

**A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma
1898-1913 között**

Pelles Márton

Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

Absztrakt

Tanulmányomban bemutatom egy nagy jelentőségű kereskedelmi vállalat, a Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság megalakulásának és működésének történetét az 1898–1913 közötti években. Ez a vállalat volt az, amelyik továbbvitte a Dunán a Vaskapuig szállított árut a fekete-tengeri és levantei kikötőkbe, és amely beindította 1912-től a Fiume-Ausztrália közötti rendszeres tengeri kereskedelmet is. Kutatásomban vizsgálom a vállalat és a magyar állam között fennállt törvénybe foglalt támogatási szerződéseket, melyekben konkrétan lefektették, hogy mely kikötőkkel és mennyi járáttal kellett a vállalatnak folyamatos kapcsolatot létesítenie. Ezzel összhangban megvizsgálom a fellelhető statisztikai források alapján a vállalat hajó- és áruforgalmát és üzleti eredményeit, illetve elhelyezem ezen adatok alapján horizontálisan a Magyar Keleti Rt-t a többi államilag támogatott tengerhajózási vállalat között. Kutatásomtól azt várom, hogy segít megvilágítani a magyar külkereskedelemnek egy kevésbé ismert és alig kutatott fejezetét.

Kulcsszavak: Fiume, Levante, Kereskedelem, Fekete-tenger, gőzhajózás

I. Bevezetés

A 19. század végi magyar gazdaságpolitika mellett, hogy kiépítette Európa egyik legmodernebb kikötőjét Fiumében, és hajózási vállalatokat állított a tengeri kereskedelem szolgálatába, nagy gondot fordított arra is, hogy ne csak az Adria-, de a Fekete-tengeren is beindítsa az áru- és személyforgalmat. Ezen utóbbi célra, több vállalat szolgáltatásait is igénybe vette (a trieszti Osztrák Lloyd társaságot és a fiumei Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt-t), de az Al-Duna szabályozását követően a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. látta el ezt a feladatot. Jelen tanulmányomban azt a kérdést járom körül, hogy ez a vállalat mekkora forgalmat generált a Fekete-tengeren és mekkorát a fiumei kikötő összforgalmához viszonyítva a Fiume-Ausztrália járatokkal, illetve mekkorát a többi államilag támogatott vállalathoz képest; különös tekintettel a még fel nem dolgozott 1906–1913 közötti esztendőkre nézve. Forrásaim ezen kérdések megválaszolásához elsősorban a releváns hazai és külföldi szakirodalom, törvények és statisztikai kiadványok voltak.

II. A vállalat története

A magyar állam kétféle módon igyekezett gőzhajózási vállalatokat állítani a magyar kereskedelmi érdekek szolgálatába. Egyfelől az államilag támogatott társaságokat, melyek törvénybe foglalt évenkénti segély fejében hajójáratokat vállaltak a megszabott célkikötőkbe, másfelől azokat a szabadhajózó vállalatokat, melyek a fiumei forgalom fellendítéséért igénybe vehettek hajóépítési- vagy fuvardíj támogatásokat (Ákos – Horváth 2010). Természetesen egy állami segélyezésű vállalat végezhetett szabadhajózást is a törvényi járatain felül. A Fekete-tenger forgalmát az 1871. évtől az Osztrák Lloyd társaság közvetítette, ám azzal a magyar állam 1891-ben felbontotta a támogatási szerződést azon oknál fogva, hogy a vállalat a magyar államsegélyért nem a magyar, hanem trieszti osztrák kereskedelmi érdekeket tartotta szem előtt. Így 1891–1898 között az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szolgálta a térség kereskedelmét egy csekélyke Várna-Konstantinápoly közötti rendszeres, szerződéses járáttal. A térség kereskedelmének fellendülését azonban, az hozta el, amikor a magyar állam elérte az 1890-es évek végén, hogy a dunai hajózással (Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt.) és az Al-Duna szabályozásával Regensburgtól Galac kikötőjéig egységes díjszabással vitethessenek az áruk; és a fennálló anyagi

forrásaival megalapította a Magyar Keleti Rt-t mind a Fekete-tenger, mind az egész Levante, Lloyd által nem érintett kikötői közötti forgalom ellátására (Gonda 1906).

A vállalattal való segélyezett viszonyt először az 1898. évi IX. tc-ben szabályozta az állam. Ez évi 36 oda és vissza járatot jelentett a Duna hajózhatósága idején a Galac-Sulina-Konstanca-(esetleg Nyikolajev)-Konstantinápoly és a Várna-Burgas-Konstantinápoly szakaszokon (a dunai hajózás szünetelése idején Konstanca volt az első járat kezdőpontja), a vissza járatoknak a Konstantinápoly-Burgas-Várna-Konstanca-Galac vonalon kellett közlekedniük. Továbbá a vállalat köteles volt, a kereskedelmi miniszter külön kérésére, segélyezés nélkül járatokat indítani szintén galaci indulással a kis-ázsiai és szíriai kikötők érintésével Alexandriába és vissza, de ezen járatok maximális száma nem haladhatta meg az évi 12–12 darabot. Továbbá szintén köteles volt ilyen esetben járatokat indítani a török és görög kikötők érintésével Patrasba (mely ekkoriban a Földközi-tenger kereskedelmének egyik központja volt). A Lloydal pedig évi 60 000 K fejében úgy állapodtak meg, hogy az átveszi a Magyar Keleti Rt. árúit és továbbítja azokat a saját vonalain. A szerződés 8.§-a kimondta, hogy a vállalat az állami járatain felül üzhett szabadhajózást, de csak oly módon, hogy ne keltsen versenyt a Lloydnak az osztrák állam által támogatott vonalain, illetve hogy ne okozzanak a kitérők meg nem engedett késést a rendszeres járatoknak. A késésekért esetenként 100 K és 500 K közötti bírság volt kiszabható. Háború esetén a vállalat köteles volt összes hajóját a hadi célokra átadni, legénység felvételénél pedig előnyben kellett részesítenie a fiumei Tengerészeti Akadémiáról kikerült tengerészeket (Horváth 1999). Ez a szerződés hivatalosan 1908. február végéig kötött, ám 1914-ig, az új szerződésig életben maradt. A vállalat a kötelezőjáratokért évi 180 000 K támogatást kapott, melynek, mint említettem 60 000 koronányi része a Lloydal való megállapodásra ment és további 60 000 koronában maximalizálták a járatkimaradásokért levonható bírságok összegét. A vállalat székhelye Budapest volt, ügyviteli nyelve a magyar lett és az összes alkalmazottjánál törekednie kellett arra, hogy magyarokat foglalkoztasson. Továbbá köteles volt ügynököket tartani azon kikötőkben, ahol rendszeres forgalmat bonyolított. A nyereségének 1%-át pedig köteles volt a nyugdíjazott tengerésztisztek alapjának befizetni.

Az 1914. évben két újabb szerződés is kötött a vállalat és az állam között. