalmat fejlesztették. A nemzetközi áruforgalmat Trieszt fölözte le, ráadásul, mint említettük, a vasútpolitika is ennek a városnak kedvezett. A magyar gazdaság számára legfeljebb a Lloyd által nyújtott postaszolgálat előnyeit lehetett érezni, ám ez a kortársak szerint sem érte meg a kiadásokat, melynek a bevételi oldala Ausztriában, illetve Triesztben jelentkezett. A probléma másik felét a Magyarországhoz került és már a hetvenes évek eleje óta folyamatosan modernizált fiumei kikötő adta, ami – úgy tűnt – csak vitte az állami pénzeket: „A fiumei kikötő legnagyobb része elkészült. Sőt némi ideje van már, hogy képessé lőn téve ugy nagyszámu, valamint a legmélyebb járatú hajók befogadására. Milliókat áldozott az ország e cél elérés végett. – Elértük azt. Fájdalommal tapasztaljuk

⁵⁹ *Különvélemények a vámszerződés, a vámtarifa s a Lloyd-szerződés tárgyában.* A képviselőházhoz beadták: B. Simonyi Lajos, Lukács Béla, Mudrony Soma. Budapest, 1878. 16–17.

⁶⁰ Dr. G. A. B.: *L'Ungheria ed il Lloyd Austro-Ungarico* (Magyarország és az Osztrák–Magyar Lloyd). Fiume, 1876. 10.

⁶¹ Lásd a mellékletet.

azonban, hogy eredményt, melyet hazánk kereskedelmére és iparára nézve e kikötő-építésnek szülnie kellett volna – nem látunk.⁶² Ez utóbbi gondolatok már Havass Rezsőtől származnak 1878-ból. Véleménye szerint a magyar lisztkivittelt Trieszt helyett Fiume felé kellene terelni, és ez a forgalom kiegészülve a fakivittel – igaz, szerény kezdetekkel – megalapozhatja egy önálló magyar tengerhajózási vállalkozás működőképességét.⁶³ Havass ezzel a véleményével nem állt egyedül. A sok ismert és ismeretlen szerzőtől származó röpirat és cikk mellett Keleti Károly, a nagynevű statisztikus már 1883-ban nagyobb lélegzetű munkában is kiállt az önálló magyar tengerészet fejlesztéséért.⁶⁴ Keleti szerint Fiume az időközben Boszniával megnagyobbodott hátországával és Triesztnél kedvezőbb földrajzi adottságaival a Monarchia számára mind a hadi-, mind a kereskedelmi tengerészetben fontosabb szerepet érdemel. Az önálló magyar tengerhajózás ügyét ekkor már báró Simonyi József miniszter is támogatta. Azonban a Lloyd az 1881-ben alakult Adria Magyar Tengerhajózási Részvénytársaság első megkezdett vonalai számára is – így a lisztexportban fontos brazíliai, a szesz kivittel számára nyitott barcelonai járatoknak – konkurenciát próbált teremteni.⁶⁵ Ez csak tovább fokozta a feszültségeket.

Ismert, hogy a magyar áruk – mindenekelőtt a mezőgazdaság produktumainak, köztük az éppen túltermelésben szenvedő szeszipar termékeinek – elsődleges felvevőpiacai Nyugat-Európában voltak, miközben a Lloyd a keleti kereskedelemben volt érdekelt. Mindenközben a magyar állam által támogatott társaság orosz gabonát szállított az osztrák–magyar vámterületre, amit nem hagyhattak szó nélkül a hazai agráriusok sem. A magyar kormány a Glynn-féle liverpooli vállalattal szerződést írt alá, melynek értelmében az állam 21 000 forintot fizetett a fiume–liverpooli járatok havonkénti üzemeltetéséért. 1877-ben meg is indultak a járatok, és a következő évben már az Osztrák–Magyar Lloyd is jelentkezett a járatok fenntartásáért. A nyugati vonalak ugyanis sikeresek voltak: 1878-ban már csaknem hat millió forintos összeforgalmat értek el, melyből a kivitel 4,5 milliót tett ki. A következő évben a kormány felemelte a segély összegét, minthogy az angol cég által közvetített forgalom 15,5 millió forintra emelkedett.⁶⁶ Az 1879:LIX. törvénycikk rögzíti, hogy „az Angolország és Fiume közt eszközlendő kereskedelmi gőzhajózási járatok segélyezésére, a folyó évi költségvetésbe felvett 50,000 forintnyi összegen felül, ez évre még 16,000 forintnyi összeg póthitelkép engedélyeztetik.”⁶⁷ A forgalmi adatok javulása látványos volt. Mennyiségben kifejezve a Fiumén átmenő kivitel 1877-ben 2245 tonnát, 1878-ban pedig már 22 828 tonnát tett ki.⁶⁸ A kiviteli adatok további javítása érdekében a magyar kormány 1880. április 10-én írt alá szerződést az *Adria Steamship Company*val, melynek beltágjai: a *Schenker and Company*, a glasgow-i *Burrell and Son*, valamint a Fiume és Liverpool között fenntartandó járatokra nézve szerződésszerű tagjai, a liverpooli *Burns and Mac Iver*, illetve a hajók rendelkezésre bocsátója, a londoni *Glarkson and Company*.⁶⁹ A szerződés értelmében 1881. december 21-én a társaság új nevet vett fel, ezzel megalakult az Adria Magyar Tengeri Hajózási Részvénytársaság. A vállalat székhelye Budapest lett, Fiumében üzletigazgatósá-

