

Nagy Botond

AZ OSZTRÁK-MAGYAR-ROMÁN KÜLKERESKEDELEM SZÁLLÍTÓESZKÖZEI 1. A SZÁRAZFÖLDI SZÁLLÍTÁS STRUKTÚRAVÁLTÁSÁNAK KÖRÜLMÉNYEI

Az Osztrák–Magyar Monarchia és Románia közötti áruforgalmi kapcsolatok jellegét és mértékét alapvetően meghatározta az alkalmazott vámok típusa és összege, valamint a szállítóeszközök terén zajlott strukturális váltás, amely a szállítási költségek radikális módosulását eredményezte. A vámok terén Romániával 1875-ben kötött egyezmény értelmében tarifában meghatározott, abszolút számban megadott nominális egységvám lépett érvénybe, amely a román piacon magasabb áron eladható terméknek kedvezett az ugyanabba a tarifacsoportba besorolt, de alacsonyabb áron értékesíthető áruval szemben. Általában az előbbi termékre jellemző, hogy előállítása gyáripari körülmények között ment végbe, értékesítése pedig szervezeten, raktározással, ügynökök útján került a kiskereskedelembe, majd onnan a vásárlókhoz. Utóbbi a kézműipar terméke volt, amelynek értékesítése vásárok keretében, gyakran a termelő és vásárló közvetlen találkozásával valósult meg. A közbeeső mozzanat, a szállítás is egyedi jegyeket hordoz. A szervezetlen közúti szállítás visszaszorulása a szervezeten történő, zárt pályás vasúti szállítás javára térbelileg is meghatározta a külföldi piaca termelő egységek nyereségességét.

A vámok és szállítási költségek kölcsönhatásáról Eddie Scott M. a következő megállapítást tette: „Ismert gazdaságtörténeti tény, hogy a korábbi szabadkereskedelmi törekvések hanyatlása után az 1870-es évek végével az új protekcionizmus korszaka jött el. Ugyanakkor tudjuk azt is, hogy a múlt század utolsó évtizedei jelentik a világkereskedelem aranykorát is. Az ellentmondás föloldásához figyelembe kell venni, hogy a közlekedési rohamos fejlődés miatt ugyanakkor meredeken csökkentek a legfontosabb szállítási díjak is. A szállítási díj és a vám tulajdonképpen azonos dolog: mindkettő emeli az áru árát. Ha viszont a vám nő, de a szállítási díj csökken, akkor a kettő egymás ellen dolgozik, és a díjszabás csökkenése akár ki is egyensúlyozhatja a vámemelést.”¹

A vasút térhódítása a külkereskedelemben nem tekinthető egyenletes folyamatnak a Monarchiában, pozitív hatása elsősorban a távolsági kereskedelemben

mutatható ki egyértelműen. A határvonalon átvitelő helyi kereskedelem esetében, amint azt az elkövetkezőkben látni fogjuk, a kép árnyaltabb. A határral közvetlenül érintkező vidék szerepe a külkereskedelemben nemcsak az ott zajló termelői tevékenység szempontjából volt fontos, hanem azért is, mert közvetítő szerepet töltött be a távolsági kereskedelem esetében, így a magyar–román határ menti közigazgatási egységeket általánosan *tranzit térségnek* lehet nevezni.

Az áruszállításban a 19. század utolsó negyedében végbement strukturális váltásnak a tranzit térségben való megragadása elsősorban a vasúti csatlakozások létrejötte és a dunai hajózásban történt folyamatszabályozás és gépesítés bemutatásával történhet. Annak ellenére, hogy ez az időszak a vasút fénykora, az ország belsejében a meghatározó szállítási mód nem a vasúthoz kapcsolódik. Összességében nagyságrendileg több áru mozgott az utakon, sőt inkább gyalogoltak, mint vonatoztak az emberek.² Ez a megállapítás a külföldi személy- és áruforgalomra is bizonyos fokig érvényes. (1. ábra.)

Halász Tibor a belföldi áruforgalom átmenetét a közúti forgalom adatainak megbecsüléséből és ennek a vasúti forgalom regisztrált adataival való összehasonlításából állította össze. Ezek szerint a hálózat növekedésével és a teljesítőképesség fejlődésével arányosan a vasút gyakorlatilag automatikusan, magától értetődően vette át a közúti szállítástól az áruszállítást, majd megvalósította az ugrásszerű forgalomnövekedést.³ A külkereskedelmi forgalomban a kép ennél árnyaltabb: a magyar és a román vasutak csatlakozása csak igen későn, 1879-ben történt meg, így a forgalomnövekedés már ezt megelőzően próbára tette a szekeres szállítást.

1. Fuvaros és szállítóeszköze

A közúti szállítás szereplőiről képet adni meglehetősen problémás. A népszámlálásokban a szállítmányozásban vagy fuvarozásban részvevőként regisztrált személyek száma csekélynek tekinthető, a szállítmányok mennyiségét ismerve, annak mozgásához

¹ EDDIE, Scott M. 1996, 105.

² FRISNYÁK Zsuzsa 2003a, 305.

³ HALÁSZ Tibor 1974, 157–159.

mindenesetre elégtelen. Itt nem hagyható figyelmen kívül a román oldal hozzájárulása sem.

A fuvarosok java része időszakosan vett részt a bel- és külkereskedelmi tevékenységben, Amint ez egyes termékcsoportoknál kiderül, a fő foglalkozás számukra a gazdálkodás, földművelés volt. Más esetben az iparos vagy az őstermelő maga szállította át a terményt, készárut vagy a nyersanyagot értékesítés céljából a határon. Kövér György jellemzése a proto-indusztriális kor alakjáról elsősorban a hátszagra vonatkoztatva fogalmazódott meg, azonban tranzit térségünkre ugyancsak érvényes: a céhes mester nemcsak iparos volt, hanem egy személyben *anyagbeszerző* és piaci árus is. Megrendelésre is dolgozott, de portékáját ugyanakkor a helyi és a környékbeli városokon is értékesítette. A termelő-, forgalmi és cseretevékenység ellátását a magában álló kisüzem képtelen lett volna megszervezni.⁴ Ezt a típust támasztja alá az a kézdivásárhelyi iparosok/fuvarosok által megfogalmazott és a Pénzügyminisztériumhoz intézett petíció, amelyben a moldvai vásárokon értékesíteni nem sikerült termékek vámmentes hazaszállítási lehetőségét kérték.⁵ A problémát végül a magyar pénzügyminiszter rendeleti úton oldotta meg, az osztrák féllel való egyeztetés után.⁶ A határon átkelő fuvarosok tipológiájából nem hiányozhat az exportra termelő vállalat jórészt, de nem kizárólag erre a célra alkalmazott fogatos. Háromszék vármegye esetében a bükszádi Mikes-féle üveggyár alkalmazásában találjuk ezt a kategóriát. Részükre rendszeresen egy évig érvényes útlevelek kiállítását kérte a vállalat igazgatósága, és ezek ügyintézésének gördülékennyé tételéhez maga a megye főispánja is hozzájárult, kiemelt fontosságúnak tartva gazdasági szerepüket.⁷

A vasúti csatlakozások kiépítésével párhuzamosan ment végbe a határ menti fuvarosok szerepének háttérbe szorulása és egyfajta demoralizáció. Tanúi lehetünk, hogy nagyobb számban vettek részt az illegális határátkelésben, áru- és embercsempészet formájában.⁸ Ezenkívül a bükszádi üveggyár fuvarosai, akik a vasúthálózat kiépülésével már nem lépték át a határt, hanem átrakodás céljából csak a sepsiszentgyörgyi állomásra vitték az exportárut, rendszeresen megdézsmálták szállítmányukat. Ezért a vállalat igazgatósága hirdetményt intézett a megye lakosságához, felvázolva a visszaéléseket.⁹

Érdemes ezek után szemügyre venni a fogatolásba és igavonásba bevonható állatállományt. Az állományban végbement változást az 1870-es és az 1895-

ös felvételek összehasonlítása szemléletesen mutatja be. Az 1870-es felvételen az ökrök és a lovak számát egységesen tüntették fel, míg az 1895-ös esetében a fogatok száma szerepelt. A kezelhetőség érdekében egységesítettem az utóbbi adatokat. A közigazgatási egységek is különbözőek az időközben, 1876-ban végbevitt megyésítés miatt, azonban nagyjából feddik egymást, az eltérések nem számottevőek. Az abszolút számok nem lettek volna elegendőek, mivel a határ menti közigazgatási egységek úgy a terület nagyságát, mint a lakosok számát tekintve igen különbözőek voltak, így az 1000 főre eső állatállományt tüntettem fel. Figyelemre méltó jellegzetesség, hogy bár a lovak és ökrök száma megyénként különbözik, összességükben kiegyenlíti egymást. Hunyad megye esetében kiugróan alacsony az igavonóállat-állomány, ami jól mutatja, hogy ez az egység egy kis forgalmú határátkelővel rendelkezett csupán, lakossága a legkevésbé vett részt az áruközvetítésben, lévén a Monarchia és ezen belül Magyarország legfejlettebb nehézipari vidéke. Krassó-Szörény vármegye esetében az ökrállomány a folyami hajóvontatásban volt jórészt hasznosítva, a létszám visszaesése a gőzhajózás térhódítását jelzi.

