

Tinku-Szathmáry Balázs

Amikor a Duna nemzetközi áruforgalmi folyosóvá vált

Szállítmányozási körkép a Vaskapu-szabályozás után az első Dunagőzhajózási Társaság példáján keresztül

„...Kívánom, hogy teljesítményeid az eddigi eredményeket mind felülmúlják, mert te vagy hivatva a Vaskapu jól megfélekezett vad erejével megmérkőzni, hogy így a magyar zászlót mindig büszkén és magasan lobogtasd. A mindenható Isten áldása kísérje minden utadat!”¹

A dualizmus Magyarországnak külkereskedelméről, áruforgalmáról alapos feldolgozások állnak rendelkezésre, jóllehet ezen feldolgozások többnyire makrogazdasági szemléletűek. Az áruszállítás vizsgálata az ország külkereskedelmében legjobban Fiume forgalmi adatainak vizsgálata alapján mérhető, melynek eredményeiről a közelmúltban íródott doktori disszertáció.² Az Osztrák–Magyar Monarchia térképére pillantva azonban adja magát a kérdés, hogy a déli és keleti vámkülföldi áruszállítás vajon mekkora jelentőséggel bírt akár a magyar kormányzat, akár a magyar nemzetgazdaság, vagy akár egyes, szállítmányozással foglalkozó vállalatok számára. Az áruszállítási hálózat felől nézve az 1914-es állapot szerint az látszik, hogy Magyarország 28 vasúti határállomásából 23 vámbelföldi (21 állomás Ausztria, két állomás Bosznia) és csak öt biztosított vámkülföldi kapcsolatot. Az öt Monarchián kívüli vasúti csatlakozással bíró határállomás: Gyimesbükk, Predeal, Verestoron, Orsova–Verciorova és Zimony. Vagyis Szerbiába és Romániába együttesen öt, Boszniával együtt³ összesen hét déli és keleti irányú

¹ Báró Dániel Ernő kereskedelmi miniszter feleségének, Cséry Szerénának a szavai a férjéről elnevezett gőzhajó keresztelőjén a DDSG Óbudai hajógyárában. *Budapesti Napló* 1898. április 22. A gőzhajó egyik kabinjában helyezték el a miniszter képét a címerével díszített képkeretben. *Műszaki Hetilap* 1898. május 1. Egyazon időben a magyarországi Alsó-Duna szakasz (Zimony–Orsova) Orsova után második legnagyobb kikötőfejlesztése Pancsován zajlott, ahol téli kikötő, hajózó csatorna és két helyi érdekű vasút révén átrakodóállomás is épült. Báró Dániel Ernő 1884 és 1906 között a pancsovai választókerület országgyűlési képviselője volt.

² Pelles 2021.

³ A két boszniai vasúti határállomás Bosanski Brod és Doberlin voltak. A galíciai csatlakozásokat ezen szemléletben a magánvasúti díjszabások miatt sem tekintem relevánsnak. Az adatfelvételhez a MÁV 1914-es vasúti térképét használtam. <http://vasutallomasok.hu/terk/MAV/terkep.jpg> – utolsó letöltés: 2022. június 17.

vasúti csatlakozása volt az országnak, így a MÁV mellett a Dunának mint nemzetközi vízi útnak érdemes figyelmet szentelni.⁴

A Monarchia és a Román Királyság közötti vasúti kapcsolatok elégtelen volta miatt az áruszállítás döntően közúton zajlott.⁵ A távolsági- és tranzitforgalom a szárazföldön és a Dunán egyaránt természeti akadályokba ütközött, jóllehet mind a vasúti kapcsolatok létesítése, mind a Duna zuhatagi szakaszának szabályozása a 19. század folyamán a politikai közbeszéd része volt. Különösen igaz ez a századforduló időszakára, mikorra a vasút a távolsági áruszállításban megkezdhetetlen, egyeduralkodó szerepben találta magát.⁶ Az erdélyi, délvidéki vasúti és közúti határforgalom mellett a Duna hajóforgalmáról született tanulmányok vagy a vámkülföldi áruforgalmat, vagy az Al-Dunán tengeri exportra szállított áruforgalmat vizsgálták.⁷

Az 1898-ban befejezett Vaskapu-szabályozás lehetőséget nyújt arra, hogy a makrogazdasági szemléletű vámkülföldi forgalom vizsgálata helyett a közlekedéstörténeti fókusz mellett egy hajózási társaság, nevezetesen az első Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) tevékenységén keresztül értelmezzük, milyen lehetőségek nyíltak meg a szabályozási munkálatok elvégzése révén. A tanulmány tehát egy vállalat tevékenységének vizsgálata mentén kívánja bemutatni, milyen szállítványozási körülmények között milyen befektetések szükségeltettek ahhoz, hogy a DDSG a kínálkozó lehetőséget megragadva versenytársaival szemben megőrizze vezető pozícióját.

A VASKAPU-SZABÁLYOZÁS JELENTŐSÉGE A DDSG SZEMSZÖGÉBŐL

A Duna az 1857-ben elfogadott Duna-akta révén nemzetközi vízi úttá vált, a DDSG pedig a következő évtizedekben nagy lendülettel vetette bele magát a krími háború után fellendülő al-dunai áruszállításokba.⁸ 1858-ban

⁴ Hovatovább ez is aláhúzza Fiume városának, mint Magyarország áruforgalmi kijáratának kiemelt jelentőségét. A Duna áruforgalmi jelentőségét és a DDSG szerepét illetően Frisnyák 2005.

⁵ Erdély és Románia között leginkább helyi kishatármenti forgalom zajlott, míg távolságinak mondható szállítások általában vasúti átrakodás és többszöri mozdonycsere után jutottak az ország szívébe. A nevezett határállomások közül Verestorony és Nagyszeben között helyi érdekű vasútvonal épült, míg a szállítványok Predealon és Gyimesbükkön keresztül csak hatalmas kerülővel juthattak el Gyulafehérvárig, illetve Kolozsvárig. Lásd MÁV 1914-es térkép, illetve közúti és vasúti áruszállításról román-magyar viszonylatban Nagy 2021: 140–173, különös tekintettel a vasúti átrakodásra 160–166.

⁶ Frisnyák 2003. A Monarchia és Románia közötti szállításokat illetően Nagy 2021: 88–120. A vízi út kárára intézményesített vasúti szállítványozási dominancia korabeli kritikáját illetően Kovács Sebestény 1899. Jelentős fejlemény volt, hogy 1879-ben megépült az orsova–verciorovai magyar–román vasúti kapcsolat.

⁷ Ismereteim szerint az első világháború előtti évtizedek Magyarország-centrikus dunai hajóforgalmáról Jankó Béla műve óta nem született kutatáson alapuló írásmű. Jankó 1972.

⁸ A DDSG történetét illetően lásd Grössing et al. 1979, Huszár 2007.

Turnu-Severinben fiók-hajógyárat létesített, Orsován és Galați-ban pedig kisebb műhelyeket. Az 1871-es londoni egyezmény lehetővé tette, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közösen vállalkozzon a Közép-Duna és az Al-Duna közötti közlekedést hátráltató természeti akadályok leküzdésére. Ez elsősorban a Monarchia érdekét szolgálta volna, míg az Oszmán Birodalom nem volt abban a helyzetben, hogy a vállalkozásban érdemben részt tudjon venni. A korábbi évtizedek során újra és újra felmerült az Ó-Moldova és Orsova közötti Zuhatagi-szakasz és Vaskapu-szoros szabályozása, több terv is készült, sőt 1871-ben a DDSG meghívására még az Egyesült Államokból is érkezett szakember, de a William J. McAlpine felméréséből született terv csak a korábbi, elfektetett dokumentumok sorát gyarapította.⁹ Az áttörést a berlini kongresszus hozta el 1878-ban, melynek révén az Osztrák–Magyar Monarchia kizárólagos jogot nyert a munkálatok végrehajtására, a Monarchia kormányzatai közötti megegyezés szerint pedig Magyarország kormánya vállalta magára a feladat elvégzését.¹⁰ A korábbi felmérések és tervek hosszabb átdolgozást igényeltek, így csak 1889-ben állt fel az Aldunai Vaskapu-szabályozási m. kir. Művezetőség Orsován.¹¹

A Vaskapu-csatornát 1896. szeptember 27-én adták át ünnepélyes keretek között a három uralkodó (Ferenc József császár és király, Károly román király, Sándor szerb király) jelenlétében, jóllehet a gőzhajók már február 29-től használhatták, a lehetőséggel pedig nemcsak az osztrák–magyar, hanem a román és szerb hajózási társaságok éltek is.¹² A saját felelősségre történő áthaladásért nem számítottak fel díjat. A Művezetőség az év folyamán a MÁV GRÓF SZAPÁRY GYULA (1890) nevű vontató gőzhajója és két uszály,¹³ 1897-ben pedig a DDSG CZERNA (1864) és BANHANS (1894) vontató gőzhajók és öt különböző uszály¹⁴ vontatási próbái alapján tesztelte mind a zuhatagi szakaszok, mind a csatorna hidrológiai tulajdonságait. A különböző nautikai tulajdonságokkal

⁹ A Donau-Verein a tervezeteket megjelentette egy két kötetes kiadványban: *Actenstücke* 1880, 1883. McAlpine tervezete 46–62. Bővebben Gonda 1896: 101–108.

¹⁰ Magyarországon ez az 1879:8. tc. 57. §. A Monarchiának jogában állt a munkálatok költségeinek megtérítése végett díjat szedni a szabályozott szakaszon áthaladó hajóktól. A tágabb kontextust illetően Palotás 1984.

¹¹ A Zuhatagi-szakasz rendezése alapvetően két, egymástól nagyon eltérő jellegű akadály leküzdését jelentette. Egyrészt a keresztirányú akadályok (sziklapadok, sellők) mentesítését, másrészt a mederszűkületeket okozó sziklák elhordását. Ezen változatos akadályok más-más módon hátráltatták a hajózást kis víz (pl. a sellők felsértették a hajótesteket, ezért el kellett kerülni őket) vagy nagy víz (pl. sziklapadok visszaduzzasztották a víztömeget) esetén, a mederszűkületek pedig más-más kormányzást (kormányzási rutint) igényeltek kis vagy nagy víz idején.

¹² Hoszpotzky 1899: 479.

¹³ MFTR 308. és 624. sz. uszályok. Gőzhajók neveinél az alábbi formátumot használok: TÁRSASÁG NEVÉNEK RÖVIDÍTÉSE (ha ismert volt és használták is) + HAJÓNÉV + (hajóegység elkészültének éve). Eszerint az első két változó mindig a hajó aktuális állapota szerinti tulajdonos hajózási társaságot, illetve az aktuális névalakot fogja jelölni, míg az évszám állandó marad. Átnevezés esetén a korábbi névalak feltüntethető a zárójelben. Nem gőzhajók esetében az évszám nem szerepel.

¹⁴ DDSG 161., 6578. és 8201. sz. uszályok, valamint MFTR 608. és 1006. sz. uszályok. Hoszpotzky 1899: 481.

Aldunai m. kir. hajózási hatóság.





ÖSSZEHASONLÍTÓ TÁBLÁZAT

A Vaskapu csatornán át lebonyolított hajóforgalomról.

az alduinai hajózás útján az 1900–1902. években lebonyolított forgalomról, szembeállítva a szabályozás befejezése utáni hajómerülési szabványt és a szabályozás előtti volt hajómerülési szabvánnyal.







Telmegyarázat:

I. A szabályozott zuhatagos Duna-szakaszra vonatkoztatva.

-  + 1.40 m. fölötti orsovai vizállás mellett a 2.0 m. merülési járművek a Moldova–T.-Szeverin közti egész szakaszon akadálytalanul közlekedhetnek.
-  + 1.40-tól + 1.00 m. orsovai vizállásig 2.0 m. merülési járművek Turn-Szeverin–Orsova közt és 1.90 m. merülésiük Orsova–Moldova között közlekedhetnek akadálytalanul.
-  + 1.00 m.-től 0.50 m. orsovai vizállásig 1.5 m. merülési járművek Turn-Szeverin–Orsova közt és 1.10 m. merülésiük Orsova–Moldova közt közlekedhetnek akadálytalanul.
-  + 0.50 m.-nél kisebb orsovai vizállásnál 1.5 m. csekélyebb merülési járművek Orsova–Turn-Szeverin közt, 1.10 m.-nél csekélyebb merülésiük Orsova–Moldova között közlekedhetnek.

----- Hajózási évad kezdete. ----- Hajózási évad vége.

II. A zuhatagos Duna-szakasz szabályozás előtti állapotára vonatkoztatva.

-  Szabályozás előtt: + 3.95 m. fölötti orsovai vizállás mellett 2.0 m. merülési járművek az egész szakaszon közlekedhettek.
-  + 3.95 és 3.10 m. orsovai vizállások közt 2.0 m. merülési járművek Orsova–Moldova közt, 1.6 m. merülési járművek pedig Orsova–Turn-Szeverin között közlekedhettek.
-  + 3.10 m.-től 2.55 m. orsovai vizállásig 1.5 m. merülési járművek Orsova–Moldova közt és 1.35 m. merülésiük Orsova–Turn-Szeverin közt járhatnak.
-  + 2.55 és 1.30 m. orsovai vizállások közt 1.5 m.-nél csekélyebb merülési hajók közlekedhettek Orsova felett és 1.35 m.-nél csekélyebb mélyjárati hajók közlekedhettek.
-  + 1.30 és + 0.90 m. orsovai vizállások közt Orsova alatti szárazföldi közlekedés volt, Orsova felett 0.75 m.-nél csekélyebb mélyjárati hajók közlekedtek.
-  + 0.90 m. alatti vizállás mellett szárazföldi közlekedés volt az egész szakaszon.

