

Nagy Botond

AZ OSZTRÁK-MAGYAR–ROMÁN KÜLKERESKEDELEM SZÁLLÍTÓESZKÖZEI 2. A VASÚTI CSATLAKOZÁSOK ELSŐ ÜTEME

Az 1870/1880-as évek fordulója a magyar és a román nemzeti vasutak közötti csatlakozások kiépülésének időszaka, aminek természetes következménye volt, hogy a külkereskedelmi forgalomban a főszerepet is megkapja. A csatlakozások létrejöttének mozgatórugói és az ebből származó előny kihasználói kezdetben a gazdasági szereplőknek egy jól körülhatárolható kategóriája. A Romániával való áruforgalmi kapcsolatok esetében megkülönböztethetjük a határon átnyúló, de *helyi jellegű, sejtyszerű piacszerveződési* modellt, illetve a *lineárisan szerveződő távolsági kereskedelemét*.¹ Az első külkereskedelmi modell az kizárólag a határvidék jellemzője, utóbbinak a nagy kereskedelmi központok a főszereplői, úgy a határvidékről, mint a hátszágából, és erős kötődésük van úgy egymáshoz, mint a határon túli, hasonlóan szerveződő üzleti partnereikhez. A szállítási eszközök terén való preferenciák behatárolása látszólag problémamentes, azonban itt érdemesnek találjuk megvizsgálni azt is, hogy a két modell milyen mértékben járult hozzá a strukturális átmenet-
hez, vagyis a külkereskedelem fő sodrásának a zárt pályás, szervezett keretek között történő szállításra való áttéréséhez, úgy szárazföldön, mint vízen.

Gabonaimport

Ahhoz, hogy következtetéseket tudjunk levonni a szállítási preferenciák térbeliségéről, előbb egy terméket vagy termékcsoportot kell kiválasztanunk, amelyre nézve a külkereskedelemben mérvadónak ítéltető és piaci paramétereit tekintve megfelelő mennyiségű ismerettel rendelkezünk. Kiindulópontunk újra Scott M. Eddie egy találó és explicit frázisa: „A szállítási költségek erőteljesen függenek a termék méretétől, illetve terjedelmétől (volumenétől). Minél nagyobb a terjedelem/érték hányados (bulk/value ratio), annál kevésbé érdemes egy adott terméket szállítani. Mikrochipeket nyilvánvalóan érdemes akár repülővel is szállítani, búzát pedig nem. Van

azonban a világ külkereskedelmében mintegy húsz olyan, nagy részhányadot kitevő árucikk (a gabona, a szén, az ércek stb.), melynél ez a terjedelem/érték hányados elég nagy. Ezek nagyon érzékenyek a szállítási díj változásaira”.² Ne terelje el figyelmünket a jelenkori példa, ami ebből bennünket érdekel, az az *árérzékenység* fogalma. Ennek megragadásához a magyar–román áruforgalmi kapcsolatok egyik legsarkalatosabb pontját, a gabonaimportot választottuk ki, az 1872–1873-as évekre koncentrálna. Az időszak kiválasztását azért tartottuk fontosnak, mert a sorozatos aszályos évek okozta gabonahiány miatt a magyar kormány első ízben 1872-ben kényszerült arra, hogy rendeleti úton, átmenetileg felfüggesse a romániai gabonával szembeni vámot, amit a következő években többször megismételt. A termék kiválasztását pedig az a közismert gazdaságtörténeti tény indokolta, hogy a Monarchián belüli Magyarország és Románia (Dunai Fejedelemségek, Román Fejedelemségek, Moldva- és Oláhország) 19. századi gazdasági kapcsolatait meghatározta a gabonaimport. Az 1875-ben megkötött első kereskedelmi és vámegegyezmény pedig véglegesen biztosította a korábbi években csak átmenetileg jóváhagyott vámmentességet. Cserében a Monarchia egy sor ipari termékre kapott vámmentességet, illetve kedvező vámokat, amely számára aktív külkereskedelmi mérleget biztosított. Az 1886-os vámháborúba kicsúcsosodott protekcionista fordulat egyik meghatározó tényezője úgyszintén a gabonaimport kérdése volt, ugyanis a vámegegyezmény megújítását célul kitűző tárgyalások alkalmával a magyar fél, a saját agrárius körei nyomására, vonakodott biztosítani a vámmentességet, sőt a mérsékelt vámokat is.³ A Romániából importált gabona, ezen belül a búza felvevőpiaca, mennyiségét tekintve elsősorban a pesti malomipar volt, amely megnövelte annak forgalmát⁴ és termékeik versenyképességét a nemzetközi piacokon. Ennek oka elsősorban nem az volt, hogy a román gabo-

¹ A *trade és commerce* modell alapján, lásd FOX, Edward Whiting 1971 (a modellt Erdély városaira alkalmazva lásd SONKOLY Gábor 2001, kritikáját lásd PÁL Judit 2003), vagy a *régiók közötti és régióon belüli szállítmányozás* modellje, lásd FOGEL, Robert William 1964.

² EDDIE, Scott M. 1996, 105.

³ NAGY Botond 2008, 141.

⁴ Lásd BAROSS Károly 1894.

na olcsóbb volt, hanem az így előállított lisztkeverék jobban megfelelt a német és az angol ízlésnek.⁵ A gabona ára mégsem elhanyagolandó tényező. A pesti gőzmalom-konjunktúra szerves összetevője a szállítmányozásban végbement léptékváltás (amelynek jelentőségét a következőkben bontjuk ki). A kiépülő malomipar és az a kereskedelemtechnikai előny is elősegítette, amit az 1854 óta működő Gabonacsarnok örökébe lépő Áru- és Értéktőzsde 1864-es megnyitása jelentett. Utóbbi 1873-ban a belépett 1275 tőzsdetag mellett az áruszakmában 153 (az értékpapírügyletekben csak 52) ügynököt foglalkoztattott, akiknek a kezén ebben az évben két és félmillió mázsa búza cserélt gazdát.⁶ Gazdasági erejüket mutatja, hogy a termény- és gabonakereskedők voltak ezekben az években Budapest legjelentősebb virilista (legnagyobb adót fizető) kereskedői.⁷ Ilyen körülmények között képesek voltak hatást gyakorolni akár a magyar kormány pénzügyi intézkedéseire, akár a szállítási eszközök struktúrájának alakítására. Az erdélyi határszéli városok kereskedőrétege bizonyos mértékig érdekazonosságban volt velük, a gabonakonjunktúra mentén. Az erdélyi piacokon előforduló romániai gabona azonban másfajta mechanizmusok nyomán tette meg a maga útját, a hagyományos piaci keretek között cserélt gazdát.

Ezekből a premisszákból kiindulva kerestük a választ a szállítási eszközök terén való preferenciákra is. Erdélyben, főként a határ menti közigazgatási egységekben, ahol a hegyvidék a domináns domborzati forma, előfordultak olyan évek, amikor nem tudták megtermelni a szükséges gabonamennyiséget, így importra szorultak.⁸ Keleti Károly statisztikus étkezési szokásokat vizsgáló úttörő munkájára támaszkodva megbecsülhetjük, hogy az emberi fogyasztáshoz milyen mennyiségre volt szükség.⁹

Az 1. ábra vonatkozó diagramja az elfogyasztott alapélelmiszerek arányát mutatja relatív számokban, nem tartottuk fontosnak kitérni az abszolút számokban megbecsült teljes mennyiségre, mivel ennek

tanulása alapvetően az, hogy ahol fehérjegyazdagabban étkeztek, ott az elfogyasztott mennyiség kevesebb volt, és fordítva (Háromszék és Brassó megyékben nagyarányú húsfogyasztás miatt a teljes élelmiszerskála tömege kevesebb volt). Ami a tárgyalta probléma szempontjából fontos, az a kenyérfélék sokszínűsége és a fogyasztott kenyérmennyiség meglehetősen nagy aránya az erdélyi megyékben.