⁶² Havass Rezső: *Magyar kikötő, magyar hajózás*. Klnym. az Ellenőr 1878. évi 261. számából

⁶³ Havass: *Magyar kikötő*, i. m.

⁶⁴ Keleti Károly: *Tengerészetünk és Fiume jövője*. Budapest, 1883. 24.

⁶⁵ Keleti: *Tengerészetünk*, 15–16.

⁶⁶ Kádár Ferenc: *A magyar tengeri kereskedelmi hajózás története*. Budapest, 1968. 44–45.

⁶⁷ Corpus Iuris Hungarici, 1879:LIX. tc.

⁶⁸ A behozatal mindemellett mindvégig csekély maradt, 1877-ben 734 tonnát mutatott, a következő évben pedig mindössze 205 tonnát. Kemény: *A tengeri kereskedelem*, 28.

⁶⁹ Corpus Iuris Hungarici, 1880:XXV. tc.

got hoztak létre. A társaság 1882. évi alapszabálya értelmében a budapesti igazgatóságot kétharmad részben magyar állampolgárokból kellett kialakítani, az angol részvényesek érdekeinek védelmében pedig egy angol bizottság létesítését írták elő.⁷⁰ Az Adria Rt. elnöke gróf Károlyi Tibor, alelnöke *Beretvás Endre* lett. A vezérigazgatói posztot Cattinelli Hektor töltötte be. Az igazgatóság tagjai: gr. Szapáry István, Tolnay Lajos, Keleti Károly, Jókai Mór, Hirsch József L., Herz Ármin, Burkhard Konrád, Simon Jakab, Markó Albert voltak. Az állam részéről Gyulai Gaál Jenő nyugalmazott fregattkapitányt neveztek ki kormánybiztosnak. Az új társaság és a magyar kormány között 1882. január 31-én tíz éves időtartamra jött létre megállapodás, melynek szövegét a „Fiume és a nyugot-európai kikötők közt fentartandó rendes gőzhajózási összeköttetéséről” szóló 1882. évi XIII. törvénycikk melléklete tartalmazza.⁷¹ Ezzel – mintegy tíz évvel a magyar tengerészeti közigazgatás megeremlése után – megteremtődött az önálló magyar tengeri hajózás alapját képező vállalat.

Az Osztrák–Magyar Lloyd anyagi nehézségei ekkor még alig látszottak, de a végtelenségig tartó járáthosszabbítások, a mind távolabbi terjeszkedés hatalmas áldozatokkal járt. A Lloyd egyelőre sikeresebbnek tűnt, mint valaha, és 1878-ban a Magyarországgal kötött postaegyezményt is sikerült meghosszabbítani.⁷² Bár az orosz–török konfliktus miatt Oroszország gabonakivitelére egy ideig nem lehetett számítani, a Lloydot sok minden kárpótolta ebben az időszakban. Az 1878-ban kirobbanó balkáni háborús helyzetben a társaság hajói mintegy 136 ezer kivándorlót szállítottak a balkáni területekről, az európai Törökországból a gyengülő birodalom ázsiai felébe. Bosznia okkupációja során pedig 72 000 katonát, 8000 lovat és 90 000 tonna hadianyagot vittek Triesztből Dalmáciába.⁷³ Négy évvel később, 1882-ben Egyiptomban véres zavargásokra került sor, és a haditengerészet Alexandriába rendelte a *Laudon* fregattot, valamint a *Mars*, a *Ceres* és a *Diana* Lloyd gőzösöket azzal a céllal, hogy biztonságba helyezték az osztrák–magyar alattvalókat.⁷⁴ Az uralkodóház ezekért az érdemekért több ízben is kitüntette a társaságot.⁷⁵ A Lloyd igazgatósága a sikereket tartós jelenségnek könyvelte el, és tovább folytatta a keleti kapcsolatok sokszor pazarló bővítését. 1878-ban a *Memfi* gőzös kezdte meg rendszeres útjait Ceylon és Calcutta között, 1879-ben Colombóig, majd 1880-ban már Szingapúrig terjesztették ki a járatokat. A fejlesztésekkel járó kiadások fedezetét az 1881. évi közgyűlés döntése értelmében újabb hárommillió forintos kölcsön felvételével kívánták előteremteni.⁷⁶ A nyolcvanas évek sikereit jól reprezentálja a társaság flottájának gyarapodása is: 1885-ben már 84 gőzhajóval rendelkeztek, ami jelentős számbeli javulás az 1876-os 65 hajóhoz képest. A társaság tulajdonát képező, nem Triesztben épült hajók San Roccoban, Dumbartonban, Glasgowban, illetve