Év	Az idő, melyre a merülési szabvány vonatkozik	Január												Február												Március												Április												Május												Június												Július												Augusztus												Szeptember												Október												November												December											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12												
1900	Szabályozás előtt	[Pattern: mostly white with some dark grey blocks]																																																																																																																																															
	„ után	[Pattern: mostly white]																																																																																																																																															
1901	Szabályozás előtt	[Pattern: mostly white with some dark grey blocks]																																																																																																																																															
	„ után	[Pattern: mostly white]																																																																																																																																															
1902	Szabályozás előtt	[Pattern: mostly white with some dark grey blocks]																																																																																																																																															
	„ után	[Pattern: mostly white]																																																																																																																																															

1. kép. Összehasonlító táblázat a Vaskapu-szoros szabályozás előtti és utáni hajózhatóságáról

Forrás: Aldunai m. kir. Hajózási Hatóság, 1903.

rendelkező uszályok vontatásához különböző körülmények között szükséges vontatóerők felmérése alapján a Művezetőség mérési szakbizottsága két következtetésre jutott. A csatornában sodronyköteles vontató gőzhajó üzembe helyezése és sodronykötélpálya létesítése miatt egy párhuzammű építése szükséges, valamint a hajózási társaságoknak célszerű új típusú uszályok és nagyobb teljesítményű, mélyebb merülésű, többnyire csavaros meghajtású vontató gőzhajók építésébe kezdeniük.¹⁵ Időközben felmerült az igény, hogy tekintettel a növekvő forgalomra és a már létező vasúti kapcsolatra, célszerű lenne Orsován egy hosszú rakodópart kiépítése vágánykapcsolattal a fővasúti vonalhoz.¹⁶ Az 1898-ra befejezett munkálatok révén a magyarországi Alsó-Duna Zimonytól Orsováig és a Vaskapu-szoros szinte egész évben hajózhatóvá vált. Alant közlöm az orsovai Hajózási

¹⁵ A DDSG-nél az első ilyen al-dunai vontató gőzhajó az igencsak formabontó megjelenésű DDSG RESSEL (1894) gőzhajó volt, melyet követett még három, az Al-Dunába torkolló folyókról elnevezett hajóegység (ALUTA, LOM és TIMOK) 1895-ben.

¹⁶ 1895. évi XVI. törvény cikk indoklása. A 750 m hosszú rakodópart végül csak 1900-ra készült el, kezelését a Hajózási Hatóság látta el. Ezzel egyidőben az MFTR a bázisai hajóépítő műhelyét Orsovára telepítette át. Jankó 1972: 102.

Hatóság által az első évek vízállásadatai és hajóforgalmi korlátozásai alapján összeállított összehasonlító táblázatot a Duna jobb hajózhatóságáról (1. kép).

Jól megfigyelhető, hogy a nagyobb merülésű hajókötelékeket érintő korábbi tavaszi-nyári hajózhatóság kiterjedt immár szinte az egész hajózási évadra. Ez azt is jelentette, hogy a hajózási társaságok csak ritkán kényszerültek rá a siftelésre vagy uszasztók használatára.¹⁷ A folyami szállítmányozás legnagyobb hátránya a változó vízállás, ami a legnagyobb költségnövelő tényező is egyben.¹⁸ Néhány szempont, miként tudja befolyásolni a vízállás a szállítási költségeket:

- a) magas vízállás erősebb sodrást eredményez, így a vontató gőzhajó hegymenetben több szenet fogyaszt,
- b) alacsony vízállás nemcsak megnehezítheti a kikötést és rakodást, hanem szűkületeket okozhat a hajózási útvonalon, így ezen szakaszokon torlódások alakulhatnak ki,
- c) alacsony vízállás esetén sekély vizű szakaszokon könnyíteni kell a hajóegységeken az alacsonyabb merülés elérése végett.

A Művezetőség 1890–1898 közti munkálatai számítanak a dualista Magyarország egyik legnagyobb közmunkaprogramjának. Kilenc év alatt Magyarország 31 101 553 korona 60 fillért fordított a munkálatokra, melynek több, mint felét (17 322 530 korona 98 fillér) a Duna medrében végzett sziklamentesítés tette ki.¹⁹ A budapesti Danubius-Schönischen-Hartmann Egyesült Hajó- és Gépgyárban 660 000 koronáért épített VASKAPU (1898) sodronyköteles vontató gőzhajó az Ada Kaleh szigetétől délre kiépített csatornában üzemelt, ahol még 10 csomós (18,52 km/h) sodrás ellenében is képes volt két, teljesen megrakott 650 tonnás uszályt felvontatni.²⁰ Szepepe magas vízállás esetén, vagyis tavasszal és nyáron vált kulcsfontosságúvá, mivel ilyenkor a sodrás miatt a legerősebb vontató gőzhajók sem voltak képesek hegymenetben teljesíteni a szakaszt. A Művezetőség 1899-ben a munkálatok tényleges befejezése után Al-dunai m. kir. Hajózási Hatóság néven intézményesült.²¹ A Hatóság ebben az évben eladta az újpesti építésű DRÁVA

¹⁷ Siftelés: hajóegység könnyítése az áru vagy teher át- vagy kirakodása révén. Könnyíteni lehetett még az uszályok részleges megrakásával, vagy több részlegesen megrakott uszály használatával is. Az uszasztók szerepéről lásd a 65. lábjegyzetet.

¹⁸ Kovács Sebestény Aladár ad egy hevenyészett becslést arról, hogy a Vaskapu-csatorna esetében ez mekkora drágulást jelentett. Kovács Sebestény 1899: 342–343.

¹⁹ A teljes Vaskapu-szabályozás 1898-as árfolyamról 2022-es árfolyamra átszámítva 68 174 604 176 Ft-ba, vagyis majdnem 70 milliárd forintba kerülne. (Az átszámításhoz Danyi Pál pénzértékindeket használtam: <https://artortenet.hu/magyar-penzertekindex-arak-es-devizak-alapjan-1754-tol/> – utolsó letöltés: 2022. augusztus 22.) Mindehhez a későbbi években még további kiegészítő munkálatokat is elvégeztek. Adatok forrása Hozspotzky 1900: 27. A munkálatokat illetően Gonda 1896.

²⁰ A sodronyköteles vontatóhajó szolgálatba állítását az is indokolta, hogy a csatorna létesítésével a csatornán átfolyó Duna sodrása felerősödött, a Prigrada-szikla körül pedig változékonyabb lett a vízállás. A vontatóhajó és a sodronyköteles vontatórendszer kiépítésére 1897 októberében pályázatot írtak ki, melyen a végül győztes Danubius mellett elindult a DDSG Óbudai hajógyára is, valamint a Schlick-Nicholson gépgyár egy drezdai céggel közösen. Egan 1900: 139.

²¹ Vezetője radnai Wallandt Ernő (1845–1912) lett, aki a Művezetőség vezetője volt annak alapításától kezdve. 1908 januári nyugdíjba vonulásáig állt a Hajózási Hatóság élén. Vasúti és

(1882) lapátkerekes vontató gőzhajót a román NFR-nek, a MÁV pedig az óbudai építésű VASKAPU (ex-LOKALBOOT I., 1872)²² lapátkerekes személyszállító inga-gőzhajót a szerb SBD-nek,²³ ám átvették a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség től a SELLŐ (1899) csavaros szolgálati gőzhajót. Maradt tehát a VASKAPU sodronyköteles vontató gőzhajó és a SELLŐ szolgálati gőzhajó.

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Térképgyűjteményében őrzött helyszínrajzon (2. kép) jól megfigyelhető, miért volt jelentős a Prigrada-szikla mellett a szerb és román partvonal között²⁴ kiépített Vaskapu- vagy Sibb-csatorna: mert minden hajóforgalom keresztülhaladt rajta. A vontatási szolgálatért a Hatóság 1899. szeptember 1-től díjat szedett,²⁵ az áthaladó hajóforgalomról pedig adatszolgáltatással tartozott a Központi Statisztikai Hivatal felé. A kereskedelmi minisztérium 1899. évi július 12-i 47081/IV. sz. rendelete szerint²⁶ díjmentességben részesültek a hadihajók, az egy tonnánál kisebb hordképességű vagy egy méternél kisebb merülésű evezőshajók és dereglyék, üresben járó vontatóhajók, üzembe helyezés céljából szállított úszóművek, valamint a hajózási társaságok saját üzeméhez használt felszerelési tárgyak, eszközök szállítása. Ez egyértelműen a Monarchia érdekeit szolgálta, különösen az utóbbi kitétel. Ó-Moldova és Turnu-Severin között hajózási díjat kellett fizetnie a hajózási társaságnak az áruszállító gőzhajók, uszályok, dereglyék után nominális, vagyis köbözés által megállapított hordképessége alapján, mégpedig tonnánként 20 fillért. Minden árucikk után – beleértve az élőállatot is – 100 kg-ként 18 fillért.²⁷ Ez egy vontató kötelék esetében már jelentős költséget jelenthetett a hajózási társaságnak a kötelék nagysága és a vontatott uszályok hordképessége szerint.

A rendelet 3. §-a kivételes kedvezményt állapított meg a kőszénre (fekete, barna, lignit), terméskőre, cementre, mészre, téglára, épület- és tűzifára, kőolaj- és olajszármazékokra, melyek esetében 100 kg után csupán 6 fillért kellett leróni. A 4. § szerint a Vaskapu-csatornában igénybe vett sodronyköteles hajóvontatás díja tonnánként 5 fillér volt minden hajóegységre (gőzhajó, uszály, dereglye), árucikk esetén további 100 kg-ként 4 fillér.

A mindennapi gyakorlat felől nézve egy áthaladás úgy történt, hogy Moldován vagy Turnu-Severinben a gőzhajó kapitányának le kell adnia egy bejelentőlapot a díjfizetésre vonatkozó adatokkal. A gőzhajó fedélzetére lépő kalauz

Közlekedési Közlöny 1899. július 16.

²² Ez a hajó nem azonos az 1898-as VASKAPU sodronyköteles vontatóhajóval.

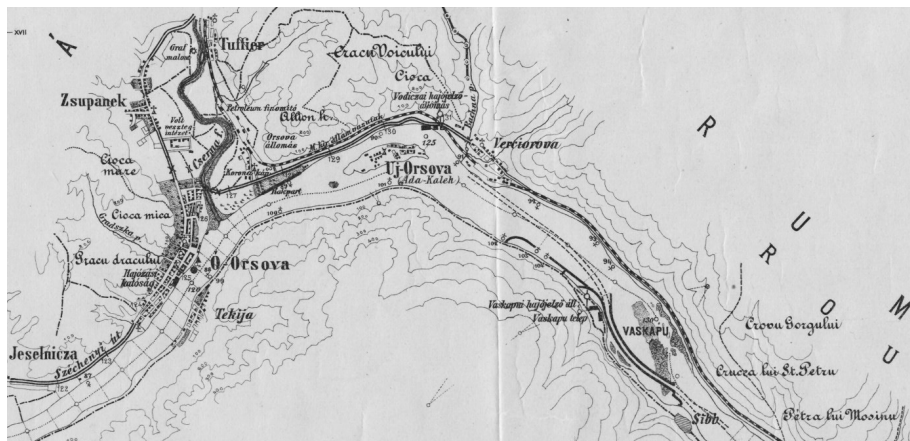
²³ A VASKAPU gőzhajót a Múvezetőség a MÁV-tól bérelte.

²⁴ Valamint a Duna mellett futó, a két ország vasútvonalát 1879-ben összekötő vasútvonal is.

²⁵ A vontatási szolgálatot az első évben, vagyis 1898. október 1-től 1899. augusztus 31-ig díjmentesen lehetett igénybe venni.

²⁶ A rendeletet Thaly Emil DDSG forgalmi igazgató körrendelet formájában közzétette a vállalat érintett szervei között. MNL OL Z 852. 7. csomó. DDSG Magyarországi Forgalmi Igazgatósága, igazgatósági iratok, 144. sz. körrendelet (1899. augusztus 12.). Természetesen a Vasúti és Közlekedési Közlönyben is megjelent. Vasúti és Közlekedési Közlöny 1899. július 19. és 1899. július 21.

²⁷ Darabállat esetén ló, öszvér, szarvasmarha 500 kg-nak számított, míg borjú, sertés, kecske, juh 50 kg-nak.



2. kép. A Művezetőség által készített helyszínrajz részlete a Vaskapu-csatornával

Forrás: MMKM TKGy 667b.

ellenőrizte ezt az áthaladás során, majd leadta a bejelentőlapot Orsován a Hajózási Hatóságnak, a Hatóság pedig kiértécsítette a hajózási társaságot a tartozásról. A kalauzolás a díjfizetés alá eső gőzhajók esetében ingyenes volt, azonban a kalauzkényszer alá nem tartozó hajóegységek az igénybe vett kalauzolásért minden megkezdett nap után 20 koronát voltak kötelesek fizetni. A Hatóság rendelkezett saját lobogóval,²⁸ hivatali nyelve a magyar volt, tisztviselői pedig Ó-Moldova és Turnu-Severin között a Duna román és szerb partjain is bármikor partra szállhattak és ott hatáskörükben eljárhattak, valamint a Hatóság ellátta a folyamrendőri felügyeletet is.²⁹

A DDSG ÉS RIVÁLISAINAK SZÁLLÍTÁSI EREDMÉNYEI

A századfordulóra a gőzhajó már több évtizede elvesztette az áruszállítási versenyt a vasúttal szemben, költséghatékonyabb üzeme miatt azonban egyes árucikkek és egyes régiók esetében megőrizte jelentős szerepét.³⁰ A Zuhatagi-szakasz és a Vaskapu-szoros munkálatai új horizontot nyitottak a régi és új hajózási társaságok előtt, így ezen társaságok szállítási teljesítményeit veszem vizsgálat alá. Kiválóan használható adatsorok alkották a Jekelfalussy József, a Központi Statisztikai Hivatal igazgatójának kezdeményezésére 1898-ban elindított *Kormányjelentés és statisztikai évkönyv* sorozat Vaskapu-statisztikáját. Az Arcanum adatbázisában

²⁸ Hosszúkás háromszögű vörös-fehér-zöld félkockákból álló sávval szegélyezett fehér mezőben a magyar címer.