A gazdaságtörténet-írás kiemeli, hogy a pesti hengeralmok elsősorban búzát importáltak Romániából, és az 1. ábra diagramjának mutatóit figyelembe véve beazonosíthatunk egy lényeges különbséget: az erdélyi gabonaszükséglet nem kizárólag a búzára korlátozódott, hanem egyéb kenyérgabonára is kiterjedt. Figyelembe kell vennünk azonban, hogy a fenti diagram a megyék összlakosságának vizsgálata nyomán állt össze, a falusi és a városi lakosság ízlése viszont markáns különbségeket mutathat, ezért fontos lehet ennek a kategóriának a külön vizsgálata is. Másfelől meg kell állapítanunk, hogy a határon átvelő helyi jellegű és a távolsági kereskedelem modellje alapján történő csoportosítás nagyjából követi azt a képet, amely a kézműves és ipari termékcsoporthoz exportja esetében körvonalazódik. Ezek szerint Brassó vidéke, Széchenyi megye és Háromszék megye részt vettek a pesti kereskedők által leszerződött gabona szállításában, de saját szükségletre is importáltak (előbbieket rendszeresen, utóbbi főként alkalmasszerűen, általában rossz termés esetén folyamatos jelleggel). A fogyasztott mennyiséggel szemben a termelt kenyérgabona és kukorica mennyisége az 1869–1870-es statisztikai adatok¹⁰ alapján a 2. ábrán látható megoszlású.

Látható, hogy az aratási eredmények mennyiségi mutatói szembetűnő különbségeket mutatnak a különböző közigazgatási egységekben (jórészt a lélekszámbeli és domborzatviszony-sokszínűség eredményeként). Kőhalomszék, Szászsebeszék Nagysinkszék és Beszterce vidéke messze kimagaslanak az egy főre jutó gabonamennyiség alapján, ami az alacsony

⁵ KOMLOS, John 1990, 141.

⁶ KÖVÉR György 1982, 94.

⁷ Lásd VÖRÖS Károly 1971.

⁸ A jelenség megmagyarázható Dél-Tirol, illetve dalmáciai vidékek esetében, ahol többször szorultak olasz gabonára. Az Olaszországgal kötött kereskedelmi és vámegyezmény értelmében az innen származó gabonafélék nem voltak vámmentesek, ezért ha a határ menti települések vámmentesen szándékoztak importálni, fogyasztási szükségleteiket fedezni, az osztrák fél a magyar kormány beleegyezését kellett kikérje, így került a kérdés a Minisztertanács napirendjére (<http://www.digitarchiu.hu/faces/kereso.jsp>). Erdély esetében, az 1875 előtti rendezetlen kereskedelmi állapotok és az azt követő vámmentesség miatt nincs lehetőség ilyen formában szétválasztani a helyi szükségleteket az össziporttól.

⁹ Lásd KELETI Károly 1887. A statisztikai adatok az 1880-as évek valóságát tükrözik, azonban az étkezési szokások vizsgálatánál nem számolhatunk rövid idő alatt gyökeres változásokra, így

az 1870-es évekre is alkalmazhatjuk. A másik probléma, hogy vármegyék szerepelnek közigazgatási egységként, amit össze kell hangolni az 1876-os egységes megyerendszer előtti rendszerrel. Esetünkben csak az átlagfogyasztás számsorait használjuk fel, mivel ezeket elégségesnek találtuk, a további bontások a jelen tanulmány szempontjaiból irrelevánsnak tekinthetők. A takarmányozásra szánt gabona mennyiségét nem állt módunkban meghatározni.

¹⁰ Lásd a *Magyar Statisztikai Évkönyv*ben közzétett aratási adatok az 1869-es és 1870-es évről. A gabonaféle-mennyiségek alsó-ausztriai mérőben vannak megadva (1 a.a. mérő = 2 véka = 62,498 liter), és nem szerepelnek a minőségre vonatkozó adatok, így nem áll módunkban megbecsülni az étkezési, illetve a takarmánygabona közötti mennyiségi különbségeket. A két év átlagának kiszámítását azért tartottuk fontosnak, mert egy év adatait torzíthatják a környezeti befolyás miatti szélsőséges mennyiségek, két év átlaga pedig kiegyensúlyozottabb adatokat szolgáltat.

lélekszám okozta statisztikai torzulás eredménye. Küüllő vármegye esetében már nem forog fenn ilyen mértékben a torzulási lehetőség, mivel a lélekszám megközelítette a százezret (ami szempontunkból ideális érték), itt azonban elsősorban a kukoricatermés a kimagasló. Ha Erdély össztermését vetjük össze az összlakossággal, az eredmény már kiegyensúlyozottabb és, nem mellékesen, csekélyebb a magyarországi átlagnál. A magyarországi eredmények vizsgálatánál viszont szem előtt kell tartanunk, hogy egy erős exportőrrel állunk szemben, az alföldi gabona ismert volt egész Európában. Ebből a szemszögből nézve, bár az erdélyi eredmények alulmaradnak, mégsem állíthatjuk, hogy egészében gabonaimportra szorult, nagymértékben önellátásra elegendőnek értékelhető a termelt mennyiség alapján. Ezen túl azonban megerősíthetjük azt a megállapításunkat, hogy egyes határszéli közigazgatási egységek, mint Csíkszék, Fogaras vidék és Szebenszék, ha nem is állandóan, de időszakosan biztosan importgabonára szorultak, amit az 1870-es években nem elhanyagolható mértékben romániai behozatalból fedeztek.

A *Magyar Statisztikai Évkönyvek*ben közölt piaci árakat vizsgálva elsősorban azt állapíthatjuk meg, hogy a nagyszebeni és a brassói piacokon a gabonafélék és a búza ára lényegesen magasabb a többi város közölt áraihoz viszonyítva. Az 1872–1873-as évek piaci árainál maradván, elsősorban az elsőosztályú gabona árait hasonlítottuk össze, elsősorban azért, mert ezzel biztosan emberi szükségleteket fedeztek. Leginkább figyelemreméltó az, hogy az 1872-es évre vonatkozóan nem vehető észre az aszály hatása, amely Magyarországot sújtotta. A gabonafélék éves árfolyamának alakulására jellemző, hogy normális időjárási viszonyok között januártól kezd emelkedni, ami majd az aratást megelőző hónapban csúcsosodik ki, az aratást követően pedig nagyot esik az ár. Aszályos esztendőben az aratást követő hónapban magasabban jár az árfolyam, mint az aratás előttiben. A 3. ábra diagramjának tanulsága szerint a brassói és a nagyszebeni piacon a normális esztendőkre jellemző, kiegyensúlyozott árfolyammodell mutatkozik, ami alátámasztani látszik az előbbi kijelentést a romániai importról. A diagramnak egy másik fontos tanulsága, hogy az árspekulációnak gyakorlatilag nem mutatkozik különösebb nyoma, ami a lehetőségeket figyelembe véve, és ezt összevetve a pesti tőzsdéével, érthető is.

Az 1872–1873-as éveket a pénzügyi fordulat éveinek tekinthetjük, mivel a magyar kormány részéről

(az osztrák társországgal egyetértésben) biztosított vámmentesség még nem hozott változást a szállítási struktúra terén, a megnövekedett mennyiséget csak a hagyományos szállítási eszközökkel lehetett kivitelezni, legalábbis ami a szárazföldi határátlépést illeti. Ha számbavesszük a román ókirályságbéli vasúthálózatot, láthatjuk, hogy 1872 szeptemberében adták át a forgalomnak a Roman–Galați–Bukarest–Pitești vonalat,¹¹ ugyanekkor Ploiești-et is elérte a vasút. Erdélyben elsőként 1872-ben Nagyszebent (október 19.) érte el a vasút, így közvetlen kapcsolata lett a fővárossal a Gyulafehérvár–Arad–Temesvár vonalon. 1873. június 1-jén Brassót is elérte, majd a Kolozsvár–Székelykocsárd szakasz 1873. augusztus 14-i átadása után közvetlen kapcsolat létesült Pesttel. A Bánságban ekkor már kiterjedt hálózat létezett, Temesvárról azonban csak 1878-ban lehetett elérni Orsovát.¹² Mindezek az adatok abból a szempontból fontosak számunkra, hogy láthatóak legyenek azok a távolságok, amelyeket a közvetlen vasúti csatlakozások hiányában szekerekkel kellett áthidalni. Ezek ismeretében azt állapíthatjuk meg, hogy a szárazföldön szállított gabona az általunk vizsgált időszakban minden bizonnyal csak Magyarország területén került vasúti kocsikba. Ugyanis a romániai aratási helyről szekerekkel megközelíteni valamelyik határátlépőhelyet egyszerűbb feladatnak bizonyult, mint megközelíteni egy vasúti állomást és felrakodni, majd miután elfogyott a vasút, utána újra szekerekre rakni a rakományt. Ugyanígy egyszerűbb megoldás volt a gabona valamelyik dunai kikötőhöz szekereztetése és vízi úton való továbbítása Pest felé, amely szállítási módnak már régebbi hagyományai voltak. Az elvámolás helye mutatja, hogy a szállítás milyen útvonalon történt, így a legnagyobb mennyiség a tömösi szoroson keresztül érkezett, amely Erdély és Románia legfontosabb áruforgalmi ütőerének számított.¹³ Ezenkívül hasonlóan jelentős az orsovai vámhivatal forgalma is, amely 1873-ban még növekedést is produkált, csekélyebb mértékben pedig a moldvai átkelők, míg a többiek gabonaforgalma elhanyagolható. (Lásd a 4. ábra diagramja.)