⁷⁰ Az „Adria” Magyar Tengeri Hajózási Részvénytársaság alapszabályai. Budapest, 1886. 3–10.

⁷¹ Corpus Iuris Hungarici, 1882:XXV. tc.

⁷² 1877:XXVII. tc. és 1878:XIII. tc., noha ekkor már jelentős volt Magyarországon a Lloydot kritizálók köre.

⁷³ *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet*, 13.

⁷⁴ Winkler - Mayer: *In allen Häfen war Österreich*, 59.

⁷⁵ A Lloyd az egyiptomi Mahdi-felkelés okozta kivándorlásban is részt vett. Az 1877 és 1885 közötti személyszállítás statisztikáiban jól látható, hogy előbb a balkáni konfliktus, majd az egyiptomi helyzet megerősítette a cég forgalmát: Míg 1877-ben 302 594 főt szállítottak a társaság hajói, addig a következő évben már 607 109 utast, kétszer annyit, mint egy évvel korábban, vagy akár egy évvel később. Az egyiptomi szállításra pedig jellemző, hogy 1881-ben a társaság alig 293 ezer utast szállított, míg 1882-ben 364 ezret, tehát több mint hetvenezer fővel többet. A személyszállítási adatok további lassú növekedést mutatnak, 1885-ben már 380 ezren utaztak az Osztrák–Magyar Lloyd hajóin. *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet*, 77–80., 87.

⁷⁶ *Az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási társasága*, 77–78.

londoni, stocktoni, stettini, valamint a sunderlandi és grennocki hajógyárakban készültek. A hajók tonnatartalma az 1876. évi hetvenezerről 1885-re százhuszezer tonnára nőtt. Ekko-riban összesen mintegy 5500 ember dolgozott a társaság hajóin, gyárában, irodáiban. 1883-ban már uralta a rakpartot a Heinrich von Ferstel osztrák építész tervei alapján fel-épített új Lloyd palota.⁷⁷ Közben Wilhelm Flattich tervei szerint elkészült a város déli pá-lyaudvara,⁷⁸ és 1883-ban a tizenöt éve megkezdett ún. „Új kikötő” (*Punto Franco*) fejlesztési munkálatai is befejeződtek. Hamarosan elindultak – az Adria Rt. járataihoz hasonlóan – a társaság brazíliai járatai is, melyek a veszteségek csökkentése érdekében csak a kávé-szezon idején működtek.⁷⁹ 1886. szeptember 27-én hatalmas városi ünnepség keretében vízre bocsátották a társaság modern, több mint 4000 tonnás, csaknem 120 méter hosszú és 7,3 méter merülésű *Imperator* névre keresztelt gőzösét. A Lloyd ötvenéves fennállásakor a jubileumi *Imperator*t és testvérhajóját, az *Imperatrix*et a kelet-ázsiai, hongkongi járatra szánták.⁸⁰

Mindezen sikerek azonban már magukban rejtették a nyolcvanas évek végén jelentkező problémákat is. A távol-keleti járatok fenntartása rendkívüli összegeket emésztett fel, mi-közben az ez irányú forgalom nem volt egyenletes. A gazdaságtalan hajóbeszerzéseket, a Lloyd palota építési költségeinek átlépését még a Lloyd egy 1901-ben megjelent saját kiad-ványa is megemlíti.⁸¹ Ráadásul a kikötői illetékek és díjak általános növekedését a fuvar-díjak növekedése nem tudta ellensúlyozni. Az angliai kőszén árának emelkedése szintén érezhető volt. A szenet egyébként mintegy kétharmad részben Angliából szereztek be, a fenn-maradó mennyiség zömét pedig Olaszországból, de morva, sőt dalmát és isztriai szenet is használtak. Az 1888:XXI. törvény már előírta, hogy: „Az »osztrák–magyar Lloyd« arra kö-telezi magát, hogy szénszükségletét lehetőleg belföldi termékkel fedezi s e célra belföldi bányákból évenként legalább 30,000 tonnát, és pedig 20,000-et Ausztria, 10,000-et pedig Magyarország területéről, pályázat útján oly módon szerez be, hogy az Fiuméből kiinduló vonalak számára szükséges mennyiség Fiuméba, a Triesztből kiinduló vonalak számára szükséges mennyiség pedig Triesztbe, mint átadási helyre szálltassék.”⁸² Egy ismeretlen szerzőtől származó röpirat szerint, ha a kőszén ára az 1888. évi szinten stagnálna, a Lloyd-nak ez még akkor is évi kétszázezer forintnyi többletkiadást jelentene.⁸³ Mindeközben a kor-