²⁹ A tisztviselők szolgálati jelvénye a lobogóval azonos összetételű és díszítésű, bal felkaron hordott karszalag volt.

³⁰ Kövér 1982: 82–85.

elérhető kormányjelentések statisztikai évkönyvében a III. Közgazdasági élet E) Közlekedés alfejezetében közölt táblázatok azonos módszertan szerint készültek, bár a táblázat egyes oszlopai között kisebb eltérések figyelhetők meg.³¹ Ugyan a táblázatok csak a DDSG-t és a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt-t nevesítik, ám a román, szerb, délnémet és egyéb hajózási társaságok valójában könnyen behelyettesíthetők konkrét hajózási társaságokkal.³² Ezek a Szerb Gőzhajózási Társaság (Srpsko Brodarstvo Društvo, SBD, alapítva: 1891),³³ a Román Folyamhajózási Szolgálat (Navigația Fluvială Română, NFR, alapítva: 1890), a Délnémet Gőzhajózási Társaság (Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft, SDDG, alapítva 1882)³⁴ és az orosz, eredetileg Jurij Gagarin herceg nevével fémjelzett Orosz Dunagőzhajózási Társaság (Российско-Дунайское пароходство, RDP, alapítva: 1881; 1886-tól részvénytársaságként Fekete-tenger-Duna-Gőzhajózási Társaság néven, Черноморско-Дунайское пароходство, CsDP).³⁵ A Vaskapu-szabályozás előtt a hajózási társaságok alapvetően a „saját” vizeiken működtek – a DDSG kivételével, vagyis a Monarchia társaságai a Felső- és Közép-Dunán, illetve a Duna mellékfolyóin, míg az Al-Dunán működő rendkívül színes tulajdoni háttérű társaságok pedig nem, vagy csak kivételes esetekben jártak fel a Vaskapu-szoroson.

A statisztikai adatok elemzése előtt még érdemes röviden áttekinteni az 1890-es években megváltozó áruforgalmi helyzetet. 1893-ban az Osztrák–Magyar Monarchia és Románia kereskedelmi egyezményben lehetővé tette, hogy egyes árucikkek (pl. juh és sertés) vámkedvezményben részesüljenek, bevezették a legnagyobb kedvezmény elvét tarifák lekötése nélkül, valamint kishatárforgalmi könnyítéseket létesítettek.³⁶ A megállapodást 1909-ben meghosszabbították.³⁷ Az egyezmények jelentős vámkedvezményt adtak a Monarchia ipari árucikkei részére, míg Románia számára a gabonaexport előtt nyílt meg az út. Az 1906 és 1910 közötti szerb vámháború tanulságaként a Monarchia törekedett a Romániával való megegyezésre, és Románia is piaci lehetőséget látott egy, a Monarchiával

³¹ *Kormányjelentés és statisztikai évkönyv.*

³² A nevezett hajózási társaságokról áttekintésre Vasúti és Közlekedési Közlöny 1902. április 6.

³³ Karovíc 2018. Főrészenyesei a királyi család és a kormányzati elit voltak.

³⁴ A müncheni székhelyű SDDG eredetileg a Pilsen-Priesen-Komotau Vasúttársaság hajózási fiók vállalata volt, melyet azért alapítottak, hogy vasúton Deggendorfgig szállítva és gőzhajóra átrakodva nyissanak piacot a szudétavidéki kőszénnek. A kudarc ellenére a hajózási társaság nem szűnt meg, hanem részt vett a dunai távolsági áruszállításban. 1910-ben az Österreichischer Postsparkasse felvásárolta a társaságot, így létrejött egy osztrák tulajdonú, német lobogó alatt hajózó, de Bajorországtól Romániáig aktív hajózási társaság. Az SDDG kizárólag vontatóhajókat használt. Pilz 1984.

³⁵ Szerbia és Oroszország között a dunai vízi út volt az egyetlen lehetséges kereskedelmi útvonal, így az államilag támogatott orosz hajózási társaságok közül 1883-tól az RDP volt az a kijelölt aktor, akinek a közvetlen áruforgalmi szerepkört be kellett töltenie. Új tulajdoni háttérrel a CsDP esetében ez az Batumból származó kőolaj szállítását jelentette, töltőállomásai voltak Reniben, Szisztovában és Kladvóban. 1903-ban állami tulajdonba került és régi-új néven működött tovább. Galkina 2016; Vasúti és Közlekedési Közlöny 1894. november 7.

³⁶ Nagy 2021: 99.

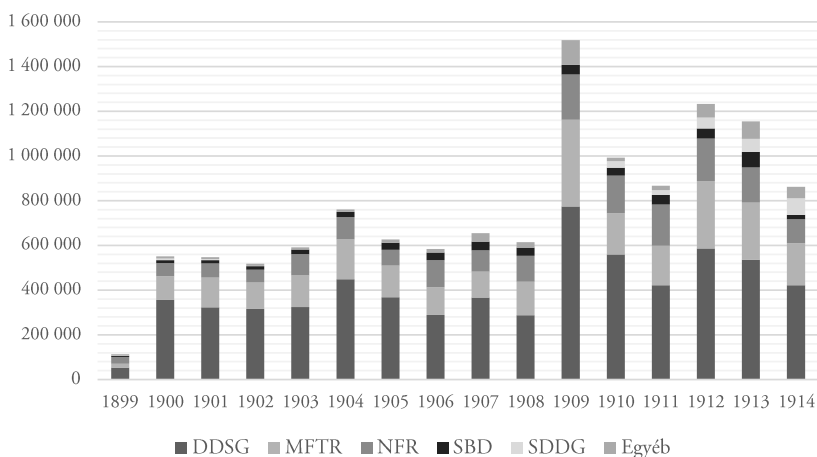
³⁷ 1910: 5. tc.

kötött egyezményben. A megállapodás a Monarchia romániai élőállat-importját illetően adott jelentős könnyítéseket. Ennek megfelelően a Monarchia exportjának értéke 1909 és 1912 között több mint 20%-al nőtt, míg Románia exportja ugyan nőtt, de a külkereskedelmi mérleg passzív maradt.³⁸ A dunai vízi útnak a Szerbia és a Monarchia közötti áruforgalomban lokális jelentősége volt.

A *Kormányjelentés és statisztikai évkönyv* alapján feltérképezhető, hogy a megnyíló áruforgalmi lehetőségeket a startvonalon álló hajózási társaságok miként ragadták meg. A Hajózási Hatóság által kirótt díj éves összegét és annak eloszlását áttekintve egyértelmű, hogy a szerb vámháborúnak nem volt jelentősége a dunai áruforgalomban, ellenben 1909-ben mindegyik hajózási társaság abszolút értékben jelentősen növelte forgalmát (1. ábra).

1. ábra

Kirótt hajózási díj összege (K) hajózási társaságok szerint éves bontásban



Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

Az 1909 utáni adatok hullámzóak, a legkevebb „kilengés” az NFR-nél volt. 1910-től újra megjelent a távolsági áruszállításban a délnémet SDDG – feltehetően az új tulajdonos szándékának megfelelően. A DDSG forgalmi jelentőségéről sokat elárul, hogy 1909-ben az általa befizetett díj egyedül elérte a korábbi évek közül legmagasabb éves össz-díjbefizetésnek, az 1904-esnek az összegét.³⁹ Az egyes hajózási társaságok éves díjbefizetéseinek aránya felől nézve válik egyértelművé, mekkora előnyt élvezett a DDSG (2. ábra).

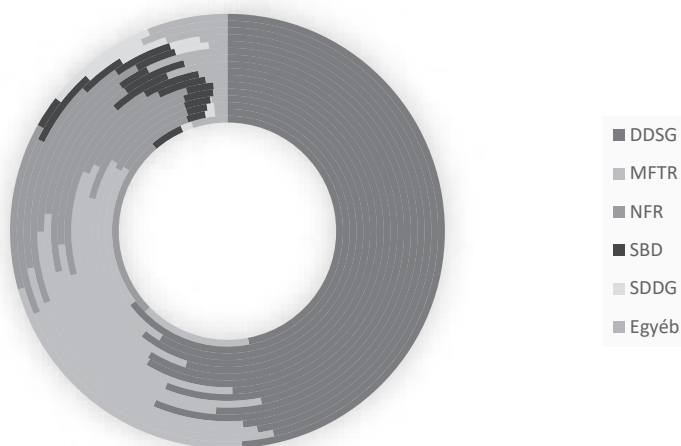
A DDSG-t, mint legnagyobb szállítványozót az első helyre téve látható, hogy az első évek kiugró arányai után hektikus visszaesés történt. Az 1899-es csonka év és az 1913-as balkáni háborús évben a DDSG részesedése ugyanakkora

³⁸ Nagy 2021: 111–112.

³⁹ 1904. évi összes díjbefizetés 761 059 K, míg 1909-ben a DDSG által befizetett összeg 774 356 K.

2. ábra

Kirótt összes hajózási díj aránya (%) hajózási társaságonként évente, a sávok belülről kifelé mutatják az 1899 és 1914 közötti éves arányokat



Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

(1899-ben 47%, 1913-ban 46%), a köztes években pedig 50 és 65% között mozgott. A legstabilabb részesedés az SBD (3–6%) és az MFTR esetében figyelhető meg (18–26%). Az NFR 1899-es 26%-os repülőrajtja után 1905-ig 11–16%-ot ért el, utána pedig 15–21% közötti tartományban mozgott. A legérdekesebb talán az SDDG 1910 utáni részesedése: 3%-ról 1913-ban 7%-ra, majd 1914-ben 9%-ra ugrott fel. Hajózási díjat mind völgyemenetben, mind hegymenetben szedtek – külön a gőzhajókra és az uszályokra.⁴⁰ A statisztika készítői logikus módon külön kezelték a gőzhajókat és uszályokat, ugyanakkor az egyedül, illetve vontatmánnyal közlekedő gőzhajók esetében nem lehetünk biztosak abban, hogy közülük mennyi volt személyszállító, mennyi személy- és áruszállító és mennyi vontató gőzhajó,⁴¹ mely utóbbiak vagy üresjáratban haladtak át, vagy uszálykötéléket vontatva. Csak az biztos, hogy a vontatmánnyal járó gőzhajó vontató gőzhajó. Nem rendelkezünk adattal az uszálykötélékek méretét, sem az uszályok kihasznált hordképességét illetően,⁴² ugyanakkor az összesített adatok mind a gőzhajókat (vontatási képesség és forgalmi gyakoriság), mind az uszályokat (kötélékek lehetséges nagysága) tekintve alkalmasak tendenciák és a hajótársaságok közötti

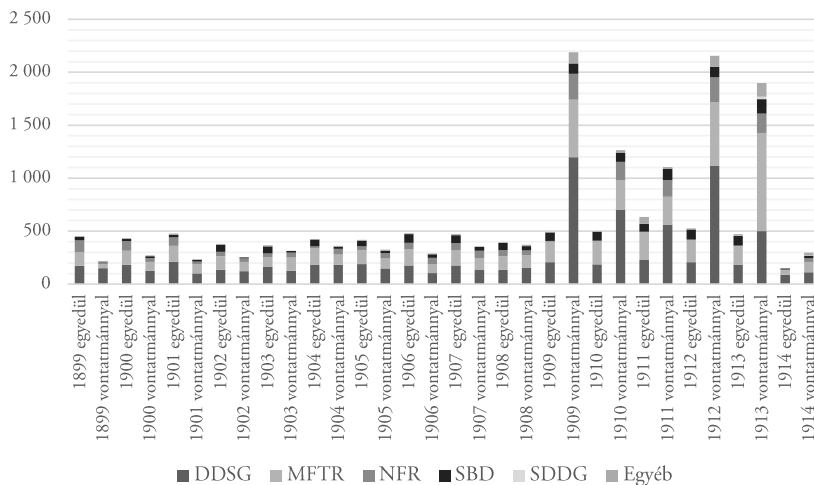
⁴⁰ Gőzhajónak nevezzük a meghajtással rendelkező kormányozható hajóegységet, uszálynak a meghajtással nem rendelkező, de kormányozható hajóegységet, és bárkának a sem meghajtással, sem kormányozhatósággal nem rendelkező hajóegységet.

⁴¹ Bár ekkorra már funkcionálisan tervezett hajótípusok jártak a folyamokon, kis számban szolgáltattak még személy- és áruszállító gőzhajók is. Jelentőségük csekély volt mind számukat, mind a szállított árut illetően.

⁴² Valószínűnek tartom, hogy vízállás és kötélék függvényében nem, vagy nem mindig rakodták tele az uszályokat.