Az orsovai vámhivatal a Romániából és Szerbiából érkező szárazföldi szállítmányok fogadása mellett a Dunán érkező árukra is fel volt készülve, és drenkovai pénzügyőri kirendeltsége éppen ezt a feladatot látta el.¹⁴ A Dunán belépő hajók rakományát rendes körülmények között csak a kirakodási helyen vetették vámeljárással alá (vámmentesség alatt is regisztrálták),

¹¹ BOTEZ, Constantin – URMĂ, Demetru – SAIZU, Ion 1977, 87–88.

¹² EGYED Ákos 2002, 108–109.

¹³ Ez a funkció mutatkozik meg Szalkai Gábor munkájában, aki egy nagy jelentőségű kvantitatív forrásfajtát, a közúti forga-

lomszámlálások felvételi íveit dolgozta fel 1869-re és az 1870-es évek legelejére vonatkozóan. Lásd SZALKAI Gábor 2000–2006, 116–121 (http://nfo.arcanum.hu/hidut/a081030.htm?v=pdf&v=pdfdata&id=Kiskoros_i_evkonyv_2000-2006&pg=0&l=hun).

¹⁴ *Pénzügyi Közlöny*, 1883, 23. sz., 344–349.

gabona esetében többnyire a pesti fővámhivatalnál. Ez az eljárás többnyire abban az esetben is működött, amikor a folyam alacsony vízállása miatt a vas-
kapui zátonyok előtt a hajókról ki kellett pakolni a rakományt, és egy szakaszon, magyar területen, szekereken kellett szállítani azt, majd visszapakolni. Az Orsovánál beléptetett mennyiség zömének rendeltetési helye minden bizonnyal a bánsági malmok voltak (Temesvár, Arad, Pécska és Lugos), ugyanis az 1867–1873 közötti időszakban igen erős malomipar alakult ki. A legtöbb részvénytársaság Erdélyben és a Bánságban ebben a szférában jött létre, összesen 12 egység, ebből 9 a Bánságban. A kereskedelemről koncentráldott tőke ipari befektetéssé való átkonvertálása egy tipikusan erdélyi¹⁵ (és magyarországi) modell volt. Az osztrák–magyar vámterületre importált és a magyar pénzügyi szervek által regisztrált teljes gabonamennyiséget vizsgálva azt állapíthatjuk meg, hogy ennek zömét Romániából, szárazföldi úton szállították be. Azonban a folyami forgalom sem elhanyagolható, sőt ez a mennyiség határozott növekvő tendenciát mutatott, és két év adataiból arra a következtetésre jutunk, hogy ez a szárazföldi szállítás rovására történt. Ezek célállomása elsősorban Pest volt. Az importgabona jelentős része Szerbiából származott, ennek a mennyisége viszont egy év alatt nagyon visszaesett. A tengeri szállítás mennyiségi mutatói gyakorlatilag változatlanok maradtak.¹⁶ (Lásd az 5. ábra diagramja.)

Az 1872–1873-as gabona-vámmentesség kezdeményezője ugyan a magyar kormány volt, azonban ennek hátterében, nem meglepő módon, a tőkeerős pesti malomipari vállalatok sorakoztak. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium egyeztetései a Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztériummal kiterjedtek a szállítási tarifákra is. Itt megfogalmazódott az igény, hogy a kamatbiztosítást élvező vasutak (Cs. K. Szabad Osztrák Vasút, a Déli és Tisza Vidéki Vasút) 50%-kal csökkentse tarifáit a gabonaneműek, örlemények, hüvelyesek és burgonya termékcsoportokra. A kezdeményezést az importban leginkább érintett Duna Gőzös Társaság visszautasította.¹⁷ Az ínséges idők elmúltával a pesti malomipar képviselője, a *Magyarországi Gőzmalomtulajdonosok Egyesülete* továbbra is igyekezett fenntartani a vámmentességet, amiért a bécsi kormánynál is közbenjártak.¹⁸ A *Brassói Kereskedelmi és Iparkamarával* együtt egyenesen a beviteli vám megszüntetését kérték a magyar kormánytól.¹⁹ Másfelől a magyar

gazdák panaszkodtak a román búza beözönlésére, és ez az agrárius körök legfőbb igyekezetévé tette annak elérését, hogy minél előbb érjen véget a gabona vámmentessége. Ez az igyekezet fejeződött ki Paczoly János képviselő földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszterhez intézett rövid interpellációjában, amely az agrárius körök gabonaimport elleni mozgalma kiindulópontjának tekinthető.²⁰

Ugyancsak az 1872–1873-as években váltak intenzívebbé a vasúti csatlakozások körüli tárgyalások és egyeztetések. Ennek természetesen előfeltétele volt, hogy úgy Romániában, mint Erdélyben létezzen egy olyan vasúti infrastruktúra, amely nélkül nehezen elképzelhető a csatlakozás a két nemzeti vasút között. Nemzetközi politikai szempontból Románia úton volt a függetlenség felé, de még egyetlen nagyhatalommal sem kötött semmiféle egyezményt. Ennek a helyzetnek a meghaladásához szükség volt Andrassy Gyula közös külügyminiszter személyiségre. A keleti politikának a rá jellemző, az osztrák hagyományokkal (dinasztikus expanzió, akár a konzervatív status quo-politika) ellenkező felfogása az európai liberalizmusból és a magyar nacionalizmusból táplálkozott. Az európai liberalizmus a Monarchiának a védőgát szerepét szánta a cári Oroszország terjeszkedésével szemben, a magyar nacionalizmus pedig ebből a defenzív funkcióból a soknemzetiségű Monarchia nemzeti összekovácsolásának lehetőségét származtatta.²¹ Mindezek mellett az ilyen jellegű vasútfejlesztés gazdasági mozgatószervezetének egyik eleme éppen a gabonaszállítványok lehettek. A pénzügyi könnyítés nagy mennyiségeket mozgatót meg, ami világossá tette, hogy ez munkaszervezési léptékváltást követel meg a szállításban.

A szekeres szállítás derekasan helytállt a gabonaimportnál, ugyanis az 1872-ben elrendelt (és gyakorlatilag 1886-ig állandóvá vált) vámmentesség és az 1879-ben átadott predeáli és orsovai csatlakozás között a legnagyobb mennyiség (bár ez évről-évre csökkent) ezzel az eszközzel jutott be Magyarországra. A határ menti törvényhatóságok gabonafogyasztási igényeinek ez a módszer a továbbiakban is megfelelt. Azonban a pesti kereskedési technikák és a malmok termelési rendje megkövetelte, hogy a szállítványok időben érkezzenek. A hagyományos szállításnak legfőbb hiányossága ezek szerint az volt, hogy ezeknek a követelményeknek nem tudott megfelelni. A szárazföldi szállítást szezonálisan lehetett csak működtetni, ami kisebb probléma, mint az előreláthatatlan

¹⁵ EGYED Ákos 2002, 223–224.

¹⁶ Diagramunkból hiányoznak a Bukovinánál osztrák–magyar vámterületre importált és az osztrák pénzügyi szervek által regisztrált mennyiségek, amelyek témánk szempontjából nem bírnak különösebb jelentőséggel.

¹⁷ MOL, K 168, 16. tétel, 1875, 96. cs. 204–210.

