

Balogh Ádám Tibor

EPIZÓDOK AZ OSZTRÁK–MAGYAR MONARCHIA ÉS BRAZÍLIA KERESKEDELMI KAPCSOLATAINAK TÖRTÉNETÉBŐL

Ausztria–Magyarország tengerentúli külgazdasági kapcsolatainak története idehaza jórészt feltáratlan, méltatlanul elhanyagolt kutatási terület. Magyarországon az Osztrák–Magyar Monarchia nemzetközi kapcsolatait feltérképező elemzéseket sokáig az Európa-centrikusság jellemezte, és bár születtek az elmúlt évtizedekben diplomáciatörténeti művek, melyek a kontinensen túlra tekintenek, ezekben a gazdaságtörténeti vonatkozásokra csak kevesebb figyelem jutott.¹ Ausztria–Magyarország külkapcsolatainak globális léptékekben történő vizsgálatát a történészek több esetben a gyarmatok hiányára hivatkozva hátrítják el. Mindazonáltal Hajdú Zoltán is utal egyik tanulmányában a téma boncolhatóságára: „Az OMM mint nagyhatalom akár globális kontextusban is vizsgálendő lenne [...]”,² végül azonban ő maga is kitér e feladat elől: „[...] de valójában azon nagyhatalmak egyike, amelyek nem gyarmatosítottak érdemben a Föld távoli pontjain, így érdek- és kapcsolati rendszere alapvetően Európa-dominánsnak tekinthető”.³ Ez a megállapítás alapjaiban véve helytálló, ám az érvelés másképp is értelmezhető, kiegészíthető: pontosan a gyarmatok hiánya miatt figyelemre méltóak az osztrák–magyar államnak a világ más pontjain – Amerikában, Afrikában, Ázsiában, Ausztráliában – kiépített kereskedelmi és más érdekviszonyai, mivel gyarmatok híján ezek a földrészek nyersanyag- és áruutánpótlás-forrásokat, valamint potenciális felvevőpiacokat jelentettek, így különösen fontos lenne szerepük vizsgálata a dualizmus korszakának kutatásaiban.

Brazília kiválasztását az indokolta, hogy a tengerentúli államok közül a dél-amerikai országban hozta létre a 19. század elején a Habsburg Birodalom

¹ Lásd *Szélínger Balázs*: Magyarország és Etiópia. Formális és informális kapcsolatok a 19. század második felétől a II. világháborúig. Doktori (PhD) értekezés. Szegedi Tudományegyetem. Szeged. 2008.; *Torbágyi Péter*: Magyar kivándorlás Latin-Amerikába az első világháború előtt. Szeged 2009.; *Szente-Varga Mónika*: A gólya és a kolibri. Magyarország és Mexikó kapcsolatai a XIX. századtól napjainkig. Bp. 2012.; *Komár Krisztián*: Az Osztrák–Magyar Monarchia és Egyiptom kapcsolatai 1882–1914. Doktori (PhD) értekezés. Szegedi Tudományegyetem. Szeged 2012.; *Tóth Gergely*: Japán–magyar kapcsolattörténet 1869–1913. Bp. 2018. Ausztráliai vonatkozásokat tartalmaz *Domaniczky Endre*: Válogott állam- és jogtudományi írások (2010–2020). Bp. 2021.

² *Hajdú Zoltán*: Az Osztrák–Magyar Monarchia: a geopolitikai kényszertől a világpolitikai feleslegességig. Közép-Európai Közlemények 2. (2009) 1. sz. 73–85., itt: 74.

³ Uo.

– benne Magyarország – első diplomáciai kirendeltségét,⁴ lépéseket téve ezzel a transzatlanti kereskedelembe való becsatlakozásra, s ezáltal az osztrák birodalmi törekvések hivatalosan is túlnyúltak Európa nyugati határain. E feltáratlan, a brazil kapcsolatokra fókuszáló kutatási terület⁵ a nemzetközi kapcsolatok, valamint a hálózatelmélet tudományos térnyerésének korában aktualitással bír, már csak azért is, mert a nemzetközi gazdaságban az elmúlt évtizedekben bekövetkezett változások miatt az olyan fejlett államalakulatok, mint Japán, az Amerikai Egyesült Államok vagy épp az Európai Unió a gazdasági dinamizmus csökkenésével szembesültek, míg a fejlődő országok – Kína, India, Brazília, Argentína, Törökország, Dél-Afrika – növekedése felgyorsult.⁶ Mindezek mellett az elmúlt évtizedben a magyar–brazil politikai és gazdasági kapcsolatok fejlesztésére irányuló törekvések figyelhetők meg – Brazília a mai napig Magyarország legfontosabb dél-amerikai kereskedelmi partnere.

Jelen tanulmány célja az Osztrák–Magyar Monarchia Brazíliához fűződő gazdasági kapcsolatainak feltárása, elemzése,⁷ a következő kutatási kérdésekre keresve választ: hogyan épültek ki a két fél közötti nemzetközi kapcsolatok? Mik voltak Brazíliában az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági érdekei? Milyen gazdasági pozíciói voltak a Monarchiának a 19. századi Brazíliában, és ezeket milyen folyamatok erősítették vagy gyengítették? Birodalmi törekvéseket szolgáltak-e az osztrák–magyar küldöttségek a dél-amerikai országban? Egységes volt-e Brazília jelentőségének megítélésében az osztrák és a magyar kormányzat? Miként szűntek meg a két fél közötti kereskedelmi kapcsolatok?

⁴ *Rudolf Agstner: Austria (-Hungary) and Her Consulates South of the Rio Grande (1828–1918): A Survey.* In: *Transatlantic relations Austria and Latin America in the 19th and 20th centuries.* Eds. Klaus Eisterer – Günter Bischof. Innsbruck 2006. 87.

⁵ Nagy mennyiségű forrás (levéltári dokumentumok, újságcikkek, statisztikai adatok, gazdasági jelentések, haditengerészeti jelentések, közlönyök, fotók, térképek stb.) áll rendelkezésre a téma megismeréséhez. Fazekas István szerint az Osztrák Állami Levéltárban: „A dél-amerikai államok közül a leggazdagabb iratanyag Brazíliával kapcsolatban képződött.” Lásd például Österreichisches Staatsarchiv (továbbiakban: ÖStA), Haus-, Hof- und Staatsarchiv PA XXXVI. Brasilien (Rio de Janeiro) 1849–1918 jelzetten. *Fazekas István: A Haus-, Hof- und Staatsarchiv magyar vonatkozású iratai.* Magyar Országos Levéltár kiadványai. I. (Levéltári leltárak 10.) Bp. 2015. 238.

⁶ *Bridging the Atlantic: Brazil and Sub-Saharan Africa – South-South Partnering For Growth.* Washington 2012. ix.

⁷ A korábbi hazai kutatások elsősorban hungarológiai szempontoknak – kivándorlás, diplomáciai kapcsolatok, dinasztikus szálak – szenteltek figyelmet a dél-amerikai ország esetében. Lásd többek között Wittman Tibor, Anderle Ádám, Szilágyi Ágnes Judit, Semsey Viktória, Sente-Varga Mónika, Torbágyi Péter, Pongrácz Attila munkáit.

Brazília a 19. század második felében

A független brazil államban, a világ egyik legnagyobb (kb. 8,5 millió km²) kiterjedésű birodalmában a portugál Bragança-dinasztia uralkodott a 19. század nagy részében (1822–1889).⁸ A centralizált ország tartományokra oszlott, a császári család székhelye és a gazdasági központ Rio de Janeiro volt.⁹ Az ország történelmében fordulópontot jelentett a köztársaság kikiáltása 1889. november 15-én, ami a politikai és gazdasági életben egyaránt irányváltást vont maga után. A létrejött Brazíliai Egyesült Államok decentralizált, unióba tömörült tagállamok szövetsége lett. A 19. század második felében jelentős kikötővárosok épültek ki és modernizálódtak Brazíliában (Salvador, Santos, Recife, Belém, Porto Alegre). A kitermelt nyersanyagok (gyapot, dohány, kávé, cukor, kaucsuk, arany, gyémánt stb.), illetve az importált termékek (acél, gabona, liszt, ruhanemű, hadieszköz, luxuscikkek stb.) forgalmazása többek között ezeken a kikötőkön át zajlott. E hajózási forgalom fontos szerepet töltött be az állam gazdaságában, mivel a szárazföldi szállítás sokáig rendkívül lassú és költséges volt. A vasútvonalak kiépítése előtt így ezeken a jövedelmező exportútvonalakon¹⁰ keresztül kapcsolódott be az ország a világkereskedelembé, a kikötői vámok pedig az ország egyik legjelentősebb bevételi forrását jelentették.¹¹

Brazília gazdasági korszakaiban mindig volt egy-két úgynevezett „növekedéshordozó” nyersanyag és termék, amely névadóként szolgált az egyes gazdasági szakaszok meghatározásánál: ilyenek voltak a brazilfa-, a cukor-, az arany- és a kávékorszakok. A 19. században és a 20. század első felében a kávé vált e kiemelt fontosságú húzótermékké az említett árucikkek között.¹²

A szakirodalom Brazília gazdaságát gyakran régiókra osztja. A 19. század közepétől a kávétermesztés elsősorban délkeletre koncentrálódott, Rio de Janeirótól a Paraíba-völgy mentén haladt São Paulo irányába az úgynevezett „paulista fennsík”. Később e területek Minas Gerais földterületeivel egészültek ki, melyek a századfordulótól kezdve szintén jelentős termelési helyszínné váltak. A cukornád-¹³

⁸ *Probáld Ferenc*: Amerika regionális földrajza. Bp. 2004. 313.

⁹ *Boris Fausto*: Brazília rövid története. Bp. 2011. 142–143.

¹⁰ *Marcelo P. Abreu – Afonso S. Bevilacqua*: Brazil as an Export Economy, 1880–1930. In: *An Economic History of Twentieth-Century Latin America*. Eds. Enrique Cárdenas – José Antonio Ocampo – Rosemary Thorp. London 2000. 34–35.

¹¹ *Claudia Reichl-Ham*: „The Centuries Will Not Obliterate Her Memory”: Empress Leopoldine and Her Significance for Brazil. In: *Transatlantic relations Austria and Latin America in the 19th and 20th Centuries*. Eds. Klaus Eisterer – Günter Bischof. Innsbruck 2006. 30.

¹² *Horváth Gyula*: A kávé expanziója Brazíliában az 1929–33-as gazdasági válságig. *Agrártörténeti Szemle* (1979) 3–4. sz. 464–447., itt: 464–466.

¹³ A brazil nádcukornak nehéz helyzete volt a világpiacon a 19. század közepétől, mivel vetélytársat jelentett számára a kubai termelés, valamint az Európában használt répacukor térnyerése. (*Fausto, B.*: Brazília rövid története i. m. 143.)

és a gyapottermesztés¹⁴ központja egészen az 1930-as évekig az északkeleti térség volt. A gumi készítéséhez használt kaucsukot pedig az Amazonas vidékén termelték ki.¹⁵ A 19. század végére a brazíliai Manaós (ma Manaus), illetve a perui Iquitos lett a két legfőbb amazóniai kaucsuktermelő-központ, s Bolíviával 1913-ig ez a három állam volt a világ fő kaucsuk előállítója.¹⁶ Brazíliában az arany- és a gyémántbányászat is virágzott. Ez lehetővé tette a belső területeknek, hogy a tengerpartoktól távol is gazdagságra tegyenek szert – ez segítette elő (többek között) Minas Gerais tartomány fejlődését is. A brazil aranyból és gyémántokból származó összegek a 18. században még a portugál gazdaságot erősítették, ám a politikai-gazdasági változások folytán ez a vagyon Nagy-Britanniát és más fejlettebb európai hatalmakat, idővel pedig az Egyesült Államokat gazdagította. Az újkor évszázadaiban a Brazíliából származó drágakő és nemesfém hatással volt az európai pénz- és tőkeállomány növekedésére.¹⁷

Az iparágak kifejlődése az 1860–1870-es évekre tehető, melyet az 1880–1890-es évtizedek fellendülése követett. A külföldi befektetések, a vasút, a hajózás, a városi szolgáltatások és a kereskedelem fejlődése is ekkor gyorsult fel.¹⁸ A 19. század utolsó évtizedeiben az agrárágazat fejlesztését a bevándorlás-politika biztosította. Az európai éghajlathoz hasonló tájakra (például Rio Grande do Sul) német, olasz, portugál, sőt magyar telepesek is érkeztek.¹⁹

Brazília, a lehetőségek földje: nagyhatalmi és kereskedelmi érdekek

A 19. századi gyarmatrendszerek létrehozásának és a szabad kereskedelmi versenynek egyaránt az volt a célja, hogy a tőkés országok globális méretekben kiterjesszék a közvetett vagy közvetlen gazdasági befolyásukat és ellenőrzésüket.²⁰ A század második felében a világgazdaságban jelentkező tartós konjunktúramozgások gyorsították az ipari növekedést és hatottak az európai, valamint az amerikai régiók gazdasági szerkezetére.²¹ A nyugat-európai kapitalizmus

¹⁴ A gyapottermesztés központjai Pernambuco, Maranhão, Alagoas, Paraíba voltak. (*Fausto, B.*: Brazília rövid története i. m. 143.)

¹⁵ *Abreu, M. – Bevilacqua, A.*: Brazil as an Export Economy i. m. 4.

¹⁶ *Jancsó Katalin*: A világgazdaság sötét bugyrai. Kaucsukláz a perui Amazóniában. Világtörténet 33. (2011) 1–12., itt: 3.

¹⁷ *Encyclopedia of World trade: From Ancient Times to the Present I–IV.* Ed. Cynthia Clark Northrup. London–New York 2005. 271.

¹⁸ *Natalia Bas*: Brazilian Images of the United States, 1861–1898: A Working Version of Modernity? Doktori (PhD) értekezés. University College London. London 2011. 11.

¹⁹ *Vadász Sándor*: 19. századi egyetemes történelem, 1789–1914. Bp. 2011. 537.

²⁰ *Harald Kleinschmidt*: A nemzetközi kapcsolatok története. Bp. 2001. 124.

²¹ *Kaposi Zoltán*: Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Bp.–Pécs 2010. 205.

tengerentúli vállalkozásokat generált, s a gazdasági, társadalmi, politikai változásokkal kölcsönhatásban ezek száma jelentősen megsokszorozódott. A tőkés országok piaci problémái, a túltermelésből fakadó válság,²² a munkanélküliség és a piacok telítetté válása olyan területek felé irányították a figyelmet, mint Brazília.²³ Az Európából kiinduló expanzív törekvések a túltermeléssel és a termékek forgalmazásával hozhatók összefüggésbe, valamint azzal, hogy a világpiacon a fejlett államoknak, gazdasági társaságoknak, befektetőknek újabb, nagyobb profitszerzésre nyílt lehetőségük. A nagyhatalmak és üzleti köreik új piaci lehetőségeket kerestek.²⁴ A világkereskedelem nagyfokú fejlődésével elkezdtek a Föld addig kihasználatlan területeit integrálni az európai birodalmak által irányított árucserék hálózatába.²⁵ Dél-Amerika és azon belül Brazília egy fejlődésnek induló, gazdaságilag egyre nyitottabb államalakulatként kiaknázható területet jelentett.²⁶ Az országban hatalmas földterületek vártak megművelésre, a vasútépítés, iparosodás, mezőgazdasági fejlődés, hiteligények, új kereskedelmi kilátások mind-mind vonzották az európai és az észak-amerikai tőkét. Nagy volumenű beruházások történtek, emiatt európaiak milliói keltek útra a dél-amerikai kontinensre.²⁷

Az amerikai és nyugat-európai piacgazdaság képviselői a befolyási övezetüknek tekintették Latin-Amerikát. A brit és amerikai üzletemberek, nagyvállalatok kedvezőbbnél kedvezőbb koncessziókat alakítottak ki Brazíliával. Olyan nagybankok, mint például a londoni Rothschild,²⁸ hatalmas hitelek folyósításával profitáltak az országból.²⁹ A legjelentősebb brazil városok alapvető szolgáltatásait sokszor külföldi gazdasági társaságok látták el.³⁰ A többi dél-amerikai államhoz hasonlóan Brazília is a tőkés világpiacon érdekektől függően haladhatott csak előre.³¹ Ehhez az is hozzájárult, hogy a brazil kormányok hitelek többségét álta-

²² Gyakran említett az 1873-as gazdasági világválság. Erről lásd *Kövér György*: 1873. Egy krach anatómiája. Bp. 1986.; *Hannah Catherine Davies*: Transatlantic Speculations Globalization and the Panics of 1873. New York 2018.