3. ábra

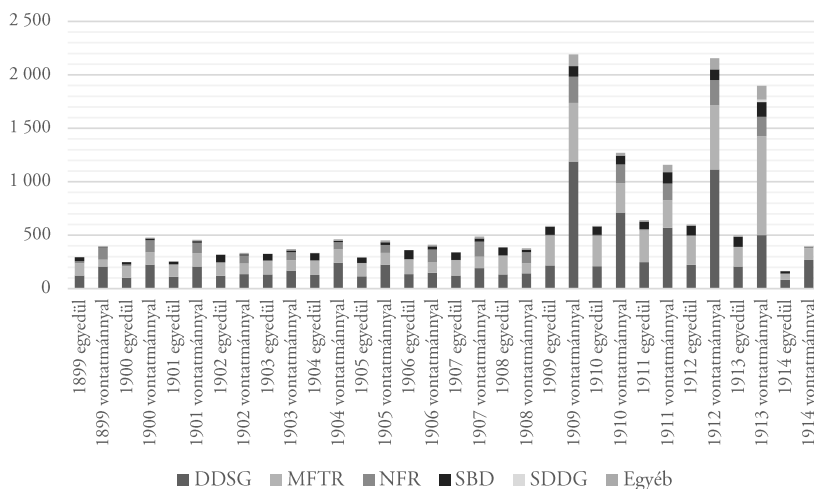
Gőzhajók száma (db) völgymentben hajózási társaságok szerint



Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

4. ábra

Gőzhajók száma (db) hegymentben hajózási társaságok szerint

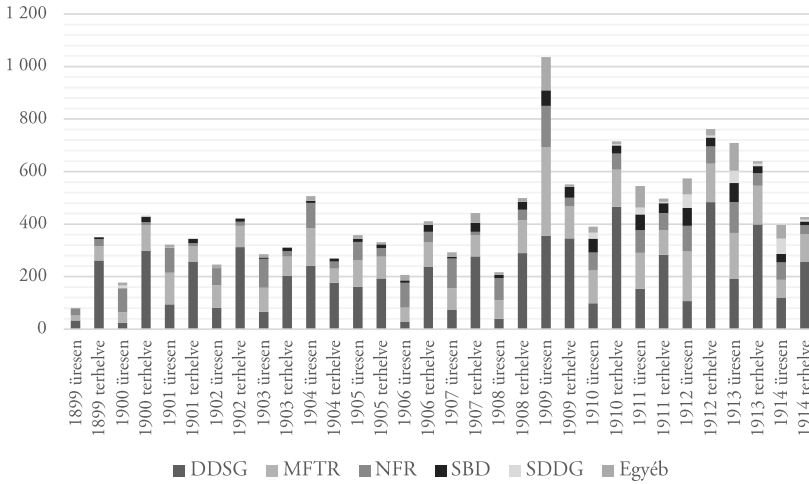


Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

„erőviszonyok” felmérésére. A hegyment–völgyment pedig iránymutató az áruforgalom irányát és a hajózási társaságok szállítmányozási profilját illetően (3–4. ábra).

5. ábra

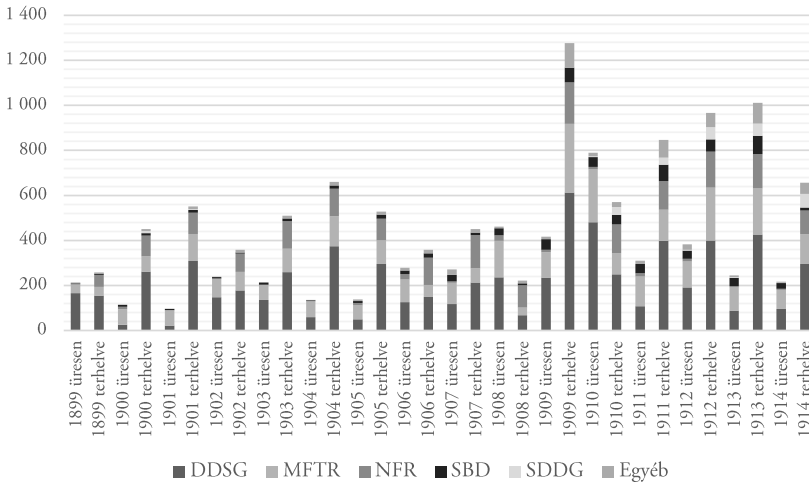
Uszályok száma (db) völgymentben hajózási társaságok szerint



Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

6. ábra

Uszályok száma (db) hegymenetben hajózási társaságok szerint



Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

Ugyanaz figyelhető meg, mint az 1. ábrán: az 1909-es év áttörést hozott, ám az áruforgalom volumene hullámzott. Ennél érdekesebb, hogy mindegyik társaság esetében jelentős a vontatmány nélkül közlekedő gőzhajók száma, és ez független az iránytól is. Az adatok rámutatnak arra, hogy a társaságok nagyjából

azonos járatforgalomban üzemeltették gőzhajóegységeiket. Vagyis a hajózási társaságok saját hajóállományuk egy bizonyos részét járatták ezeken a szakaszokon, ugyanakkor ez a rész képviselhetette a társasági hajóállományon belüli kisebb vagy nagyobb részt.⁴³ Ennek természetesen forgalomszervezési oka volt, ugyanis a szabályozás előtt a DDSG gyakran már a legelső kedvező alkalommal üresen átvontatta az uszályai egy részét, így a szállítások kezdetén jelentős hordképességgel rendelkezett a Vaskapu-szoroson túl. Mivel ezek az uszályok ezért a magyarországi folyamszakaszokról „hiányoztak”, a DDSG-nek kalkulálnia kellett, hogy azon évben mekkora forgalomra számíthat és mekkora hordképességet érdemes allokálnia. A szabályozás után a probléma enyhült, de az allokációs kényszer nem tűnt el, pusztán forgalomtechnikai értelemben egyszerűsödött. A hordképességet illetően nem, az uszályok számát illetően azonban készült külön adatsor. Mivel lényegében bármilyen uszályt használhattak, de értelemszerűen a nagy hordképességű uszályok alkothatták az allokált hajóegységek javát, így érdemes megvizsgálni, hogyan alakult a számuk (5–6. ábra).

Egyértelmű a mennyiségi többség a DDSG javára szemben a 4. és 5. ábra adataival, bár 1909 után jelentős csökkenés látható. Az uszályok esetében is megfigyelhető az üresen vontatott egységek magas száma függetlenül az iránytól. Az 1909 után tapasztalható áruforgalmi hullámzás azonban differenciálódott: a völgymenti uszályok körülbelül 55–60%-a terhelve, 40–45%-a üresen haladt, míg hegymenetben már körülbelül 70–80%-ban terhelt uszályokat regisztrált a Hatóság. Ha viszont az egyes társaságok felől nézzük, akkor a legköltséghatékonyabb társaságnak a DDSG tűnik: völgymenetben arányaiban jelentősen több terhelt uszályt vontattak, mint tették azt a riválisai. Ugyanez az arány hegymenetben már kiegyenlítettebb. Adódik tehát a kérdés, hogy a völgymenet-hegymenet áruforgalmi részvételben a hajózási társaságok hogyan viszonyultak egymáshoz (7. ábra).

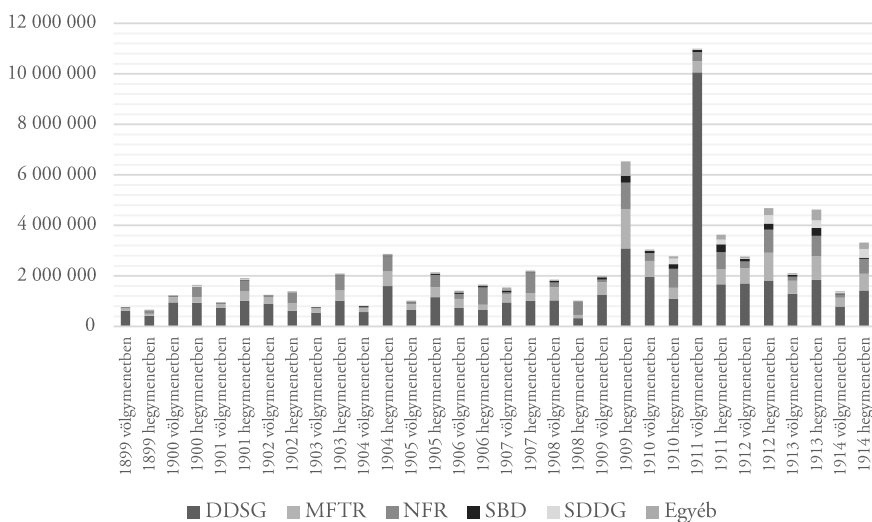
A 7. ábránál látszik igazán, mennyire előnyös, ha a dunai szállítványozást a külkereskedelmi adatsorok helyett a Hajózási Hatóság adatain keresztül vizsgáljuk. A DDSG ugyanis nemcsak a Hajózási Hatóság legnagyobb díjbefizetője volt, hanem a díjbefizetés arányaihoz képest áruszállítási volumene még annál is nagyobb volt. Hovatovább a 6. ábra adataival összevetve látható, hogy a hegymeneti uszályok száma 1908 után körülbelül kétszeresére nőtt, a szállítványozás volumene pedig lépést tartott ezzel – leszámítva az 1909-es évet. Adja magát a feltételezés, hogy az uszályok hordképessége alig növekedett, de nem ennyire egyszerű a dolog. A hajózási társaságok többé-kevésbé specializálódtak is, így uszályállományuk bővülése, hordképességük növekedése szállítványozási jellegük függvénye is volt.⁴⁴ A kérdésfeltevés messze vezet, így három árucikk (kőszén, kőolaj, gabona) adatain keresztül kívánom bemutatni a szállítványozásban felderíthető specializálódást.

⁴³ Nehéz erről becslést adni, ugyanakkor előbbire példa a DDSG, utóbbira pedig az SBD.

⁴⁴ Scott M. Eddie megfogalmazásában „a szállítási költségek erőteljesen függenek a termék méretétől, illetve terjedelmétől. Minél nagyobb a terjedelem/érték hánnyados, annál kevésbé érdemes egy adott terméket szállítani.” Eddie 1996: 105.

7. ábra

Völgyemenet-hegyemenet áruszállítás éves volumene (métermázsa)



Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

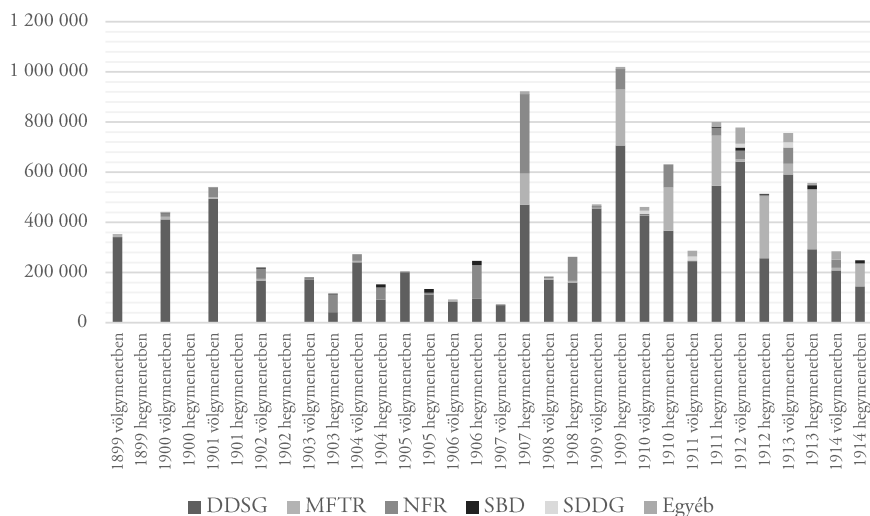
HAJÓZÁSI TÁRSASÁGOK SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI SPECIALIZÁCIÓI

Az Al-Dunán már a gőzhajózás kezdetétől jelentős problémát okozott, hogy nehéz volt hozzájutni a gőzhajó üzemeltetéséhez szükséges szénhez. A Fekete-tenger partvidékén a donyecki és anatóliai kőszén mellett jelen volt a brit kőszén is, az al-dunai forgalomban azonban szerb és magyar szenet is használtak. Mindenekelőtt drenkovai, oravicai vagy a Timok-völgyi kőszéntelepek révén jutottak fűtőanyaghoz a gőzhajók. A DDSG versenytársaihoz képest e téren jelentős előnnyel rendelkezett, mivel a pécsvidéki kőszénbányáiból származó szenet a mohácsi kikötőjébe saját vasúton szállíthatta. A DDSG történetéről szóló szakirodalmak lényegében kivétel nélkül megemlékeznek arról, hogy a vállalat a pécsvidéki szénnek köszönhetően tudott monopol pozíciót elérni a dunai szállítmányozásban. Ennek jellegéről azonban nem született kutatás, ami véleményem szerint a fellelhető források hiányának tulajdonítható. A Hajózási Hatóság adatsorai segítségünkre lehetnek abban, hogy megállapítsuk mekkora volumenben, valamint mennyire egyenletesen fogyasztották a gőzhajók a szenet. A statisztikába felvett adatok azonban nem tesznek különbséget megbízás szerint szállított szén és rezsizsén között – éppen úgy, ahogy a Hajózási Hatóság tisztviselő sem tettek, mivel az 1899. évi július 12-i 47081/IV. sz. rendelet szerint a szállított kőszénre általában vonatkozott a kedvezményes díjszabás. Mivel mind az Alsó-Duna, mind a Vaskapu-szoroson túli Al-Duna térsége szénben szegény, így

a hajózási társaságok rákényszerültek, hogy szénkészleteiket külső forrásból szerezzék be. A völgymeneti adatok a magyarországi szén al-dunai mennyiségét illetően adnak becslést, a hegymeneti adatok pedig a megbízásra szállított kőszén mennyiségéről árulkodnak (8. ábra).⁴⁵

8. ábra

Völgymenet-hegymenet kőszénzállítás éves volumene (métermázs)