Általánosságban megállapítható, hogy a tranzit térségben a fogatolt és igavonó állatok létszámának a visszaesése az országos átlaghoz viszonyítva nagyobb mértékű. 1895-ben egyedül Csík olyan határszéli megye, ahol az országos átlagnál nagyobb az állatállomány, annak ellenére, hogy itt is csökkent a másfél évtizeddel korábbi állapothoz képest. Ez jórészt annak tudható be, hogy az egész országban ez az egyetlen olyan közigazgatási egység, ahol ekkor még nincs a forgalomnak átadott vasúti pálya.

Friskyák Zsuzsa a fogatolt járművek számát vizsgálta meg Magyarország területén, az 1895-ös statisztika alapján. Az 1000 főre eső fogatolt jármű szempontjából Csík itt is kimagasló helyet foglalt el, a többi határszéli vármegye pedig a középmezőnyhöz tartozik.¹⁰ A statisztika ismertetésénél már kitértek arra, hogy Erdélyben kiemelkedő volt a fogatolt teheneknek is a száma, ami a járművek összesítésébe is bekerült. A tehénvontatású szekerek alkalmazása a szállításban azonban csak igen rövid távolságokra lehetséges, ezek gyakorlatilag nem lépik át a honos települések határát. A szállítási rendszer hagyományos kereteit véve alapul, a következő általánosítás tehető. Hosszabb távolságokra és főleg a Kárpátok hágóin való átkelésre kizárólag a lovak és ökrök alkalmaznak. A két állatfajta teljesítőképessége is különbözik:

⁴ KÖVÉR György 1982, 175.

⁵ MOL K 168, 36. cs. (16. tétel, 1872), 1.

⁶ Uo., Pénzügyminisztérium 659/1872.01.29. sz. körrendelete.

⁷ SÁL Fond 9, inv. 2, fasc. 3, pack. 1, 101–104.

⁸ A jelenségről és további adatokról l. NAGY Botond 2007, 182–203.

⁹ *Székely Nemzet*, XI. évf., 96. sz. (1893. júl. 3.), 4.

¹⁰ FRISNYÁK Zsuzsa 2003b, 65.

míg az ökörfogatok erőssége a nagy teherbírásban és állóképességben mutatkozik meg, addig a lófogatok gyorsaság szempontjából voltak ütőképesebbek. Ennek megfelelően árúnevek szerint specializálódtak a szállítóeszközök: a nagyobb tömegű szállítmányokhoz, amelyeknek a rendeltetési helyre való eljuttatása nem volt szorosan időhöz kötve, ökörfogatókat használtak; ezzel szemben a nagyobb távolságra rövid idő alatt eljuttatni kívánt kisebb tömegű, de nagyobb értékű szállítmányokhoz – az időjárás viszontagságaitól is védeni – lófogatókat. (2–3. *ábra.*)

Az állati vontatás visszaesése a közúti és folyami szállításban a gépesítés térhódításával egyenesen arányos, azonban érdemes megvizsgálni néhány lehetséges okot, amely a tranzit térségben markánsabbá, kontrasztosabbá tette a folyamatot, mint az a hátszágban volt.

2. Az 1875 előtti állapot

A Monarchiának a román fejedelemségekkel és az ezekből létrejövő Romániával való áruforgalmi kapcsolatait nagyban befolyásolták utóbbi belpolitikai átalakulásai és a nemzetközi politikai légkör. Moldva és Havasalföld 1859-ben történt egyesülésével megkezdődött a függetlenség és szuverenitás felé vezető út. A közel két évtizedes átmeneti időszak ellentmondásai és bizonytalanságai a pénzügyi politikában is markánsan jelentkeztek. A korábban a Török Birodalommal kötött nemzetközi kereskedelmi és vámegyezményeket a román hatóságok érvénytelenítették, és saját kincstáruk gazdagítását kilátásba helyező intézkedéseket hoztak, amelyeknek az újonnan létrehozott pénzügyi szakszervek voltak hivatottak érvényt szerezni. 1866-tól 7%-ban megállapított beviteli érték vámot léptettek életbe, amelyhez még hozzájárult egy sor, törvényhatóságok kezelésébe adott helyi adó.

A kettős vámolás mellett a fuvarosokat közvetlenül érintő rendelkezések is életbe léptek. Nemcsak engedélyjegyek váltására kötelezték őket, kétlovas kocsinál 15, négylovasnál 62,5 piaszterrel egy-egy évre, hanem ezt az engedélydíjat egy évben többször is kiváltatták velük, például akkor, ha különböző közigazgatási egységek területén fordultak meg.¹¹ 1867 őszén a Brassói Kereskedelmi és Iparkamara elnöke jelezte, hogy: „*Galatzban a vízen jövő áruk vámmentesek, a szárazon jövők (ilyenek a mi áruink) vámnak vannak alávetve, így a brassói áruk, ha Galatzba vitetnek 7½%-nyi, ha onnan az országba tovább szállítanak, ismét 7½%-nyi vámot fizetnek.*”¹²

Románia pénzügyi rendszerének azon visszatérő vetületeire, amelyek a magyar kereskedőket, iparosokat és fuvarosokat közvetlenül érintették, egy anket világit rá, amelyet a Földművelés- Ipar- és Kereskedelmügyi Minisztérium 1871 folyamán, az osztrák-magyar–román kereskedelmi és vámegyezmény tárgyalásainak megkezdése előtt, a kamarák kikérdezésével bonyolított le. A kamarák, amelyek a közvetlenül érintett tagok jelentése alapján releváns képet alkothattak, egyöntetűen a kettős vámolást és a vámeljárási körüli hiányosságokat emelték ki mint rendezésre váró problémákat.¹³

A szállítási költségek növeléséhez hozzájáruló tényezők mellett olyan akadályokat is említett a kolozsvári kamara, amelyeket nehéz lenne összegezzük tenni, de tagadhatatlanul komoly akadályt jelentettek a szabad áramlás előtt. Ezek az áruk vámkezelése során jelentkeztek a határátlépőnél, és akár napokig tartó várakozásra kényszerítették a fuvarosokat és állataikat. Ilyen akadályok voltak a létszáhiány, a vámtisztek negatív hozzáállása, valamint az, hogy az ortodox egyház számos ünnepén nem végeztek hivatalos teendőket.¹⁴

1883-ban egy olyan pénzügyi rendelet látott napvilágot, amely a fogatolt, ígás- és teherhordó marhák táplálására szolgáló import takarmányt vámmentessé tette.¹⁵ A korábbi vámtarifa és az 1875-ben kötött kereskedelmi és vámegyezmény kiemelt módon nem rendelkeztek erről a kérdéssel, ami arra enged következtetni, hogy előfordulhatott a takarmány megvámolása is, ami ugyancsak a szállítás járulékos költségeit növelte.

A fuvarosok adóztatását és a vámeljárási szabályozását végül az előbb említett egyezmény rendezte, míg a kettős vámolást eredményező fogyasztási adók kérdését a nagyhatalmak bukaresti diplomáciai képviselőinek közös fellépése nyomán rendezte a román kormány.¹⁶

3. Lókiviteli tilalom

A lókivitel időszakos megtiltása vagy korlátozásának gyakorlata a hadüggel volt összefüggésben, és ennek megfelelően közös ügynek számított, amely mindkét társország hozzájárulását feltételezte. Kiváltó oka elsősorban a harci készség volt, de békeidőben is többször előfordult. A közös hadsereg és a Honvédség mozgósítása esetén az ország loállományának hadicélú felhasználása természetes volt. Másrészt közvetlen szomszédos területeken való fegyveres konfliktusok kirobbanása is, amelyekben amúgy

¹¹ LÁNG Lajos 1902, 238.

¹² MOL K 168, 26. cs. (14. tétel, 1871), 129.

¹³ MOL K 168, 138. cs. (16. tétel, 1876), 277–278, 283–345, 414.

¹⁴ MOL K 168, 138. cs. (16. tétel, 1876), 327–330.

¹⁵ *Pénzügyi Közlöny*, 1883/37, 701.