²³ *Diószegi István*: Klasszikus diplomácia – modern hatalmi politika. Bp. 1967. 279.

²⁴ *Kleinschmidt, H.*: A nemzetközi kapcsolatok i. m. 124.

²⁵ *Kaposi Z.*: Magyarország gazdaságtörténete i. m. 205.

²⁶ Brazília folyamatosan decentralizálódott, a köztársaság kikiáltása után az egyes államok önálló kereskedelmet és hiteltranzakciókat bonyolíthattak. Az ország liberalizálódott, és a kapitalista törekvések egyre inkább teret nyertek az országban.

²⁷ *Anderle Ádám*: Nemzet és identitás Latin-Amerikában. In: A nemzeti kérdés az Európán kívüli világban. Szerk. Balogh András. Bp. 2002. 452.

²⁸ Erre vonatkozó levéltári anyagokat lásd *Caroline Shaw*: Rothschilds and Brazil: An Introduction to Sources in the Rothschild Archive. *Latin American Research Review* (2005) 165–185.

²⁹ *Diószegi I.*: Klasszikus diplomácia i. m. 203.

³⁰ *Fausto, B.*: Brazília rövid története i. m. 177.

³¹ *Wittman Tibor*: Latin-Amerika története. Bp. 1971. 243. A brazil külföldi adósság történetéről lásd *Marcelo Paiva Abreu*: De Brazil as a Debtor, 1824–1931. *The Economic History Review* (2006) 765–787.

lában az infrastruktúra- és iparfejlesztésre, illetve egyéb kormányzati kiadások finanszírozására vették fel, de sok esetben e jövedelmeket nem megfelelő módon hasznosították.³²

A távolsági kereskedelem jelentősége szintén megnőtt a 19. században. A leglátványosabb fellendülés az 1840-es évek és 1873 közé tehető, ám ekkor az összeforgalom mintegy 60%-át még Európa bonyolította le.³³ A nagyobb politikai és gazdasági stabilitás, valamint a gyarapodó népesség miatt a dél-amerikai kereskedelem 1860 után látványosan növekedett – a közlekedés, a kommunikáció (posta és távközlés) javulása pedig ezt megkönnyítette. A vasutak megnyitották a kontinens belső területeit, ennek köszönhetően számos ország élénkítette kikötői érdekképviselőit ezekben az országokban.³⁴ A tengeri kereskedelem fejlődésével egyre több óceánjáró hajó jelent meg a brazil kikötőkben is. Brazília bekapcsolódása a világgazdaság vérkeringésébe kávéexportja, kereskedelmi kapcsolatai és az ide irányuló tőkebehozatal révén következett be.³⁵

A 19. század végén a brazil gazdasági befolyásért folyó versenyben Nagy-Britanniáé, az Egyesült Államoké és Portugáliáé volt a vezető szerep, de az országgal kereskedelmi és diplomáciai kapcsolatot ápolt Franciaország, Németország, Olaszország, Spanyolország, Dánia, valamint az Osztrák–Magyar Monarchia is. Az 1889. évi államformaváltást követő évtizedben kezdett kirajzolódni, hogy az Amerikai Egyesült Államok Brazíliában is kiemelkedő gazdasági befolyásra tett szert, és Nagy-Britanniával együtt a dél-amerikai országot függésben tartó üzleti és pénzügyi „partnerré” vált. A 19. század utolsó harmadában azonban Brazília esetében nem beszélhetünk olyan radikális mértékű nagyhatalmi versenyfutásról, mint amilyen Afrikáért folyt, mivel saját gazdaság- és külpolitikával rendelkezett. Esetében tehát tévedés lenne összekeverni a gazdasági függést a gyarmati állapotokkal – ki volt ugyan téve a tőkés államok érdekeinek, de az egyes országoknak politikai, diplomáciai és gazdasági téren is meg kellett egymással vívniuk a brazil pozíciók megszerzéséért.

³² *Abreu, M. P.*: De Brazil as a Debtor i. m. 769.

³³ *Rondo Cameron*: A világgazdaság rövid története. A kőkorszaktól napjainkig. Bp. 1994. 329.

³⁴ *Encyclopedia of World Trade* i. m. 128.

³⁵ *Wittman T.*: Latin-Amerika története i. m. 345.

Az osztrák (–magyar) és brazil kereskedelmi kapcsolatok kezdeti évtizedei

A napóleoni háborúkat követő bécsi kongresszuson Klemens von Metternich kancellár dinasztikus házasságról állapodott meg Péter portugál koronaherceg³⁶ és Mária Leopoldina osztrák főhercegnő³⁷ között.³⁸ E házassággal – amellet, hogy – a két ország uralkodócsaládjai közeli rokoni kapcsolatba kerültek egymással,³⁹ a kereskedelmi viszony hosszú távú megalapozása is lehetővé vált. A bécsi udvar céljai között szerepelt, hogy ígéretes tengerentúli kereskedelmi kapcsolatot építsen ki Brazíliával, s ezáltal biztosítsa a szükséges nyersanyagokat az osztrák gazdasági és piaci igények számára. 1816-ban I. Ferenc jóváhagyásával kinevezték a Habsburg Birodalom első Rio de Janeiróba delegált brazíliai követét, aki a trieszti kereskedőréteg támogatását is élvezte, hiszen a követség révén biztosítani kívánták a szükséges diplomáciai, jogi háttérrel az osztrák hajózás és kereskedelem számára.⁴⁰ Az első rendkívüli követ gróf Emanuel Eltz lett, aki 1816. december 15-én lépett hivatalba.⁴¹ 1817-ben Leopoldina főhercegnő kíséretében az Augusta és az Austria nevű vitorlás hajókon nagy mennyiségű osztrák kereskedelmi árut is küldtek Brazíliába. Az Eltz követ számára adott hivatalos utasításban szerepelt néhány árucikk, amelyek a kereskedelem alapját képezhették: Brazíliából a cukor, kávé, festékfa, gyógyszer behozatala; Ausztria esetében a higany, vas, fegyver, bútort, üveg, tükör, porcelán, magyar bor kivitele képezett üzleti lehetőséget.⁴²

Ezekiel Stanley Ramirez szerint az osztrák kereskedőknek három fő problémakörrel kellett szembenéznük a riói követjelentések alapján: 1) a Brazíliával való kereskedelem még jó ideig korlátozott lesz, mert alacsony a brazil népesség száma, 2) a brazil piacot már elárasztották a francia és az angol termékek, 3) a behozatali vámok túl magasak, átlagosan 24%-ot tettek ki, míg ezzel szemben a brit kereskedők csak 15%-ot fizettek. Sőt, a Habsburg területek termékeinek óceáni szállítása egy hónapot vett igénybe, így nehezen tartható a piaci verseny. Tehát ahhoz, hogy a két fél kereskedelmi kapcsolatban lehessen egymással és rendszeres

³⁶ VI. János portugál király (1816–1836), egyben brazil király (1816–1822) fia, Brazília császára (1822–1831), portugál király (1826. márc. 10 – máj. 2.)

³⁷ I. Ferenc osztrák császár (1804–1835), magyar és cseh király (1792–1835) lánya, Brazília első császárnéja.

³⁸ *Ezekiel Stanley Ramirez: As Relações entre Áustria e o Brasil, 1815–1889. Rio de Janeiro 1968. 213.*

³⁹ A brazil császári házaspár gyermeke, az 58 évig uralkodó II. Péter brazil császár (1831–1889) ereiben már Habsburg vér is folyt, I. Ferenc József osztrák császár (1848–1916), magyar király (1867–1916) és I. Miksa mexikói császár (1864–1867) unokatestvére volt.

⁴⁰ *Richard Blas: Die Anfänge des österreichischen Brasilienhandels. Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs 65. (1964). Wien 1965. 216–218.*

⁴¹ *Erwin Matsch: Der Auswärtige Dienst von Österreich (-Ungarn) 1720–1920. Wien 1980. 146.*

⁴² *Blas, R.: Die Anfänge des österreichischen i. m. 224.*

csereforgalmat bonyolíthasson le, elengedhetetlen egy kedvezményeket tartalmazó kereskedelmi szerződés megkötése.⁴³

A Habsburg Monarchia az elkövetkező évtizedekben több alkalommal kötött hajózási és kereskedelmi egyezményeket a Brazil Birodalommal, hogy a kapcsolatot fenntartsa, s hozzáférjen a hatalmas ország gazdag természeti erőforrásaihoz.⁴⁴ Az első kereskedelmi megállapodás 1821-ben jöhetett létre,⁴⁵ ám a Portugália, Brazília és Algarves Egyesült Királyságából kiváló, 1822-ben függetlenné váló új brazil állammal⁴⁶ ismét rendezni kellett a viszonyokat. A Habsburg Birodalom a Brazil Császárság függetlenségét 1825. december 13-án ismerte el,⁴⁷ majd ezt követően 1826. június 30-án a két ország előzetes kereskedelmi és szállítási szerződést írt alá,⁴⁸ amely 1827. június 16-án vált hivatalos megállapodássá, hat éves időtartamra.⁴⁹ A következő egyezmény aláírására 1835-ben kapott engedélyt báró Leopold Daiser-Sylbach követ, mely szerződés immár nyolc évre szóló volt, de létrejöttét meghiúsította a Brazília és Portugália között megkötött, kivételes engedményeket tartalmazó paktum, amely az osztrák félnél kedvezőbb feltételeket biztosított az ibériai országnak.⁵⁰

A kezdeti nehézségek ellenére a gazdasági kapcsolatok fejlődésére utal az 1820-as évektől fokozatosan bővülő konzulátusok száma Brazíliában.⁵¹ Ennek első lépéseként konzuli szolgálat jött létre Bahiában és Rio de Janeiróban. 1828-ban, Rio de Janeiro első osztrák főkonzulja Franz Scheiner lett, Bahia első konzuljának pedig Karl Buscheket, a trieszti Buschek & Cia. vállalat vezetőjét nevezték ki.⁵² A konzulok fő feladata volt, hogy elősegítsék az osztrák import- és exporttermékek forgalmát Brazíliában, székhelyükön támogassák az ottani hajózást, és a gazdasági kérdéseket érintő ügyekről jelentést tegyenek. Ilyen tárgykör lehetett

⁴³ *Ramirez E.*: As Relações i. m. 214.

⁴⁴ *Fabiane Brett Clemente et al.*: Relações diplomáticas entre Brasil e Áustria, no período de 1822 a 1889. Relações Internacionais no Mundo Atual (2000) 1. sz. 89–108., itt: 105.

⁴⁵ *Hunfalvy János*: Az Osztrák Birodalom rövid statisztikája. Pest 1867. 123.

⁴⁶ Brazília 1822-ben vívta ki függetlenségét a Portugál királyságtól, melynek hivatalos elismerésére 1825-ben került sor. Brazília alkotmányos monarchia, császárság lett, első uralkodója I. Péter néven a már említett portugál koronaherceg lett.

⁴⁷ *Clemente, F. B. et al.*: Relações diplomáticas i. m. 93.

⁴⁸ *Ramirez E.*: As Relações i. m. 41.

⁴⁹ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a továbbiakban: HU-MNL-OL) Polgári kori kormányhatóságok levéltárai – K szekció – Földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minisztériumi levéltár – Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztérium – Általános iratok (a továbbiakban: K 168) 1888-15-4912 (A Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztérium irata, melynek tárgya: kereskedelmi szerződés kötése Brazíliával a legnagyobb kedvezmény elve alapján). (a továbbiakban: HU-MNL-OL-K 168-1888-15-4912)

⁵⁰ *Ramirez E.*: As Relações i. m. 222.

⁵¹ Lásd *Torbágyi P.*: Magyar kivándorlás i. m. 180.

⁵² *Ramirez E.*: As Relações i. m. 219.

a várható éves kávétermés,⁵³ a kikötővárosok áruforgalma, az ország politikai, illetve egészségügyi helyzete, vagy akár az Osztrák Birodalom termékeinek eladási lehetőségei. Később a konzulok feladata lett az is, hogy rögzítsék az osztrák–magyar kivándorlók mozgását is, nyilvántartásba vegyék személyes adataikat és intézzék adminisztratív ügyeiket.⁵⁴

Az osztrák–brazil kereskedelem azonban kezdetben nem működött a benne rejlő lehetőségeknek megfelelően. Az osztrák kereskedők nem rendelkeztek elég tájékozottsággal és alapos felkészültséggel a brazil piaci feltételekről. Más országok, mint például Nagy-Britannia, Franciaország, Belgium vagy Németország jártasabb volt a dél-amerikai viszonyokban és igényekben.⁵⁵ 1848 márciusában fontos, a kölcsönös egyenlőség elvén alapuló megállapodás született Brazília és a Habsburg állam között, aminek értelmében az osztrák hajókat a brazil kereskedelmi hajókkal egyenrangú jogok és kedvezmények illették meg, és viszont. Ez az egyezmény megalapozta a két állam közti kereskedelmi kapcsolatokat az elkövetkező huszonhét évre.⁵⁶

Az osztrák–magyar külkereskedelem sajátosságai a dualizmus időszakában

A 18. századtól kezdve a Habsburg gazdaságpolitika törekedett az egységes osztrák birodalom kialakítására, és igyekezett felzárkózni Európa fejlett hatalmaihoz. A Birodalmon belül gazdaságföldrajzi adottságokat is figyelembe vevő munkamegosztás érvényesült – az osztrák érdekek előtérbehelyezésével. Ezek szem előtt tartása mellett Magyarországnak elsősorban élelmiszer-előállító és -szállító szerep jutott, továbbá a bányászat és kohászat fejlesztésére nyílt lehetősége, míg az osztrák örökös tartományokban jelentős iparfejlesztések zajlottak. A belső és külső kereskedelem egyaránt élénkülést mutatott a 19. század első felében.⁵⁷

A 18. század végétől a 19. század derekáig a vámkérdés az osztrák és magyar politikai küzdelmek egyik fő elemét képezte. A bécsi udvar kezdetben ellenezte

⁵³ A Magyar Országos Levéltár iratai közt több konzuli jelentés maradt fenn, amelyek címe úgynevezett „Kávéjelentés” (Caffeebericht), ezekből az érintett minisztériumok, illetve a sajtó is értesülést szerezhetett a brazíliai kávéüzlet helyzetéről. A 19. század második felében az ausztriai és magyarországi újságok (pl. Wiener Zeitung, Pesti Napló) olykor havi szinten is jelentéseket tettek közzé arról, hogyan alakul a kávépiac és a brazíliai kávétermés. Lásd például HU-MNL-OL Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár, Kereskedelmi szakosztály (a továbbiakban: K 230) 1893-4-29123 (Konzuli jelentések Rio de Janeiroból).

⁵⁴ *Agstner, R.*: Austria (-Hungary) and Her Consulates i. m. 86.

⁵⁵ *Ramirez E.*: As Relações i. m. 233.

⁵⁶ HU-MNL-OL-K 168-1888-15-4912.