¹⁸ Uo., 59–68.

¹⁹ MOL, K 27, 1874.08.08. / 1. napirendi pont.

²⁰ NAGY Iván 1874, 324.

²¹ DIÓSZEGI István 2001, 60.

határzárak a keleti marhavész miatt. A folyami szállításban másrészt, bár jobban előrelátható és kevésbé szezonfüggő, a vízállás változásai miatt fordultak elő fennakadások, és ezek el is húzódtak a vaskapui zuhatagoknál.

A magyar–román vasúti csatlakozások tárgyalásai

1860–1872 között, a vasútépítés első fellendülési időszakában az áruforgalom 35–40%-át tette ki a gabona, 1897-re a gabonaszállítás 20–25%-ra esett.²² Vagyis az általunk vizsgált időszakban és térségben a vasúti áruforgalom zömét a gabona tette akkor, amikor a két ország között a vasúti csatlakozás még nem volt kiépítve. Ezzel szemben a századfordulóra, amikor már négy csatlakozási pont létezett (Predeál, Orsova, Vöröstorony, Gyimes), a gabonaszállítás aránya lényegesen visszaesett (ami nem feltétlenül a mennyiség csökkenését jelentette). Az 1870-es években regisztrált fellendülésre az egyik magyarázat a nemzetközi forgalmat elősegítő liberális gazdaságpolitika volt, ami az általunk már felvázolt pénzügyi könnyítésben konkretizálódott. A gabonaforgalom visszaszorulása Romániában és Magyarországon a tengerentúlról származó gabona és lisztfélék konkurenciája és a főként német agrárius mozgalmak által előidézett pénzügyi protekcionista fordulat eredménye volt. A vasúti csatlakozások kiépítésének kérdését, az erről folyó tárgyalások menetének áttekintését szükségesnek látjuk abból a szempontból, hogy bizonyos mértékig a gabona határozta meg az útvonalát, illetve menetét. Romániában a vasútépítési beruházásokban elsősorban érdekelt csoport a merkantilistáké volt, akik egyenesen a liberális pártot erősítették. Az egyezmény megkötésének idején kormányon lévő konzervatívok és az élükön álló Lascăr Catargiu elsősorban a nagybirtokosok közül rekrutálódtak, és létfontosságú volt számukra, hogy a gabona és a szarvasmarha minél nagyobb mennyiségben legyen exportálható. Ilyenformán a két rivális politikai csoportosulás a vasúti csatlakozások kérdésében megtalálta a közös nevezőt, aminek nem volt magától értetődő következménye a konszenzus, de az érdeklődést ébren tartotta. Magyarországon a kérdésben érdekelt felek a romániaihoz hasonlóan állami beruházásokat szorgalmazó merkantilisták, valamint a malomipari konjunktúra haszonélvezői. Ezzel szemben azonban

igen határozottan körvonalazódott a protekcionizmust követelő agráriusok csoportosulása. 1882-ben, a vasúti csatlakozások első ütemének megnyitása után három évvel a Brassó–Predeál vonalon a következő volt a forgalom: Romániából Erdélybe 25 700 személy utazott és 6630 tehervagon érkezett, többségük gabonával megrakva; Erdélyből Romániába 27 000 személy utazott és 2786 tehervagon kelt át (fa, szén, liszt, papír, vas, burgonya stb.).²³

Az erdélyi vasútépítés és a hálózatok fejlesztésének kérdése, bár nem állt és nem áll a történetírás középpontjában, bizonyos mértékben figyelmet kapott, mint a modernizáció egyik fontos mozgatórugója, azonban a csatlakozások csak epizódyszerűen kapnak említést, vagy éppen egy-egy településnek, régióknak a lobbitevékenységét, esetleg valamely politikusnak (legtöbbször elvetélt) tervezeteit említik meg.²⁴ A román ókirályság modernizációját és ezzel összefüggésben a vasúti infrastruktúra fejlesztését vizsgáló munkák már részletesebben foglalkoznak a monarchiával való csatlakozások kérdésével, több esetben kitérve a gabonaszállítványozásra is, kiemelve ennek ösztönző szerepét.²⁵

A magyar keleti vasútra vonatkozó magyar törvény a csatlakozási pontok kérdését nyitva hagyta, úgy rendelkezve, hogy „ezen vasút Brassótól az oláh határszélig folytatandó [...] az elhatározás szabadságát az ország magának teljesen fenntartja”.²⁶ A Dimitrie Ghica által vezetett román kormány egy 1869. november 3-án tartott minisztertanácsai ülésen vetette fel a csatlakozás kérdését, ekkor hatalmazták fel Mihail Kogălniceanu külügyminisztert, hogy a brassói és az orsovai csatlakozási pontokról való tárgyalásokhoz a Ballhausplatz-cal tegye meg az előkészítő lépéseket. A terv azonban csírájában halt, mivel az érdemi tárgyalások megkezdése előtt kormányváltás történt. Az Al. G. Golescu-kormány pedig a korábbi elképzelésekkel összhangban a Vărciorova (Orsova), Predeál (Brassó) és Vulkán csatlakozási pontokat mellett foglalt állást.²⁷ A magyar térfélen a képviselőház 1870. március 10-i ülésén Friedrich Wächter²⁸ hosszadalmasan interpellálta a közmunka- és közlekedésügyi minisztert, amiért értesülése szerint Friedrich Ferdinand Beust közös külügyminiszter megbízottja Bukarestben tárgyalásokat folytatott a vasúti csatlakozásról az ojtosi szoroson keresztül. A képviselő felháborodottan és nagyhatalmi gög húrjait pengetve azt róta fel,

²² BEREND T. Iván – RÁNKI György 1968, 48.

²³ BOTEZ, Constantin – URMĂ, Demetru – SAIZU, Ion 1977, 58.

²⁴ Lásd EGYED Ákos 2002; PÁL Judit 2003; GIDÓ Csaba 2008; GIDÓ Csaba 2000; GIDÓ Csaba 2008a; GIDÓ Csaba 2008b.

²⁵ Lásd: BOTEZ, Constantin – URMĂ, Demetru – SAIZU, Ion

1977; IONESCU, Dumitru P. 1986; KELLOGG, Frederick 1995.

²⁶ 1868: XLV. törvénycikk, lásd *Corpus Juris Hungarici*.

²⁷ *Monitorul Oficial al României*, 1874, 119. sz., 760.

²⁸ Magyarosan Wächter Frigyes, nagyszabenyi szász képviselő, a szabadságharc idején magyar honvéd, a kiegyezéssel és Erdély uniójával kapcsolatban mérsékelt álláspontot képviselt.

amiért a közös külügy engedett a szuverenitás alacsony fokán álló Románia részéről jött kezdeményezésnek, és amiért a magyar kormányt erről nem tájékoztatták, illetve nem konzultáltak vele kellőképpen. Valójában a brassói és nagyszebeni kereskedőkörök félelmeit tolmácsolta, amiért kérdésessé vált, hogy a vasút a hagyományos áruforgalmi útvonalra lesz telepítve, ami Brassó és Nagyszében tranzitszeropét is kockára tette.²⁹ 1871. március 30-án a román külügyminiszter, Gheorghe Costaforu kötött is egy előzetes egyezményt a bukaresti osztrák–magyar főkonzullal, Nikolaus von Pottenburggal,³⁰ azonban ezt a román parlament nem támogatta.³¹ Ugyanezen év novemberében az osztrák–magyar közös külügyminisztérium táviratilag kérte a magyar kormányt, hogy véleményezze a román fél egy újabb tervét az ojtózi csatlakozással kapcsolatban. Az ojtózi alternatíva kérdését a minisztertanács elé terjesztő közmunka- és közlekedésügyi miniszter javaslata szerint azt a választ továbbították, hogy elvileg beleegyeznek az ojtózi csatlakozásba, de azzal a kikötéssel, hogy a román kormány biztosítékot ad, hogy az orsovai, vulkáni és bodzai csatlakozásokat a továbbiakban nem vetik el.³² 1871. december 5-én Friedrich Bömches képviselő³³ újfent interpellálta a közmunka- és közlekedésügyi minisztert, ugyanazon retorika mentén, mint képviselőtársa tette, mivel az korábban nem kapott választ: „az említett vasutak összeköttetési pontjának egyoldalú elhatározása által egy olyan, Magyarország méltóságával és tekintélyével össze nem férhető kényszerhelyzetet szándékozott előidézni, melynek következtében Magyarhon saját érdekeit az Oláhországnak alárendelni kénytelen volna”.³⁴ Ezúttal is az ojtózi csatlakozás kérdésére és az erre vonatkozó előrehaladott román parlamenti tárgyalások miatti aggályra került a hangsúly, amire válaszként az illetékes miniszter csak a diplomáciai úton folytatott tárgyalási tényállás ismertetésére szorítkozott.³⁵ A csatlakozási tárgyalások kiindulópontja körül a magyar kormány magatartására a kezdeményezési készség hiánya jellemző, mind az útvonal meghatározásban, mind pedig a tárgyalási menetrend tekintetében. Ezzel szemben a Brassó vidéki (és nagyszebeni) kereskedelmi körök igen aktívak, megnyerik szövetségeseknek a más gazdasági szférák képviselőit és a politikai képviselőket, és saját érdekeik és elveik alapján fogalmazzák meg programjukat,³⁶ amelynek betűjéhez a továbbiakban következetesen ragaszkodnak, és az adott helyzethez alkalmazkodó retorikai