¹⁶ MOL K 168, 26. cs. (14. tétel, 1871), 23.

a Monarchia a gyakorlatban nem vett részt, a lókviteli tilalom életbe léptetését jelentette, megelőzve az esetleges diplomáciai bonyodalmakat és ellehetetlenítve a közvetett módon való részvételt. Békeidőben való korlátozáshoz vezethetett az, ha egy idegen ország a hadserege számára vásárolt nagyobb létszámban lovat osztrák–magyar alattvalóktól. A korlátozás azt célozta, hogy a Monarchia hadseregének megfelelő minőségű állomány álljon a rendelkezésére, illetve a közös hadügy igyekezett nem hozzájárulni ilyenformán egy másik ország katonai erejének megerősítéséhez, még akkor sem, ha az szövetséges volt. A korlátozás életbe léptetése rendeleti úton történt, és úgy a hátsó, mint a fogatolt lovakra érvényes volt. Gyakorlatilag ezek az intézkedések nem a külföldre vagy külföldről szállító fogatokra vonatkoztak, de a felületes szabályozás miatt az áruforgalmi kapcsolatokra is kimutatható hatással voltak.

1874-ben a közös hadügyminiszter felszólította a magyar földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minisztert, hogy tiltsa be a kancák kivitelét, miután a francia kormány nagyobb számban vásárolt állatokat Magyarországon. A magyar minisztertanács, miután a kérdés tárgyalás alá került, egyetértett abban, hogy: „*Miután Franciaországgal 1866-ban, valamint Németországgal 1868-ik évben kötött kereskedelmi és vámszerződésben a szerződő felek kölcsönösen kötelezték magukat, hogy országaik közti kölcsönös forgalmat semmiféle be-, ki-, vagy átviteli tilalom által nem gátolják, s a hadi szükségletekre nézve is csak rendkívüli körülmények közt van kivétel téve: ily rendkívüli körülmények jelenben nem létezvén, előadó miniszter úr nincs azon helyzetben, hogy a hadügyminiszter kívánatát teljesíthetné.*”¹⁷ A külkereskedelemre tehát valós veszélyt jelentett a hadi célú intézkedés. A minisztertanács megfogalmazott aggálya nyilvánvalóan kifejezte, hogy nem csupán a kancalovak forgalmáról volt szó, hanem fogatolt lovak révén az áruforgalom összességéről. Közvetlen veszély esetén a magyar kormány már mérlegelte a külkereskedelmi forgalom fontosságát, és akár ennek kárára is intézkedést kezdeményezett a társország kormányánál.¹⁸ A közvetlen veszély az 1876-ban kibontakozott balkáni konfliktus volt, amelynek hadszíntere a Dunától délre, bolgár területen helyezkedett el, de a részvevő orosz hadsereg a szomszédos Románia területén vonult át, majd később maga az Egyesült Fejedelemség is részt vett a harcokban. Az indítványt a közös külügyminiszter támogatásával a társország

kormányja is elfogadta, és november végén életbe lépett a lókvitelt teljesen tiltó rendelet, amely az osztrák–magyar és dalmáciai vámterület határvonalára volt érvényes.¹⁹ A magyar kormány röviddel azután olyan kivételt kezdeményezett, hogy a versenylovak fedezés, idomítás, edzés és verseny céljával átléphetessenek a határon.²⁰ Az osztrák pénzügyminisztérium ehhez azzal a feltétellel járult hozzá, hogy minden egyes határátlépés az érintett társország illetékes minisztériumának engedélyével történhessen meg.²¹

A tilalom enyhítésére az osztrák fél részéről történt kezdeményezés, a bulgáriai harcok befejeztével. A magyar fél megfogalmazása szerint, a „*fontos nemzetgazdasági érdekek Magyarországra nézve is nagyon kívánatosak teszik, hogy a lókviteli tilalom enyhíthetők, a minisztertanács elvileg készséggel járul azon javaslat-hoz, hogy a kviteli tilalom legalább a fényűzési lovak-ra és azon lovakra nézve, melyek a hadsereg céljaira igénybe nem vétetnek, meg szüntettessék.*”²² A lókvitel teljes szabadságához a közös hadügyminiszter nem szándékozta jóváhagyását adni, amit azzal indokolt, hogy külföldi értékesítési lehetőség miatt a közös hadsereg számára nem lenne biztosított a megfelelő létszámú és minőségű állomány.²³

A tilalom végül megszűnt, de a külkereskedelemben addig is jól tapasztalható változást hozott, ami a szállításban az alternatív eszközök keresésében mutatkozott meg. A tilalom évei alatt a magyar–román határon ugrásszerűen fellendült a csempészet. (4. ábra.)

A jelenséget több tényező befolyásolta. Okként kezelhető, hogy egyrészt 1876 közepén lépett hatályba a Romániával kötött kereskedelmi és vámegyezmény,²⁴ amely a vámtételektől függően egyes árucsoportok forgalmára serkentőleg, míg másokra gátlón hatott, az utóbbi esetben pedig az illegális behozatalt favorizálta, másrészt a Romániában bevezetett hadiállapot a határ őrzetében bizonytalanságokat eredményezett. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a székelyföldi megyékben kibontakozott egy szabadcsapatok szervezésére irányuló mozgalom, amelynek célja az volt, hogy a Török Birodalmat támadó Oroszország utánpótlási vonalait gerillaakciókkal elvágják. A magyar kormány gyors intézkedéssel biztost nevezett ki a mozgalom felszámolására, akinek az intézkedései nyomán a hadsereg alakulataival kiegészítve megerősítették a dél-erdélyi határvonalat.²⁵ Az erősített határőrzetet a fegyveres konfliktus lezárása után, a berlini kongresszus végén

¹⁷ MOL K 27 (Minisztertanácsi jegyzőkönyvek), 1874.11.29./7. napirendi pont (n. p.).

¹⁸ MOL K 27, 1876.09.27./2. n. p.

¹⁹ MOL K 27, 1876.11.20./1. n. p.

²⁰ MOL K 27, 1876.12.23./4. n. p.

²¹ MOL K 27, 1877.01.16./2. n. p.

²² MOL K 27, 1878.01.11./3. n. p.

²³ MOL K 27, 1878.04.25./2. n. p.

²⁴ 1876: XIX. törvények.

²⁵ MOL K 27, 1877.09.27./8. n. p.

oldották fel, tehát 1877-ben és a következő évben sem haladta meg a fél évet. A szabálytalanságon tetten érték száma mégis kiemelkedően magas volt, így ezt az értéket pontosabbnak véljük, mint a rutinjárőrözések során felderített esetekét.

A kiugró adatokat értékelhetjük úgy is, hogy a tilalom miatt a fuvarosok fogataikkal nem a törvényes úton próbálták átjutni a határon. Alátámasztja ezt az a tény is, hogy a nagyszebeni pénzügyigazgatósághoz tartozó Háromszék, Brassó, Fogaras és Szeben vármegyékben a lovak abszolút száma magasabb volt az ökrökéhez képest,²⁶ így utóbbiak szerepe a határt átlépő szállításban nem nőtt. A Kolozsvári Pénzügyigazgatóság alá tartozó Csík vármegyében viszont az ökrök voltak többségben,²⁷ így azok hatékony alternatívaként jelentek meg, és az illegális határátlépésben nem jelentkezett növekedés.

A függetlenné vált Románia hadseregének részéről történt lóbeszerzések felébresztették a Monarchia katonai köreinek korábbi aggályait. A közös hadsereg Nagyszebenben állomásozó 12. hadtestének parancsnoka 1885 elején a háromszéki Sósmező vesztegintézetének igazgatójához és Bodzavám vesztegállomásának vezetőjéhez azzal a felkéréssel fordult, hogy időszakosan tegyenek jelentést a román hadsereg számára vásárolt lovak fajtájáról és létszámáról.²⁸ Az említett jelentések nyomán²⁹ a társországok kormányai újfent életbe léptették a tilalmat, amely ezúttal 1887. március 22. és 1888. július 11. között állt fenn.³⁰

A lókviteli tilalmak árképzésre gyakorolt hatását problémás összecszerűen megállapítani, azonban kétségtelen, hogy akadályozó hatásával azt negatívan befolyásolta.