⁵⁷ *Fónagy Zoltán*: A bomló feudalizmus gazdasága. In: Magyarország története a 19. században. Szerk. Gergely András. Bp. 2005. 26–27.

a szabad árucserét, mivel a magyar területeket érintően a legjelentősebb bevétele a vámjövödelmekből származott. A bécsi vezetésnek azonban be kellett látnia, hogy a kereskedelem modernizálásához elengedhetetlen feltétel a vámhatárok megszüntetése. Ez a lépés segíthette elő a későbbiekben az osztrák, majd a kiegyezés után a magyar kereskedelem érvényesülését is a világpiacon.⁵⁸ 1850. október 1-jével az osztrák–magyar gazdasági kapcsolatrendszerben új korszak kezdődött. A Magyar Királyság és az osztrák örökös tartományok között megszűnt az addigi vámhatár. Ezzel olyan minőségi változás következett be, amely hosszú távon lehetővé tette, hogy megszűnjenek a szabad kereskedelmet ellehetetlenítő belső vámok és vámilletékek, s immár egy szinte egységes vámterület⁵⁹ állt fenn a külföldi államok, így Brazília felé is.⁶⁰

A külkereskedelem szempontjából fontos lépés volt a kiegyezés. A kompromisszum egyfelől létrehozta az Osztrák–Magyar Monarchia államszervezetét, másfelől rendezte a két állam közti politikai, jogi és gazdasági kapcsolatok rendszerét. A kereskedelem közös érdekű ügynek számított. Az 1867. évi 16. tc. rendelkezett a vám- és kereskedelmi szövetségről, s arról, hogy a más államokkal kötött megállapodások, melyek a kereskedelmet, a vámokat, a hajózást, a konzulátusi, posta- és távirdai szerződéseket illették, egységesen érvényesek legyenek mind az osztrák, mind pedig a magyar félre nézve. Fontos hangsúlyozni, hogy az egységes vámterületről szóló megegyezés immár két, gazdaságilag önálló irányítás alatt álló, de eltérő természeti adottságokkal rendelkező államrész között jött létre, ami meghatározó tényező volt az exportcélokat és az importigényeket illetően.⁶¹ Scott M. Eddie szerint: „Ausztria–Magyarország több volt, mint egyszerű vámunió: igazi közös piacként működött teljes monetáris integrációval és részleges adóunióval. Sőt a »gazdasági kiegyezés« a termelési tényezők, a munkaerő és a tőke teljes és szabad áramlását biztosította a két ország között.”⁶² Mindezek alapvető fontossággal bírtak a Brazíliával folytatott kereskedelmi ügyek tekintetében

⁵⁸ John Komlos: *Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac*. Bp. 1990. 35–36.

⁵⁹ Szinte egységes, mert a szabadkereskedelmi övezetekre vonatkozó vámtarifákat még negyven éven át fenntartották. Ezek a tengeri kereskedelem szempontjából fontos kikötőket – Triesztet és Fiumét – érintették. Magáról a vámszövetségről időről időre megegyeztek egymással az osztrák és magyar kormányok. Az iménti kikötők szabad kikötői státuszának eltörlése 1891-ben történt meg – a kereskedők számára vámmentes helyek továbbra is maradtak, mint például a fumei Punto Franco területe. (*Pelles M.*: *Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. i. m.* 188.)

⁶⁰ Gunst Péter: *A magyar mezőgazdasági kivitel (1850–1914)*. Agrártörténeti Szemle 29. (1987) 262–291., itt: 262.

⁶¹ Katus László: *Az Osztrák–Magyar Monarchia közös piaca*. In: *A Monarchia kora – ma*. Szerk. Gerő András. Bp. 2007. 22–23.

⁶² Scott M. Eddie: *A pénzügyi függetlenség korlátai a vámunió szuverén államaiban*. *Az Osztrák–Magyar Monarchia mint „adóunió” 1868 és 1911 között*. Aetas 19. (2004) 1. sz. 202–217., itt: 202–203.

is. Például a magyar gabonatermelés és malomipar számára lényeges volt, hogy mely piacokon, milyen feltételekkel bocsájthatja eladásra árufeleslegét.⁶³

A vasúthálózat kiépülése lehetővé tette a nagy tömegű áruk szállítását Ausztria–Magyarország számára, s így a világpiacon is kelendő terményeket nagyobb mennyiségben is értékesíteni lehetett. Míg Brazília a világ túlsó felén kávétermelővé, addig Ausztria főként ipari termékeket előállító, Magyarország pedig gabonatermelő és feldolgozó térséggé vált.⁶⁴ A megépülő vasútvonalak többek között elősegítették a gabonakivitel növekedését, sőt elmondható, hogy a magyarországi vasúthálózat elsődlegesen a gabona- és lisztkereskedelmet szolgálta.⁶⁵ A Brazíliával folytatott kereskedelemben két kikötő, Trieszt és Fiume játszotta a főszerepet, s az árutranszferben a vasúti és a tengeri szállítás kombinációja volt a meghatározó.

Trieszt a Habsburg Monarchia kulcsfontosságú kikötője volt, mely megnyitotta az államalakulat számára a tengeren zajló távolsági kereskedelmet.⁶⁶ Az osztrák tartományokból és a magyar korona országaiból származó áruk tengerre bocsájtása, illetve a Brazíliából érkező termékek kirakodása először csak Trieszten,⁶⁷ majd a század második felétől már Fiumén át is zajlott. Brazíliába kezdetben négy területre indultak az osztrák kereskedelmi hajók: Rio de Janeiróba, São Paulóba, Bahiába, Pernambucóba, mely célállomások a későbbi idők folyamán kiegészültek más területekkel is (például Belém, Maranhão, Porto Alegre). Trieszt kikötőjének felvirágzásában számos más tényező mellett fontos szerepe volt az 1820–1830-as években Észak-Amerikával, Nagy-Britanniával, Marokkóval és Brazíliával folytatott áruforgalomnak. A várost az egzotikus árucikkek, a gyarmatárúk behozatala és a Habsburg Birodalom feldolgozott termékeinek tengeri kivitele gazdagította.⁶⁸ A kikötővárosból ebben az időszakban indultak el hajójáratok Brazília felé. Eleinte évi egy-kettő, majd később évente négy, a dualizmus idején pedig az osztrák és a magyar állam támogatása mellett a járatok száma tovább nőtt. Az áruforgalomban külföldi országok (például Nagy-Britannia, Dánia, Németország) kereskedelmi társaságai s azok vitorlás- és gőzhajói egyaránt szerepet vállaltak.⁶⁹

⁶³ *Gunst P.*: A magyar mezőgazdasági kivitel i. m. 263.

⁶⁴ Uo. 265.

⁶⁵ *Gráfik Imre*: Hajózás és gabonakereskedelem. (Folklor és Etnográfia 65.) Debrecen 1992. 8.

⁶⁶ *Aleš Skřivan Sr. – Aleš Skřivan Jr.*: Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport der Habsburgermonarchie nach Übersee. *West Bohemian Historical Review* (2014) 2. sz. 77–92., itt: 77–78.

⁶⁷ Trieszt kereskedelmével kapcsolatban az Archivio di Stato di Trieste és a bécsi Haus-, Hof- und Staatsarchiv intézményeiben maradtak fenn dokumentumok.

⁶⁸ *Lukács Béla*: Budapest ipara és kereskedelme. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képben. Magyarország III.* Bp. 1893. 471–500., itt: 313–314.

⁶⁹ *Pelles Márton*: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). *Közgazdasági Szemle* 63. (2016) 188–208., itt: 188.

A magyar fél szempontjából a Brazíliával folytatott külkereskedelemben különösen fontos volt Fiume kikötővárosának kiépülése és fejlődése.⁷⁰ Mint azt Pelles Márton találóan megfogalmazta: „fontosságát nem a magyar külkereskedelemben betöltött szerepe adta, hanem inkább stratégiai jelentősége. Ez a közvetlenül Magyarországhoz tartozó kikötő, kapu volt a magyar gazdaságnak a világpiac-hoz, hisz rajta keresztül az osztrák piaccal való kereskedelemről származó többletet és a magyar ipar termékeit is árusítani tudta a világ bármely pontján.”⁷¹

Trieszt kereskedelmi forgalmában elsőrangú szerepet játszott az úgynevezett gyarmatáru-kereskedelem (*Kolonialwarenhandlung*), mely termékek körébe beletartozott a kávé, tea, dohány, kakaó, rizs, cukor, fűszerek, festőanyagok, orvosságok, kaucsuk és a gyapot egyaránt.⁷² Az Osztrák–Magyar Monarchia brazil importtermékei ebbe a kategóriába sorolhatók. A 19. században különösen a dohány- és kávéimport volt jelentős. A beérkező áruval Trieszt látta el a Monarchia és Európa számos régióját.⁷³ Ami az exportot illeti, a Brazíliába szállított áruk általában a Monarchia ipara által feldolgozott termékek voltak: fémek, faárúk, különféle papírok, bútorok, üvegek, porcelánok, borok és liszt. A következő fejezetben – a magyar vonatkozásai miatt – nagyobb hangsúly kerül az utóbbi termék kereskedelmének bemutatására.

Jókai Mór nyomdokain: magyar liszt Brazíliában

„Brazíliába lisztet küldeni Magyarországból. Hiszen tudom én, hogy mi az a Brazília! [...] fővárosa Rio-Janeiro. Onnan hozzák a gyapotot meg a dohányt, a cukrot meg a kávé; ott vannak a leghíresebb gyémántbányák. Lakosai indusok, portugallok, hollandusok, anglusok meg németek. Most tessék ennyi furfangos nép közé még egy magyarnak is elegyedni. És méghozzá lisztet vinni oda! [...]

⁷⁰ Fiume kikötővárosának fejlődéséről és fiumei kereskedelmi tengerészetről újabban lásd *Pelles Márton – Zsigmond Gábor: Egy sikeres magyar közlekedés- és gazdaságfejlesztési beruházás. A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913). Közlekedés- és technikatörténeti Szemle (2019) 72–95.; Üök: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet megszűnése. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle (2020) 293–327.; Üök: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története 1868–1921. Szülőföld Kiadó, [Gencsapáti] 2021.*

⁷¹ *Pelles Márton – Zsigmond Gábor: A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918).* Pécs 2018. 84. Habár mindkét fél számára előnyös volt a „búza-textil házaság” (John Komlos), illetve Ausztria–Magyarország egy integrálódó gazdaságnak tekinthető (Max-Stephan Schulze, Scott M. Eddie), az eltérő érdekek azonban fokozatosan felszínre kerültek a dualizmus éveiben. Emellett a világpiaci protekcionista fordulat miatt a Monarchia vámpolitikája szintén jelentős hangsúlyt kapott, és egyre fontosabb kérdéssé vált. Köszönöm Klement Juditnak, hogy minderre felhívta a figyelmemet.

⁷² *Török Róbert: A fűszer és gyarmatáru-kereskedelem története Budapesten. Doktori (PhD) értekezés.* ELTE. Bp. 2016. 18–19.

⁷³ *Gonda Béla: Huszonöt év a magyar tengeri hajózás történetéből. Gazdasági Mérnök (1906) 5–6. sz. 4–5., itt: 4.*

Nem megy oda se fiskális, se vicispán. Egyszóval ez most megint valami hallatlan nagy bolondság Levetinczy uramtól, hanem azért meglássa mindenki, ez is valami csodálatos jóra fog fordulni, mint minden bolondság, amihez Levetinczy uram eddig hozzáfogott, s az a lisztes hajó aranyporral megterhelve fog visszatérni Brazíliából.”⁷⁴

Legtöbben kötelező olvasmányként mélyültünk el a kor egyik legkiemelkedőbb magyar írójának, Jókai Mórnak *Az arany ember*⁷⁵ című művében, de a regényt olvasva valószínűleg sokunk számára nem tűnt fel, hogy a szerző milyen gyakran megemlítette Brazíliát (29), olykor Rio de Janeirót (3) is. Ezek az utalások leggyakrabban a lisztkereskedelemmel függtek össze. Timár Mihály, a főhős ugyanis is a legjövendelműbb üzletét a Brazíliába való lisztszállítással érte el. Köztudott, hogy Jókai előszeretettel foglalkozott a korabeli közélet eseményeivel munkáiban, érdekes módon az író nyomdokain eddig nem indult el kutató, hogy feltárja a Brazíliával folytatott lisztkereskedelem történetét.⁷⁶ Annak ellenére, hogy a 19. század második feléből származó források és adatok tanúsága szerint a lisztkivitel szempontjából a brazil hajóforgalom az egyik legfontosabb irányt képezte.⁷⁷

Jókai 1869-ben felszólalt a magyar országgyűlésben, ahol a magyar lisztiparról és Brazíliáról is szónokolt: „Lisztiparunk, mint tudjuk, egész Brazíliáig kiterjedt, és egészen odáig kívívta a maga számára az elsőséget minden más lisztipar fölött [...] mert a gabonánk, mint gabona nem veri meg a külföldi piac gabonáját, de mint liszt, megveri azt.”⁷⁸

A magyar malomipar és lisztexport sajátosságai

Gonda Béla szerint már a szabadságharc előtti években is felmerült, hogy érdemes lenne Brazíliába magyar árukat exportálni Fiuméből. Többek között a Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság igazgatója, ifj. Szabó Pál – aki fontos lépéseket tett a tengerentúli kivitel előmozdítása érdekében – sikeresen vállalkozott a magyar liszt és bor Brazíliába szállítására.⁷⁹ 1845-ben Brazíliába, Argentiniába és Chilébe is szállított rakományt két vitorlás hajó. Brazíliából 1848-ban érkezett

⁷⁴ *Jókai Mór: Az arany ember.* Szerk. Majtényi Zoltán. Bp. 1980. 284.

⁷⁵ Jókai Mór története az 1820-as években játszódik, de korának (1870 körüli) sajátosságait is tükrözi a műve.

⁷⁶ A Jókai Mór regényeiben előforduló dél-amerikai vonatkozásokra már korábban Rozsnyai Jenő is felfigyelt. Lásd *Rozsnyai Jenő: „Az arany ember” Brazíliában.* Jókai és Latin-Amerika. Acta Historiae Litterarum Hungaricum XXII. (1985) 111–115.

⁷⁷ Vasuti és Közlekedési Közlöny, 1891. június 24.

⁷⁸ *Rozsnyai J.: „Az arany ember” Brazíliában* i. m. 113. Lásd Az 1869-dik évi april 20-dikára hirdetett országgyűlés képviselőházának naplója. III. kötet. Szerk. Greguss Ágost. Pest 1869. 223.

⁷⁹ *Gonda Béla: A Magyar Tengerészet és a Fiumei Kikötő.* Bp. 1906. 36.

az első hajó Fiuméba, és a következő évben öt nagyobb vitorláshajó indult Brazíliába.⁸⁰ Ha hihetünk Gonda szavainak, akkor logikusnak tűnik, hogy a szabadságharc és Fiume elvesztésének következtében akadt meg a kezdeményezés. A továbbiakban fontos látni azt a politikai és ipari helyzetet, amely később lehetővé tette a magyar liszt Brazíliába jutását.

A 19. század derekán a Magyar Királyság az agrárországok sorába tartozott, lakossága nagyrészt a mezőgazdaságból élt.⁸¹ A gabonatermesztés hatalmas növekedésnek indult, ami az 1850–1870 közötti időszakban volt a legszembetűnőbb.⁸² A század második felére a malomipar a magyarországi mezőgazdasági termények fontos felvevője lett, sőt egyenesen az ország húzóágazatává vált.⁸³ Már az 1850-es évektől vasúti társaságok szállították a gabonát és a lisztet a tenger felé, ahonnan kereskedelmi hajók vitték tovább a világpiacra. A gabona- és lisztexport egyre növekvő súlya megmutatkozott a magyar külkereskedelemben.⁸⁴

A kiegyezést követően a mezőgazdasági fejlesztésekhez szükséges tőke, a hitelrendszer kiépülése lehetővé tette a technikai, technológiai feltételek modernizálását, a termelésben és a feldolgozóiparban való gépesítést. Míg 1867-ben az Osztrák(–Magyar) Bank,⁸⁵ valamint a magyar hitelintézetek 170 millió koronát folyósítottak, addig 1900-ban ennek tizenegyszeresét, 1913-ban pedig mintegy huszonkétszeresét (3,8 milliárd koronát). Monumentális fejlődésen ment keresztül a hazai malomipar, melyre a világpiacon való részvételhez szüksége is volt. Mindemellett a malomipar döntő szerepet játszott a hazai iparosodásban is.⁸⁶

A statisztikai adatok szerint 1863-ban még csak 147, 1873-ban viszont már 482 gőzmalom őrölte a magyarországi gabonát, melyek 13 budapesti és 20 vidéki illetőségű malomipari társaság tulajdonában voltak. Előre ugorva az időben, a gyarapodás mértékét jól szemlélteti, hogy 1906-ban gőz- és motoros malmokból 2569 létesült az országban, kismalmokból pedig 14 735.⁸⁷ Budapest a dualizmus időszakában a magyar gazdasági élet központja, az ország legnagyobb áruja, malomipari centruma lett. A fővárosban összpontosult a magyarországi

⁸⁰ Uo. 84.