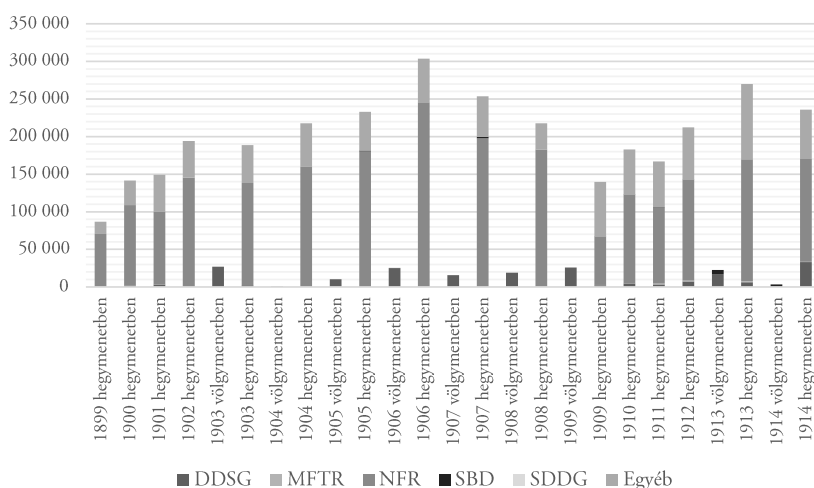
Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

A diagram készítése során egy különös módszertani problémába futottam bele. A hegymeneti adatsorokban csak 1903-tól szerepel a kőszén, ellenben ugyanitt a völgymeneti fa kikerül az adatsorok közül. További gyanút kelt, hogy az 1903 előtti hegymeneti fa szinte pontosan ugyanakkora volument mutat, mint az 1903 utáni hegymeneti kőszén, és ez egyes társaságok esetében megfellelthető adatokat mutat. Adódik a feltételezés, hogy korábban is volt hegymeneti kőszénzállítás, de a fa rovatba vették fel.⁴⁶ Ám az is feltételezhető, hogy 1903-ban a faáru szállításokat egyszerűen felváltották a kőszénzállítások, mégpedig nagyjából ugyanolyan volumenben. Mindenesetre a hegymeneti fa 1910-ben visszatér az adatsorok közé, a kőszénzállítások volumene pedig nagyot zuhan. Nehezen elképzelhető, hogy 1903 és 1909 között ne szállítottak volna hegymeneti fát, ugyanakkor az is különös lenne, hogy egyazon rovatba vezették volna a fa és kőszén adatokat. Végül úgy döntöttem, hogy csak azokat az adatsorokat használom, ahol a kőszén megnevezés szerepel. Ha a csak völgymeneti

⁴⁵ A DDSG Galați Főfelügyelősége nem volt felhatalmazva, hogy a vételezett és raktározott pécsvidéki szénnel kereskedjen.

⁴⁶ Ezt támasztja alá, hogy fát és szenet azonos típusú uszályokkal szállítottak.

9. ábra

Völgymenet-hegymenet kőolajszállítás éves volumene (métermázsa)

Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

szénszállításokat nézzük, a DDSG egyeduralkodó e téren: legrosszabb részesedése is 78% 1913-ban. A DDSG-t illetően két trend látszik felsejleni az adatok alapján. A DDSG a kezdeti években arányaiban több szenet szállított völgymenetben, mint 1902 után. Lehetséges, hogy kezdetben törekedtek a balkáni szénértékesítésre. Mindenesetre 1907 után megfordult a trend, ugyanis hegymenetben hatalmas mennyiségben szállítottak szenet az MFTR-rel és az NFR-rel párhuzamosan. Sőt, a völgymeneti szállítások volumene is nőtt, ami feltehetően a növekvő és sűrűn közlekedő gőzhajók fogyasztására vezethető vissza. Egy harmadik, nem DDSG-specifikus trend szintén figyelmet érdemel, ugyanis az MFTR és az NFR érzékelhetően favorizálta a hegymeneti kőszénszállításokban való részvételt. Feltételezhető, hogy Szerbiába tartó orosz, török vagy angol szén áll a háttérben, azonban ennek igazolására további kutatások szükségesek.

A kőszén mellett a kőolajszállítások jelezték az energiahordozók ipari felhasználása során lassan bekövetkező strukturális változást, jöllehet bányászatuk szabályozása meglehetősen későn történt meg.⁴⁷ Magyarországon a Duna mellett Pozsonyban, Budapesten és Orsován jöttek létre olajfinomítók, melyek romániai kőolajat is felhasználtak.⁴⁸ A dunai kőolajszállítások tehát – hasonlóan a kőszénhez – sokat elárulnak az ipari igényekről és azok kiszolgálásáról (9. ábra).

⁴⁷ 1911: 6. tc.

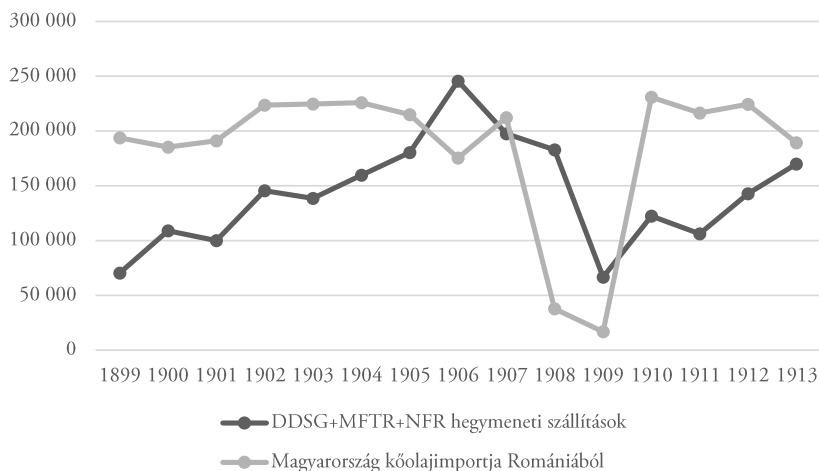
⁴⁸ Cseh 2104: 23–25.

A DDSG 1903-tól völgymenetben a szurok, egyben az al-dunai szurok egyedüli szállítmányozója is. 1910 és 1912 között a völgymeneti szurok nem szerepel az adatsorok között. Könnyen lehet, hogy ezen években az egyéb rovatba kerültek az adatok. NFR-dominancia mellett az Egyéb hajózási társaságok rovatban szereplő kőolaj és benzin volumene nagyon magas. Ez erősíti a gyanút, hogy az Egyéb rovat valójában itt az RDP-t jelenti és esetleg még egy-két másik hajózási társaság egy-egy szállítmányát. Az NFR hegymeneti szállítások döntően a Monarchiát célozták meg,⁴⁹ míg az Egyéb feltételezésem szerint szerb import az RDP révén.

A DDSG a kezdeti években rendszertelenül kisebb mennyiségben szállított hegymeneti kőolajat, de 1904 után több évben sem szerepel kőolajszállítás. 1908-tól kisebb mennyiségben, 1910-ben már 4740 mázsa, 1912-ben 7226 mázsa, 1914-ben pedig a korábbi évekhez képest kiugró 33 078 mázsa mennyiséget szállítottak.⁵⁰ Ez utóbbi azért is jelentős, mivel a világháború miatt valójában csak fél évet jelent. Sőt, 1913-ban és 1914-ben az SBD révén megjelent a völgymeneti kőolajszállítás is. Ha azon könnyen kritizálható feltételezéssel élünk, hogy a DDSG, az MFTR és az NFR hegymeneti kőolajszállításai kizárólag Magyarországra tartottak, akkor lehetőségünk nyílik egy nagyjából elfogadható becslést tenni, hogy a román kőolajexport mekkora része tette meg a vízi utat a Vaskapu-szoroson át (10. ábra).

10. ábra

A dunai kőolajszállítások és Magyarország kőolajimportjának aránya métermázsában



Forrás: Kormányjelentés 1898–1913 és MSÉ 1923.

⁴⁹ Pearton 1971: 41. Feltehetően a magyarországi finomítók miatt.

⁵⁰ Persze ezek a mennyiségek eltörpülnek az NFR 100 000 mázsa feletti éves szállításaihoz képest.

Sajnos becslés nem, inkább csak sejtés fogalmazható meg a feltett kérdésre, ugyanis a két érték hiába mozog többé-kevésbé együtt, a dunai kőolajszállítások nyilvánvalóan nem csak Magyarországra tartottak, hanem az NFR szállítások egy része biztosan Szerbiába és Bajorországba ment. Mindenesetre ebből következik, hogy a szerbiai kőolajszállításban az NFR bizony az RDP vetélytársa volt.

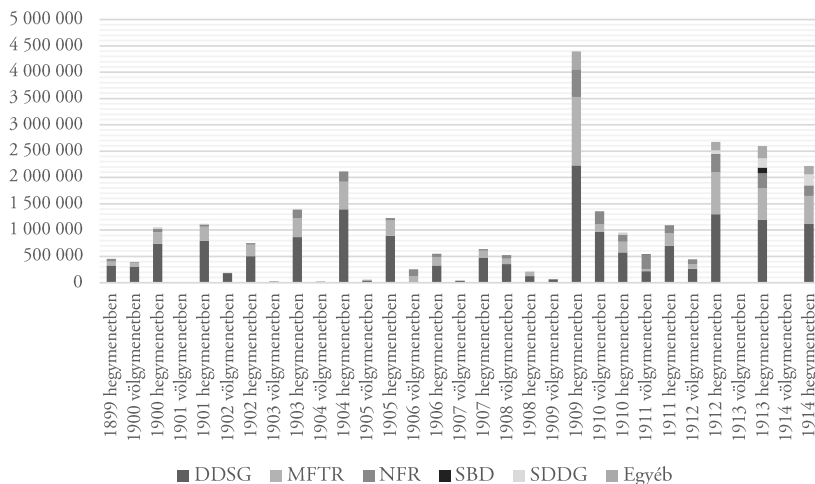
A harmadik árucikknek választott gabona háttere még ennél is komplikáltabb volt. Az 1885-ben bevezetett őrlési forgalmat először 1896-ban korlátozták, majd 1900-ban megszüntették. A századfordulón a budapesti malomipar a megváltozott piaci viszonyokra a vidéki városokban létrehozott gőzmalmokkal válaszolt, hovatovább például az Első Budapesti Gőzmalom 1907-ben Galati-ban létesített saját malmot.⁵¹ Már Baross Károly felhívta a figyelmet arra, hogy a „kikészítési eljárás” címén vámkedvezményvel behozott gabona útja liszt alakot öltve melyik gabonaneműre vonatkoztatva milyen arányban „esik vissza”.⁵² A Hajózási Hatóság szállítmányozási adatai ugyan nem feltétlenül segítenek eldönteni azt a kérdést, miszerint a vámkülföldi eredetű gabona lisztként mennyiben járult hozzá a magyar exporthoz, ám annak megismerésében jelentős segítséget nyújtanak, miként érintette a Vaskapu-szabályozás a dunai gabonaszállításokat hajózási társaságokra lebontva. A kérdést másként feltéve: ki húzott hasznot a fellendülő gabonaszállításokból (11. ábra)?

Völgyemenetben búza, hegymenetben eleinte búza, tengeri, rozs, valamint köles és repce szerepelt, 1903-tól azonban rozs helyett árpa, 1910-től pedig völgy- és hegymenetben egyaránt tengeri és zab. Mivel a fő kérdés a gabonaszállítások volumene és iránya, így a szeparált adatsorok adatait összeadva szerepeltetem. Nem meglepő módon a hegymeneti gabonaszállítások jelentősen felülmúlják a völgymeneti szállításokat, utóbbiak pedig 1909 és 1912 közötti már látható volument értek el. Az 1912 és 1914 közötti évek hegymeneti szállításai meglepően magasak, ráadásul hajózási társaságok szerint nézve arányosabb eloszlás figyelhető meg. A társaságok közötti hegymeneti szállítások eloszlását illetően átlag 70%-os (62–74% közötti) szeletet hasított ki magának a DDSG 1908 előtt. 1909-ben a kiugró volumen ellenére a DDSG csak 50,75%-ban részesült a szállításokból és ez az arány a későbbi években mindössze néhány %-ot mozgott. Vagyis az MFTR, az NFR, az SBD, de még az SDDG is egyre nagyobb mennyiségben szállított gabonát. Vajon a dunai gabonaszállítás mekkora részt tett ki Magyarország romániai vagy szerbiai importjából? A kérdés hosszabb vizsgálatot igényelne, hiszen Baross Károly szerint „román és más idegen búzáat ők [a budapesti gőzmalmok] nem azért hoznak be, hogy az abból készült lisztet kivigyék,

⁵¹ Az őrlési forgalomról és a malomipar századfordulós helyzetéről Klement 2010: 44–50. Nem melleleg Kovács Sebestény Aladár szerint az uszályok „[...] valóságos vándorló magtárak, a melyeket elindultuk után irányíthatunk és elmehetünk velük azon piacra, hol a portéka éppen legjobban értékesíthető; ezenközben másnemű raktározásról gondoskodni nem kell, az ára pedig ezen raktározásnak az idézett fuvartételekben már benne foglaltatik.” Kovács Sebestény 1899: 338–339.

⁵² Baross 1894: 10–12.

11. ábra

Völgymenet-hegymenet gabonanemű-szállítás éves volumene (métermázs)

Forrás: Kormányjelentés és statisztikai évkönyv 1899–1914.