⁷⁷ Winkler – Mayer: *In allen Häfen war Österreich*, 26. Az épület egészen 1986-ig megőrizte eredeti funkcióját. A Lloyd Triestino – mai nevén Italia Marittima – ugyanis csak ekkor költözött át egy külső kerületbe.

⁷⁸ A mai központi pályaudvar Triesztben. Alapkövét Ferenc József 1850. március 13-án tett látogatá-sakor helyezte el.

⁷⁹ *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet*, 14.

⁸⁰ Az időközben 129 ezer lakosúra duzzadt városban még 1867-ben hozzá láttak az északi kikötő, a Punto Franco modernizálásához. Terveit a francia Hilarion Pascal készítette el, aki a hetvenes években a fiumei kikötő fejlesztését ellenjegyezte. Pascal a munkálatok vezetésére Friedrich Bömches mérnököt kérte fel. A költségek elérték a harminc millió koronát, és a munkálatok egészen 1883-ig elhúzódtak.

⁸¹ *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet*, 15.

⁸² *Coprus Iuris Hungarici 1888:XXI. tv.* A szerződés jegyzőkönyvének kiegészítése szerint: „A Lloyd kötelezettsége a belföldi kőszénnek a megállapított mennyiségben való beszerzésére azon föltétel-hez köttetik, hogy annak tüzelő ereje a Lloyd által rendszeren használt angol kőszénével oly arány-ban álljon, mint 84:100; továbbá, hogy a belföldi szén Triesztbe vagy Fiuméba szállitva ne legyen drágább, mint a mibe ott az angol szén kerül.”

⁸³ *Az osztrák–magyar Lloyd helyzete*. Budapest, 1889. 3.

mányzati támogatások növeléséről szóló tárgyalások rendszerint csak lassan haladtak előre, ami egy piaci résztvevőnek időarányosan anyagi károkat is jelentett.

A távol-keleti áruforgalomban a kivitel továbbra sem emelkedett számottevően, miközben az onnan érkezett árucikkek árai megváltoztak, például az indiai ezüst árának csökkenése néhány járatot veszteségessé tett. A nyolcvanas években csak az *Imperator* és az *Imperatrix* gőzösök építése közel hárommillió forintot vitt el. Egyre nagyobb gondot okozott a nemzetközi és főleg az évről-évre erősödő olasz konkurencia. Velence helyzeténél fogva Triesttől hódított el piacokat. A *Società Generale Italiana* a nyolcvanas évek végén a Földközi-tengeri szolgálatban több mint kétszer annyi támogatásban részesült, mint az Osztrák–Magyar Lloyd, vagyis a mérőföldenként juttatott segély összege 2,31 aranyforintot tett ki, a triesti cég 1,99 aranyforintnyi segélyével szemben. Sőt, a térségben további konkurensnek számító brit *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* „középtengeri szolgálatra” kapott állami szubvenciója még ennél is magasabb, mérőföldenkénti 4,93 aranyforintot, a francia *Messageries Maritimes* segélye pedig 1,93 aranyforintot tett ki. A térségben szintén érdekelt *Norddeutscher Lloyd* 3,18 aranyforintnak megfelelő összeget kapott mérőföldenként földközi-tengeri járataihoz.⁸⁴ Valamennyi versenytársal szemben az Osztrák–Magyar Lloyd csaknem a legkevesebb állami támogatást kapta. Az orosz törekvések ugyan meggyengültek a század második felében, de az orosz gabona tengeri kivitelében a századforduló felé közeledve egyre több nemzet hajója vett részt. Egyre gyakrabban jelentek a görög és török hajók is a Mediterráneum keleti felében. A Lloyd legközelebbi és legfőbb vetélytársa, az olasz *Navigazione Generala Italiana* 1885-ben egy 85 hajóból (106 063 bruttó tonna) álló flottával rendelkezett. Négy évvel később, 1889-ben a társaságnak már 103 hajója volt (157 020 bruttó tonnatartalommal). Közben az Osztrák–Magyar Lloyd hajóállománya ugyanebben az időszakban 83 hajóról 79 hajóra csökkent, és az összes bruttó tonnatartalom négy év alatt 115 720-ról csupán 125 638-ra növekedett.⁸⁵ A 79 Lloyd gőzsnek 1889 végén kimutatott értéke (16 970 000 forint), 1890-re 15 646 600 forintra csökkent.⁸⁶ A hajópark modernizálása miatt a tüzelőanyagok költségei a kisebb kőszénfogyasztásnak köszönhetően 1890-ről 1891-re mintegy 45 ezer forinttal csökkentek.⁸⁷ A vállalat megtakarításokat csak hivatalnokai számának csökkentésével, a hajószemélyzet minimális létszámon tartásával, esetenként pedig – a hajógyári építkezések ideiglenes szüneteltetése idején – elbocsátásokkal tudott elérni. A hajógyár ugyanakkor megrendelések híján csak javítási munkálatokkal foglalkozhatott, aminek következtében ezek árai is megemelkedtek. Ekkoriban a társaság hajóállományában több mint harminc hajó volt húsz évnél idősebb, így a további hajóbeszerzéseket és korszerűsítéseket nem lehetett sokáig halasztani. A javítási költségek 1890-ben mintegy 1,6 millió forintot tettek ki.⁸⁸