⁸¹ *Berend T. Iván – Ránki György: A magyar gazdaság száz éve.* Bp. 1972. 37.

⁸² *Gunst P.: A magyar mezőgazdasági kivitel i. m.* 265.

⁸³ *Klement Judit: Válság egy húzóágazatban – a 19. századi malomipar példája.* In: *Gödörből gödörbe. Mindennemű válságok Magyarhonban a 19. és 20. században.* Szerk. Katona Csaba. Szombathely 2011. 79–90., itt: 80.

⁸⁴ *Czére Béla: Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914).* Bp. 1997. 124.

⁸⁵ 1878-ban jött létre az Osztrák–Magyar Bank, Ausztria–Magyarország közös jegybankja, mely 1922-es felszámolásáig a Monarchia egyik legjelentősebb közös intézménye volt. Erről bővebben *Pogány Ágnes: Az Osztrák–Magyar Bank felszámolása.* Aetas 8. (1992) 4. sz. 19–31.

⁸⁶ *Berend T. I. – Ránki Gy.: A magyar gazdaság száz éve i. m.* 40.

⁸⁷ *Halkovics László: A magyar malomipari statisztika története 1850–1950.* Statisztikai Szemle 75. (1997) 708–721., itt: 708.

közlekedési hálózat, melynek gazdasági szempontból a legfontosabb szerepe a kereskedelem lebonyolításában volt. A városból vasúton és hajón szállították az eladásra szánt termékeket, növekedett az áruforgalom, melyben az exportra termelés egyre nagyobb jelentőséget nyert. 1874-ben az áruforgalom 19,26 millió mázsa, 1896-ban pedig már 53,6 millió mázsa volt.⁸⁸

A Trieszten keresztül Brazíliába szállított termékek között már az 1860-as években jelentős árucikk volt a liszt. Ha megnézzük az 1864–1865-ös adatokat, láthatjuk, hogy a szállítások egyik legfőbb célpontja a dél-amerikai ország volt. (1. táblázat)

1. táblázat A Triesztből tengeren szállított liszt mennyisége (mázsában)⁸⁹

Ország	1864	1865
Ausztria (kikötőbe)	199 071	189 642
Brazília	190 914	157 825
Egyiptom	39 465	91 756
Nagy-Britannia	24 733	31 773
A Földközi-tenger egyéb kikötőibe	10 846	34 624
Kelet-India	3931	-
Hongkong	-	3120
Veracruz	-	188
Összesen:	469 320	508 928

1868-ban a Budapesti Közlönyben Láposy Ferencz, debreceni származású fiatal kereskedő levelét tették közzé, mely szemléletes leírást ad számunkra a magyarországi liszt brazíliai népszerűségéről és a magyar külkereskedelem hiányosságairól: „A magyar kereskedő ifjak száma feltűnően kevés külföldön. Londonban p. o. [példának okáért], hol német, francia, olasz stb. ezrével van, magyar alig van 4-5, pedig ez majdnem az egyedüli mód egyenes összeköttetéseket szerezni, s hazánk kereskedelmének hitelét emelni. [...] Terményeink s különösen lisztgyártmányunk nagy kelendőségnek örvend külföldön; csakhogy az sajnos, miszerint magyar, kereskedelem hiányában nem szerepel, mint magyar. De nem csak az a baj, hogy nevünk ismeretlen, hanem az is, hogy a hasznot más teszi el. Így p. o. egy brazíliai ház, midőn »Pannónia« lisztet⁹⁰ rendel, mely a legjobb hírben áll az egész Dél-Amerikában, londoni vagy trieszti házhoz fordul; de többnyire londonihoz, s az eredmény az, hogy két külföldi ház jó kommissziót kap, míg a hazai semmit;

⁸⁸ *Vörös Károly*: A fővárostól a székesfővárosig 1873–1896. In: Budapest története IV. A márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. Szerk. Vörös Károly. Bp. 1987. 329–330.

⁸⁹ *Hunfalvy J.*: Az Osztrák Birodalom i. m. 131.

⁹⁰ A Pannónia Gőzmalom Rt. által előállított termék neve.

továbbá, hogy lisztünk egyszerűen, mint trieszti liszt szerepel. Erről közvetlen tudomásom van, s bátran merek utalni árjegyzékekre Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco v. Buenos Ayresből stb. mindenütt ott találjuk, hogy: »Farina de Trieste«, 2–3 ezer »reis«-el drágábban quotalva, mint bármely más liszt; de azért senki sem, vagy igen kevés ember tudja, hogy azon legmagasabb árban részesülő trieszti (Pannónia) liszt magyarországi termény és gyártmány. Pedig igen fontos, hogy lisztünket direkt ismertessük, hogy tudja az a brazíliai stb., miszerint a »Pannónia« és »István« liszt⁹¹ magyar gyártmány. Ha trieszti név alatt ismeretes csupán, úgy csak az ottani malmok emelésére szolgál. Majd eljön az idő, midőn a malmok megszorodván, jobban rá lesznek szorulva az exportálásra, s ekkor elő fog állani az igazi verseny, mi még eddig majdnem ismeretlen; természetes, hogy akkor azon malmoké lesz az elsőség, melyeknek neve már jó hírben áll a külföldön. A fődolog tehát az, hogy oly kereskedőink legyenek, kik képesek lesznek direkt konnexiót kötni mindazon piacokkal, hol hazai cikkeinkkel üzletet csinálhatunk, minek kivételére multhatatlan szükséges sok nyelvismeret, s minthogy a mi külkeresedésünk legfontosabb lesz Dél-Amerikával, különös figyelmébe ajánlom a kereskedő ifúságnak a spanyol és portugál nyelveket [...].⁹²

A forrásból kiolvasható, hogy a magyar liszt Brazíliában az 1860-as évek végén előkelő helyzetben volt. A fiatal kereskedő éleslátását bizonyítja, hogy előre megjósolta, a későbbiekben már komoly versenytársak várhatók.⁹³ Mint arra Jókai Mór a korábbiakban idézett beszédében is utalt, a nyugat-európai piacokon az 1870-es évekre megjelentek a konkurens amerikai, argentin, chilei és orosz gabonaszállítmányok. Az ily módon beáramló, nagy mennyiségű nyersáru és az olcsó tengeri szállítás miatt ezek az országok fokozatosan kiszorították a magyarországi gabonát, a budapesti malomipar azonban volt olyan erős, hogy a szemes terményt liszt formájában feldolgozza és értékesítse a nyugati, valamint tengerentúli piacokon.⁹⁴ Voltak idők a 19. század végén, amikor Budapest Európa legnagyobb, a világ második legjelentősebb malomipari központja volt – Halkovics László szerint csak az Egyesült Államok malomipari nagyvárosa, Minneapolis előzte meg.⁹⁵

⁹¹ A debreceni István Gőzmalom Rt. által előállított termék neve.

⁹² Budapesti Közlöny, 1868. március 24.

⁹³ A lisztszállítmányokon kívül időről időre megjelentek más magyarországi tételtek is. Például 1865-ben Kornis József plébános (a Brazíliát megjárt Kornis Károly [1822–1863] jogász, egykori '48-as honvéd testvére) húsz akó (kb. 1074 liter) aradhegyaljai vörös és fehérbort küldött Brazíliába. Hazánk s a Külföld, 1865. április 9.

⁹⁴ *Vörös K.*: A fővárostól a székesfővárosig i. m. 332.

⁹⁵ *Halkovics L.*: A magyar malomipari statisztika i. m. 708.

Hajózási vállalatok és a braziliai járatok

Az 1860-as években Rio de Janeiro kikötőjének hajóforgalma jelentős mértékben növekedett. 1869-ben azonban az osztrák–magyar hajók közül viszonylag kevés járt a brazil fővárosban, onnan pedig csak egy kávét szállító hajó érkezett közvetlenül Triesztbe, az is német lobogó alatt.

Az osztrák–magyar kikötőből küldött hajók száma ugyan nagyobb volt, mint a megelőző évben, de a Triesztből Rio de Janeiróba induló 21 hajóból – melyek liszttel, acéllal és papírral voltak megrakodva – csak hat volt osztrák–magyar, a többi más országoké. Megtévesztő lehet, hogy csupán egy hajó szállított kávét Brazíliából, mivel ebben az évben nagy mennyiségben érkezett a brazil kávé Triesztbe. Mi lehet ennek a magyarázata? Kezdetben nem közvetlen járatok működtek a két ország között, hanem gyakran angol és portugál kikötőkből szállították a Monarchiába a brazil árut. A *Hivatalos Statisztikai Közlemény* még az 1869-es évből Pernambucóról tesz érdemleges említést. Pernambucóba kilenc osztrák–magyar hajó érkezett az évben, rakományuk jelentős része szintén lisztáru volt.⁹⁶

1871. november 18-án a magyar kormány és az Osztrák Lloyd hajózási vállalat között szerződéses viszony jött létre, amely dokumentumot a frissen kinevezett gróf Andrássy Gyula, közös külügyminiszter írta alá. A megállapodást a magyar országgyűlés jóváhagyta, az 1872. évi XXVI. törvénycikk értelmében az Osztrák Lloyd innentől Osztrák–Magyar Lloyd néven működött tovább, emellett a szerződés rögzítette a felek kötelezettségvállalását, a társaságra érvényes támogatások mértékét, és a mellékletben a Lloyd hajók belföldön és külföldön teljesítendő menetrendjét⁹⁷ – azonban nem szerepeltek még benne braziliai járatok.

1872. január 3-án, Bécsben közös miniszteri értekezletet tartottak az osztrák és a magyar kormány tagjai, melyen javaslatot tettek egy pótszerződésre, amely kiegészítette a Lloyd vállalattal kötött megállapodást, s abban a Brazíliát érintő szállítási szolgáltatások körét. A Bécsben tartott miniszteri tanácskozáson a közös külügyminiszter, Andrássy Gyula, a két kormányfő, Adolf von Auersperg és Lónyay Menyhért, s az osztrák kereskedelemügyi miniszter, illetve a magyar pénzügyminiszter, Kerkapoly Károly is részt vett. A Fiume–Brazília közti járatok számát a magyar miniszterek sajnálatára csak évi négyben állapították meg, míg a Trieszt–Bombay (ma Mumbai) vonalon évenként tizenkét hajót kívántak indítani. További kikötés volt, hogy a braziliai forgalom csak az Alföld–Fiume vasútvonal megnyitásával lépjen életbe. A magyar fél javaslatot tett arra, hogy a

⁹⁶ Hivatalos Statisztikai Közlemények 4. (1871) 1–5. füzet. Közreadja az Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. Előszó Keleti Károly. Szerk. Duka Marcel – Beöthy Leó. Bp. 330–331.

⁹⁷ *Zsigmond Gábor*: Az Osztrák–Magyar Lloyd története. Aetas 24. (2009) 1. sz. 126–143., itt: 132.

Bombay-t érintő járatok számát csökkentésük nyolcra, így a Magyarország számára fontosabb Brazíliába menő forgalmat szintén nyolcra emelhetnék volna – ezáltal egyenlő súllyal érvényesülhessen mindkét útvonal. Az osztrák kereskedelmi miniszter és a Lloyd társaság is a távol-keleti kapcsolatok bővítését s a Bombay-ba menő járatok nélkülözhetetlenségét hangsúlyozta.⁹⁸ Egyfelől az osztrák termékek keleten jobb piacra találtak, másfelől az 1870-es és 1880-as évekre a Szeuzicsatorna átadása után (melyen 1869-ben I. Ferenc József és a Lloyd vállalat képviselői is jelen voltak) a hajójáratok menetideje 30 vagy akár 40 nappal is lerövidült. Ezért az osztrákok főként az ázsiai és ausztráliai járatok indítását és fejlesztését szorgalmazták ekkor.⁹⁹

1872. január 11-én magyar miniszteri értekezletet tartottak Pesten,¹⁰⁰ melynek előülésén Lónyai Menyhért az ügyben a Lloyd cég képviselőivel (többek között az igazgatóval, báró Elio Morpurgóval) folytatott tárgyalások részleteit is ismertette. A Lloyd hat járat indítását ajánlotta, ha a Szentpéter–Fiume vasútvonal átadásra kerül. A koncepció szerint viszont így is 600 000 forintnyi előleget kért a vállalat, s a tervezett 87 000 forintos évenkénti támogatás helyett 204 000 forintot követelt. A miniszteri értekezlet jegyzőkönyvében az alábbi feljegyzés olvasható: „E szerint azon feltevés, mely a bécsi miniszteri értekezletnek irányadóul szolgált, hogy t. i. a brazíliai vonalon a menetek száma kellő arányban lesz a kereskedés igényeivel, és hogy e vonal ugyanazon évben fog megnyílni, mint a Bombayi – nem valósult, s a dolog jelenleg úgy áll, hogy vagy újabb tetemes állami áldozatokat kell hozni, vagy a fentebbi két kívánalomról lemondva a kínált évenkénti 4 Brazíliai menettel, tehát oly összeköttetéssel megelégedni, mely sem a postai, s a személyszállítási feladatnak, de még a rendes kereskedelmi üzlet igényeinek nem felel meg egészen, s mégis 87 000 forintnyi új teherrel jár.”¹⁰¹ A tanácskozáson egyetértettek abban, hogy a vázolt feltételeket a magyar országgyűlés nem fogja elfogadni, és a pótszerződésben előírányzott hajójáratok a magyar államnak nem járnak kedvező előnyökkel. Ezért, s mert a Lloyd monopolhelyzetben alkudozott, a magyar kormány nem adta a hozzájárulását a pótlólagos megegyezéshez. A négy Fiume–Brazília közti járatról lemondtak egyelőre, a Bombay-ba menő

⁹⁸ HU-MNL-OL Miniszterelnökségi levéltár (a továbbiakban W 12), Minisztertanácsi jegyzőkönyvek (a továbbiakban: K 27) 1872. 01. 11. (Minisztertanácsi ülésről készült jegyzőkönyv), (a továbbiakban: HU-MNL-OL-W 12-K 27-1872. 01. 11.)

⁹⁹ Zsigmond G.: Az Osztrák–Magyar Lloyd i. m. 132–133.

¹⁰⁰ Gróf Lónyay Menyhért miniszterelnök előülést tartott az ügyben. Ezen részt vett: Szlávy József (földművelés- ipar- és kereskedelemügyi miniszter), Kerkapoly Károly (pénzügyi miniszter), Pauler Ti-vadar (vallás- és közoktatási miniszter), Bittó István (igazságügyi miniszter), Tisza Lajos (közmunka- és közlekedési miniszter) és Reviszky Sándor (osztálytanácsos) mint jegyző. HU-MNL-OL-W 12-K 27-1872. 01. 11.