fordulatokkal kiegészítve szereznek további szövetségeseket. A következő év elején a román kormány a közös külügyminisztériumnak elküldött bodzai alternatívába elviekben beleegyezett, de az építés megkezdésére határidőt nem vállalt, ezzel szemben az ojtózi és vulkáni csatlakozásokat szorgalmazta, aminek érdekében nyomást is próbált gyakorolni. A magyar kormány ezzel kapcsolatban különösebb aggodalmat nem tanúsított, tisztában lévén, hogy a román felet határozott gazdasági érdekek motiválják a csatlakozások mielőbbi kiépítésében, a külügyminisztérium irányába pedig azt az álláspontot közvetítette, miszerint „a magyar kormány kénytelen volna az ojtózi összeköttetés kiépítését csak akkor s oly mérvben megkezdeni, a midőn s a mily mérvben az oláhok a bodzai kapcsolatot előállítani fogják”.³⁷ Az erre adott válaszból a román kormány 1871-től számított 6 éves határidőt vállalt a bodzai csatlakozás ügyének érdemleges elintézésére, amit a magyar kormány komolytalan ajánlatnak értelt.³⁸

1872 nyarára már nyilvánvalóvá vált, hogy ínséges esztendővel néz szembe Magyarország lakosságának egy jelentős hányada, és ez a tényező kétszeresen sújtotta azt a társadalmi kategóriát, amely éves jövedelmének egy részét az aratási szezonmunkából teremtette elő. A bánági román határőrezred kérésével fordult a magyar kormányhoz, hogy a Temesvár–Orsova vonal építését kezdjék meg mint ínségi munkát. A közmunka- és közlekedésügyi miniszter azért nem támogatta a kérést, mert a parlament határozata szerint csak a román csatlakozási tárgyalások befejeztével kezdődhetett el a munka. A minisztertanács szerint az engedély megadása *egy hatályos eszközt bocsájtaná ki kezéből, mellyel ezen csatlakozási kérdés megoldását siettetheti*.³⁹ Ugyanezen a minisztertanácsi ülésen született olyan határozat, amely fordulatot és áttörést hozott a csatlakozási tárgyalások menetére. Kormány szinten nóvumként jelent meg a tömösi szoros, mint alternatíva a bodzai szorosra, és feltételként a román építési engedély és a nyomvonal kisajátítása, valamint az építőnek való átadása szerepelt, aminek a teljesítésére a közös külügyminisztérium jelentése szerint számítani lehetett.⁴⁰ Valóban, a tárgyalások új alapra helyezése azt jelentette, hogy a tárgyalások menete is új haladási pályára került. Ahhoz, hogy ez a váltás megtörténjen, első lépésként szükség volt arra, hogy az erdélyi vasútvonal megvalósulása elérhető közelségbe kerüljön, ami a *Keleti Vaspálya Társaság*

²⁹ GREGUSS Ágost 1869, VII, 266.

³⁰ Nikolaus von Pottenburg diplomata, életrajzi adatokat lásd <http://www.biographien.ac.at>

³¹ IONESCU, Dumitru P. 1986, 86.

³² MOL, K 27, 1871.11.29. / 4. napirendi pont.

³³ Magyarosan Bömches Frigyes, Brassó város képviselője a Szász Néppárt színeiben, Erdély uniójának ellenzője volt.

³⁴ GREGUSS Ágost 1869, XVIII, 228.

³⁵ MOL, K 27, 1871.12.12. / 11. napirendi pont (n. p.).

³⁶ BRÁL, Fond 180, 1/1870. irattári egység.

³⁷ MOL, K 27. 1872.01.31. / 3. n. p.

³⁸ Uo., 1872.03.3. / 9. n. p.

³⁹ Uo., 1872.07.12. / 2. n. p.

⁴⁰ Uo., 1872.07.12. / 15. n. p.

korábbi többletköltségei és az ebből fakadó finanszírozási nehézségek miatt befektetői bizalmatlanságot okozott, és ez határidőbeli csúszások lehetőségét is előrevetítette.⁴¹ Ebből a szempontból érthető a magyar kormány magatartása, amely a rövidtávú problémák miatt bizonytalanságot ugyan nem tanúsított, de a kezdeményezőkétség átmenetileg hiányzott belőle ebben a hosszabb távú kérdésben. A csatlakozásokra vonatkozó előzetes szerződését a román kormánnyal Ottokar Schlechta von Wschehrd⁴² bukaresti főkonzul kötötte meg, a helyszín azonban nyitott kérdés maradt. Erre vonatkozólag a magyar kormány gazdasági és földrajzi előtanulmányok (valamint az érintett városok és régiók ez ügyben érdekelt köreinek lobbitevékenysége) nyomán amellet foglalt állást, hogy a Brassó–Tömös–Ploiești vonalat támogatják átadni a forgalomnak, amely időben meg kell hogy előzze az orsovai és vulkáni vonalakat, az ojtózi vagy Úz-völgyi csatlakozást pedig csak egy későbbi ütemben tartották célszerűnek. A bodzai alternatívát véglegesen elvetették, mivel a moldvai fogalomra nézve a galíciai vonalnak biztosítottak elsőséget.⁴³ Az osztrák-magyar–román egyezmény végül erre az elképzelésre alapult, és 1872. november 8-án kötöttek meg,⁴⁴ azonban a ratifikáció a román parlamentben elbukott.⁴⁵ Az egyezmény újratárgyalása előtt a magyar kormány Trefort Ágoston vallás- és közoktatásügyi minisztert és Ghicz Kálmán pénzügyminisztert delegálta Bécsbe, államkölcsönről tárgyalni egy olyan porosz konzorciummal, amely a vasúti csatlakozások kiépítésében volt érdekelt. Itt világossá vált, hogy a konzorcium érdekelt az orsovai vonal kiépítésében, és ettől teszi függővé a kölcsönt. A magyar tárgyalók ekkor vetették fel a predeáli és az orsovai csatlakozási pontok egyidőben történő megnyitását, aminek a román részről történő elfogadását a konzorcium képviselői

kétségesen valószínűnek találták, a közös külügyminiszter viszont a javaslatot támogatásáról biztosította. A magyar minisztertanács helybenhagyta a kezdeményezést, és felhatalmazta a külügyet a tárgyalások újbóli megkezdéséről ennek alapján.⁴⁶ A további tárgyalások a finanszírozásra,⁴⁷ alkalmazandó szállítási tarifákra,⁴⁸ határidőkre⁴⁹ és a közös indóházakra koncentráltak,⁵⁰ az 1874. május 31-én Heinrich Calice⁵¹ bukaresti főkonzul által megkötött egyezmény pedig végül elsőnek a predeáli csatlakozást helyezte kilátásba, és csak a predeálit követően az orsovaiét.⁵²

A vasúti csatlakozások tárgyalási menetét és az elért végeredményt illetően megállapítható, a magyar kormány természetes igyekezete arra koncentrált, hogy a meglévő közúti struktúrára helyeződjön rá a vasútvonal. Megvizsgálva a predeáli csatlakozás kérdésének evolúcióját a diplomáciai tárgyalásokon, levonhatjuk a tanulságot, hogy a gabonaimport igenis hatással volt erre. Másfelől megfigyelhető, hogy a vámmentes gabona konjunktúrát teremtett a bányászati malomipar számára, az orsovai csatlakozási pont megnyitása pedig lépéselőnyt biztosíthatott volna a pesti malmokkal szemben. Az orsovai csatlakozás a meglévő román és magyar hálózatokat és a technikai feltételeket tekintve évekkel korábban megvalósulhatott volna. Más szempontból vizsgálva a pénzügyi enyhítések és vasúti csatlakozások interakcióját, azt állapíthatjuk meg, hogy a magyarországi agrárius protekcionizmust a gabonavámmentesség sajátos pályára állította, majd a vasúti szállítás nyomán tovább gerjedt. Ez önmagában még nem okozta az osztrák-magyar–román kereskedelmi szerződések megújításának kudarcát, de a nyugati piacok bezárkózása és a tengerentúli konkurrencia a kudarc és egyben az 1886-tól kibontakozó vámháború egyik tényezőjévé tette.