4. Marhavész elleni intézkedések

A keleti marhavész elleni intézkedések – bár az előbbiekkal ellentétes irányúak voltak, vagyis nem a határvonalon belül igyekeztek megtartani az állományt, hanem azon kívül igyekeztek tartani állatokat – közvetett hatásai hasonlóak voltak. Célja a hazai szarvasmarha-állomány egészségi állapotának megőrzése volt, azáltal, hogy az esetlegesen fertőzött külföldi egyedekkel ne kerüljenek érintkezésbe a hazaiak. Az 1870-es évek elejétől kezdődően, főként a fő felvevőpiacnak számító Németországban kibontakozó agrárius-protekcionista áramlat miatt a magyar szarvasmarha onnan kiszorult, és így

a tranzitszeret felvállalhatatlanná vált a román és orosz eredetű állatokkal szemben. A magyar kormány mozgástere túlságosan korlátozott volt ahhoz, hogy egyoldalúan vámintézkedést hozhasson ennek kezelésére, mivel közös ügynek számított, és a Romániával kötött egyezmény felmondását is jelentette volna. Másfelől a belső, agrárius érdekcsoportok részéről megnyilvánuló folyamatos és erős nyomás cselekvésre késztette, ami – egészségügyi okokra hivatkozva – az állatforgalom korlátozásában, illetve időszakosan teljes leállításában nyilvánult meg.³¹

A keleti marhavész elleni védekezésről szóló 1874. XX. törvénycikk lehetőséget teremtett arra, hogy a veszélyre hivatkozva bármikor vesztegzárat állítsanak fel. A törvény megalkotásánál már számításba vehették az állategészségügyi zárlatot alternatívaképpen a pénzügyi intézkedésre, mivel Nyugat-Európában a protekcionista fordulat bekövetkezett. Arra is lehetőség teremődött, hogy a legfőbb exportőr Románia olyan formában legyen kiszorítva, hogy más országgal szemben ezt a korlátozást ne kelljen alkalmazni. A törvény ugyanis szabadabb mozgásteret és drasztikusabb intézkedési lehetőséget biztosított olyan országokkal szemben, amelyek nem vettek részt az 1872-ben, Bécsben tartott nemzetközi értekezleten, ahol a marhavész elleni intézkedések irányelveit határozták meg. Románia ezen nem képviseltette magát, azon oknál fogva, hogy abban a pillanatban nem számított független államnak, és így a nemzetközi diplomácia porondján nem rendelkezett megfelelő presztízzsel, nem kapott meghívást. A későbbiekben a Monarchia igyekezett rendezni az állategészségügyet, napirendre tűzték a kereskedelmi és vámegyezmények tárgyalásain, de Románia sokáig idegenkedett ettől.

Az első vonatkozó szabályozás egy 1859-es belügyminiszteri rendelettel történt, amelynek hatálya kiterjedt Erdélyre is.³² Szabályozta, hogy az állatok csak meghatározott pontokon léphetik át a határt, az ún. vesztegintézeteken keresztül, akkor is, ha nincs közvetlen veszély. Szomszédos országban kitört járvány esetén a behozatal tilos volt. Elsősorban a csordákban behajtott hízómarhára vonatkozott, de a veszély természetesen az igavonó ökrökre is leselkedett, ezért ennek szabályozása sem marad ki: „*Meddig a járvány nem szorosan a határ mellett uralkodik, s azért különösen el nem tiltatik, a még nem járvány lepett koronaország határszéli helyein szabad a honi*

²⁶ Az 1870-es felvétel szerint Háromszék, Brassó-vidék, Fogaras-vidék és Szekszárdi összesített lóállománya: 55 890; ökrállománya: 50 756 (*Magyar Statisztikai Közlemények*).

²⁷ Csíkszék, 1870: 11 948 ló; 20 943 ökör (*Magyar Statisztikai Közlemények*).

²⁸ SÁL Fond 9, inv. 2, fasc. 13, 311.

²⁹ Uo., 309–324.

³⁰ *Pénzügyi Közlöny*, 1888/13, 241.

³¹ LÁNG Lajos 1902, 317.

³² 32.592/1859 sz. Belügyminisztériumi Rendelet [MOL K 168, 133. cs. (8. tétel, 1876), 9972. alapszám (a. sz.)].

marhát kihajtani s a községek határain belőli gazdasági fuvarokra alkalmazni, de azokkal a határszélen átmenni tilos. Ha valamely belhoni ily vonattal a ragályos koronaországban járt volna, úgy az vagy fogatával együtt a határról vizsautasítandó, vagy arra szorítható lenne, hogy marhafogatát a helységen kívül 10 napig vesztegettesse, s ez időszak eltelte után azt, mielőtt a helységbe bocsáttatnék szintúgy mint szekérét gondosan tisztítsa meg.”

Az 1874: XX. törvénycikk gyakorlatilag továbbvitte a korábbi rendelkezéseket a keleti marhavész terjedésének a megállítására, így a határátlépésnél a veszteglés és állatorvosi vizsgálat kötelezettsége akkor is fennállt, ha a szomszédos országból nem jelentették a járvány megjelenését. A vész szörványos, határtól távolabb eső felbukkanása nem kérte a határzár felállítását, ez csak akkor következett be, ha járványszerűen terjedt. Erről ígyekezett a magyar kormány folyamatosan pontos információkat szerezni. A diplomáciai testületek részvétele mellett több alkalommal szakemberek utaztak ki Romániába az állategészségügyi viszonyok felmérésére. A román kormány vonakodott megadni a hozzájárulást ezekhez az akciókhoz, és igyekezett meggátolni a szélesebb körű tapasztalatszerzést.³³ Románia határozott ellenállása a vizsgálatokkal szemben érthetővé válik az ottani állapotok ismeretében, amint azt Lipthay István miniszteri osztálytanácsos jelentésében megfogalmazta: „Biztos tudomásom van arról, miszerint Romániában a marhavész majdnem az egész országban elterjedt. Ezen pusztító vész kiirtására a román kormány alig tesz némi intézkedéseket, a hullák mezőkön, utakon eltemetetlenül szabadon hevernek. A két ország között fennálló forgalom mellett igenis valószínű, hogy a vész a legszigorúbb határőrizet dacára országunkba bé fog hurcoltatni.”³⁴

Magyarországon a szörványos esetek előfordulása általános volt, nem egy hely vagy tájegység sajátjai. A járványok viszont elsősorban a román, illetve szerb határ melletti területekre voltak jellemzőek, ahogy az kitűnik az 1877–1880 között uralkodott nagy járvány esetében.

A járvány kiindulópontjaként az esetek jelentős részében Románia azonosítható, azonban nem kizárólag a közvetlen érintkezési felületen, a magyar–román határon keresztül terjedt, hanem arra is van példa, hogy az ország belsejében. A Pozsony megyében 1881-ben kibontakozott vész például galíciai tranzittal, valószínűleg vasúti közvetítéssel érkezett.³⁵

Keleti marhavész járványok

megye	kiütött	megszűnt
Háromszék	1877. 10. 16.	1878. 02. 18.
Brassó	1877. 11. 03.	1878. 02. 08.
Fogarás	1877. 11. 15.	1878. 03. 12.
Szeben	1878. 04. 20.	1878. 10. 09.
Torontál	1878. 06. 04.	1878. 08. 09.
Temes	1878. 07. 08.	1878. 09. 14.
Hunyad	1878. 07. 26.	1878. 07. 29.
Krassó-Szörény	1878. 08. 06.	1879. 02. 11.
Csanád	1878. 10. 21.	1878. 12. 06.
Bihar	1879. 03. 24.	1879. 04. 20.
Háromszék	1880. 09. 11.	1880. 10. 22.

Forrás: MOL K 168, 243. cs. (8. tétel, 1882) 1957. a. sz.

1882 novemberétől kezdődően Romániával szemben olyan szoros határzár lépett életbe, amellyel minden onnan származó kérődző házi- vagy vadállat belépését megtiltották Magyarországra. Az intézkedés kiterjedt a levágott állatokra és az ebből származó nyersterményekre, sőt a takarmánynövényekre is vonatkozott. Tiltás alá került a határvonal megközelítése az erdőkitermelésben részvevő ökrök számára is. A határzár fenntartására katonai kordont állítottak fel, a csempészség ellen pedig a csendőrség, pénzügyőrség és a vesztegintézetek közösen léptek fel. A határon áthaladó vasúti teherkocsik tisztítását és fertőtlenítését előírták az Államvasutak Igazgatóságának. A közutakon határátlépésre jelentkező személyeket, lófogatokat és szekereket a belépő állomásokon – saját költségükre – egyenként fertőtlenítették.³⁶

A kérődző állatokkal való magyar–román szárazföldi áruforgalmat a magyar fél több intézkedéssel, így marhatörzskönyv vagy a marhakataszter összeállításával igyekezett könnyíteni. Ezekben a kilépő és visszatérő állatokat regisztrálták, azonban az állategészségügyi intézkedések alól nem képezhettek kivételt, mivel útjaik során eljuthattak olyan területekre, ahol a járvány felütötte fejét, és ilyenformán potenciális veszélyforrásnak számítottak.

A brassói székhelyű Vesztegintézeti Igazgatóság olyan rendelkezéseket is közvetített a határ közvetlen közelében elhelyezkedő községek számára, amelyekben a szarvasmarhákkal vontatott szekerek közlekedését tiltotta olyan hagyományosan élénk áruforgalmat bonyolító romániai régiókba, ahol a kór megjelent.³⁷ Ugyanezen eset kapcsán a Nagy-

³³ CCTCRAH 1886, Procès-verbal No. 1. Séance du 19. avril / 1. mai 1886, 3–4.