[...] hanem azért, hogy az olcsó romániai búzából készült liszttel a hazai vidéki malomiparnak csináljanak konkurenciát [...].⁵³ A gyakorlatról ugyan nem árulkoznak a Hatóság által felvett adatsorok, ugyanakkor ekkora mennyiségű al-dunai gabona még kedvezményes vám híján is jelentős éves lisztforgalmat tudott generálni a magyarországi gőzmalmokban.⁵⁴

A kormányjelentés statisztikája nem tért ki külön a VASKAPU sodronyköteles vontatóhajó teljesítményére, azonban a Hajózási Hatóságnak köszönhetően az első három évet illetően rendelkezünk erre vonatkozó adatsorokkal.⁵⁵ Előbb azonban egy kis kitérő szükséges e téren is. A VASKAPU vontatóhajó igénybevétele két fejlemény vizsgálatára nyújt lehetőséget: a vontatóhajót tipikusan nagy méretű hajókötelékek vették igénybe, melyek nem tudtak megbirkózni az erős sodrással, valamint képes volt szinte egész évben biztosítani az áthaladást, ezáltal megkönnyítette a nagy hajózási társaságoknak az egész éves forgalomszervezést. Ez ráadásul egyszerre igaz az áru- és személyszállításra, mivel a merülés és az egész éves forgalomszervezés mindkét üzleti forma hajóegységeit érintette. McAlpine szavait idézve „amikor ilyen nagyméretű személyszállító hajók épülnek, bizonyára a hajóknak a nyugat-amerikai folyókon alkalmazott rendszerét fogják

⁵³ Baross 1894: 21.

⁵⁴ Különösen úgy, amint Baross Károly írta, vagyis a vámkülföldi gabonát saját raktárakban tárolták, maximalizálva a rajta elérhető hasznot. Hasonló véleményen volt Kovács Sebestény is: „Az azonban egész határozottan követelnem kell, hogy minden kényszereszkővel biztosítsuk, hogy az idegen gabona tényleg csak mint tranzitó áru szerepeljen s ne nyomja a mi piacunkat, vagyis ne szolgálhasson oly visszaélésekre, melyekről a múlt évek elég ékesen szóló példával szolgálhatnak.” Kovács Sebestény 1899: 352.

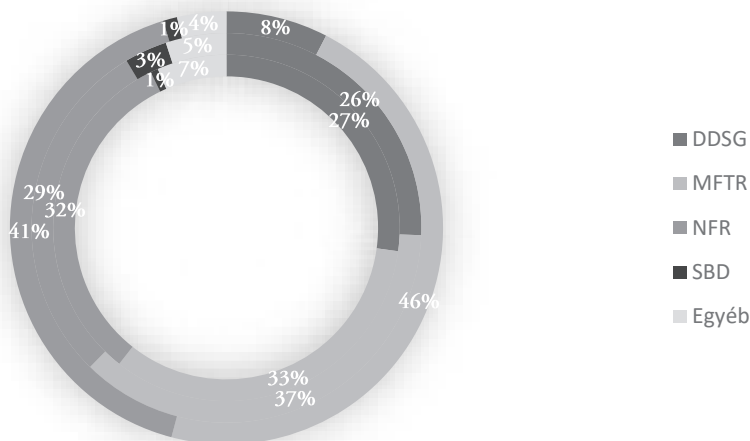
⁵⁵ Az 1903-ban kiadott füzetet a „Zoltán Gőzös” Közhasznú Alapítvány gyűjteményében találtam.

felvenni, melyek olyan kényelmet kínálnak oly sok utasnak [egyszerre – a ford.], hogy a vasúti konkurenciának sikerrel állnak ellent, miközben a jelenlegi dunai rend alapján a vasutak nagyon könnyen vonják el a folyamhajózás utasait.”⁵⁶ McAlpine jelentésében Murray Jacksonra, az Óbudai hajógyár főmérnökére mint adatszolgáltatójára hivatkozik, aki a vasút-hajó forgalmi reláció mellett ismertette McAlpine-nal a DDSG lánchajózásban szerzett tapasztalatait is. A VASKAPU sodronyköteles vontatóhajó ideája tehát részben McAlpine saját amerikai, részben a DDSG Bécs és Dévény közötti lánchajózási tapasztalatai alapján született meg, jóllehet a vontatócsatorna megvalósítása és 1898-as befejezése eltért az általa papírra vetett tervjavaslatban foglaltaktól.⁵⁷

A három év adataiból tendenciákra aligha, ellenben a hajózási társaságok forgalmának jellegzetességeire annál inkább lehet következtetni. Másképp feltéve a kérdést: mely hajózási társaságok voltak a legnagyobb igénybe vevői eme vontatási szolgáltatásnak mind a hajókötelékek mérete, mind az egész éves forgalom-szervezés szerint (12. ábra)?

12. ábra

Kirótt összes vontatási díj aránya (%) hajózási társaságonként az első években



Forrás: Aldunai m. kir. Hajózási Hatóság 1903.

⁵⁶ *Actenstücke* 1880: 54. Saját fordítás.

⁵⁷ A Bécs és Dévény közötti lánchajózási járat 1870 októberében épült ki, melyet később további járatok követtek. A lánchajózásról, avagy korabeli megnevezéssel kapaszkodó hajózás különböző módjairól Kenessey 1872. A lánchajózás módjának alkalmazhatatlanságát a Művezetőség mérnöke, Rupčić György bizonyította be, egyszersmind javasolta a sodronyköteles, vagyis drótköteles módot (Rupčić 1896). Az elkészült, francia tapasztalatok alapján tervezett vontatórendszerről lásd Egan 1900. Az alkalmazott sodrony egyedi, S pászmás kialakítású gyártmány volt, melyet csak itt használtak. A sodronyszálból néhány vágat fennmaradt.

Az első három teljes év adatai alapján jól látszik, hogy a kirótt vontatási díjak nemcsak összegükben csekélyek,⁵⁸ hanem a Hajózási Hatóság által kirótt éves díjak arányában is azok.⁵⁹ Vagyis a szolgálat árazása lehetővé tette, hogy a legkisebb hajózási vállalkozások is igénybe vehessék, ezért a vontatási szolgálat hatékonyan tudta segíteni a dunai áruszállítást és azon belül is a Monarchia hajózási társaságait. Az első évek adatai alapján látható, hogy három társaság (DDSG, MFTR, NFR) egyenként a kirótt díjak harmadát fizette. Mivel a vontatási szolgálat mögött a hajókötelek méretét és az egész éves forgalomszervezést feltételezem, ezért a kirótt díjakból részesülő arány rávilágít arra, hogy az al-dunai szállítványozásban mely társaságok nevezhetők egymás erős versenytársainak. Ebből adódik a kérdés, hogy a hajózási társaságok teljes áruszállításuk arányában nézve mennyire kényszerültek használni a csatornavontatási szolgálatot.

1. táblázat

A sodronyköteles vontató gőzhajó igénybevétele (%) hajózási társaságonként 1900–1902

Csatornavontatást igénybe vevő hajózási társaságok	Összes árunak a VASKAPU gőzhajó által felvontatott része 1900-ban (%)	Összes árunak a VASKAPU gőzhajó által felvontatott része 1901-ben (%)	Összes árunak a VASKAPU gőzhajó által felvontatott része 1902-ben (%)
DDSG	14,86	27,50	9,09
MFTR	69,69	73,12	66,06
NFR	41,94	78,10	80,23
SBD	22,21	44,16	0
Egyéb*	44,52	70,26	8
Összes	30,18	30,18	58,55

* A DDSG adatai is ide lettek elbújítva. Ennek oka a csekély volumen mellett feltehetően az, hogy szállításait bérvontatásban végezte

Forrás: Aldunai m. kir. Hajózási Hatóság 1903.

Feltűnő a különbség a DDSG, az NFR és az MFTR között. Előbbi jelentősen nagyobb árumennyiséget szállított, vontatóhajói mégis alig vették igénybe a sodronyköteles vontatósolgálatot, míg az NFR és az MFTR sokkal kisebb szállított mennyiség mellett szemmel láthatóan jobban függött a sodronyköteles vontatósolgálattól. Ennek okát lehetne az árucikkekben keresni, ám a kormányjelentés havi bontásban közölt adatait összevetve az 1. kép hajózhathóságát mutató grafikájával kiviláglik ennek téves volta. Mivel a Vaskapu szinte egész évben hajózható lett, ezért egy másik magyarázat adódik: a DDSG vontató gőzhajó-állománya lóerőben erősebb, hajóegységeiben pedig összességében alkalmasabb volt az Al-Duna és Közép-Duna közötti szállítások olcsóbb lebonyolítására. Vessünk tehát egy pillantást a hajózási társaságok hajóegységeire!

⁵⁸ 1900-ban a DDSG, az MFTR és az NFR egyaránt 2 000 K körüli összeget fizetett be, míg 1901-ben DDSG 3 304 K, az MFTR 4 742 K és az NFR 3 753 K-t. 1902-ben a nagyságrend megmaradt, miközben a DDSG mindössze 722 K díjat fizetett be.

⁵⁹ Saját számítás alapján 1900-ban 1,12%, 1901-ben 2,3% és 1902-ben 1,8%.

VERSENYELŐNYÖK A DDSG JAVÁRA

Az áruforgalmi dinamika mellett érdemes egy időmetszetben, mint egy kimerevített képben felmérni, mekkora szállítási kapacitásokkal rendelkeztek ezek a hajózási társaságok. Ehhez a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum archívumában fellelt 1908-as *Hajó-jegyzék* mellékletét használtam, melyben rendkívül részletes adatok találhatók az Osztrák–Magyar Monarchia hajózási társaságai mellett más hajózási társaságokról is.⁶⁰ Itt azonban érdemes egy kis kitérőt tenni. A Vaskapu-szabályozás előtt nagyobb méretű gőzhajók csak korlátozott időszakokban tudtak járni, márpedig az uszálykötelékek vontatásához szükség volt lóerőre, vagyis nagyobb méretű vontató gőzhajókra.⁶¹ Az 1. kép alapján jól látható, hogy a szabályozási munkák révén elérhetővé vált a szinte egész évben tartható hajózható vízmélység, vagyis a hajóegységek merülése már nem volt kizáró tényező az áthaladás során. Bár nem rendelkezem pontos listaadatokkal, hogy mely gőzhajók jártak ezen a szakaszokon a szabályozási munkálatok előtt, McAlpine szerencsére ad egy támpontot.

2. táblázat

A dunai folyamszakaszokon alkalmazott gőzhajók tonnatartalma az 1870-es években

Folyamszakasz	Gőzhajók tonnatartalma (t)
Donauwörth–Linz	80–100
Linz–Bécs	100–150
Bécs–Pest	150–200
Pest–Orsova–Turnu-Severin	200–250
Turnu-Severin–Galați	280–300
Galați–Odessza	400–500

Forrás: Actenstücke 1880: 53.

Hiába jártak kisebb gőzhajók az osztrák és magyar folyamszakaszokon, ha hegymenetben nem tudtak megbirkózni az al-dunai akadályokkal, ha pedig egyes időszakokban mégis képesek voltak erre, akkor azt a vízállás és más tényezők miatt gazdaságtalan módon érthették el. Az 1908-as jegyzék alapján készített táblázat adatai a társaságok teljes hajóállományát mutatják, a fentiek miatt pedig az adatok alapján nem dönthető el, mely egységek jártak a Vaskapu-csatornán és a Zuhatagi szakaszon át.⁶² A táblázatba felvettem azon kisebb vállalatok

⁶⁰ A nevezett melléklet a Monarchia esetében teljesnek mondható, vagyis a mellékfolyók és a Balaton is szerepel benne, valamint a bögőshajó-vállalkozók fauszályai is. Sajnos az RDP nem szerepel benne, ellenben kiderül belőle, hogy a Hajózási Hatóságnak volt egy 450 tonnás vasuszálya. *Hajó-jegyzék 1908.*

⁶¹ Nem beszélve arról, hogy a szűkületek és örvények tovább korlátozták a vízen egyszerre szállítható áru mennyiségét.

⁶² Vagyis egy nagy lóerejű gőzhajóról önmagában csak feltételezni lehet, hogy al-dunai szolgálatra építették, ám nem biztos, hogy kizárólag ott teljesített szolgálatot. A Vaskapu-szabályozás elviekben lehetővé tette, hogy bármilyen méretű hajóegység szinte egész évben áthaladhasson, így kisebb hajózási vállalkozások előtt is nyitva állt a lehetőség. Más kérdés, hogy ezzel a lehetőséggel mennyiben tudtak élni. Emiatt nem differenciálok a nagyobb társaságok (DDSG, MFTR,

3. táblázat

Az al-dunai áruforgalomban érintett hajózási társaságok szállítási kapacitása (1908)

Hajózási társaságok neve	Vontató gőzhajók száma (db)	Vasuszályok száma (db)	Vasuszályok összesített hordképessége (t)
DDSG	96 ^a	776 ^b	418 650
MFTR	31 ^c	238	136 049
MÁV ^d	5 ^e	31	6071
NFR	11	80	24 747
SBD	3	35	16 215
SDDG	10	79 ^f	50 126
Magyar Belhajózási Rt.	6	2	1513
Apolló Kőolajfinomító Rt.	0	3 ^g	1240
Beocsini Cementgyári Unio Rt.	1	5	951
Drenkovai Szénbányák (Gutmann testvérek)	1	10 ^h	2210

a) Ebből 10 db csavarhajtású, a többi lapátkerekes gőzhajó.

b) További 28 db Lichterboot (magyarul uszasztó, angolul lighter), vagyis olyan bárka, ami kötve vagy más hajóegységhez hozzákötve ideiglenes raktárként használható. Hajókötelék esetében uszasztók használatával lehet könnyíteni az uszályok terhein, csökkentve azok merülését. Kenessey 1865: 58–59. A DDSG ráadásul „zuhatagi díjpótlék” cím alatt rendszertelenül további díjat számított fel az akkor már szabályozás alatt álló folyamszakaszon szállított árucikkek után, melybe beleszámította a siftelés költségeit is. Természetesen a kiemelt jelentőségű árucikkek (gabona, szén, fa) kivételével. Ez is jelzi, hogy csekély értékük dacára jelentős szerepük volt az uszasztóknak. Vasúti és Közlekedési Közlöny 1893. július 2.

c) Ebből 7 db csavarhajtású, a többi lapátkerekes gőzhajó.

d) Hajóegységei kivétel nélkül MFTR bérleményben.

e) Ebből 1 db csavarhajtású, a többi lapátkerekes gőzhajó.

f) További 12 db 650 tonnás uszály építés alatt állt.

g) Mindhárom tankuszály volt.

h) További 10 db fauszállyal (1490 t összesített hordképességgel) rendelkezett. 1916-ban az MFTR megvásárolta a Gutmann testvérek drenkovai szénbányáit és a teljes hajóparkot. Jankó 1972: 107.