Nagy Botond – Nagybacon, Fő u. 170., RO-527020; botond_nagy@yahoo.com

⁴¹ Uo., 1871.12.12. / 7. n. p.; 1872.03.04. / 4. n. p.; 1872.03.15. / 7. n. p.; 1872.05.03. / 3. n. p.; 1872.05.11. / 1. n. p.; 1872.06.25. / 2. n. p.

⁴² Ottokar Schlechta von Wschehrd báró, orientalista és diplomata, életrajzi adatait lásd <http://www.biographien.ac.at>

⁴³ MOL, K 27, 1872.09.20. / 4. n. p.

⁴⁴ Uo., 1872.11.15. / 5. n. p.

⁴⁵ Uo., 1873.12.11. / 12. n. p.

⁴⁶ Uo., 1874.04.18. / 2. n. p.

⁴⁷ Uo., 1874.05.14. / 1. n. p.

⁴⁸ Uo., 1874.05.23. / 1. n. p.

⁴⁹ Uo., 1874.05.05. / 2. n. p.

⁵⁰ Uo., 1874.11.19. / 1. n. p.; 1874.01.17. / 4. n. p.

⁵¹ Heinrich Calice gróf, diplomata. Életrajzi adatait lásd <http://www.biographien.ac.at>

⁵² MOL, K 27, 1874.06.13. / 3. n. p.

Levéltári források

- Magyar Országos Levéltár, Budapest (MOL)
 – K 27: *Minisztertanácsi Jegyzőkönyvek*
 – K 255: *Pénzügyminisztérium, Elnöki Iratok*
 – K 168: *Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztérium, Elnöki Iratok*
 Románai Országos Levéltár Brassó Megyei Igazgatósága, Brassó (BrÁL)
 – Fond 180: *Román Levantei Kereskedők Grémiuma*

Interneten elérhető források

- <http://www.biographien.ac.at>
<http://www.digitarchiv.hu>
<http://mpgy.ogyk.hu>

Irodalom

- *** *Magyar Statisztikai Évkönyv.*
 *** *Monitorul Oficial al României.*
 *** *Pénzügyi Közlöny.*
 *** *Corpus Juris Hungarici.*

- BAROSS Károly
 1894 *A román búza és a malmok*, Budapest.
- BEREND T. Iván – RÁNKI György
 1968 *Az ipari forradalom kérdéséhez Kelet-Délkelet-Európában*, *Századok*, CII/1–2, 35–78.
- BOTEZ, Constantin – URMĂ, Demetru – SAIZU, Ion
 1977 *Epopoea feroviară românească*, Sport-Turism, București.
- DIÓSZEGI István
 2001 *Az Osztrák–Magyar Monarchia külpolitikája 1867–1918*, Vince, Budapest.
- EDDIE, Scott M.
 1996 *Ami köztudott az igaz is? Bevezetés a kliometrikus történetírás gondolkodásmódjába*, Csokonai Disputa, Debrecen.
- EGYED Ákos
 2002 *Falu, város, civilizáció*, Kriterion, Kolozsvár.
- FOGEL, Robert William
 1964 *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, John Hopkins University Press, Baltimore.
- FOX, Edward Whiting
 1971 *History in geographic perspective. The other France*, Norton, New York.
- GIDÓ Csaba
 2000 *A székelyföldi vasúthálózat kiépítése*, in: *Fejedelmek, forradalmak, vasutak: tanulmányok Erdély történetéből* (szerk. Takács Péter), Erdély-történeti Alapítvány – KLTE TI, Debrecen, 291–340.
 2008 *A MÁV építkezései Székelyföldön a Monarchia korában*, *Székegyföld*, 2008/12, 63–101.
 2008a *A vasút szerepe Csíkszereda város fejlődésében a 19–20. század fordulóján*, *Csíki Székely Múzeum évkönyve 2008*, 115–130.
 2008b *Vasútállomás mint a város kapuja: Marosvásárhely és Magyar Keleti Vasút*, in: *Tradicció és modernizáció a XVIII–XX. században* (szerk. Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor), Hungarovox, Budapest, 124–134.
- GREGUSS Ágost
 1869 *Az 1869-dik évi április 20-dikára hirdetett Országgyűlés Nyomtatványai. Képviselőház. Napló* (szerk. Greguss Ágost), Buda.
- IONESCU, Dumitru P.
 1986 *Construirea liniei ferate Ploiești-Predeal*, *Studii. Revistă de Istorie*, 1986/1 (39), 86–95.
- KELETI Károly
 1887 *Die Ernährungs-statistik der Bevölkerung Ungarns*, Athenaeum, Budapest.
- KELLOGG, Frederick
 1995 *The Road to Romanian Independence*, Purdue University Press, West Lafayette.
- KOMLOS, John
 1990 *Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac. Ausztria–Magyarország gazdasági fejlődése a tizenkilencedik században*, Maecenas, Budapest.
- KÖVÉR György
 1982 *Iparosodás agárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*, MTA TTI, Budapest.
- NAGY Botond
 2008 *„Több előnnyel jár egy teljesen meg nem tartott jó szerződés, mint a szerződés nélküli állapot” (Kereskedelmi szerződések és vámtarifák az Osztrák–Magyar Monarchia és Románia között)*, in: *Tradicció és modernizáció a XVIII–XX. században* (szerk. Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor), Hungarovox, Budapest, 135–146.

NAGY Iván

1874 *Az 1872-ik évi szeptember 1-re hirdetett Országgyűlés nyomtatványai. Képviselőház. Napló*, 11. k. (szerk. Nagy Iván), Buda[pest].

PÁL Judit

2003 *Városfejlődés a Székelyföldön 1750–1914*, Pro-Print, Csíkszereda.

2003a Kvantitatív kutatási módszer és erdélyi urbanizáció, *Aetas*, 18 (2003/2), 183–188.

SONKOLY Gábor

2001 *Erdély városai a XVIII–XIX. században*, L'Harmattan, Budapest.

SZALKAI Gábor

2000–2006 Az első közúti forgalomszámlálások Magyarországon, *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, VI, 116–121.

VÖRÖS Károly

1971 Budapest legnagyobb adófizetői 1873-ban, in: Adalékok Budapest társadalomtörténetéhez a dualizmus korában, II, *Tanulmányok Budapest múltjából*, XVIII, Budapest.