³⁴ MOL K 168, 166. cs. (8. tétel, 1878), 15.681. a.sz.

³⁵ MOL K 168, 242. cs. (8. tétel, 1882), 1. a.sz.

³⁶ MOL K 168, 244. cs. (8. tétel, 1882), 44.700 a.sz.

³⁷ SÁL Fond 20, inv. 2 (*Képviselettestület üléseinek jku.*), fasc. 42, 1883.11.20./118. n. p.; 1883.11.20./118. n. p.

szebeni Pénzügyigazgatóság Kézdivásárhely városának tiltotta meg, hogy a határ által kettészelt erdejéről a kivágott deszkákat és épületfákat átszállíthassa Romániába, mint azt korábban tette.³⁸

A határzár felállítása tehát akadályozta a szabad forgalmat, olykor teljes forgalomkiesést eredményezett, és ezzel – de ettől függetlenül is – hozzájárult az állati erőt felhasználó szállítás költségeinek emelkedéséhez. A vasúti csatlakozások előtti időszakot értékelhetjük úgy is, mint amikor a szabad határátlépés és a részleges vagy teljes átlépési tilalom időszakai váltogatták egymást. Nem beszélhetünk ciklikusságról, mert ezek időtartama esetenként változott, nem volt előrelátható és kiszámítható sem, így mindenképpen zavarokat okozott.

A határátlépés békeidőben sem volt mentes az akadályoktól, így a határon való veszteglés – bár kiszámítható volt – az áru célbaérési idejét meghosszabbította, és panaszokra adott alkalmat, amint az megfogalmazódott egy Bagos István gyermekölgyesi vesztegintézeti igazgató ellen tett feljelentésben is: „Az igazgató úr egy kereskedőnek marháit csak azért, hogy Borszáken dözsölhessen, a vesztegzár alatt a rendes záridőn túl egy pár nappal megtoldott, s egy más kereskedőnek délután 4 órakor a határszéli igazolványt nem írta alá, míg egy másiknak ugyanaznap, ki barátja lévén, ötvélt 7–8 óra között az igazolványt kiállította.”³⁹ Hasonló szabálytalan eljárás miatt a román határszakaszon több belépő állomás vezetője ellen indult vizsgálat: 1882-ben Bodza,⁴⁰ 1883-ban Baziás,⁴¹ 1884-ben Bodza,⁴² 1886-ban Vöröstorony került sorra.⁴³

5. Az Osztrák-Magyar Monarchia és Románia közötti vámháború

A magyar-román áruforgalmi kapcsolatokban sorsdöntő fordulatot hozott az 1886 júniusában kitört vámháború. Közvetlen előzménye a kereskedelmi és vámegyezmény megújítását célul kitűző tárgyalások kudarca volt, amelynek nyomán mindkét fél prohibítív jellegű vámokat léptetett életbe a másikkal szemben.⁴⁴ Ennek kapcsán a magyar kormány részéről megfogalmazódott annak az igénye is, hogy az állatforgalom teljes eltiltása mellett a „a vasúti és hajózási szállítási díjak az átvitelre nézve Romániát illetőleg a lehetőségig felemelendők.”⁴⁵ A Bécsben lezajlott vámügyi egyeztetésen azonban kizárólag a pénzügyi

intézkedések kerültek napirendre, a szállítási díjak emelésére nem került sor.⁴⁶

A szállítóeszközök struktúrájában azonban olyan változások zajlottak le, amelyek teljessé tették a szervezett keretek között zajló szállítmányozás térhódítását. A román fél az árukra kivetett prohibítív vámok mellett a szezonálisan, leigeltetés céljából a határon áterrelt és az áruforgalom lebonyolításában részvevő állatokra is vámbiztosítékot rótt. A román területre átlépő transzhumáló juhok darabja után 2 frank biztosítékot kellett fizetni, amit visszatéréskor visszafizettek, de egy nagyobb létszámú sereg esetében a nagyobb összeg komoly akadályként jelentkezett, és kérdésessé tette az átlépést.⁴⁷ A fuvarosok biztosítékképpen egy ménló után 60, egy kanca után 20, a szekér után pedig 75 frankot voltak kénytelenek letétbe helyezni.⁴⁸ Ennek ellensúlyozására a magyar kormány igyekezett a román piacokról a vámháború miatt kiszorult iparosokat különféle intézkedésekkel segíteni.⁴⁹ A leghatásosabb ilyen intézkedések a kedvezményes vasúti szállítási díjak, majd az 1888-ban bevezetett tarifarendszer voltak.

Az állatvontatású szállítás díjai ilyen jellegű és mértékű emelkedésének, másrészt a vasúti szállítás terén tett könnyítéseknek kettős hatásuk volt. Egyrészt meggyorsította és teljessé tette a gépesítésnek a szállításban való térhódítását. Másrészt a határszéli kisiparra mért fiskális csapást kettőzte meg. Kézdivásárhely esetében igen szemléletes a példa. Bár a várost 1887-ben elérte a vasút, és állomásán fel lehetett rakodni a román piacra termelt árut, a Sepsiszentgyörgy–Brassó–Predeal vonalon szállítva az út hosszúsága megháromszorozódott. A vasúti szállítás olyan szempontból sem felelt meg ennek a városnak az iparosai számára, hogy ezek a termékeiket nem szervezetten, raktározás és üzletek útján juttatták el vásárlóikhoz, hanem direkt módon, a vásárokon, ahová a szállítást is maguk oldották meg, és maguk is részt vettek benne. Márpedig a vámháború nyomán az iparosok és kereskedők vagy áttértek a vasúti szállításra, vagy kiszorultak a román piacról. Az egyenes vasúti összeköttetéssel rendelkező Brassó vármegyére az előbbi a jellemző, míg a szomszédos Háromszékre az utóbbi. A vámháború évétől kezdődően a szekéren szállított termékek csak igen csekély hányadát tették ki az áruforgalom összesített tömegének és értékének, gyakorlatilag a közvetlen határszélre szorultak vissza. (5. ábra.)

³⁸ Uo., 119. n. p.

³⁹ MOL K 168, 243. cs. (8. tétel, 1882), 2 716. a.sz.

⁴⁰ MOL K 168, 244. cs. (8. tétel, 1882), 38 294. a.sz.

⁴¹ MOL K 168, 274. cs. (8. tétel, 1883), 44 187. a.sz.

⁴² MOL K 168, 312. cs. (8. tétel, 1884), 26 462. a.sz.

⁴³ MOL K 168, 388. cs. (8. tétel, 1886), a.sz. n.

⁴⁴ MOL K 255, 276. cs., 109–110; *Pénzügyi Közlöny*, 1886/20,

239–243; 1886/25, 295.

⁴⁵ MOL K 27, 1886.05.16./1. n. p.

⁴⁶ MOL K 27, 1886.05.20./1. n. p.

⁴⁷ SÁL Fond 9, inv. 2, fasc. 28, 339.

⁴⁸ Uo., 243.

⁴⁹ MOL K 27, 1886.05.25./21. n. p.; 1886.06.06./1. n. p.; 1886.06.22./6. n. p.

6. Mérleg

A magyar–román vasúti csatlakozások előestéjén tehát olyan tényezőket is számításba kell vennünk, amelyek látszólag indirekt módon, de hatásukban közvetlenül és azonnal befolyásolták a hagyományos szállítás menetét és költségvonzatát. Úgy a szárazföldi, mint a folyami szállítás a környezeti-időjárási viszonyok is befolyásolták, így szezonális kötöttség volt érvényes mindkét formára. A szárazföldi áru fuvarozás útviszonyai téli vagy esős időszakban igen kedvezőtlenek voltak, a dunai közlekedés a vaskapui akadályok miatt úgyszintén csak kedvező vízállás esetén történt zökkenőmentesen.⁵⁰ Ebből a szempontból megállapíthatjuk, hogy a Kárpátok vagy a Vaskapu átkelése időben tervezhető és az ezzel járó költségkalkuláció is megvalósítható volt. Másrészt az állategészségügyi, pénzügyi és haderő-utánpótlási intézkedéseket szemügyre véve azt állapíthatjuk meg, hogy ezek kiszámíthatatlanok és a költségek szempontjából megterhelőek voltak. A szárazföldi és folyami szállításban a gépesítésre való átmenetet mindezek részben befolyásolták. A gőzerő térnyerése

és a nagyobb vízkiszorítású hajóknak a dunai szállításban való rendszeresítése infrastrukturális beruházásokat követelt, ami a Vaskapu szabályozásával történt meg. A szárazföldi szállításban a nagy üzleti beruházások csaknem kizárólag a vasúthálózat fejlesztése terén mentek végbe. A közutak fenntartása nagyjából a községek és megyék feladata volt, ami a gyakorlatban továbbra is közmunkával valósult meg. Az állami utak fenntartásában sem történt minőségi előrelépés, ami a legkisebb mértékben is ellensúlyozhatta volna a vasút térnyerését.