¹⁰¹ HU-MNL-OL-W 12-K 27-1872. 01. 11.

vonalat nem ellenezték, de annak támogatását az osztrák minisztérium saját költségére bízták,¹⁰² így tehát a Brazília és Magyarország közötti közvetlen tengeri összeköttetés még váratott magára.¹⁰³

1872-ben sem Triesztbe, sem pedig más osztrák–magyar kikötőbe közvetlenül semmilyen szállítmány nem érkezett Rio de Janeiróból.¹⁰⁴ Triesztből azonban – gyakran más országok lobogói alatt is – szállítottak osztrák–magyar árukat Brazíliába. Például Magyarországról lisztet, Stájerországból acélt, megint máshonnan likőröket exportáltak. 1872. január 23-án német lobogó alatt a Mathilde nevű hajó 2000 hordó lisztet szállított, majd április 9-én a szintén német Bernau 1662 hordó lisztet vitt ki Ausztria–Magyarországról. December 11-én a német Európa 2221 hordó lisztet, 320 láda acélt exportált Brazíliába. Dán és angol hajók egyaránt szállítottak árut ebben az évben. 1872. június 1-én a dán Tre Sostre 1988 hordó lisztet, 20 láda acélt, 100 láda likőrt szállított Triesztből. A Tweed angol hajó pedig 2300 hordó lisztet, 100 láda acélt, 12 láda likőrt vitt ki.¹⁰⁵

Az 1870-es évektől a magyarországi sajtóban és röpiratokban egyre inkább nehezményezték a Lloyd cég Magyarországra nézve kedvezőtlen tevékenységét, és mind többen sürgették egy önálló magyar tengerhajózási vállalat létrehozását.¹⁰⁶ Többek között báró Simonyi Lajos és Mudrony Soma, a vámügyi bizottság tagjai véleményt nyilvánítottak a tengeren túli – értelemszerűen Brazíliát is érintő – kereskedelmet érintően: „Ha a tengeri kereskedelemre és kivált tengeren túli összeköttetésekre figyelmet akarunk fordítani, magától értetődőleg oly összeköttetéseket kell keresnünk, melyek Magyarország érdekeinek megfelelnek. Magyarország érdekében pedig az fekszik, hogy a hajózásnak a magyar kikötőből, Fiúméből kiindulva, a magyar termények kivitelének irányát kövesse és másfelől a Magyarország által szükségelt importárúk minél olcsóbb behozatalát mozdítsa elő.”¹⁰⁷ Lukács Béla szerint pedig: „A Lloyd gőzhajózási vállalatnak szubvencionálása Magyarország szempontjából, Magyarország érdekeit tekintve, alig egyéb egy luxuskiadásnál.”¹⁰⁸

Magyarország részéről a világpiacra való kijutás előmozdításáért nagyberuházások kezdődtek: tengeri közigazgatást vezettek be, vasúti útvonalakat építettek

¹⁰² Uo.

¹⁰³ Az egyeztetések eredménytelenségéről a Budapesti Közlöny is beszámolt. Lásd Budapesti Közlöny, Melléklapja, 1872. október 13.

¹⁰⁴ Hivatalos Statistikai Közlemények 7. (1874) 1–3. füzet. Közread. Országos Magyar Királyi Statistikai Hivatal. Szerk. Barsi József, előszó Keleti Károly, Pániczky Ede. Bp. 70.

¹⁰⁵ Hivatalos Statistikai Közlemények 7. i. m. 68–69.

¹⁰⁶ *Zsigmond G.*: Az Osztrák–Magyar Lloyd i. m. 134–135.

¹⁰⁷ Különvélemények a vámszerződés, a vámtariffa s a Lloyd-szerződés tárgyában. A képviselőházhoz beadták: Simonyi Lajos, Lukács Béla, Mudrony Soma. Bp. 21–22.

¹⁰⁸ Különvélemények a vámszerződés i. m. 16–17. Szintén közli *Zsigmond G.*: Az Osztrák–Magyar Lloyd i. m. 134.

ki, és Fiume tengeri kijáratának infrastrukturális fejlesztése is nagy erővel zajlott. 1870. október 3-án felállították a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóságot, mely az ország tenger mellékének szinte „minden személyi, hajózási, kereskedelmi, műszaki, szakképzési, egészségügyi, vesztegzári” intézkedéséért felelt.¹⁰⁹ 1872-ben megkezdték Fiume kikötőjének fejlesztését. 1873-ban és 1874-ben megnyitottak két, a tengeri kijáratához való áruszállítás szempontjából kulcsfontosságú vasútvonalat: a Szentpéter–Fiume és a Károlyváros–Fiume szakaszt.¹¹⁰

1875. december 13-án a brazil kormány egy rendeletet adott ki, miszerint a brazil kikötőkbe érkező külföldi hajók „fénytorny-illeték” fizetésére kötelesek. Az előírás az 1848-as megállapodás ellenére az osztrák–magyar hajókat is sújtotta. Ez nehezítette a két állam közötti kereskedelmi kapcsolatokat.¹¹¹ Az osztrák–magyar követ, báró Gustav Schreiner levelet intézett 1876. július 21-én a brazil kormányhoz azzal a kéréssel, hogy tartsák magukat a korábbi egyenlő bánásmódról szóló egyezményhez és térítsék vissza a már kivetett fénytorny-díjakat. Ausztria–Magyarország az 1848-as szerződésre hivatkozott, amely az osztrák–magyar nézőpont szerint kétoldalú megállapodás nélkül nem volt megváltoztatható.¹¹² A brazil külügyminisztérium azonban az 1876. október 4-ei válaszában kijelentette, hogy az 1848-as idevonatkozó megjegyzések már nem kötelező érvényűek Brazíliára nézve, s hogy a brazil kormány szabadon felszámíthat új vámokat bármely ország hajójára nézve. Schreiner báró ezt követően 1877. február 4-ei válaszában kijelentette, hogy Ausztria–Magyarország sem érzi magát innentől kedve kötelezve az 1848 márciusában elfogadott nyilatkozat előírásainak.¹¹³ Andrassy Gyula, közös külügyminiszter az osztrák kereskedelmi miniszterrel és a magyar minisztertanáccsal egyetértésben az 1848-as egyezményt hatályon kívül helyezte,¹¹⁴ és 1877. március 22-től az osztrák és a magyar tengerészeti hatóságok sem vették már a brazil hajókat a sajátjukéval egyenlőnek.¹¹⁵

E. S. Ramirez véleménye szerint az 1877-es év döntő jelentőségű volt a két ország kereskedelmi kapcsolataiban, s ezután az esztendő után Ausztria–Magyarország a kivitelében egyre jobban nyitott Dél-Amerika más országai felé is, miközben a Brazíliával bonyolított forgalom csökkenni kezdett. Az iménti állítás ellenére azonban az elkövetkező bő egy évtized időszakában a magyar

¹⁰⁹ Zsigmond G.: *Az Osztrák–Magyar Lloyd* i. m. 131.

¹¹⁰ Pelles M.: *Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.* i. m. 193.

¹¹¹ HU-MNL-OL-K 168-1888-15-4912.

¹¹² A nézeteltérés ellenére 1876-ban a magyar minisztertanács a Lloyd társasággal kötött szerződés megújítását szorgalmazta. Az újonnan Fiuméből indítandó hajózási utak között említik a Fiume–Brazília vonalat is. HU-MNL-OL-W 12-K 27-1876. 09. 18. (Minisztertanácsi ülésről készült jegyzőkönyv).

¹¹³ Blaas, R.: *Die Anfänge des österreichischen* i. m. 282.

¹¹⁴ HU-MNL-OL-W 12-K 27-1876. 11. 20. 24–26. (Minisztertanácsi ülésről készült jegyzőkönyv).

¹¹⁵ Blaas, R.: *Die Anfänge des österreichischen* i. m. 282.

lisztkivitel lehetőségei fokozatos javulást mutatnak, s mint azt a szerző is leírja: „az egyetlen osztrák termék, mely megmaradt Bahia piacain, az a trieszti búza volt.” [Ford. B. Á.]¹¹⁶ Valójában nem csak Bahia tartomány maradt meg felvevőpiacként, s mint azt a továbbiakban látni fogjuk, Ramirez megállapítása több ponton is cáfolható.

Későbbi évek adatai alapján tudható, hogy Triesztből 1875-ben 54, 1876-ban 50, 1877-ben 51, 1878-ban 60, 1879-ben 43 vitorláhajószállított árut Brazíliába.¹¹⁷ A *Közgazdasági Értesítő*, amely a Földművelés-, Ipar és Kereskedelemügyi Minisztérium hivatalos közlönye volt, olykor *Fiume lisztkivitele Nyugateurópába és Brazíliába* címmel havonta közölt ismertetéseket, tehát külön is kiemelte Brazíliát mint célországot. Fiumén át bizonyítható lisztszállítmányokról tudunk 1879-től Brazília több városába: Maceióba, Maranhóba, Recifébe, Salvadorba (Salvador da Bahia). A havi jelentések alapján még azt is lehet tudni, hogy épp melyik hónapban, melyik malomból, mennyi lisztet küldtek Brazíliába. Ezek között találjuk a korszakban nevesebb hazai gőzmalmokat: Első Budapesti, Molnárok és sütők, Gizella, Stabilimento commerciale, Egyesült budapesti, Luiza, Victoria, Pannonia, László, Erzsébet, István, Nagy-Kikindai, Concordia stb. gőzmalmokat. A legnagyobb forgalmat közülük az Első budapesti gőzmalom bonyolította az 1870-es évek végén és az 1880-as évek elején.¹¹⁸ 1881-ben ezek a malmok 41 036 hordó (60 kg/hordó) lisztet szállítottak csak Fiumén át Brazíliába. Ha ehhez hozzáadnánk még a trieszti kikötő – eddig sajnos nem ismert – számaadatait, akkor ennél is nagyobb mennyiséget kapunk. Ezek a számok tehát megerősíteni látszanak, hogy Brazília az Osztrák–Magyar Monarchiának s benne Magyarországnak később is fontos kereskedelmi partnere maradt.¹¹⁹

Az osztrák–magyar tengeri kereskedelem és a Brazíliába irányuló áruforgalom fejlődése

1871 októberében a *Magyarország és a Nagyvilág* című lap szerint: „Legfontosabb helyet foglal el nálunk az úgynevezett brazíliai kávé, mely legnagyobb mennyiségben szállítatik Európába (több mint 2 millió tonna évenként). Egy része Hamburgon, a többi Trieszten keresztül hozatik be.”¹²⁰ 1895-ben már a világon a

¹¹⁶ „que o único produto austriaco ainda permanecendo no mercado da Bahia era o trigo de Trieste”. Ramirez, E.: *As Relações* i. m. 236.

¹¹⁷ *Közgazdasági Értesítő*, 1885. szeptember 10., itt: 1433.

¹¹⁸ *Közgazdasági Értesítő*, 1882. március 23.

¹¹⁹ *Közgazdasági Értesítő*, 1882. január 12.

¹²⁰ *Magyarország és a Nagyvilág*, 1871. október 8. (Az idézetek és a források az archaikus szóhasználatban hagyva, a mai magyar helyesírásnak megfelelően kerülnek közlésre.)

harmadik legtöbb kávé Trieszt kikötőjébe szállították Brazíliából. New York-ba 2 699 852 zsákot (60kg/zsák), Hamburgba 1 101 382 zsákot, Triesztbe 530 192 zsákot, mely után Le Havre 524 111 zsákkal és Rotterdam 411 290 zsákkal következett.¹²¹ A Rio de Janeiro-i főkonzulátus 1896-os éves jelentése szerint Észak-Amerikába (New York, New Orleans, Baltimore) szállították a legtöbb kávé a brazil fővárosból, kb. egy millió zsákkal többet, mint az európai országokba összesen. Ekkor Európán belül Hamburgba, Marseille-be és Triesztbe került a legtöbb kávé Rio de Janeiróból.¹²²

A másik jelentős importáru, melyből az 1870-es és 1880-as években nagy mennyiség érkezett Brazíliából, az a nyers dohány volt. 1876-ban Ausztriába 341 318 kg dohányt szállítottak, amelynek értéke 348 925 Ft-ot tett ki. 1885-ben viszont már 2 304 000 kg dohány jött Brazíliából az osztrák területekre, amely összesen kb. 1 938 125 Ft értéket jelentett. Magyarországra 1876-ban valamivel kevesebb, 278 100 kg érkezett, s összértéke 263 060 Ft volt. Összehasonlításként: 1885-ben már Magyarország is Brazíliából importálta a legtöbb dohányt: 1 303 800 kg-ot, 956 460 Ft összértékben.¹²³

Gonda Béla szerint „A magyar tengerészet önálló fejlődése tulajdonképpen 1880. évvel kezdődik. Ez ideig a magyarországi tengeri áruforgalmat az Ausztriával közösen szubvencionált Osztrák–magyar Lloyd gőzhajózási társaság, a fiumei vitorlás hajók s az itt-ott Fiuméba vetődött angol gőzösök látták el.”¹²⁴ A magyar kormány 1880. április 10-én szerződést (1880. évi XXV. tc.) kötött az Adria-Steam-Ship-Company-vel, mellyel a nyugat-európai áruforgalom szállításáról állapodott meg.¹²⁵ A törvényben csak rejtett utalások sejtették, hogy a vállalat Dél-Amerika felé is indít majd hajókat. Egyfelől a földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minisztérium jóváhagyhatott változtatást a kijelölt kikötőkre, másfelől kijelölendő más vonalak helyettesítését említi a 4. § és 13. §. Habár a 7. § sem mondja ki kereken, hogy Brazíliába járatok indulnak majd, csak sejteti ennek a tervét: „A társaság a magyar vasúti állomások és a hajói által érintett kikötők, valamint az ezen kikötők mögött fekvő vasúti állomások között, úgyszintén északi és déli Amerikába közvetlen fuvardíjakat fog megállapítani.”¹²⁶ Az Adria Magyar Tengerhajózási Részvénytársaság (a továbbiakban: Adria) kezdeti évei

¹²¹ HU-MNL-OL-K 230-1896-5-38951 (Az osztrák–magyar külügyminisztertől a magyar kereskedelemügyi miniszternek küldött brazíliai kávékivitel 1895. évre vonatkozó statisztikája és belőle készült hírlap közlemény).

¹²² HU-MNL-OL-K 230-1897-5-35994 (A Rio de Janeiro-i főkonzulátus 1896. évi jelentése).

¹²³ *Borovszky* Károly: A dohányjövődék Magyarországon. Nemzetgazdasági Szemle XII. (1888) 334–371., itt: 363–364.

¹²⁴ *Gazdasági Mérnök*, 1906. február 4.

¹²⁵ *Pelles M.*: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. i. m. 199.

¹²⁶ *Corpus Iuris Hungarici* 1880: XXV. tc.

nem voltak zökkenőmentesek. A Lloyd és az Adria konkurens helyzetbe kerültek, s az előbbi megnehezítette a lisztet szállító braziliai járatok sikerességét is.¹²⁷

1881-ben 7 vitorlás hajó szállított árut Fiuméből, míg Triesztből 33 vitorlás, vagyis összesen 40 hajó indult Brazíliába. 1882-ben mindössze 33 hajó kelt útra Brazíliába, melyek közül 12 Fiuméből és 21 Triesztből indult el. A hajók száma csökkenést mutat, azonban ekkor technikai változás következett be, ugyanis Fiuméből és Triesztből is 6-6 gőzhajó indult útjára.¹²⁸

Trieszt és Brazília között 1882-ben 7,3 millió forint volt az összforgalom, melyből a braziliai import 6,4 millió forintot jelentett, az export kb. 900 000 Ft lehetett. Az áruforgalom emelkedést mutatott,¹²⁹ melyből – mint a fentebbi számok mutatták – az osztrák kikötő esetében a jelentősebb részt a behozatal tette ki, míg Fiume esetében a kivitel volt a jelentősebb.

1883-ban fontos lépés történt. Az 1883. május 10-én tartott minisztertanácsi ülésen megszavazták a Lloyd hajózási társaság számára a Fiume–Brazília közötti próbajáratokra szóló állami támogatást.¹³⁰ Gróf Széchenyi Pál földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter jelentése szerint a Lloyd Fiuméből Brazíliába indított próbajáratok „oly jó és növekvő sikert eredményeztek, hogy szüksége mutatkozott, miszerint a folyó évben még 2-3 ily járat rendeztessék”. A minisztertanács két további járat indításához szükséges támogatás folyósításához járult hozzá.¹³¹ A Lloyd igazgatósága Fiume, Trieszt és Brazília között közvetlen járatokat indított. A hajók minden hónap tizedik napján indultak el és Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos kikötőit érintették. A Fiuméből induló Adria vállalat és a trieszti illetőségű Lloyd az elkövetkező években versenyre kelt egymással a braziliai útvonalért.¹³²

A magyar gazdaság számára Fiume kiépítése és fejlesztése azért is fontos volt, mert Trieszt kikötője sok esetben monopolhelyzetet élvezett, ettől a függéstől pedig csak egy saját tengeri kijáratral szabadulhatott meg a Magyar Királyság. Az Adria társaság megszületésével és a braziliai közvetlen hajójáratokkal a kereskedelmi forgalom egy részét sikerült a fumei révbe irányítani. Ennek ellenére Trieszt a kávéimportban a dualizmus idején végig jelentősebb maradt. Hozzájárult ehhez az is, hogy a Magyarországra importált kávé az 1880-as és 1890-es években főként Indiából (Ceylon) érkezett. A ceyloni kávétermelés hanyatlásával azonban

¹²⁷ *Zsigmond G.*: Az Osztrák–Magyar Lloyd i. m. 135.