Forrás: Hajó-jegyzék 1908.

hajóállományát is, melyekről feltételezhető, hogy kivételes esetekben bár, de jártak ezeken a szakaszokon (3. táblázat).

Az RDP esetében megbízható forrás hiányában csak becslésre vállalkozhatok. Julija Galkina szerint 1904 után 11 gőzhajója és 35 uszálya volt a társaságnak,⁶³ a Black Sea Research Project adatbázisa szerint pedig 12 gőzhajója és 27 uszálya volt 10 301 t összesített hordképességgel.⁶⁴ Sajnos mindkét helyen

NFR) és a kisebb vállalkozások hajóegységei között, hiszen elvben bármelyik hajójuk áthaladhatott a Vaskapun.

⁶³ Galkina 2016: 89.

⁶⁴ Black Sea Research Project, <https://cities.blacksea.gr/en/galatz/4-2-4-1/> – utolsó letöltés: 2022. június 12. Az adatok feltehetően 1910 körüli állapotot mutatnak.

gőzhajó megnevezés szerepel, így nem állapítható meg, hogy mennyi volt a vontató gőzhajók aránya. A Vaskapun áthaladó hajózási társaságok közül tehát ki-magaslott a DDSG, a második helyen tőle alaposan lemaradva állt az MFTR, illetve nagyjából hasonló méretűnek vehetjük az NFR, RDP, SBD és SDDG al-kotta csoportot. Az 1908-as év több szempontól is szerencsés. A hajógyártásban már megjelent az igény a bizonyos szempontból költséghatékonyabb, az Al-Dunán pedig praktikusabb csavarhajtású gőzhajók építésére, de a motorizáció első dunai képviselője, az 1910-ben épített DDSG MOTOR I. még nem szerepel a táblázatban. A boszniai annexió válság és a balkáni háborúk közötti időszak⁶⁵ dunai áruforgalmában egyre nagyobb jelentőségre tett szert a magyar cementexp-ort, a kőszén- és kőolajimport, így egyes ipari vállalatok is nyitottak a vízi úton történő szállítás felé. A fentebb ismertetett adatok mellett jelzi ezt például az is, hogy az orsovai rakparton hajóról vasútra átrakodott import-kőszén valójában csak Tuffásig szállított az Orsovai Petrőleumgyár részére.⁶⁶

4. táblázat

A DDSG ingó- és ingatlanvagyon (1890), valamint ügynökségei a magyar Alsó-Dunán

DDSG állomásai	DDSG Gebäude Conto értéke (ft)	DDSG Inventár értéke (ft)	DDSG ügynökség létrehozásának időpontja	Állomás területi hovatartozása 1908-ban
Belgrád	2030	12 551	–	Szerbia
Pancsova	7455	7765	1838	Magyarország
Szendrő	0	3925	1858	Szerbia
Temeskubin	1070	2270	1845	Magyarország
Dubravica	151	2723	1859	Szerbia
Báziás	14 434	5035	1836	Magyarország
Gradistye	0	2583	1859	Szerbia
Ó-Moldova	1602	4381	1836	Magyarország
Alibeg	582	0	–	Magyarország
Drenkova	9363	12 818	1836	Magyarország
Izlas	510	0	–	Magyarország
Greben	123	0	–	Magyarország
Szvinica	1007	0	–	Magyarország
Milanovac	317	772	1865	Szerbia
Orsova	46 727	43 897	1836	Magyarország
Összesen	85 371	98 720	–	–

A DDSG esetén megfigyelhető egy hajóállomány-szerkezeti átalakulás is. 1894-ben 114 vontató gőzhajó (ebből 17 csavarhajtású) mellett 766 db vasúzá-lya 288 567 t hordképességet adott ki, vagyis hordképességben közel 15 év alatt 83,16%-os növekedést regisztrálhatunk.⁶⁷ A gőzhajók, különösen a csavarhaj-tású gőzhajók csökkenő száma alapvetően az előregedett al-dunai propellerhajók

⁶⁵ Továbbá 1908-ban nyerte el függetlenségét Bulgária.

⁶⁶ *Közgazdasági Értesítő* 1909. február 11. A szén részben Szerbiából, részben Anatóliából érkezett.

⁶⁷ DDSG Almanach 1894: 161–166.

5. táblázat

A DDSG ingó- és ingatlanvagyon (1890), valamint ügynökségei az Al-Dunán

DDSG állomásai	DDSG befektetés értéke (ft)	DDSG Inventár értéke (ft)	DDSG ügynökség létrehozásának időpontja	Állomás területi hovatartozása 1908-ban
Kladova	331	477	–	Szerbia
Turnu-Severin	34 368	31 199	1852	Románia
Brza-Palanka	0	1010	–	Szerbia
Radujevac	148	5660	1853	Szerbia
Kalafat	2597	2283	1839	Románia
Vidin	368	2847	1836	Bulgária
Lom-Palanka	0	4249	1839	Bulgária
Bechet	0	5478	1855	Románia
Orjahovo	0	3854	1855	Bulgária
Korabia	0	3424	1875	Románia
Turnu- Măgurele	0	4254	1857	Románia
Nikápoly	440	5266	1836	Bulgária
Zimnicea	0	2118	1871	Románia
Szisztova	0	3392	1839	Bulgária
Ruszcsubuk	15 070	8205	1836	Bulgária
Gyurgyevó	3910	10 159	1836	Románia
Tutrankan	0	1141	–	Bulgária
Olténica	378	3500	1858	Románia
Szilisztra	85	4836	1836	Bulgária
Kalarasi	0	4461	1875	Románia
Osztrov	202	2414	1880	Románia
Csernavoda	0	4325	1840	Románia
Hirsova	65	2872	1871	Románia
Gyura Jalomica	112	2468	1877	Románia
Brăila	3340	6951	1836	Románia
Galați	46 435	30 455	1836	Románia
Reni	0	1964	1879	Oroszország
Tulcsa	0	3469	1836	Románia
Iszmail	0	1567	1858	Oroszország
Szulina	5780	1912	1857	Románia
Odessza	126	0	1838	Oroszország
Összesen	113 755	166 210	–	–

Forrás: a 3. és 4. táblázatban a Gebäude-Conto és az Inventar adatai az 1890. évi DDSG üzleti jelentés B és C mellékleteiből, míg az ügynökségi adatok az 1884. évi DDSG Almanachból származnak.

selejtezésére vezethető vissza, ami pedig egy további indikátora annak, hogy a DDSG az al-dunai, tengeri hajójáratok visszafejlesztése mellett egyre nagyobb figyelmet szentelt a Vaskapu-szoroson átmenő szállításnak.

Erről a figyelemről tanúskodik, hogy Turnu-Severinben fiókhajógyár⁶⁸ és 16 ágyas egészségügyi kórterem, Galați-ban saját javítóműhely és 12 ágyas kórterem tartozott a DDSG-hez.⁶⁹ Felmerül tehát a kérdés, hogy milyen befektetési és ügynökhálózata volt a DDSG-nek ekkoriban. Az éves üzleti jelentések 1890-ig közölték a társaság állomásain található ingó- és ingatlanvagyon, azonban ezek amortizációs rátával kalkulált befektetésként voltak nyilvántartva.

Mivel kikötői forgalmi adatokkal nem rendelkezünk, ezért kénytelen vagyok ezen adatokhoz nyúlni, bemutatandó az egyes hajóállomások, kikötők jelentőségét a DDSG szemszögéből. Az ügynökségek történeti háttérét illetően a DDSG 1880 és 1884 között kiadott évfolyamai közölnek adatokat a szervezeti háttér és az ügynökök, ügynökségi alkalmazottak személyi adatain túl. Egyes ügynökségeket többször bezártak, illetve újranyitottak, ám az általam összeállított táblázatban a létező ügynökségeket vettem számításba, függetlenül attól, hogy működésükben volt-e megszakítottság (4–5. táblázat).

A fenti adatok alapján kirajzolódó kép rétegzett módon mutatja be, hogy a DDSG mennyire mélyen integrálódott nagyvállalat volt a Duna mentén. Ingó- és ingatlanbefektetési, valamint több évtizedes múltra visszatekintő ügynökhálózata révén mindenhol jelen volt, jóllehet a befektetési értékek alapján a raktárak és egyes telephelyek mellett ezen jelenlétnek inkább üzemszervezési és információszerzési jelentőségét emelném ki. A DDSG prioritizálását jelzi, hogy például Belgrádban nem volt ügynöksége, sem jelentős befektetése – ellentétben Zimonnal. Mindemellett nem meglepő módon a már, vagy hamarosan vasúti kapcsolattal rendelkező kikötőhelyeket preferálta.⁷⁰ A DDSG vezetésének a hajóállomány növekedése és átalakulása miatt nemcsak az egyes telephelyek fenntartására kellett figyelmet fordítania, hanem a helyben alkalmazott tisztviselők és hajós személyzet egészségügyi ellátására is. Ez utóbbit a hajózási társaságok velük szerződött helyi orvosok révén érték el, azonban a DDSG-nek méreténél fogva ennél többet kellett nyújtania.

A REZSISZÉN SZEREPE

A szakirodalom szerint a DDSG egyik versenylőnye a saját bányászatból származó pécsvidéki feketeköszén volt, melyet saját és bérelt szénraktárakból vételezhettek a gőzhajói. Minőségbiztosítási és költségsökkentési céllal az al-dunai járatait is pécsvidéki rezsiszénnel üzemeltették.⁷¹ A minőségbiztosítás a karbantartás miatt volt lényeges, így a hajógyári kazánjavítók biztosak lehettek abban, hogy a kazánokat mindig pontosan ugyanolyan minőségi tulajdonságokkal rendelkező szénnel fűtötték. Ám mennyiben reális ez a kép az ismertetett al-dunai

⁶⁸ 1893-ben a DDSG eladta a román államnak. Vasúti és Közlekedési Közlöny 1893. július 30.

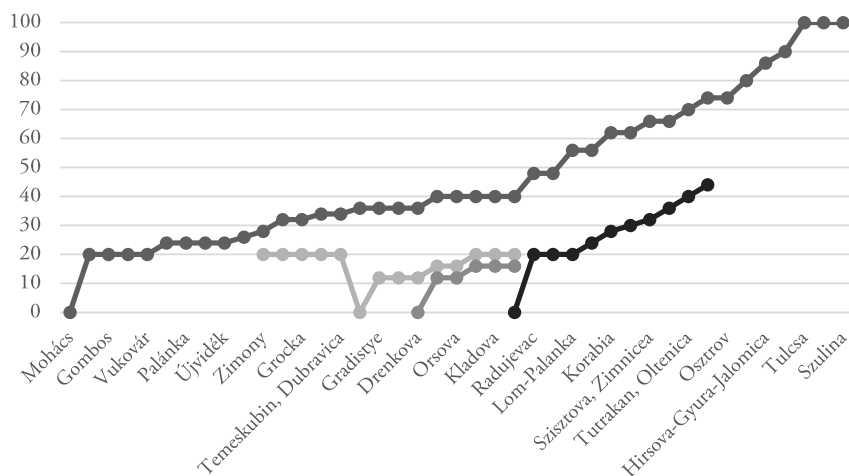
⁶⁹ DDSG Almanach 1894: 235.

⁷⁰ Előbbire példa Báziás, Turnu-Severin vagy Ruszcsuk, utóbbira említhető Pancsova.

⁷¹ Rezsiszén: a vállalat saját üzemi fogyasztására használt szén.

13. ábra

A DDSG 1000 q feletti, vagyis egész uszályos szénzállítási tarifája fillérben (1900)



Forrás: MNL OL Z 1361 3. doboz 32. tétel. Ausnahme-Tarif 1900.

viszonyok tekintetében? A DDSG 1868-ban szervezeti reformot hajtott végre, mely során létrehozták a Galati Főfelügyelőséget (Agentien-Inspektorat in Galatz). 1890 után a vállalat Budapesti Forgalmi Igazgatóságával egy szervezeti szinten lévő Főfelügyelőség felelt az al-dunai és fekete-tengeri forgalmi tevékenységekért, így hozzá tartoztak a helyben végzett javítási munkák, a szénraktárak kezelése és a szénvételezés is. A romániai és bulgáriai DDSG-szerveknek kötelező volt a rezsizsén használata a közlekedési szolgálat helyzetétől függetlenül, a rezsizsén-szállításokat Pécsről az al-dunai szénraktárakba pedig a Főfelügyelőség kezdeményezte mennyiségi megkötés nélkül.⁷² A szénzállításokat Mohácsról indították, a Kormányjelentés havi bontásban közölt adatai alapján kora tavasszal. A mohácsi kikötő részére 1900-ban összeállított tarifatóblázat kétféle díjszabást alkalmazott: az 1000 q alatti részes szállítmányok néhány fillérrel drágábbra voltak beállítva, mint az egész uszályos (illetve 1000 q feletti) szállítmányok. A Mohács–Szulina iránymű felvéve a 13. ábrán látható tarifagörbét kapjuk.⁷³

A Mohácsra rakodott szén mellett a DDSG használt Báziaison és Drenkován rakodott szenet is. A tarifatóblázat szerint a báziaisi szén hegymenetben Zimonyig,⁷⁴ völgyemenetben Turnu-Severinig szállított, míg a drenkovai szénre csak

⁷² MNL OL Z 1361 3. doboz 32. tétel. Bestimmungen für den Verschleiss der gesellschaftlichen Bergwerksprodukte in Rumänien und Bulgarien. Wien, 1904. márc. 1.