Az Osztrák–Magyar Monarchia és Románia közötti vámháború lezárulása után egy teljesen új környezetet és szállítási rendszert találunk. Az új egyezmény előtárgyalásain a legfontosabb román követelmény továbbra is a marhaexport biztosítása volt. A magyar minisztertanács alternatívája – amely végül az egyezményben helyet is kapott – a vágott marha szállításának engedélyezése volt, zárt vasúti kocsikban.⁵¹ Mindenképpen szimbolikus értékű ez a záradék, félre nem érthetően érzékelteti a két évtized alatt lezajlott átmenetet.

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

Levéltári források

- Magyar Országos Levéltár (MOL)
 – K 27: *Minisztertanási jegyzőkönyvek*
 – K 168: *Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztérium, elnöki iratok*
 – K 255: *Pénzügyminisztérium, elnöki iratok*
 Romániai Országos Levéltár Kovászna Megyei Igazgatósága, Sepsiszentgyörgy (SÁL)
 – Fond 9: *Háromszék vármegye, főispáni iratok*

Irodalom

- BELLON Tibor
 2001 Áruszállítás az Alföld folyóin, in: *Számadó. Tanulmányok Paládi-Kovács Attila tiszteletére*, MTA Néprajzi Kutatóintézete, Budapest, 273–287.
 BEREND T. Iván – RÁNKI György
 1973 *A kapitalista gazdaság fejlődése Kelet- és Délkelet-Európa országaiban*, Tankönyvkiadó, Budapest.
 BIBESCU, G.
 1885 *Austro-Ungaria și România*, București.
 BOTEZ, C. – SAIZU, I.
 1988 *Acțiuni ale României după războiul de independență (De la Plevna politică la Plevna economică)*, Editura Junimea, Iași.
 CCTCRAH
 1886 *Conférences pour la conclusion d'un traité de commerce entre la Roumanie et L'Autriche*
 CIACHIR, Nicolae
 1977 *Războiul de independență României în contextul european (1875–1878)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București.
 Hongrie, Imprimerie Charles Göbl, Bucharest.
 CSÍKVÁRI Jákó
 1883 *A közlekedési eszközök története*, Budapest.
 EDDIE, Scott M.
 1984 Mit bizonyítanak az 1882–1913-as exportstatisztikai adatok? Magyarország valóban csak a Monarchia „éléskamrája” volt? *Történelmi Szemle*, 1984/3, 416–425.
 1996 *Ami „köztudott”, az igaz is? Bevezetés a kliometrikus történetírás gondolkodásmódjába*, Csokonai, Debrecen.

⁵⁰ Az orsovai vízmércére és a különböző vízkiszorítású hajók átkelési lehetőségére napokra lebontott táblázatot az 1840–1897-es

évekre vonatkozóan l. GONDA Béla 1898, 56–57.

⁵¹ LAKOS Lajos (szerk.) 1999, 829/1893.02.13./17. n. p.

- FRISNYÁK Zsuzsa
 2003a A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén, *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, XIII (2001–2002), Budapest, 305–320.
 2003b A 19. századi közúti jármű-számlálás forráselemzési kérdései, in: *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények* (szerk. Frisnyák Zsuzsa), Közlekedési Múzeum, Budapest, 61–68.
- GIDÓ Csaba
 2000 A székelyföldi vasúthálózat kiépítése, in: *Fejedelmek, forradalmak, vasutak. Tanulmányok Erdély történetéből* (szerk. Takács Péter), Erdély-történeti Alapítvány – KLTE Történeti Intézet, Debrecen, 291–341.
- GONDA Béla
 1898 *A magyar hajózás*, Budapest.
- GRÁFIK Imre
 1992 *Hajózás és gabonakereskedelem*, Debrecen.
 2001 Modernizálódás és archaizmusok együttlélése a magyarországi folyamhajózás történetében, in: *Számadó. Tanulmányok Paládi-Kovács Attila tiszteletére*, MTA Néprajzi Kutatóintézete, Budapest, 289–302.
- HALÁSZ Tibor
 1974 A közforgalmú távolsági áruszállítás fejlődése Magyarországon, *Közlekedési Múzeum Évkönyve*, 1974, 153–199.
- HUSZÁR Ernő
 1994 *Nemzetközi kereskedelempolitika*, Aula Kiadó, Budapest.
- IONESCU, Dumitru P.
 1986 Construirea liniei ferate Ploiești–Predeal, *Studii. Revistă de istorie*, I, 86–95.
- JANKÓ Béla
 1968 *A magyar dunai gőzhajózás története*, Budapest.
- KELLOG, Frederick
 1972 Convenția comercială din 1875, un pas către independență? *Studii. Revistă de istorie*, XXV, 989–1003.
- KEMECSI Lajos
 2001 A paraszti járműkultúra kutatása az elmúlt negyedszázadban (1975–2000), in: *Számadó. Tanulmányok Paládi-Kovács Attila tiszteletére*, MTA Néprajzi Kutatóintézete, Budapest, 537–554.
 2003 Az észak-dunántúli paraszti járműkultúráról, in: *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények* (szerk. Frisnyák Zsuzsa), Közlekedési Múzeum, Budapest, 45–54.
- KENESSY Albert
 1872 *A kapaszkodó hajózásról*, Budapest.
- KOMLOS, John
 1990 *Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac. Ausztria–Magyarország gazdasági fejlődése a tizenkilencedik században*, Maecenas, Budapest.
- KÖVÉR György
 1982 *Iparosodás agrárszágban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*, Budapest.
- LAKOS Lajos (szerk.)
 1999 *A Szapáry- és a Wekerle-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei 1890. március 16. – 1895. január 13.*, Magyar Országos Levéltár, Budapest.
- LÁNG Lajos
 1902 *A vámpolitika az utolsó száz esztendőben*, Budapest.
- MATLEKOVITS Sándor
 1905 *Közös vámterület és a gazdasági elválás Ausztriától*, Budapest.
- NAGY Botond
 2007 Vendégmunka és csempészet a 19. században. Kihágások a magyar–román határ Háromszék és Brassó vármegyei szakaszán az 1880-as években, *Korall Társadalomtörténeti Folyóirat*, 2007. december, 182–203.
 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: *Tradíció és modernizáció a XVIII–XX. században* (szerk. Bodnár Erzsébet – Demeter Gábor), Hungarovox Kiadó, Budapest, 135–146.
- PALÁDI-KOVÁCS Attila
 1973 A magyar parasztság kerek járműveinek történeti és táji rendszerezéséhez, *Néprajzi Közlemények*, XVIII, 5–79.
 2001 Híradás, közlekedés, szállítás, in: *Magyar Néprajz II. Gazdálkodás*, Budapest, 813–973.
- SZULOVSZKY János
 2003 Iparosok a közlekedésben, in: *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények* (szerk. Frisnyák Zsuzsa), Közlekedési Múzeum, Budapest, 55–60.
- TELKES Simon
 1888 *Eledelek és italok. Adatok az áruforgalom s a termelés köréből*, Budapest.
- TIBERIAN, Ioan
 1969 Relațiile comerciale între Transilvania și România între 1876–1886. Consecințele convențiilor comerciale din 1875, *Studii. Revistă de istorie*, V, 905–927.
- TPDV
 1871 *Tarifu pentru percepțiunea drepturilor de vamă la exportatiune și lista produsurilor aperate de plata acestor drepturi*, Impri-meria Statului, Hotelul Șerban-Vodă, București.