¹²⁸ *Burchard K.*: Az Adria magyar tengeri i. m. 1433.

¹²⁹ Nemzetgazdasági Szemle 7. (1883) 9. füzet 71.

¹³⁰ HU-MNL-OL-W 12-K 27-1883. 05. 10. (Minisztertanácsi ülésről készült jegyzőkönyv).

¹³¹ HU-MNL-OL-W 12-K 27-1883. 09. 26. (Minisztertanácsi ülésről készült jegyzőkönyv).

¹³² Nemzetgazdasági Szemle 7. (1883) 9. füzet 71.

előtérbe került Magyarországon is a brazil kávé, s hamarosan a magyar kávéházak zömét is a Brazíliából hozott kávéval látták el.¹³³

Trieszt áruforgalmában Brazíliát pár évvel később is a jelentős államok sorában találjuk. Ha megnézzük az egyes országok be- és kivitelének mértékét 1886-ban, azt tapasztaljuk, hogy Olaszország, illetve Törökország egyaránt 60-60 millió, Kelet-India 55 millió, a magyar kikötők 39 millió, Görögország 23,5 millió, Anglia és Egyiptom 21-21 millió, Brazília 19 millió Ft értékében bonyolított le forgalmat a várossal.¹³⁴ Ha az adatoknak arányaiban véve hihetünk, akkor 1882 és 1886 között a forgalom több mint két és félszeresére emelkedett a brazíliai kikötők és Trieszt között.

Mint arról korábban szó volt, az 1860-as évek végén érezni lehetett, hogy az elkövetkező évtizedek fordulatot hoznak a világgazdaságban. Az 1880-as évekre a tengerentúli gabona elárasztotta az európai piacot. Az észak-amerikai, dél-amerikai, indiai és oroszországi cereáliák megjelenése megnehezítette a magyar szemes termények értékesítését Brazíliában is. Világszintű szerkezetváltozás következett be az agrártermelésben, ami a globalizáció jelenségét hordozta magában.¹³⁵ Ekkoriban indult meg az a hihetetlen embertömeg Latin-Amerikába is, amely főként Európa déli és közép-keleti részéről vándorolt ki – többek között Brazíliába, ahol a bevándorlók saját földért cserébe mezőgazdasági dolgozókként nyerhettek alkalmazást. Pernambuco kormányzója szerint „Az olaszok és a németek betelepülése segíteni fog e föld benépesítésében, egy olyan új kiindulópontot teremtve, amelyből a jelenleginél sokkal jobb új Brazília nőhet ki.”¹³⁶ Ezek a folyamatok két szempontból is figyelmet érdemelnek: ekkor egy új versenytárs, az Amerikai Egyesült Államok jelent meg a brazíliai piacon, másfelől a kiáramló mezőgazdasági s a kisebb, ám jelentős számú ipari munkás képes volt hozzájárulni a nyers terményeket feldolgozó városi ipar fejlődéséhez, ezzel gyarapítva az ottani gabonatermesztést és malomipart.¹³⁷

A mezőgazdaság globalizálódásánál gyakran a fentebbi államok expanziójáról szokás csupán említést tenni, ám a magyar liszt a korábban ismertetett malomipari feltételek mellett és világszínvonalú minősége miatt szintén előtérben maradt.

¹³³ A Magyar Szent Korona országainak 1882–1913. évi külkereskedelmi forgalma. Közreadja Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Előszó Szabóky Alajos. 63. kötet. Bp. 1923. 26.

¹³⁴ *Bujatti Ede*: Kereskedelem, ipar és hajóépítés Triesztben. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia* írásban és képekben. Az Osztrák tengeremlék és Dalmácia. Bp. 1892. 326–338., itt: 329.

¹³⁵ *Klement Judit*: Die Agrarkrise am Ende des 19. Jahrhunderts und die Budapester Mühlenindustrie. In: *Krisen/Geschichten in mitteleuropäischem Kontext. Sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Studien zum 19./20. Jahrhundert*. Hrsg. György Kövér et al. Wien 2015. 173.

¹³⁶ *Pieter C. Emmer – Dirk H. A. Kolff – Robert J. Ross*: Európa terjeszkedése és a harmadik világ mezőgazdaságának átalakulása. Két gyarmati modell. *Világtörténet* (1982) 4. sz. 3–33., itt: 20.

¹³⁷ *Emmer, C. – Kolff, D. H. A. – Ross, R. J.*: Európa terjeszkedése i. m. 20–21.

A 19. század végének egyik jeles történetírója, Márki Sándor szerint Brazília és az egyenlítői államok akkor váltak a magyar liszt rendszeres felvásárlójává, amikor a magyar állam saját gőzhajóival, saját kereskedelmi társaságával már képessé vált az összeköttetést fenntartani a tengerek és óceánok számos kikötőjével.¹³⁸

1885-ben több hajózási vonalon is megindult Magyarország árukereskedelme. Ekkor került a Magyar Királyság kapcsolatba Máltával, az észak-afrikai vasútépítési munkálatok miatt pedig Algírral és Tunisszal. A közvetlen magyar–brazil vonal 1885-ben létesült, ezáltal közvetlen összeköttetés jött létre Brazília és a Magyar Királyság között. Az Adria tengerhajózási társaság gőzhajói ettől kezdve egyenesen Dél-Amerikába vitték az árut, és onnan rakományokkal tértek vissza évente legalább hat alkalommal, meghatározott menetrend szerint. Az Adria gőzösei a már korábban is meglévő kapcsolatokra építve közlekedtek Brazíliába, ahol az érdekeiket a helyi konzulok és a megbízott kereskedelmi ügynökségek támogatták – mindemellett parthajózási tevékenységet is folytattak. Fest Aladár és Holec Sámuel kiemeli, hogy ezáltal a lisztexport és a kávéimport rendszerezetten és közvetlen módon történhetett, míg korábban csak a Lloyd és pár angol kereskedelmi vállalat – gyakran átrakodásokkal és esetlegesen – hajtotta végre a szállítmányozást.¹³⁹

1885. május 4-én futott ki a fiumei révből az első óceánon túli utat megtevő, magyar állami tulajdonban lévő kereskedelmi gőzhajó, a Stefánia.¹⁴⁰ 1885. május 3-án, egy nappal a hajó indulása előtt I. Ferenc József császár és király meglátogatta az éppen zajló budapesti országos kiállítást, melyen Kuranda Emil, az Adria tengerhajózási társaság vezérigazgatója elmesélte az uralkodónak, hogy másnap az első magyar gőzhajó átszeli az Atlanti-óceánt. A *Budapesti Hírlap* tudósítója szerint Ferenc József megjegyezte: „nagyon örvend hallani, hogy Magyarország már Dél-Amerikába is exportál árucikket [...] a fő kiviteli cikk bizonyára liszt lesz”.¹⁴¹ Fiuméből egy nap múlva távirat érkezett a *Budapesti Hírlaphoz*, melyben jelentették, hogy a Stefánia útnak indult, rakománya 11 950 hordó liszt, az úti célja pedig egyenesen Brazília volt.¹⁴²

A lisztkereskedelem előmozdításában jelentős lépés volt, hogy 1884-ben brazil főkonzulátus nyílt Budapesten.¹⁴³ Érdekes módon a pesti brazil főkonzulátus felállítását nem a dél-amerikai állam vezetése, hanem a magyar kormányzat

¹³⁸ Márki Sándor: Amerika s a magyarság. Földrajzi közlemények 21. (1893) 49–94., itt: 33–34.

¹³⁹ Fest Aladár – Holec Sámuel: Fiume kereskedelme. Fiume és a Magyar-Horvát tengerpart. Magyarország vármegyéi és városai 1897. Szerk. Borovszky Samu – Sziklay Sándor. Bp. 1897. 209.

¹⁴⁰ Márki S.: Amerika s a magyarság i. m. 81–82.

¹⁴¹ Budapesti Hírlap, 1885. május 4.

¹⁴² Budapesti Hírlap, 1885. május 5.

¹⁴³ Szilágyi Ágnes Judit: Metszéspontok. Tanulmányok a portugál és a brazil történelemről. Szeged 2009. 117.

kezdemenyezte 1883-ban.¹⁴⁴ Az első budapesti brazil főkonzul Burchard-Bélaváry Konrád lett, aki egyben a gróf Széchenyi István által alapított pesti Hengermalom igazgatója is volt. Nem véletlenül, mivel Burchard Konrádról közismert, hogy a magyar lisztipar elkötelezett fejlesztője volt. Emberi erőfeszítést és anyagi forrásokat sem kímélve törekedett fellendíteni a magyarországi liszt-kivitelt.¹⁴⁵ A *Magyar Salon* című képes folyóirat a következőket írta róla: „Midőn pedig 1884. május 3-án¹⁴⁶ Brazília főkonzuljává kineveztetett, első dolga volt Brazíliával való rendes összeköttetésünket előmozdítani, s az ő közbenjárása folytán ismerte el a brazíliai kormány hajójáratainkat rendeseknek, és ennek folytán e járatokat könnyítésekben részesítette, ami néhány fontosabb iparcikkünk exportjára nézve döntő fontossággal bírt.”¹⁴⁷ Burchard 1884 és 1896 között, tizenkét esztendőn keresztül foglalta el Brazília budapesti főkonzuli székét, ezalatt aktívan részt vett a két fél közötti kapcsolatok előmozdításában.¹⁴⁸

Bécsben, Triesztben és Fiumében már a budapesti konzulátus előtt is működött brazíliai kirendeltség. A fiumei konzul működésével kapcsolatban a fennmaradt források több problémakört is felvázolnak. Kezdetben a Triesztben lévő brazíliai főkonzulátus alá tartozott, s a Lloyd társaság emberei (például Rudmann Adolf)¹⁴⁹ foglalták el az alkonzuli posztot, így elsősorban az osztrák kikötő és kereskedelmi vállalat érdekeit figyelembe véve történhetek a szállítások. Előfordult olyan konzul (például báró Hauser György), aki többet tartózkodott Bécsben vagy Triesztben, mint Fiumében, ezzel késleltette a szállításokat, mivel a hajók iratainak láttamozásához nem állt a helyszínen rendelkezésre.¹⁵⁰ Ez a konzuli magatartás a Brazíliába menő járatoknak késedelmet, a kikötő hírnevére és forgalmára nézve pedig kellemtelenséget okozott. Logikusnak tűnik, hogy a brazíliai kiviteli áruszállítás lényegi részét adó, Budapesten működő malmok – melyek a legtöbb lisztet exportálták – termékei a főkonzul jelenlétével, már akár helyben engedélyezésre kerülhettek, ezzel is gyorsítva az adminisztrációt, így a fiumei alkonzulnak csupán a helyben

¹⁴⁴ *Horváth Jenő*: A magyarországi külképviseletek, 1815–1918. A háborús felelősség – Diplomáciai és kortörténeti szemle 1. (1928) 1–2. sz. 473–477., itt: 475.

¹⁴⁵ Életrajzáról bővebben lásd *Klement Judit*: Apák és fiúk gazdasági stratégiái. Egy magyar család a 19. és 20. században. Aetas (2005) 1–2. sz. 69–92.

¹⁴⁶ II. Péter brazil császár 1884 májusában írta alá a kinevezési okiratot. I. Ferenc József 1884. augusztus 4-én szentesítette a kinevezést. HU-MNL-OL-K 168-1884-14-32736

¹⁴⁷ *Magyar Salon* 6. (1888–1889) 2. sz. 98–99.

¹⁴⁸ *Klement Judit*: Hazai vállalkozók a hőskorban. A budapesti gőzmalomipar vállalkozói a 19. század második felében. Bp. 2012. 224.

¹⁴⁹ A Rudmann Adolfról szóló iratokat lásd HU-MNL-OL-K 230-1896-4-48662 (Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszternek összeállított iratanyag a fiumei és budapesti brazil konzulátus elmúlt évekre vonatkozó helyzetéről. A dokumentumok között megtalálható Burchard-Bélaváry Konrádnak a tiszteletbeli főkonzul posztjáról való leköszönését indokló levele is.)

¹⁵⁰ Uo.

láttamozandó szállítmányokkal kellett már foglalkoznia. A fiumei brazil alkonzul helyzete akkor stabilizálódott, amikor 1886/1887–1896 között az Adria hajózási vállalat igazgatója, Kuranda Emil töltötte be a posztot, aki 1896–1906 között fiumei brazil konzul, majd 1906–1914 között budapesti brazil főkonzul lett¹⁵¹ – ami jól mutatja az egyes tisztségek közötti összefonódásokat.

Ausztria–Magyarország és Brazília között 1888-ban kereskedelmi szerződés jött létre, ami a legnagyobb kereskedelmi kedvezmény elvét tartalmazta.¹⁵² Liszt kivétel szempontjából a brazíliai kereskedelmi forgalom 1889–1890 között érzékelhetően nagy sikereket ért el. Az 1880-as években életre hívott rendszeres hajójáratok, Burchard Konrad és Kuranda Emil konzuli tevékenysége, a megkötésre került szerződés, az állami segélyek és a magyar malomipar fejlődése nyomán jelentős lendületet kapott a brazíliai export-forgalom is. Az 1891. június 24-én megjelent *Vasuti és Közlekedési Közlöny*ben egyenesen az áll: „a brazil forgalom kiviteli irányzataink egyik legfontosabbikát képezi”.¹⁵³

1891-ben a magyar állam felbontotta az addigi szerződését az Osztrák–Magyar Lloyd vállalattal, mely később Osztrák Lloydként üzemelt tovább. A magyar állami támogatásokat immár csak az Adria vállalat, és más magyar érdekeltségű hajózási társaságok élvezhették. A brazíliai járatokra vonatkozóan külön megállapodás született a két állami érdekeltségű cég között, így az áruszállítási forgalmat egymás között felosztva bonyolították a továbbiakban.¹⁵⁴ A Lloydnak és az Adriának évente hat-hat járatot kellett Brazíliába indítania, tehát összesen tizenkettőt, melyek oda-vissza közlekedtek. Az év első felében öt járatot, a másik felében hetet teljesítettek felváltva. A magyar kereskedelemügyi miniszter a kereslet növekedésével további járatokat kérhetett. A brazíliai járatokért a magyar állam a korábbi megállapodásokhoz hasonlóan 3000 Ft támogatást folyósított.¹⁵⁵ Az üzletkötések Brazíliában ügynökségeken keresztül történtek. 1891-ben az Adria részvénytársaság főügynöksége, a Rombauer & Co. volt Rio de Janeiróban; Bahiában az F. W. Winkel; Pernambucóban a Johnston, Pater & Co.; Santosban pedig az Edward Johnston & Co. cég látta el a hajózási vállalat érdekképviselését.¹⁵⁶

A 19. század utolsó évtizedére általánosan ismert lett, hogy Brazília a magyar liszt egyik jelentős fogyasztási piaca,¹⁵⁷ s a magyar malomipar által megőrölt ter-

¹⁵¹ *Torbágyi P.*: Magyar kivándorlás i. m. 179.; Magyar Compass 15. (1887) 96.; Budapesti Hírlap, 1896. szeptember 13.

¹⁵² HU-MNL-OL-K 168-1888-15-4912

¹⁵³ *Vasuti és Közlekedési Közlöny*, 1891. június 24.

¹⁵⁴ *Zsigmond G.*: Az Osztrák–Magyar Lloyd i. m. 139–140.

¹⁵⁵ *Pelles M.*: Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt i. m. 200.

¹⁵⁶ Državni arhiv u Rijeci Tengerészeti Hatóság 69-1892-XVIII-57-Adria (Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság tájékoztató plakátja).