⁷³ MNL OL Z 1361 3. doboz 32. tétel. Ausnahme-Tarif 1900.

⁷⁴ Az Ausnahme-Tarif szerint a báziaisi szén Titelig is eljuthatott 28 fillér/q költség mellett, ami pedig összhangban volt a Gutmann testvérek hajó-vasút átrakodóállomásokra építő üzletpolitikájával. *Kazán- és Gépujság*, 1905. április 23.



3. kép. Az Aldunai m. kir. Hajózási Hatóság épülete Orsován

Forrás: képeslap a szerző saját gyűjteményéből.

ez utóbbi irány vonatkozott. Ehhez járult még hozzá a Turnu-Severin-i szénraktárból kizárólag völgyemenetben szállított szén, melyet feltehetően külső forrásból szereztek. Erre utal, hogy a tarifagörbe igazodik a báziási és drenkovai görbéhez.⁷⁵ Vagyis a pécsvidéki szén mellett éppen az Alsó-Duna szakaszain (mindenekelőtt a Zuhatagi-szakasz és a Vaskapu-szoros környéke) és részben az Al-Dunán használt a DDSG külső forrásból származó szenet. Mivel az ezen a szakaszokon hegymenetben közlekedő gőzhajók szénigénye jelentősen megnövekedett a nagyobb igénybevétel miatt, így a DDSG a báziási és drenkovai szén használatáról kézenfekvő közelségük miatt nem mondott le. Érdeemes összevetni a 13. ábra diagramját a 8. ábrán lévővel, mivel ott a völgyemeneti szénzállítások éves sorozata egyfajta emelkedő-csökkenő trendhullámzást ad ki, amiként 1908 után a hegymeneti szállítások is, csak nagyobb volumenben. A völgymenti szállítások trendje mögött feltételezésem szerint forgalomszervezési „félre”-kalkuláció állhat. A DDSG budapesti forgalmi igazgatóságán és galati-i főfelügyelőségén alulbecsülhették a helyben szükséges rezsizsén mennyiségét, melyet az év közbeni szénfogyasztásnak megfelelően kipótolhattak oravicai vagy drenkovai szénrel. Ez a „félre”-kalkuláció lehetett tudatos forgalomszervezési rutin is azonban rendelkezésre álló források hiányában nem állapítható meg biztosan. Feltételezésem szerint ez okozhatja a nevezett trendhullámzást a völgyemeneti szállításokban.

⁷⁵ Valamint az árazás is: a mohácsi széntarifa Turnu-Severinből Orjahovoig 16 fillérrel drágább, míg a Turnu-Severin-i ugyanaddig 24 fillérrel. Mindenesetre a DDSG a Turnu-Severin-i szénrel nem a Vaskapu-csatornát célozta meg.

A magyar kőszénimport 1900 után meredeken emelkedett, így feltételezésem szerint a hegymeneti szénzállítások trendhullámszerűsége mögött a magyar piaci igények konjunktúrája sejthető.⁷⁶ Mint látható, a rezsizsén és szénzállítások esetében a források elégtelensége miatt inkább az irányok, trendek és volumen megajzolására vállalkoztam, összekapcsolva ezeket a hajóforgalom általános fejlődésével, valamint rámutatva egyes forgalomszervezési, forgalomtechnikai szempontokra. A 13. ábráról leolvasható, hogy a DDSG rezsizsénhasználatát illető korábbi szakirodalmi állítások revízióra szorulnak, ugyanis a kötelező rezsizsén-használat mellett ismeretlen mennyiségben minden bizonnyal használtak nem pécsvidéki szenet is. Erre a rugalmasságra pedig szükségük lehetett az egyre költségesebb módon kitermelhető pécsvidéki szén és az 1909 után ugrásszerűen megnőtt al-dunai szállítmányozás miatt.

* * *

A DDSG már 1834-től tartott fenn járatokat az Al-Dunán és egyes időszakokban a Fekete-tengeren is. A századfordulóra megkerülhetetlen szereplője lett a dunai hajóforgalomnak, befektetései, ügynökhálózata és nem utolsósorban hajóállománya miatt. A Vaskapu-szabályozással kapcsolatos terveket nagy figyelemmel követte, hovatovább az azt megvalósító Aldunai m. kir. Művezetőség munkáját hajóegységeivel segítette. A közel egész évben hajózhatóvá alakított folyamszakasz kínálta lehetőségek megragadására azonban több más érdekelt hajózási társaság is készen állt. A DDSG kezdetben jelentős fölénye lassan csökkenésnek indult, ám a hajóforgalomban elfoglalt első helyét egyetlen versenytársa sem tudta veszélyeztetni. Egyes árucikkek szállításában bizonyos hajózási társaságok azonban kiemelt jelentőségre tudtak szert tenni.

A tanulmányban bemutatott három árucikk (kőszén, kőolaj és gabonane-műk) szállítási adatai alapvetően az egyes államok külkereskedelmi érdekeit tükrözik, mely érdekek végül vállalati üzletpolitika formájában öltöttek testet. Meglepő az üresen vontatott uszályok nagy száma, ugyanakkor a szállítási adatok utalnak arra, hogy ha nem is látványos módon, de fejlődött a DDSG hajóállománya mind a vontatóhajók számát, jellegét, mind az uszályok hordképességét illetően. A DDSG 1908 után veszített forgalmi jelentőségéből, ám egyik konkurens hajózási társaság sem tudta veszélyeztetni első helyét. Ez elsősorban a völgymeneti és később hegymeneti kőszénzállításainak, valamint a gabonane-műek szállításának köszönhető. Ebből következik, hogy az áruforgalom növekvő volumene, a hajózási társaságok specializálódása egy-egy árucikkre és az ennek megfelelő hajóparkok kialakítása végül nem ösztönözték a DDSG-t sem arra, hogy nyisson új árucikkek szállítása felé, sem pedig arra, hogy modernizálja hajóparkját.

A magyar állam szemszögéből nézve a Vaskapu-szabályozás és az al-dunai nemzetközi vízi út komplikáltabb áruforgalmi folyosó volt, mint a fiúmei ki-kötő fejlesztése révén történő bekapcsolódás a nemzetközi áruforgalomba. Igaz,

⁷⁶ A magyar kőszénimportról összesített adatok alapján: Fülöp 1984. V. melléklet.

a flumei kikötői infrastruktúrafejlesztés a többszörösébe került a Vaskapu-szabályozásának, ugyanis a magyar állam 1871-től 1914-ig csak kikötőfejlesztésre 57 166 546 K-t, partmenti területfeltöltésre pedig körülbelül még egyszer ugyanennyit fordított.⁷⁷ A Hajózási Hatóság 1914-ig 12,2 millió K bevételt termelt a hajózási társaságoktól beszedett díjakból, ami a Vaskapu-szabályozási munkálatokra kilenc év alatt elköltött összeg 39,2%-a. Ki nyert tehát az állami érdek és vállalati üzletpolitika versenyében az egész évben járhatóvá tett Vaskapu-szorossal? Amit a magyar állam elveszített a szabályozási munkálatokon, azt feltehetően megnyerte a beszedett díjakból és vámokból.⁷⁸ A Vaskapu-szabályozás egyszerre találta kedvező és kedvezőtlen helyzetben a DDSG-t. Hajóparkjának méreténél és hordképességénél fogva éppen a legkedvezőbbben és legnagyobb volumenben szállítható árucikkek szállítványozásában első helye megkérdőjelezhetetlen volt, míg a szabályozási munkálatok és a nemzeti hátterű hajózási társaságok miatt komoly szállítványozási priorizálásra kényszerült. Mindez kihatással volt a hajótervezésre és -gyártásra is. Vajon a hajózási társaságok vezetői a szállítványozási „hierarchiában” a balkáni háborúk idejére elfoglalt pozícióikat sikerként vagy kényszerpályaként értékelték? Pontos választ erre talán csak a Rudolf rakparton tudtak volna adni.⁷⁹

FORRÁSOK

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

VII.2.e 120. doboz. Első Dunagőzhajózási Társaság cégbírósági iratai.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár Gazdasági Levéltára (MNL OL)

Z 852 7. csomó.

Z 1361 3. doboz 32. tétel.

Budapesti Napló, 1898.

Kazán- és Gépűjság, 1905.

Közgazdasági Értesítő, 1909.

Műszaki Hetilap, 1898.

Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1893–1914.

Actenstücke zur Regulierung der Stromschnellen der Donau zwischen Moldova und Turn-Severin. 1880, 1883, Wien.

Almanach für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 1884, Wien.

⁷⁷ Pelles 2021: 59. A flumei beruházások az épített infrastruktúra magas kihasználtsága miatt gyorsan megtérültek.

⁷⁸ Miközben a nem osztrák–magyar hajózási társaságoktól beszedett díjak is a magyar költségvetést gyarapították akkor is, ha sem a küldő-, sem a célállomás nem érintett magyar kikötőt. Példa erre Szerbia orosz olajimportja orosz hajózási társaságon keresztül.

⁷⁹ A DDSG Magyarországi Forgalmi Igazgatóságának címe volt a Rudolf rakpart 3.

- Almanach für die Erste k. k. priv. Donau-Dampschiffahrts-Gesellschaft.* 1894, Wien.
- A Magyar Szent Korona országainak 1882–1913. évi külkereskedelmi forgalma.* Magyar Statisztikai Közlemények. Budapest, 1923.
- Hajó-jegyzék.* Melléklet a Magyar Hajós Naptár 1908. VIII. évfolyamához. Budapest.
- Kenessey Albert 1865: Német–magyar és magyar–német hajózási műszótár. Pest.
- Kenessey Albert 1872: *A kapaszkodó hajózásról.* Pest.
- Kormányjelentés és statisztikai évkönyv. Statisztikai Évkönyvek,* 1899–1914. <https://adt.arcanum.com/hu/collection/KormanyjelStatEvkonyv/> – utolsó letöltés: 2022. október 25.

Black Sea Research Project, <https://blacksea.gr/> utolsó letöltés: 2022. augusztus 22.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Aldunai m. kir. Hajózási Hatóság 1903: *A Vaskapu-csatornán 1900–1902 években lebonyolított hajóforgalomról.* , Budapest.
- Baross Károly 1894: *A román búza és a malmok.* Budapest.
- Cseh Valentin 2014: *A Petróleum-kikötő. A csepeli olajipari társaságok története 1945-ig.* Zalaegerszeg.
- Eddie, Scott M. 1996: *Ami „köztudott”, az igaz is? Bevezetés a kliometrikus történetírás gondolkodásmódjába.* Debrecen.
- Egan Ede 1900: A Vaskapu-csatorna hajóvontató berendezése. *Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye* (34.) 6. 137–150.
- Frisnyák Zsuzsa 2003: *A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén.* (Közlekedési Múzeum Évkönyve 13.) Budapest, 305–320.
- Frisnyák Zsuzsa 2005: *Magyarország Európa közlekedési térszerkezetében a 19. század végén.* (Közlekedési Múzeum Évkönyve 14.) Budapest, 125–141.
- Fülöp József 1984: *Az ásványi nyersanyagok története Magyarországon.* Budapest.
- Galkina, Julija 2016: *Русско-Дунайское пароходство как инструмент внешней политики Российской империи в 1903–1913 гг.* 85–95. <https://elar.urfu.ru/handle/10995/43616> – utolsó letöltés: 2022. október 25.
- Gonda Béla 1896: *Az aldunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása.* Második, átdolgozott kiadás. Budapest.
- Grössing, Helmuth – Funk, Ernst-Ulrich – Sauer, Manfred – Binder, Johannes 1979: *Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen. 150 Jahre DDSG.* Wien.
- Hoszpötzky Alajos 1899: A Vaskapu-csatornában végrehajtott hajóvontatási kísérletekről. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (33.) 477–501.
- Hoszpötzky Alajos 1900: *A Vaskapuszabályozási munkák ismertetése.* Budapest.
- Huszár Zoltán 2007: *Integrációs kísérlet a Duna-medencében a 19. század végétől a második világháború kezdetéig. Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) története, pécsi bányászata, különös tekintettel a Társaság pécsi szociális és oktatási infrastruktúrájára.* (PhD-disszertáció) Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar, Pécs.
- Jankó Béla 1972: *A magyar állami hajózás 75 éves története 1895–1970.* Budapest.

- Karović, Gordana 2018: The First Ships of the First Royal Serbian Privileged Shipping Company. In: Jelena Jovanović Simić – Zorica Civrić (eds): *The Danube in Serbia. A Journey Through Technical Museums*. Belgrade, 31–36.
- Klement Judit 2010: *Gőzmalmok a Duna partján. A budapesti malomipar a 19–20. században*. Budapest.
- Kovács Sebestény Aladár 1899: A Vaskapu szabályozás jelentősége és a vaskapui illeték közgazdasági szempontból. *Magyar Gazdák Szemléje* (4.) 334–359.
- Kövér György 1982: *Iparosodás agrárországban*. Budapest.
- Nagy Botond 2021: *Mercur a keleti végeken*. I. kötet. Kolozsvár.
- Palotás Emil 1984: *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-monarchia diplomáciájában 1856–1883*. Budapest.
- Pearson, Maurice 1971: *Oil and the Romanian State*. Oxford.
- Pelles Márton 2021: *A fumei kikötő és a magyar kereskedelmi tengerészet fejlődése (1868–1914)*. (PhD-disszertáció) Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Pécs.
- Pilz, Hans 1984: Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft. Zur Geschichte einer fast vergessenen Donaureederei. In: *Donau-Schiffahrt*. Band 2. Regensburg. 33–48.
- Rupčić György 1896: Drótkötélvontatás az Aldunán. *Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye* (30.) 11. 477–481.