Kiválóan mutat rá egy ismeretlen szerzőtől származó, Budapesten megjelent német nyelvű röpirat arra is, hogy a Monarchia az ipari termékek keleti importjában és a legolcsóbb tarifákban érdekelt.⁸⁹ Mindeközben a Lloyd fuvardíjai majdnem a legmagasabbak voltak a Földközi-tengeren, és a versenytársakhoz mért csekély állami támogatások miatt

⁸⁴ *Az osztrák–magyar Lloyd helyzete*, 12–13.

⁸⁵ *Az osztrák–magyar Lloyd helyzete*, 7.

⁸⁶ Magyar Országos levéltár (a továbbiakban: MOL), Kereskedelmi Minisztérium Levéltára (a továbbiakban: Ker. Min.) Kereskedelmi Osztály, 1891, 9, 30.351

⁸⁷ MOL, Ker. Min. Ker. osztály, 1891, 9, 30.351

⁸⁸ MOL, Ker. Min. Ker. osztály, 1891, 9, 30.351

⁸⁹ *Der Triester Haijisch – Ein Mahnruf in zwölfter Stunde gegen die Abmachungen mit dem österr.–ung. Lloyd*. Budapest, 1888. 5–6.

ezen nem lehetett változtatni. Az állami beleszólás a társaság ügyeibe nem egyszer a részvények kedvező időben történő kibocsátását is megakadályozta, mivel a kormányzati döntés esetenként csak több hónapos késéssel született meg. Az 1889–1890-es években a társaság tartalékai már nem voltak elegendők tartozásai kiegyenlítésére.⁹⁰ Tény, hogy az 1890. évi mérlegben az elsőbbségi kölcsönök 265 000 forinttal csökkentek, és az előző évihez képest 19 178 forinttal kisebb volt a kölcsönök összege is, a pénzügyi mutatók azonban nem jelezték a valódi problémákat.⁹¹ Kétségtelen, hogy a társaság 1890. évi bevétele elmaradt az előző évitől, ráadásul 1891. első felében valamennyi hónapban gyengébben teljesített, mint a megelőző években.⁹² A Lloyd kénytelen volt újra és újra a bécsi és budapesti kormányokhoz fordulni. Azonban a magyar igényeket kevésbé szolgáló társaság nemzetközi és pénzügyi helyzete mellett a két ország eltérő piaci igényei, a Fiumében befektetett jelentős összegeknek a hazai közvélemény előtti látszólag irremotabilis jellege arra készítette a magyar kormányzatot, hogy egy önálló magyar tengerhajózási vállalkozást támogasson. A magyar kormány még 1888-ban meghosszabbította a Lloyddal kötött szerződést. Ez az új megállapodás már rögzítette az előírt paraméterekkel rendelkező hajók menetrend szerinti, pontos üzemeltetését, és a szerződés IV. cikke vonalanként meghatározza az elvárt legkisebb hajótérfogatot is.⁹³ A konstantinápolyi, korfui, pireuszi, alexandriai és egyéb nemzetközi járatok már érintették Fiumét. A szerződés fontos kitétele volt, hogy „A Lloyd kötelezi magát, hogy Fiumében egy megfelelő tág hatáskörrel felruházandó aligazgatóságot állít fel. A Bécsben és Budapesten fennálló főügynökségek továbbra is megmaradnak s fel fognak hatalmaztatni, hogy a küldő kívánatára az áruk tengeri szállítására vonatkozó szerződést, sőt az esetre, ha közvetlen irányítások léteznek, az egész, vagyis a feladás helyétől a rendeltetési helyig való szállításra vonatkozó szerződést is, a Lloyd igazgatósága nevében megkötthessék.”⁹⁴ Az aligazgatóság mellett négytagú bizottság működéséről is döntöttek az adminisztrációs teendők előremozdítására.⁹⁵ Ekkor a társaság Magyarországtól évi 408 ezer forint segílyt kapott. A következő évben azonban a Lloyd az állami szubvenció további emelését kérte, az 1890. február 24-i beadvány pedig már 1,3 millió forintos segélyemelésért.⁹⁶ Az 1889-ben kereskedelemügyi miniszterre⁹⁷ kinevezett Baross Gábor az 1890. június 20-i minisztertanácstól utasításokat kapott a Lloyd-szerződés felbontásával kapcsolatosan.⁹⁸ A felmerült aggályok feloldását tükrözi Baross állásfoglalása az 1890. november 26-i minisztertanácsi jegyzőkönyv tanúsága szerint: „..., hogy ha mindjárt a Monarchia két állama külön-külön tengeri hajózási vállalatokkal fog is rendelkezni, kölcsönös jóakarattal állapítsa meg a különválás minden részletét, biztosítva egymásnak a kölcsönös jóindulatú támogatást, és ekként távolítsa el mindazt, ami kölcsönös versenyre sürölődásokra és pana-