¹⁵⁷ HU-MNL-OL-K 168-1888-15-4912

mények egyik fontos, tengerentúli felvásárló országa. Ebben az árukategóriában a dél-amerikai ország a Fiumén keresztül elszállított lisztnek a negyedik legnagyobb piaca volt 1886–1888 között, 1889-ben és 1890-ben pedig Anglia után – az osztrák felvevőpiacot leszámítva – a második legjelentősebb volt. Nem meglepő, hogy a kortársak szemében katasztrófálisan hatott, mikor egy évvel később, 1891-ben, legkevesebb 5,8 millió kilogrammal csökkent az értékesítés Brazíliában – csak a fiumei kikötői adatok szerint –, s a korábbi mutató csaknem a felére esett. Ekkor az angliai piacon is mintegy 9 millió kilogrammal kevesebb áru kelt el. Ez az év negatívan érintette a magyarországi búzatermelőket, a malomipart, a hordóipart, a lisztet transzportáló közlekedési vállalatokat és az agrármunkaerőt egyaránt. A válsághelyzet háttérként az érintett hatóságok az Egyesült Államok térhódításának tulajdonították, és habár ez a fő okok közé tartozott, Brazília esetében számos további tényező hatott még arra, hogy a magyarországi lisztexport addigi növekedése megakadt.¹⁵⁸ Amint arra alapos kutatásai révén Klement Judit az elmúlt években rámutatott, a 19. század végére a magyar mezőgazdaság és malomipar válságos helyzetbe került. A korábbi előnyös pozícióit elveszítette Nyugat-Európában, sőt a tengerentúlon is.¹⁵⁹

Politikai és piaci változások Brazíliában

A 19. században Brazília számos gazdasági, társadalmi problémával küzdött, melyeket a császárság idejében II. Péter császárnak és kormányainak nem sikerült megoldania. Az államháztartás szinte folyamatos deficittel küzdött, mely gyakori inflációt idézett elő, s ez főleg a pénzügyileg jelentősen érintett városokban zúgolódásokhoz, forrongásokhoz vezetett.¹⁶⁰ Számos tényező együtt állása – kárpótlás nélküli rabszolga-felszabadítás (1888), a köztársasági eszme terjedése, gazdasági és társadalmi nehézségek, a hadsereg kérdése, az uralkodó gyengülő tekintélye és rossz egészségi állapota stb. – végül odavezetett, hogy 1889. november 15-én Deodoro da Fonseca tábornagy a katonái élén megdöntötte a monarchiát, kikiáltotta a köztársaságot.¹⁶¹

¹⁵⁸ Hátrányos kereskedelmi szerződések, új dél-amerikai hajózási társaságok, az amerikai politikai befolyás növekedését követő vámmenteség az USA számára, ezzel szemben az osztrák–magyar államot vámemelés sújtotta; új brazil parthajózási törvények születtek, fejlődött a helyi mezőgazdaság és agrár-
ipar, a bevándorlókkal nőtt a tapasztalt munkaerő száma stb.

¹⁵⁹ Lásd *Klement Judit: Az örlési forgalom jelentősége a fővárosi malomvállalatok nézőpontjából. In: Piacok a társadalomban és a történelemben. Rendi társadalom – polgári társadalom (26). Szerk. Halmos Károly – Kiss Zsuzsanna – Klement Judit. Bp. 2014. 211–220.; *Uő: How to Adapt to a Changing Market? The Budapest Flour Mill Companies at the Turn of the Nineteenth and Twentieth Centuries. Hungarian Historical Review 4. (2015) 834–867.; Uő: Die Agrarkrise am Ende des i. m.**

¹⁶⁰ *Wittman T.: Latin-Amerika története i. m. 343.*

¹⁶¹ *Fausto, B.: Brazília rövid története i. m. 140–141.*

Az 1889-et követő esztendőkre a feszültség és bizonytalanság lett jellemző Brazíliában, ami az egymással rivalizáló politikai és hatalmi tömörülések érdekütközéseivel párosult. Egy teljesen új államalakulat jött létre, amely az USA mintájára szövetségi köztársasággá alakult. A változás nem csak a belügyeket érintette. Az új államot (Brazíliai Egyesült Államok) nemzetközileg is el kellett ismertetni, emellett új szerződések és partneri viszonyok jöttek létre.¹⁶²

Brazília és az Osztrák–Magyar Monarchia kapcsolatában is érdemi változás állt be. Korábban a két ország élén a dinasztikus rokonságot ápoló unokatestvérek uralkodtak, innentől azonban az országok csupán nagy távolságban lévő, kereskedelmi partnerállamokká váltak. A Monarchia egyik fele, a Magyar Királyság esetében a viszonyok átalakulása rontotta az addig felépített, virágzó üzleti lehetőségeit. Ezzel párhuzamosan Brazília és az USA – a magyar malomipar legnagyobb versenytársa – közötti politikai, gazdasági kapcsolatok viszont egyre szorosabbá váltak.

A pánamerikanizmus ideológiájára építve az Amerikai Egyesült Államok 1889-ben nemzetközi konferenciát hívott össze Washingtonban (International Conference of American States). Az esemény a kontinentális összetartozás elvére apellált, fő mozgatórugója viszont az észak-amerikai gazdasági érdekek előmozdítása és a hatalmi politika kiterjesztése volt. A pánamerikai konferencia közös vám-, pénz- és bankrendszer létrehozására törekedett, s habár a latin-amerikai államok nem akartak fejet hajtani az USA hegemoniájának,¹⁶³ annak törekvései részben mégis célba értek. 1890-ben tizennyolc ország megalkotta az Amerikai Köztársaságok Kereskedelmi Irodáját (Commercial Bureau of the American Republics), illetve az Amerikai Köztársaságok Nemzetközi Unióját (International Union of American Republics). E szervezetek feladata a kereskedelmi kapcsolatok bővítése, valamint a felmerülő vitás kérdések békés megoldásának elősegítése volt.¹⁶⁴

Az Osztrák–Magyar Monarchia brazíliai exportjára hátrányosan hatott az úgynevezett Blaine–Mendonça egyezmény. Ezt a kereskedelmi megállapodást 1891. január 31-én írta alá James G. Blaine amerikai külügyminiszter (1889–1892) és Salvador de Mendonça washingtoni brazil diplomata. Az egyezmény szerint vámkedvezményekről és bizonyos áruk esetén vámmentességről állapodott meg a két ország. A brazíliai cukor, melasz, bőr és a legfontosabb export termék, a kávé szabad utat nyert az Egyesült Államokba, cserében az USA tizenöt különféle

¹⁶² Uo. 149–152.

¹⁶³ *Anderle Á.*: *Nemzet és identitás* i. m. 480.

¹⁶⁴ *Arató Ildikó*: *Függés és függetlenség Latin-Amerikában a 20. században. Belvedere Meridionale* 19. (2007) 5–8. sz. 21–25., itt: 21.

termékre kapott vámmentességet, többek között a búzára, sertéshúsrá és a lisztre.¹⁶⁵ 1890 volt az utolsó olyan év, amikor Magyarországról Brazíliába gabona- szállítmányt indítottak, ezt követően a termék teljesen elveszítette ottani piacát.¹⁶⁶

A Monarchia 1891-ben ismerte el az új brazil köztársaságot.¹⁶⁷ Burchard Konrád egyik levelében, melyet Lukács Béla kereskedelemügyi miniszternek küldött 1892 decemberében, az alábbiakról számolt be: „Az 1891. év első felében történt, hogy a brazil kormány az Ausztria–Magyarországból bevitt liszt vámját hordónkint [...] mintegy 2 frtra emelte fel, míg ugyanettől az időponttól kezdve az amerikai liszt behozatalának a vámmentesség kedvezménye biztosított, ami által amúgy is legfélelmetesebb versenytársunk: az észak-amerikai malomipar velünk szemben oly kedvező helyzetbe jutott, hogy hazai malomiparunk méltán aggódhatott s tartott attól, hogy ezen majd három évtized óta a legnagyobb gonddal ápolts és épp ez által állandóvá tett fogyasztási területtől egy csapással elszakítottatik, vagy pedig hatalmas ellenfelünk által lépésről lépésre fog elhódíttatni.”¹⁶⁸

A helyzetet többek közt azzal igyekeztek orvosolni, hogy a braziliai járatok esetén szállítási kedvezményeket kaptak a magyar malmok a MÁV-tól és az Adria Rt.-től,¹⁶⁹ ezzel könnyítve a braziliai megnövekedett vámok terhein. A braziliai járatokra vonatkozó szállítmányozási kedvezményeket 1891-ben Baross Gábor vezette be, majd 1892-re és 1893-ra is meghosszabbították őket. 1893-ban a *Vasúti és Közlekedési Közlöny* első számának mellékletében, a 123-as tételben közölték, hogy a szállítási kedvezményt az angol Cunard Line hajózási vállalatra is kiterjesztik. Voltak ugyanis olyan brazil kikötők, melyekbe a Lloyd és az Adria nem szállított árut, de felvevőpiacot jelentettek a magyar lisztküldemények számára.¹⁷⁰

Köztársaság vagy császárság?

1893 szeptemberében, Rio de Janeiróban kitört egy flottalázadás, mely összekapcsolódott a Brazília déli államain végigsöprő úgynevezett föderalista forradalommal. A felkelők meg akarták dönteni Floriano Peixoto kormányát. A fővárost, az ország politikai, gazdasági központját tüzéségi párharcok sújtották, rettegésben tartották a lakosságot, és megbénították az addig élénk üzleti, kereskedelmi

¹⁶⁵ David M. Pletcher: *The Diplomacy of Trade and Investment: American Economic Expansion in the Hemisphere, 1865–1900*. Missouri 1998. 260–261.

¹⁶⁶ Fest A. – Holek S.: *Fiume kereskedelme* i. m. 250.

¹⁶⁷ Matsch E.: *Der Auswärtige Dienst* i. m. 145.

¹⁶⁸ HU-MNL-OL-K 230-1892-5-84632 (Az Országos Magyar Malom-egyesület kérelme Lukács Béla kereskedelemügyi miniszterhez a Brazíliába szállított liszt utáni kedvezmények megújításának tárgyában.).

¹⁶⁹ Budapesti Hírlap, 1894. október 5.

¹⁷⁰ Budapesti Hírlap, 1893. március 22.

életet. Az országban dúló polgárháború erős benyomást gyakorolt a nemzetközi közvéleményre. Világszerte jelentős sajtóvisszhangot és fegyveres intézkedéseket váltott ki.¹⁷¹ A Rio de Janeiróban zajló harcok a korszak nagyhatalmainak – Nagy-Britannia, Amerikai Egyesült Államok, Franciaország, Németország stb. – érdekeit sértették, ezért készen mutatkoztak arra, hogy szükség esetén közbeavatkozzanak, és megvédjék kereskedelmi hajóikat, ügynökségeiket, állampolgáraikat.¹⁷² A lázadás során többen feltételezték, hogy a felkelők restaurálni akarják a császárságot. Még ha ennek nem is volt komoly realitása, többen eljártak a gondolattal: ez a lehetőség akár a gazdasági kapcsolatok újrendeződését is lehetővé tehetné.¹⁷³ Addig nem látott nemzetközi flotta sorakozott fel, melybe beletartoztak az Amerikai Egyesült Államok, Nagy-Britannia, Németország, Franciaország, Olaszország, Spanyolország, Portugália és Ausztria–Magyarország hadihajói. Ez a nemzetközi tengeri haderő hűen tükrözte a brazil állammal érdekviszonyban lévő országok hálózatát.¹⁷⁴

Milyen szerep jutott ekkor Ausztria–Magyarország hadihajójának? A kereskedelmi és nagyhatalmi érdekek képviselőjében osztrák–magyar hadihajók ekkoriban rendszeresen gyakorolták a lobogómutatást¹⁷⁵ a nemzetközi vizeken, mely során felkeresték a brazíliai kikötőket is a növekvő dél-amerikai kereskedelmi érdekek miatt.¹⁷⁶ A cirkálások alkalmával oltalmazták a kereskedelmi járatokat, illetve tudományos és gazdasági felméréseket készítettek, majd az úton szerzett tapasztalatokról helyzetjelentéseket küldtek az osztrák–magyar haditengerészetnek és a helyi diplomáciai képviselőket keresztül a külügyminisztériumnak. Néhány példát említve: a Donau fregatt kereskedelmi jelentéseket tett 1883–1884-es útja során a brazíliai viszonyokról. Az Aurora korvett 1884–1885-ös expedíciója alkalmával állt meg Brazíliában. 1885–1886-ban az Albatros ágyúnaszád járt ott,

¹⁷¹ *João Paulo Alsina Jr.*: Rio Branco, Grand Strategy and Naval Power. (Rio Branco, grande estratégia e poder naval). Revista Brasileira de Política Internacional 57. (2014) 2. sz. 9–28., itt: 12.

¹⁷² *Joseph Smith*: Brazilian Diplomacy and Foreign Intervention in the Brazilian Naval Revolt, 1893–94. Revista Complutense de Historia de América 26. (2000) 117–134., itt: 118–119.

¹⁷³ *Wittman T.*: Latin-Amerika története i. m. 348.

¹⁷⁴ *Balogh Ádám Tibor*: Az Osztrák–Magyar Monarchia egyik hadihajójának brazíliai kiküldetése. Őfelsége Zrínyi korvettje Rio de Janeiro partjainál 1893–1894-ben. In: Hadtörténeti Múzeum Értésítője 17. Szerk. Závodi Szilvia. Bp. 2018. 79–100., itt: 82. (A konfliktusról lásd még Hélio Leôncio Martins és Joseph Smith munkáit.)

¹⁷⁵ Az osztrák–magyar hadihajók a császári és királyi haditengerészet lobogójával voltak ellátva, amelyet szárazfölddel vagy barátságos ország hadi- és kereskedelmi hajóival találkozáskor felhúztak, ezzel mutatva meg, hogy mely államot képviselik. Ha kereskedelmi hajó felvont lobogóval haladó császári és királyi hadihajóval találkozott akkor az is kötelessé volt viszonzni a gesztust. *Csonkaréti Károly*: A császári és királyi haditengerészet lobogója. Haditechnika 37. (2003) 4. sz. 20–27., itt: 24.

¹⁷⁶ *Lawrence Sondhaus*: The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867–1918: Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism. West Lafayette, 1994. 138.

majd visszatért 1887–1888-as útja alkalmával is az országba.¹⁷⁷ 1893–1894-ben a Zrínyi korvetet küldte az osztrák–magyar haditengerészet a brazil polgárháború helyszínére.¹⁷⁸ A hadihajó oltalmába vette az osztrák–magyar kereskedelmi hajókat: két Lloyd hajót (Pandora és Orion), valamint az Adria társaság Matlekovits gőzösét. Az Adria és a Lloyd vállalat köszönőleveleit őrzi az Osztrák Állami Levéltár haditengerészeti szekciója,¹⁷⁹ melyekben hálájukat fejezték ki a tengerészeti parancsnokságnak járataik és a kereskedelmük megővéséért.¹⁸⁰

A brazíliai felkelés féléves harcokat követően a lázadók vereségével zárult. Fontos tényező volt az Egyesült Államok haditengerészetének fellépése és az európai nagyhatalmak jelenléte, hallgatólagos támogatása, továbbá új, illetve használt hadieszközök eladása a brazil kormány számára.¹⁸¹ Az USA hadiflottája segítette megakadályozni, hogy a brazil haditengerészet megdöntse a kormányt. Hogy a felkelők győzelme esetén helyreállt volna a monarchia vagy sem, nem tudhatjuk, a brazil politika akár más irányt is vehetett volna. A konfliktus kimenetele azonban a brazil és amerikai kormányzatot végül még közelebb hozta egymáshoz.¹⁸²

Ausztria–Magyarország kereskedelmének hanyatlása Brazíliában

Brazília 1895. január 1-jével felmondta ugyan az Egyesült Államokkal kötött megállapodását, azonban az ország fővárosában és az északi részeken az amerikai malomipari termékek már megvetették a lábukat, a délen fekvő brazil államokban pedig megnövekedett az argentin lisztbevitel.¹⁸³ 1895-ben Triesztben megalapították az Austro–Americana nevű gőzhajózási vállalatot, amely trieszti központtal rendszeres hajójáratokat indított Észak- és Dél-Amerikába. Magyarországon voltak, akik nehezményezték egy újabb konkurencia megjelenését az amerikai

¹⁷⁷ *Ramirez E.*: As Relações i. m. 236–237.; *Horst Friedrich Mayer – Dieter Winkler*: Als Österreich die Weltentdeckte. Expeditionen und Missionen der Kriegsmarine. Wien 1991. 200–206.