Mijloace de transport în comerțul extern austro-ungar–român 2 Prima etapă a realizării joncțiunii feroviare

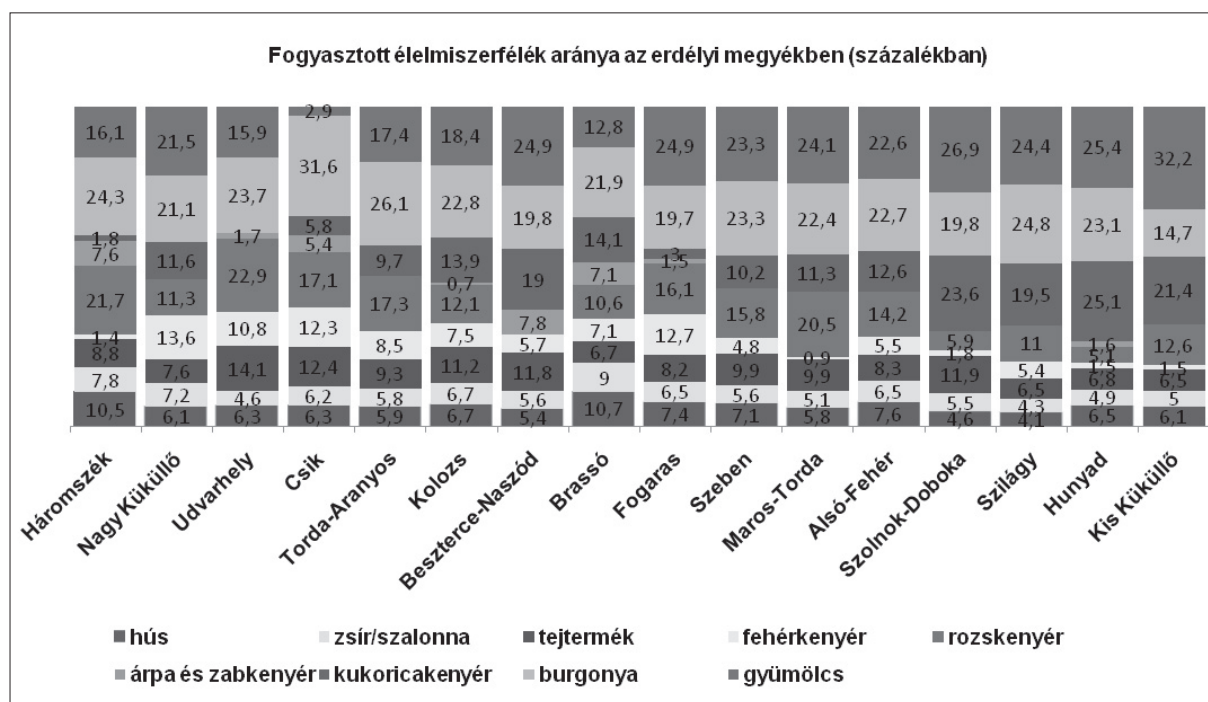
(Rezumat)

Exportul de cereale ocupă un loc important în comerțul extern austro-ungar–român din sec. al XIX-lea, atât în privința volumului, cât și valoric. Activitatea cercurilor interesate în producția, prelucrarea și valorificarea cerealelor este în consecință determinantă în dezvoltarea structurii transportului. În importul ungu-resc deosebit necesarul local, de consum direct, respectiv necesarul marelui comerț internațional. Pentru cercurile economice interesate în cel din urmă, transportul fără probleme prezenta o problemă vitală. Le stăteau la dispoziție atât mijloacele financiare, cât și legăturile necesare pentru a asigura propriul interes. În consecință, cerealele au jucat rol în alegerea punctelor geografice de joncțiune între cele două rețele feroviare naționale. Pe de altă parte însă, odată cu realizarea acestor joncțiuni la începutul anilor 1870, suprapondera rezultată a cerealelor în volumul total de transport internațional a contribuit substanțial la întorsătura protecționistă ce a urmat în politica statelor europene.

Means of transport in the Austrian-Hungarian–Romanian foreign trade 2. First phase of the establishment of railway junctions

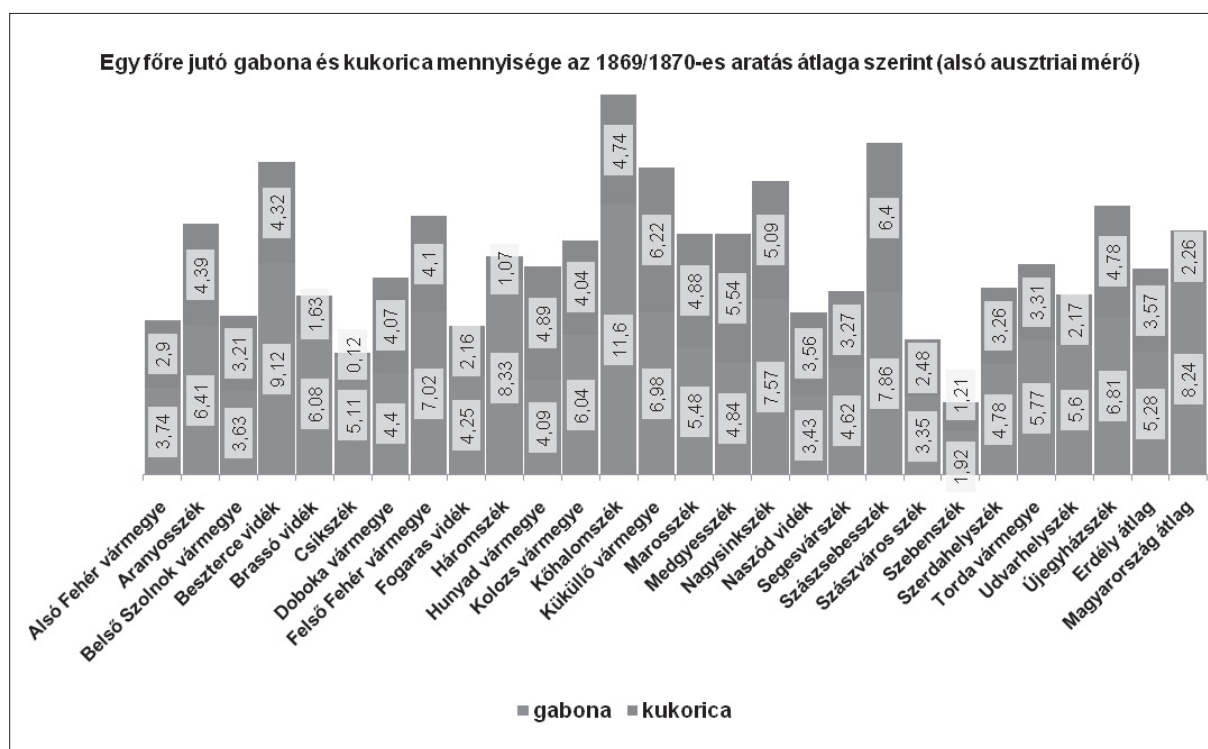
(Abstract)

Corn export had an important role in the Austrian-Hungarian–Romanian foreign trade of the 19th century from the point of view of quantity and value. As a consequence, the activity of the groups involved in growing, processing and trading grain had a decisive impact on the development of transport network. In the Hungarian import we can distinguish local demand, direct consumption, and large scale international demand. For the economic groups interested in the latter one, having a good transport network was vital. They had at disposal both the financial means and the necessary relations to ensure their own interests. As a result, grain had an important role in determining the geographic junction points between the two national railway networks. On the other hand, after realizing these junctions at the beginning of the 1870s the resulting excess weight of grain in the total volume of international transport contributed significantly to the protectionist turn that followed in the policy of European states.