⁹⁰ Winkler – Mayer: *In allen Häfen war Österreich*, 61.

⁹¹ MOL, Ker. Min. Ker. osztály, 1891, 9, 30.351

⁹² MOL, Ker.Min., 1891. 9. tétel. 66.924

⁹³ Corpus Iuris Hungarici 1888:XXI. tc.

⁹⁴ Corpus Iuris Hungarici 1888:XXI. tc.

⁹⁵ Hrvatski Državni Arhiv (DAR) JU-5 169/eln. 1888. A kormányzó által a bizottságba javasolt személyek bemutatása a miniszterelnök számára. Ugyanebben a tárgyban DAR JU-5 90//eln. 1888. irat újabb javaslatot tesz. A javasolt személyek mind fiumei lakosok, az egyetlen magyarországi Maderspach Sándor kapitány volt.

⁹⁶ Lakos János (összeáll.): *A Szapáry- és a Wekerle-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei 1890. március 16–1895. január 13.* 1. kötet. Budapest, 1999. 261.

⁹⁷ Ld. még: Corpus Iuris Hungarici, 1889:XVIII. tc.

⁹⁸ *A Szapáry- és a Wekerle-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei*, 61.

szokra vezethetne. Mindenekfelett pedig, tekintve azt, hogy Magyarországnak még csak megalkotnia kellend azt, amivel Ausztria mint kész művel már rendelkezni fog, biztosítandó lesz Magyarország részére egy oly átmenet és további állapot, mely kizárja azt, hogy a Lloyd a még csak serdülőben levő magyar vállalatot ellenséges támadásokkal meggyengítse vagy éppen tönkretégye.”⁹⁹ Ez a jegyzőkönyv már az Adria Részvénytársaság hajóbeszerzéseiről, járatgyarapításáról is tanúskodik. A javaslatok között már szerepelt a menetrendek egymáshoz igazítása, melynek értelmében a magyar vállalat a nyugati, az osztrák társaság a keleti járatokat tartaná fenn, miközben a Fekete-tenger mindkét fél számára szabadon használható. A brazíliai vonalakat az Adria és a Lloyd a jövőben közösen tartja fenn. Ahogy a minisztertanácsi jegyzőkönyvek is világosan mutatják, többféle alternatíva is kínálkozott a helyzet megoldására, de az önálló magyar tengerhajózási vállalat megteremtése vitán felül a legcélravezetőbbnek tűnt. A Lloyd támogatásának megemlése, a szerződés érvényben maradása vagy az államosítás az ország gazdasági és pénzügyi érdekeire hivatkozva könnyedén elhagyható alternatívákat jelentettek.