További források

- *Kimutatása a Magyar Korona Országaihoz tartozó országok vámhivatalainál nagyobb mennyiségben előfordult árukról a vámtarifa szerint összevonva*, Budapest, 1872–1893
- *Magyar Statisztikai Közlemények*, Budapest, 1870–1906
- *Pénzügyi Közlöny*, Budapest, 1877–1897
- *Székely Nemzet*, Sepsiszentgyörgy, 1887–1893

Mijloace de transport în comerțul extern 1. Circumstanțele procesului de tranziție în structura transportului terestru

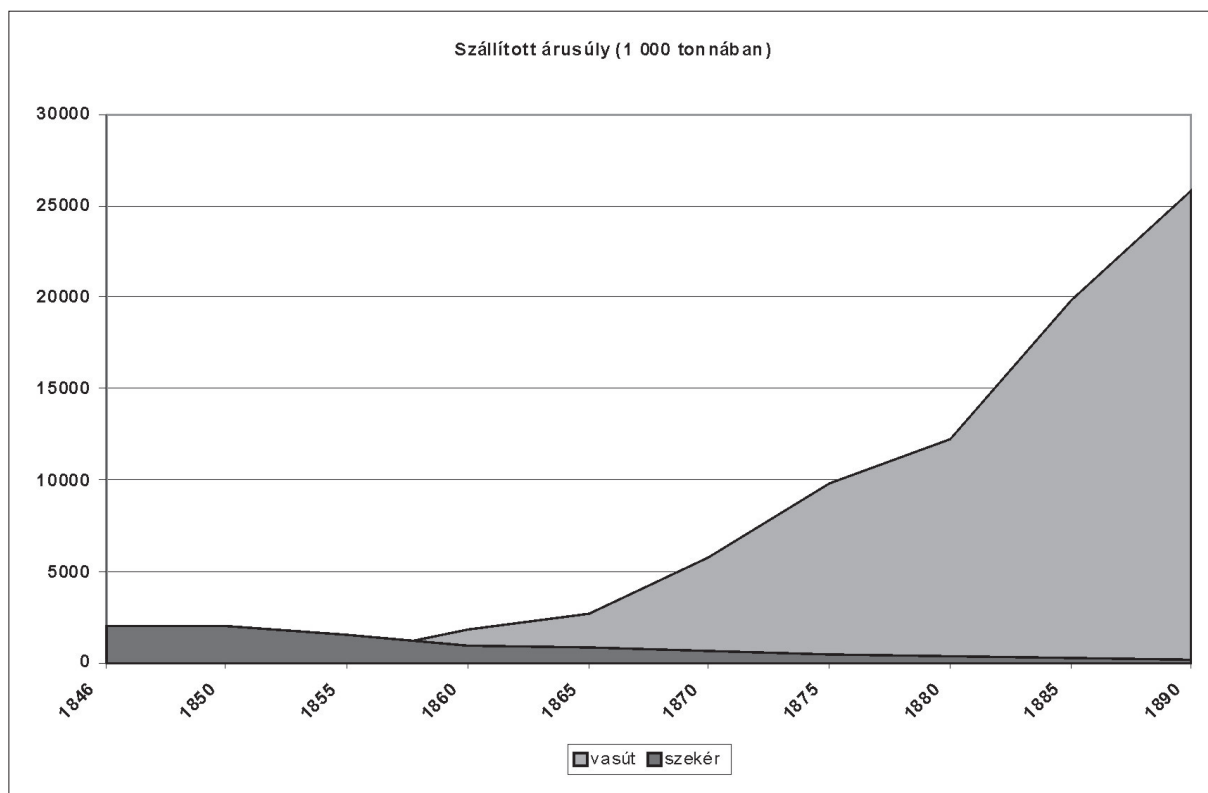
(Rezumat)

În istoria economiei mondiale sfârșitul anilor 1870 reprezintă declinul epocii liberschimbiste și ascensiunea protecționismului. În legăturile comerciale între Austro-Ungaria și România, această turnură s-a produs cu o întârziere de un deceniu, dar efectul a fost cu atât mai dramatic. Fenomenul s-a petrecut paralel cu schimbarea în structura de organizare și pe scară largă a mijloacelor de transport, adică realizarea joncțiunii dintre cele două rețele de căi ferate naționale. Pe plan internațional, diminuarea drastică a costurilor de transport a contrabalansat în mod considerabil scumpirea mărfurilor cauzată de politicile fiscale protecționiste, însă procesul de tranziție în domeniul transporturilor dintre Austro-Ungaria și România nu s-a petrecut într-un ritm uniform. Nu era posibil, în primul rând datorită faptului că paralel cu înființarea legăturilor feroviare nu au fost extinse rețelele în regiunile de lângă graniță. Drept urmare era posibil ca transportul produselor de export să aibă costuri mai ridicate la o stație de încărcare în comparație cu transportul direct spre piața de desfacere. În astfel de condiții, rațiunea economică cerea în multe cazuri săruiască față de mijloacele tradiționale de transport. În această primă parte a studiului se încearcă realizarea unui *inventar* despre factorii, care au influențat în mod decisiv evoluția mijloacelor tradiționale de transport, urmând ca în a doua parte (care va fi publicată anul viitor) să se prezinte legătura cu sistemul modern de transport.

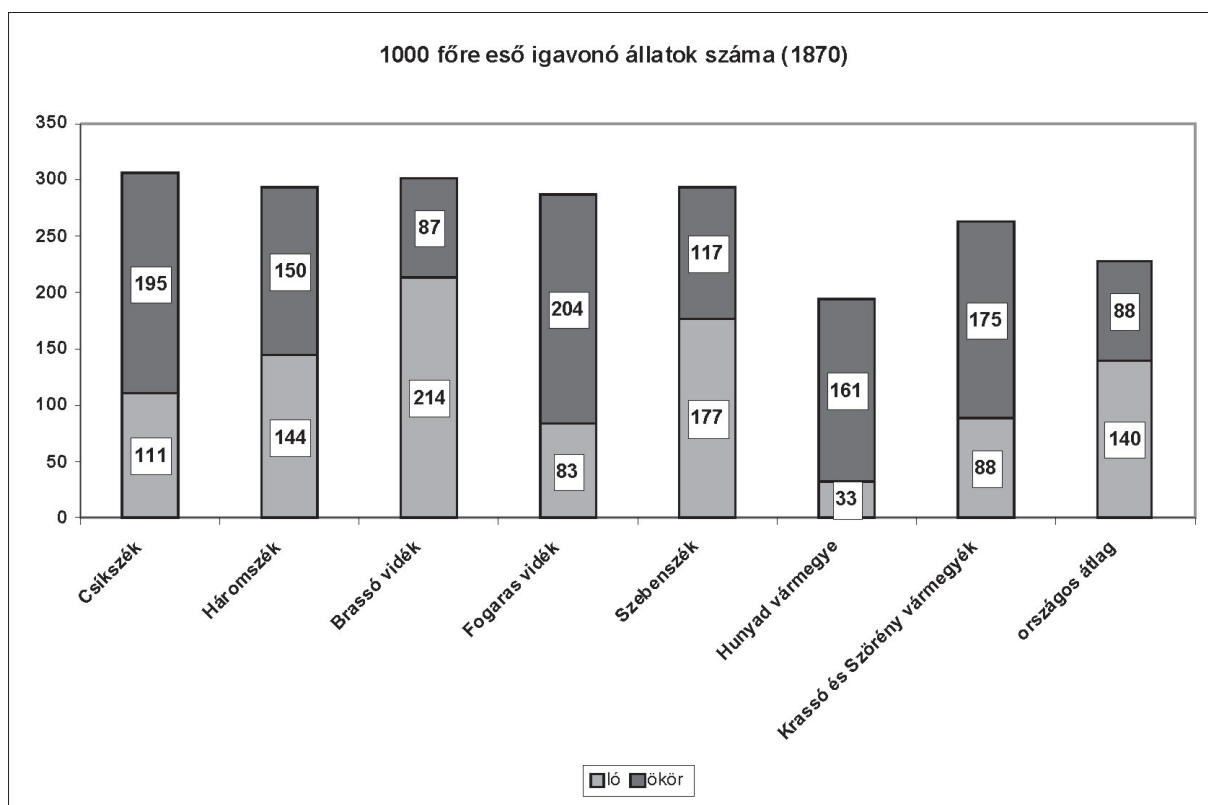
Means of transport of the foreign trade 1. Circumstances of the transition process in the terrestrial transport structure

(Abstract)