¹⁷⁸ Lásd *Balogh Á.*: Az Osztrák–Magyar Monarchia i. m.

¹⁷⁹ ÖStA Kriegsarchiv Marine Section I – 1-3 PK. 286. és 334.

¹⁸⁰ *Balogh Á.*: Az Osztrák–Magyar Monarchia i. m. 93.

¹⁸¹ Lásd *Joaquim Nabuco*: A intervenção estrangeira durante a Revolta de 1893. São Paulo 1939. 1894-ben a Pesti Napló egy brazíliai ügynökről számolt be, aki a fiumei torpedógyárban járt, hogy megrendelésekről tárgyaljon. (Pesti Napló, 1894. június 8.) Az 1894-es statisztikai adatokban 52 darab torpedó szerepel a brazil kivitelben. (A Magyar Korona országainak 1894. évi áruforgalma. 10. Közreadja Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal. Bp. 1895. 44.)

¹⁸² *Karina Faria Garcia Esposito*: Naval Diplomacy and the Making of an Unwritten Alliance: United States-Brazilian Naval Relations, 1893–1930. Doktori (PhD) értekezés. West Virginia University. Virginia 2017. 95–96.

¹⁸³ *Fest A. – Holek S.*: Fiume kereskedelme i. m. 248.

hajózási vonalon, mert úgy vélték, hogy ezzel a régi megállapodás, miszerint a braziliai járatokat a Lloyd és az Adria együttesen látja el, felborult.¹⁸⁴

A nehézségek ellenére az Osztrák–Magyar Monarchia és Brazília között a kereskedelmi kapcsolatok még a 20. század fordulóján is élénkek maradtak. Trieszt számára továbbra is a kávé- és dohánybehozatal volt a legfőbb, amihez képest Fiume kávéforgalma csekélyebbnek mondható. Ráadásul Trieszt kávéimportjának háromnegyedét közvetlenül Brazíliából szállította, ezzel szemben a Fiumébe érkező kávészállítmányok gyakran közvetett módon jutottak Magyarországra.¹⁸⁵

Láng Lajos (1849–1918) közgazdász, statisztikus, kereskedelemügyi miniszter (1902–1903) szerint 1891–1904 között Brazília a 11. legfontosabb importőre volt az Osztrák–Magyar Monarchiának az elvámolt szállítmányok összértéke szerint (vagyis az állami szinten elkönyvelt adatok alapján).¹⁸⁶ A Brazíliából importált áruk¹⁸⁷ értéke évente 31,8–68,4 millió korona között mozgott. Jellemzően a nagyhatalmak, az európai és szomszédos országok (1. Németország, 2. Nagy-Britannia, 3. USA, 4. Olaszország, 5. Oroszország, 6. Brit-Kelet-India, 7. Franciaország, 8. Szerbia, 9. Svájc, 10. Törökország) előzték meg Brazíliát ebben a rangsorban. Más kontinens országai (például Kína, Japán, Ausztrália) a szállítás értékét tekintve elmaradtak mögötte. A távoli országok közül az Amerikai Egyesült Államok és Brit Kelet-India szállított Brazíliánál nagyobb értékű árut Ausztria–Magyarország számára ebben az időszakban.¹⁸⁸ A Brazíliába irányuló export értéke ezzel szemben csupán 2,6–6,5 millió korona érték körül mozgott 1891–1904 között évente. Ezzel Láng Lajos rangsorában mindössze a 20. legnagyobb értékű felvevőpiaca volt a Monarchiának.¹⁸⁹

A Magyarország szempontjából érdekes braziliai lisztexport 1888–1905 között viszonylagos stabilitást mutat. Az igazán kirívó csökkenés 1909-től következett be, s ekkortól Magyarország brazil árubehozatala több lett, mint az oda irányuló kivitele. Ez a bosznia-hercegovinai megszállt területekre szállított lisztigény növekedésével, a hadi-előkészületek nagyobb szükségleteivel, a központi hatalmak gazdasági egymás felé fordulásával állhatott összefüggésben. További tényezőként kell figyelembe venni a brazil malomipar időközbeni kifejlődését,

¹⁸⁴ Gazdasági Mérnök, 1909. december 19.

¹⁸⁵ Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben. 54. kötet. Közreadja Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Bp. 1915. 14–15.

¹⁸⁶ Sajnos a vámmentes vagy el nem vámolt és egyéb módon bekerült árukról nincsenek adatok.

¹⁸⁷ A pamut, kőszén, gyapjú után a legnagyobb értékben kávé és dohányt importált az Osztrák–Magyar Monarchia ekkor, ez is magyarázhatja Brazília jelentőségét az időszakban.

¹⁸⁸ *Ludwig Láng*: Hundert Jahre Zollpolitik. Ford. Alexander Rosen. Bécs–Lipce 1906. 518–19.

¹⁸⁹ *Láng, L.*: Hundert Jahre i. m. 520–521.

megerősödését és a már említett konkurens országok térnyerését is.¹⁹⁰ A Brazíliába irányuló fiumei lisztkivitel 1908-hoz képest 1909-ben több mint a felére csökkent: 1908-ban 68 607 mázsát, 1909-ben pedig már csak 24 810 mázsát szállítottak.¹⁹¹ Magyarország lisztkivitele ezután is tovább mérséklődött: míg 1910-ben 26 146, 1913-ban már csak 10 802 mázsa volt. Az adatok jól szemléltetik a nagymértékű hanyatlást a háborús évek közeledtével.¹⁹²

A háború előtti utolsó évben a magyarországi kiviteli cikkek között szerepeltek vágó- és ígásállatok, zsiradékok, italok, fák, szén, tőzeg, agyagáruk, fémek, fémáruk, villamos gépek, készülékek, elektrotechnikai eszközök (például villamos izzók), különböző sók, szépségápolási szerek, maláta, hüvelyesek, lovak (tenyészmének és kancák), borok (hordóban és palackban), ásványvíz, különféle pamutárúk, papírárúk, bútorok, keményítők stb. Tehát az exportált áruk összetétele meglehetősen színes palettát mutatott.¹⁹³ Ha pedig a Brazíliából importált termékeket vizsgáljuk, még 1913-ban is nagyobb mértékben nyers kávé, dohányt, kakaóbabot, gyantát, kaucsukot, kókuszdiót és egyéb gyarmatárúkat találunk köztük.¹⁹⁴

Az 1914-ben kirobbanó világháború megváltoztatta az addigi gazdasági-pénzügyi viszonyokat a két állam között. A hadihajók megszorodtak a tengereken, a kereskedelmi forgalomban pedig a szövetséges államok egymás felé fordulása figyelhető meg. A háborús körülmények Brazília és az Osztrák–Magyar Monarchia közötti üzletkötéseket ellehetetlenítették.¹⁹⁵

A dél-amerikai országok a háború alatt szinte végig megőrizték semlegességüket, Brazília sem lépett fel katonailag 1917-ig.¹⁹⁶ Az 1917. február 1-től meghirdetett „korlátlan tengeralattjáró-háború”-ban számos más államéval együtt a brazil gőzösök is a torpedók martalékává lettek. Ezek között voltak a Paraná, Tijucá, Lapa és a Macau. Az USA belépése nyomán s a tengerjárók elsüllyesztésének hatására végül a brazil kormány 1917. október 27-én hadat üzent Németországnak; Ausztria–Magyarországgal ekkor még nem lett hadviselő fél. 1918. szeptember

¹⁹⁰ A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi külkereskedelmi forgalma. 37. kötet. Közreadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Bp. 1911. 25.

¹⁹¹ A Magyar Szent Korona országainak 1909. évi külkereskedelmi forgalma. 36. kötet. Közreadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Bp. 1910. 17.

¹⁹² Fiume hajó- és áruforgalma az 1913. évben i. m. 48.

¹⁹³ A Magyar Szent Korona országainak 1913. évi külkereskedelmi forgalma. 53. kötet. Közreadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Bp. 1915. 10., 14., 16., 18., 38., 41–43., 46., 48., 127., 130., 165–166., 205–207. 233., 283–284. 292., 378., 382., 386., 475., 576., 636.

¹⁹⁴ A Magyar Szent Korona országainak 1913. évi külkereskedelmi forgalma i. m. 22., 62., 121., 191., 264., 395.

¹⁹⁵ *Szilágyi Ágnes Judit*: Az európai nagy háború hatása a brazíliai társadalmi mozgalmakra (1917–1920). In: *Sorsok, frontok, eszmék. Tanulmányok az első világháború 100. évfordulójára*. Főszerk. Majoros István et al. Bp. 2015. 633–634.

¹⁹⁶ *Agstner, R.*: Austria (-Hungary) and Her Consulates i. m. 97.

25-ig, szinte a háború legvégéig kellett várni, hogy hadiállapot álljon be a két ország között.¹⁹⁷ A háborús helyzet dacára az osztrák–magyar konzulátusok mindvégig megmaradtak Brazília egyes városaiban. 1918 novemberében még negyvennégy tiszteletbeli konzulátus, hat konzulátus és négy követség működött Dél-Amerikában. A működőképes hat konzulátusból öt Brazíliában volt (Rio de Janeiro, Curityba, São Paulo, Rio Grande do Sul, Porto Alegre), melyek egyes esetekben egészen 1920-ig ellátták a feladataikat.¹⁹⁸

Összegzés

A tanulmány célja az Osztrák–Magyar Monarchia és Brazília kereskedelmi kapcsolatainak feltárása és elemzése volt. Az országok kereskedelmi kapcsolatainak kiépülése a 19. század első felére vezethető vissza, a napóleoni háborúk lezárását követően egy dinasztikus házassággal kívánták a kapcsolatot szorosabbra fűzni. I. Ferenc császár és király lányát, Mária Leopoldina főhercegnőt VI. János portugál király fiához, Péter koronaherceghez adták feleségül. A házasság fő célja egy tengerentúli, gyümölcsöző gazdasági kapcsolatrendszer kiépítése volt, amelyben Brazília a nyersanyag (kávé, kakaó, dohány, kaucsuk stb.) termelő és beszállító szerepét töltötte be, míg az osztrák(-magyar) fél a feldolgozott ipari áruk (fa-árúk, papírok, liszt stb.) értékesítésében volt érdekelt. Az áruszállításban fontos szerepet töltöttek be a kiépített vasútvonalak, kikötők, ipari városok és hajózási társaságok. A legfontosabb brazil áruknak a kávét és a dohányt tekinthetjük, míg az osztrák–magyar termékek közül a liszt volt a legfőbb kereskedelmi cikk – termék forgalmazásában Magyarország kiemelten érdekelt volt.

A 19. században sorra nyíltak Brazíliában az osztrák–magyar konzulátusok, amelyek kezdetben a kereskedelmi érdekek képviselését intézték, majd a század második felében, az odaérkező több tízezres osztrák–magyar kivándorló tömeg újabb kirendeltségek felállítását tette indokolttá – immár bővülő feladatkörrel. Fontos kiemelni, hogy például a brit és az amerikai gazdasági befolyás és kereskedelmi kapcsolatok mértéke jóval meghaladta a Habsburg Monarchiáét Brazíliában. Az osztrák–magyar küldöttségek feladata elsődlegesen nem a gyarmatosítási törekvések és a Habsburg Birodalom dél-amerikai terjeszkedésének szolgálata volt, hanem egy dinasztikus kapcsolat révén gazdasági előnyök elérése a világkereskedelemben. A 19. század második felében a Brazíliába irányuló kivitel jelentőségének megítélésében az osztrák és a magyar kormányzat álláspontja nem volt egységes, Magyarország számára fontosabb volt lisztexportja fenntartása

¹⁹⁷ Szilágyi Á. J.: Az európai nagy háború i. m. 634–635.

¹⁹⁸ Agstner, R.: Austria (-Hungary) and Her Consulates i. m. 97–98.

miatt a brazíliai hajózás és kereskedelem élénkítése, míg az osztrák kormányzat a Szezei-csatorna megnyitása után nagyobb érdeklődést mutatott ipari termékek értékesítésére az ázsiai területeken. A két államalakulat nemzetközi kapcsolatainak az első világháború vetett véget.

A hosszú, áldozatos munka eredményeként létrejött osztrák–magyar transzkontinentális kapcsolatok, amelyek a 19. század végén és a 20. század elején virágoztak, az első világháború, valamint az azt lezáró békerendszer áldozataivá váltak. E veszteségek feltárása fontos feladat lehet a kutatók számára. Az utódállamok ezután már maguk alakították ki nemzetközi kapcsolataikat a világ minden táján. A magyar ipar és kereskedelem a két világháború között,¹⁹⁹ sőt még a Kádár-korszakban is igyekezett utat találni a dél-amerikai piacokra,²⁰⁰ s mindmáig fontos politikai és kereskedelmi partnerének tekinti Brazíliát, ahol az elmúlt évszázadokban kivándorolt magyarok kisebb-nagyobb közösségei is élnek.

A magyar–brazil külgazdasági kapcsolatoknak tehát immár több mint két évszázadra visszavezethető múltja van. Mindemellett a Habsburg Monarchia távoli kereskedelmi kötelékei a világ minden táján tetten érhetők a korabeli forrásokban, amelyek további kutatások tárgyát képezhetik. A számos feltárássra váró téma elemzése kitégítaná a dualista állammal kapcsolatos Európa-centrikus gondolkodásmódunkat.

EPISODES FROM THE HISTORY OF COMMERCIAL RELATIONS BETWEEN THE AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY AND BRASIL

By Ádám Tibor Balogh

SUMMARY

The paper stands as a sign that in exploring the extensive diplomatic and commercial connections of the Austro-Hungarian Monarchy in the period between 1867–1918, the world beyond Europe also deserves a glance. In the hope of profitable commercial deals, the dualist state concluded the first agreements with Brasil in the early nineteenth century within the framework of a dynastic marriage. An embassy was opened in Rio de Janeiro,

¹⁹⁹ Ifj. Horthy Miklós a második világháború előtt Rio de Janeiróban volt rendkívüli követ és meghatalmazott miniszter. *Szilágyi Ágnes Judit – Sáringer János*: Ifj. Horthy Miklós a kormányzó kisebbik fia. Bp. 2002.; A dél-amerikai közlekedési és ipari jelenlétről lásd *Hidvégi Mária*: A Ganz–Jendrassik dízel motorkocsik Argentínában. *Aetas* 29. (2014) 4. sz. 45–64.

²⁰⁰ A második világháború utáni időszakkal kapcsolatban lásd *Mészáros Lajos*: Kedvező lehetőségek a magyar–brazil külkereskedelmi kapcsolatok bővítésében. *Külkereskedelem* 7. (1963) 2. sz. 5–7.; *Perjés Sándor*: Hogyan kereskedjünk...Brazíliával? *Külgazdaság* 17. (1973) 11. sz. 841–852.; *Uő*: Gondolatok a magyar–brazil külgazdasági kapcsolatokról. 19. (1975) 89–99.; *Kádár Béla*: Brazília gazdasági fejlődése és a magyar–brazil gazdasági együttműködés az 1980-as évek második felében. *Külpolitika* 14. (1987) 2. sz. 65–86.

to be followed by a number of consulates all over the South American continent. From Brasil, exotic raw materials (coffee, cocoa, rubber, tobacco etc.) arrived through Trieste and later Fiume, and while the Monarchy exported its own industrial products (flour, timber, wine, paper, glass, porcelain etc.) to the South American country. Major Austrian and Hungarian naval companies (such as the Lloyd and the Adria) ran regular steam lines between the two states. The dynamically developing mutual commercial relations were throughout deeply influenced by the trends enfolding both in world commerce and at the regional level. During World War I sea commerce came to a halt, as the two states waged war on opposite sides. The dissolution of the Monarchy, moreover, put a definitive end to the decades-long commercial relations.