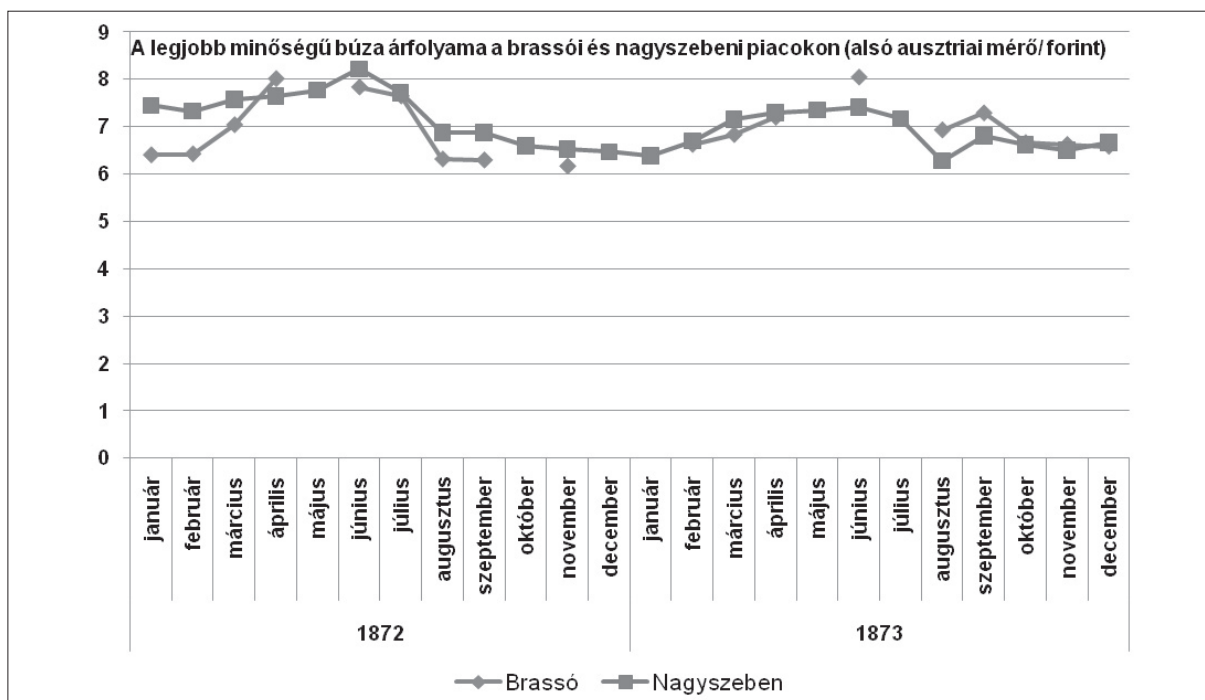
1. ábra

Fogyasztott élelmiszerfélék aránya az erdélyi megyékben. (Forrás: KELETI Károly 1887)



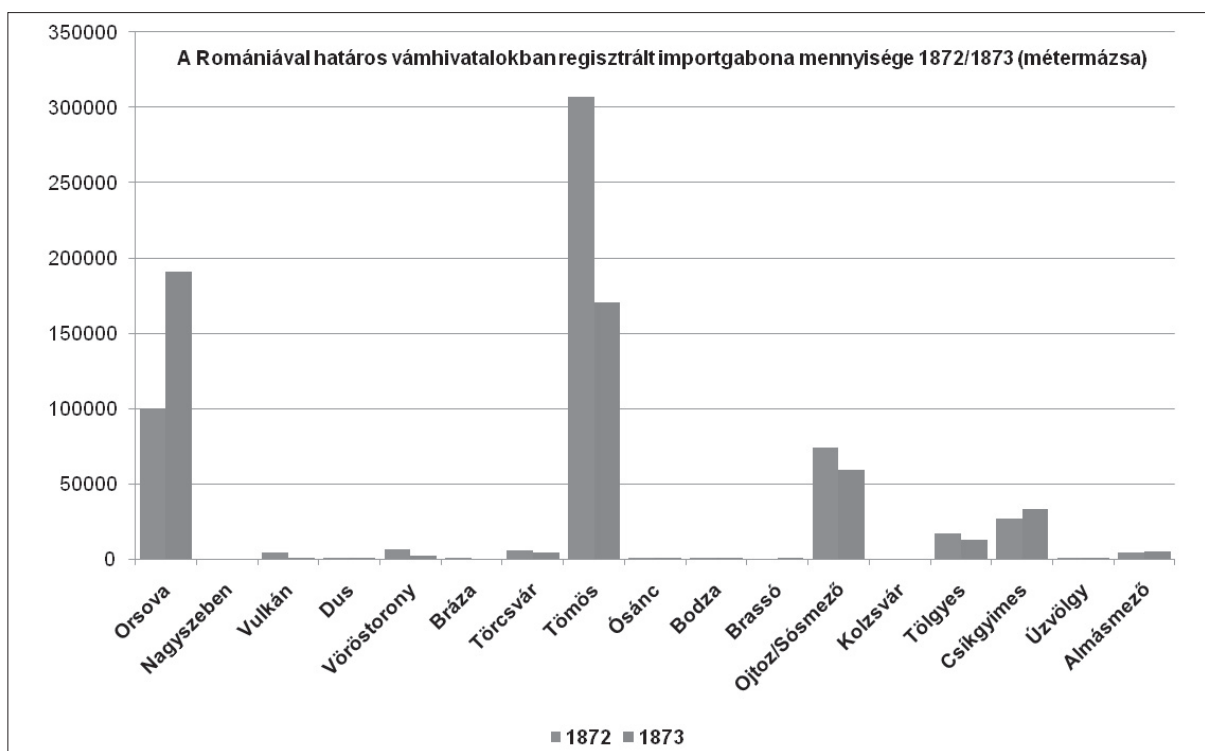
2. ábra

Egy főre jutó gabona megoszlása Erdélyben 1869–1870-ben. (Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv)



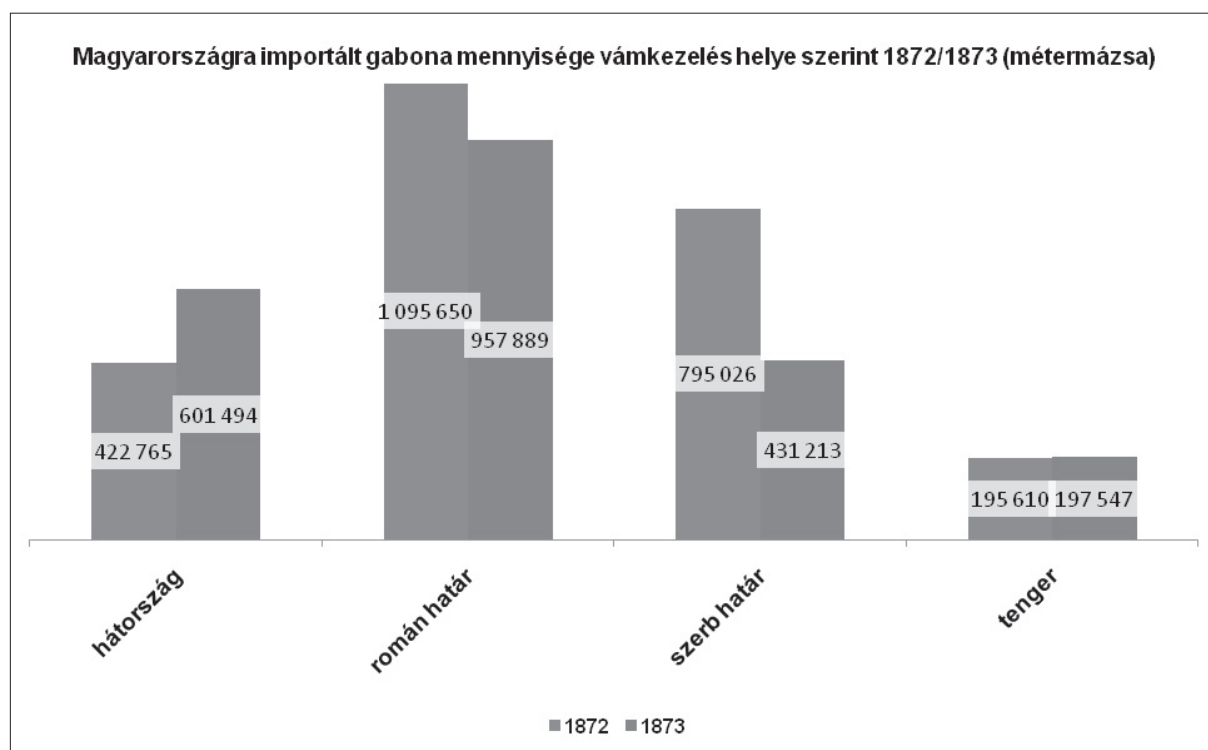
3. ábra

Búzaárfolyamok Brassóban és Nagyszebenben, 1872–1873-ban. (Forrás: *Magyar Statisztikai Évkönyv*)



4. ábra

A romániai gabonaimport vámhivatalok szerinti megoszlása 1872–1873-ban.
(Forrás: *Kimutatás a Magyar Korona területén lévő Királyi Vámhivataloknál a be- és kivitelben vámkezelt árukról*)



5. ábra

A Magyarországra importált gabona megoszlása vámkezelési csoportok szerint, 1872–1873-ban.
 (Forrás: *Kimutatás a Magyar Korona területén lévő Királyi Vámhivataloknál a be- és kivitelben vámkezelt árukról*)