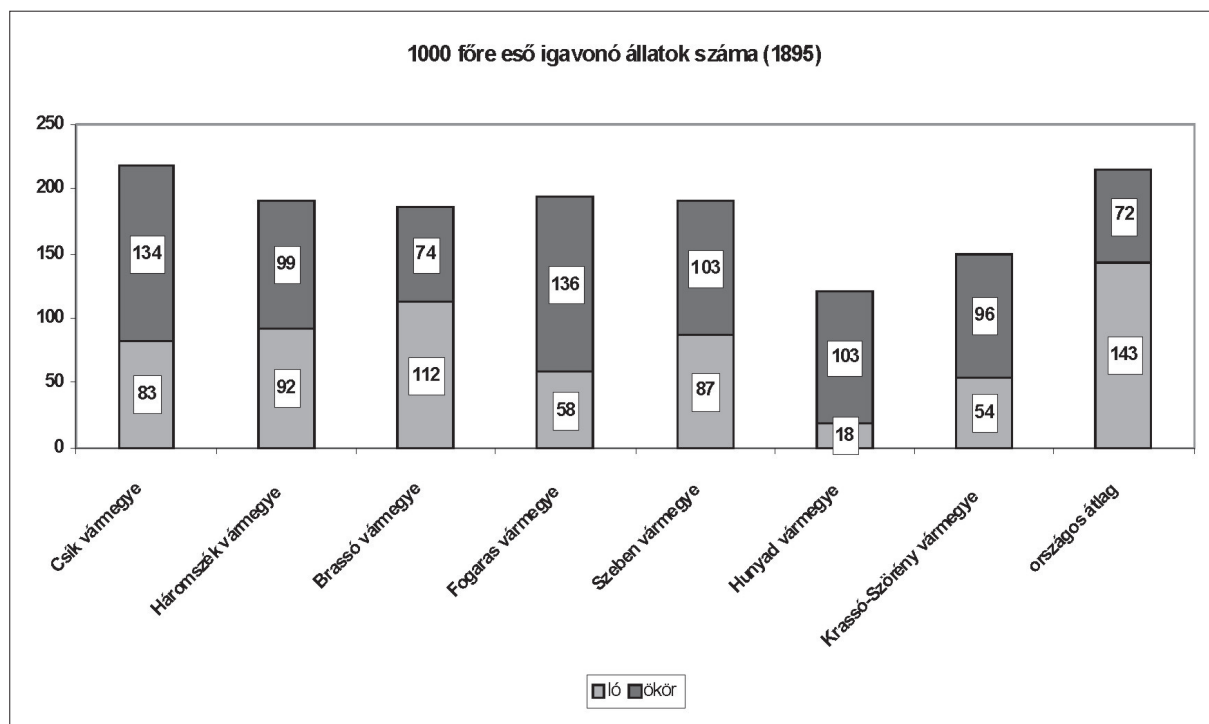
In the history of world economy the end of the decade 1870 represents the decline of the era of free-trade and the ascent of protectionism. In the trade liaisons between the Austro-Hungarian Empire and Romania, this turn had come a decade later, but the effect was more dramatic. This phenomenon went parallel with the change in the organizational structure and on the scale of transport means. On international level, the drastic diminution of transport costs had considerably counterbalanced the increase in price of goods, caused by the protectionist fiscal policies. But, the transition process in the field of transport between Austro-Hungary and Romania had not been going in a uniform rhythm. It was impossible first of all because in parallel with the establishment of railway junctions the frontier railway networks had not been extended. Consequently it was possible that the transport of goods to a loading station draw higher expenses compared to transporting them directly to the destination market. In such conditions, economical commonsense required keeping with the traditional means of transport in many cases. The first part of the study makes an inventory of those factors that had a decisive impact upon the evolution of traditional means of transport.



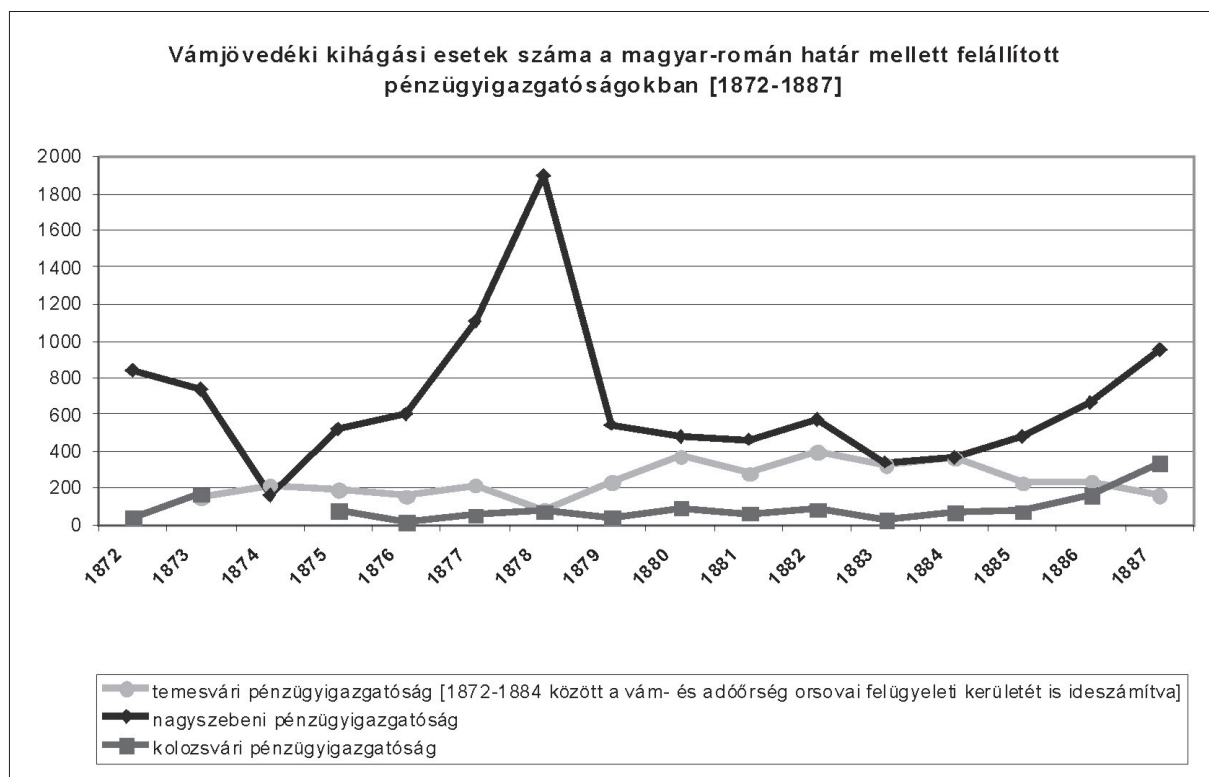
1. ábra A vasúton és a szekéren szállított árumennyiség és aránya (1846–1890).
(Forrás: HALÁSZ Tibor 1974, 158.)



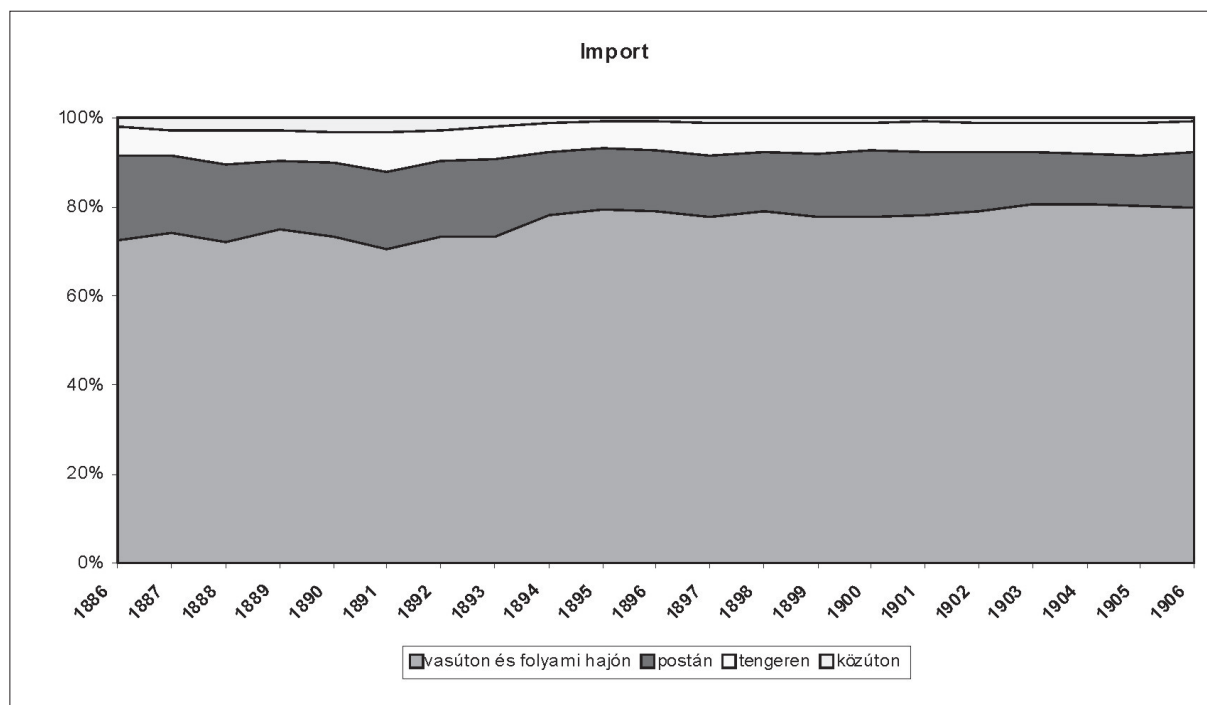
2. ábra Az 1000 főre jutó igavonó állatok száma és aránya 1870-ben.
(Forrás: Magyar Statisztikai Közlemények.)



3. ábra Az 1000 főre jutó igavonó állatok száma és aránya 1895-ben.
(Forrás: *Magyar Statisztikai Közlemények.*)



4. ábra A vámjövédéki kihágási esetek dinamikája (1872–1887).
(Forrás: *A Magyar Királyi Pénzügyőrség Statisztikája.*)



5. ábra Az import szállítás szerinti szerkezete (1886–1906).
(Forrás: *Magyar Statisztikai Közlemények.*)