A fentiek fényében a Szapáry Gyula vezette magyar kormány az Osztrák–Magyar Lloyd további anyagi támogatásának megszüntetéséről döntött. Az 1891. május 12-én a gróf Kálnoky Gusztáv közös külügyminiszter és az Osztrák–Magyar Lloyd gőzhajózási vállalat által megkötött egyezmény az 1888. évi március 19-én megkötött hajózási és posta-szerződést december hó 31-ével hatályon kívül helyezte, majd a döntést az 1891:XXIX. törvénnyel a magyar parlament is elfogadta.¹⁰⁰ Kálnoky miniszter mellett a Lloyd nevében Marco Morpurgo és Otto Bruck báró írta alá a szerződést.¹⁰¹ A társaság kivette nevéből a magyar jelzót, és 1892. január 1-jétől újra Osztrák Lloyd néven folytatta tovább tevékenységét. A magyar parlament által meghozott következő törvény, az 1891:XXX. törvénycikk már az Adria Magyar Tengerhajózási Részvénytársaság jelentősebb összegű állami támogatásáról rendelkezett. A magyar kormány érvényesíteni tudta elképzeléseit, és az önálló magyar tengeri hajózás megteremtését, az Adria Rt. „újjáalkotását” Baross egykori bírálója, Szabó Jenő miniszteri tanácsos a következő szavakkal méltatta később: „Baross e tényét nem ugyan a legfontosabb, de legsikeresebb művének tartjuk.”¹⁰² Az Adria Rt. első évtizedes működése alatt tizenegy gőzösre gyarapodott flottájával mintegy 180 ezer tonna – a közbeeső kikötők közötti forgalommal együtt 285 340 tonna – áruforgalmat bonyolított le.¹⁰³ Saját ügynökségeit a legfontosabb piacokon már megalakította, így 1891-ben vezérügynökségei voltak többek között Glasgowban, Liverpoolban, Rio de Janeiróban, New Yorkban és Chicagóban is. További ügynökségeket tartott fenn Algírban, Amszterdamban, Máltán, Calcuttában, Oportóban, Patrasban, Port Saidban, Santosban, Havre-ban, összesen mintegy negyven-négy helyen.¹⁰⁴ A vállalkozás működése a fiumei forgalmi adatokban is tetten érhető: a kikötő áruforgalma 1880-ban ötvenmillió koronát tett ki, 1885-ben már százötvenmillió fölé, 1890-ben 177 millió fölé kúszott.¹⁰⁵ A Fiumébe érkezett hajók száma tíz év alatt megduplá-

⁹⁹ *A Szapáry- és a Wekerle-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei*, 381–383.

¹⁰⁰ *Corpus Iuris Hungarici*, 1891:XXIX. tc.

¹⁰¹ *Budapesti Közlöny*. 1891. aug. 4. 176. szám, MOL, Ker. Min., Ker. osztály, 1891, 9, 17.453

¹⁰² Szabó Jenő: *Baross Gábor rendszere és művei (III.)* In: *Budapesti Szemle* (szerk.: Gyulai Pál), 211. szám, Budapest, 1894. 18.

¹⁰³ Szabó: *Baross Gábor rendszere*, 5.

¹⁰⁴ *Magyar tengerészeti évkönyv az 1891-iki. évre*. I. kötet. Fiume, 1891. 132–141.

¹⁰⁵ *Magyar tengerészeti évkönyv az 1891-iki évre*. II. kötet, 50.

zódott, 1890-re megközelítette az 5500 hajót.¹⁰⁶ 1891-ben Trieszt hasonló státusával együtt megszűnt Fiume szabadkikötői helyzete, vagyis az állam már érvénybe léptette vámtételeit és illetékeit a kikötő egész területén, kivéve az ún. *Punto Francot*. Ennek kapcsán újabb létesítmények (fővámhivatal, vámkirendeltségek, vámraktár, őrbódék) építésére írtak ki versenytárgyalást.¹⁰⁷

A Monarchia tengerészete a dualista állam fennállásáig megmaradt struktúrában működött tovább. A Loyddal kötött szerződés felbontása elősegítette a magyar tengerészet önálló fejlődését. Az állami támogatások megváltozása pedig a Lloydon belül is átalakításokhoz vezetett, emiatt a társaság egyik saját kiadványa is kiemelt fordulópontnak tekinti az 1891. évet, jelképesen 1892. január 1-jét, amikortól is a vállalat újra Osztrák Lloyd néven folytatta tevékenységét.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Berger: *Der Hafen von Fiume*, 47. Eközben a Triesztbe érkezett hajók száma a 8000 felé közelített.

¹⁰⁷ MOL, Ker. Min., Kereskedelmi Osztály, 1891, 9. tétel, 10.516

¹⁰⁸ „Seit diesem Tage führt die Gesellschaft wieder ihren ursprünglichen namen Oesterreichischer Lloyd, und wurden nebst dieser Aenderungen auch sonstige einschneidende Neuerungen im inneren Dienste und in der organisation vorgenommen, so dass dieser Zeitpunkt als ein wichtiger Wendepunkt im Leben der Gesellschaft bezeichnet werden kann.” Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet, 15.

MELLÉKLET

Az 1872. évi XXVI. törvénycikk mellékletét képező kimutatás
az Osztrák–Magyar Lloyd által teljesítendő járatokról¹⁰⁹

Tétel	MENET MEGNEVEZÉSE	Az évi menetek száma	Egy-egy teljes menettel megjárt tengeri mértföldek száma
	A) Azon menetek, melyekért az állam tengeri mértföldenként 4 o. é. frt költségtérítést fizet.		Menet és jövet
1	Triest–(Fiume) Corfu–Alkpxandria és vissza, gyorm.	52	2 402
2	Triest–Corfu–Syra–Konstantinápoly és vissza, gyorsm.	52	2 356
3	Konstantinápoly–Varna és vissza, gyorsmenet	91	290
	B) Azon menetek, melyekért az állam tengeri mértföldenként 1 frt 15 kr. o. é. költségtérítést fizet.		
4	Fiume–Lussin piccolo és vissza (kapcsolatban a konstantinápolyi menettel)	52	124
5	Triest–Pola–Dalmatia–Albania–Prevesaig és vissza	52	1.468
6	Triest–Pola–Dalmatia–Albania–Durazzoig és vissza	52	921
7	Triest–Pola–Dalmatia–Cattaroig és vissza	52	797
8	Triest–Fiume és vissza	104	272
9	Fiume–Zengg és vissza	52	56
10	Fiume–Zengg–Zara és vissza	52	210
11	Fiume–Lussin–Zara és vissza	52	248
12	Fiume–Veglia–Zara és vissza	26	198
13	Fiume–Lussin grande és vissza	26	118
14	Triest–Ancona–Corfu–Syra–Smyrna és vissza	52	2.164
15	Syra–Piracus és vissza	104	156
16	Konstantinápoly–Burgas–Galatz és vissza	40	700
17	Konstantinápoly–Trapezunt és vissza	26	980
18	Konstantinápoly–Salonich–Volo és vissza	26	940
19	Konstantinápoly–Smyrna–Rhodus–Cyprussziget–Beirut Jaffa–Portsaid–Alexandria–Smyrna–Konstantinápoly	26	2.154
20	Konstantinápoly–Smyrna–Alexandria–Portsaid–Jaffa–Beirut–Cyprussziget–Rhodus–Smyrna–Konstantinápoly	26	2.154

¹⁰⁹ A járatok későbbi változtatásairól a tanulmányban közölt törvénycikkek rendelkeztek, a melléklet az első megállapodás szerinti adatokat közli.

GÁBOR ZSIGMOND

The History of the Austro-Hungarian Lloyd

The Austrian Lloyd of Trieste was the first sea transport steamship company in the so called Danubian Monarchy of the Habsburgs. The enterprise was founded in 1832 by seven local insurance companies, primarily to collect and assess information and news from the Eastern part of the Mediterranean. The Lloyd was inspired by the examples of the British and French societies. Ahead of many other shipping companies, the Lloyd of Trieste created a steam navigation department in 1836. The Austrian Lloyd became a dominant shipping enterprise primarily in the Mediterranean basin, but after the opening of the Suez Canal it reached out to the Far Eastern markets as well. In 1871, barely four years after the Austro-Hungarian Compromise, the Hungarian government started investing in the company. However, the Hungarian navigation industry, still in the early stages of development, did not benefit much from the new venture that operated under the name Austro-Hungarian Lloyd from 1871 onwards. Because, despite the Hungarian financial support, the company did not care much about the commercial and market needs of the Hungarians. The primary markets for Hungarian agriculture were in Western Europe, while the Lloyd was interested in trade with the Middle East and the Far East.

From the 1870s, Hungary invested heavily in the modernization of the port of Fiume, which had been attached to Hungary again in 1868. The expensive port development project together with other infrastructural investments were seen unnecessary by many in the Hungarian intelligentsia as, despite of all these, the independent Hungarian sea navigation industry showed no signs of progress. Many argued against supporting an Austrian company that did not take into account the needs of the Hungarians. (For example, it happened that the Lloyd's steamers shipped cheap Russian grain to the markets of the Monarchy, creating competition for the Hungarian Agriculture.) Moreover, the Austro-Hungarian Lloyd was facing growing competition, mainly from the neighboring and young Kingdom of Italy and its fleet. It was in 1891 when the Hungarian government finally decided to cancel the contract and not to support the Lloyd any further. The company changed its name back to Austrian Lloyd, while the Hungarian government started financing independent Hungarian sea navigation. So 1891 was not only a watershed for the Lloyd, but it also marks a new era in the history of Hungarian sea trade, which was soon transformed from an institution existing only on paper into a truly functioning entity with the financial support of the government. The Lloyd continued to expand towards the Orient, while the new Hungarian Adria Company built a network of agencies in and launched its lines to Western European ports.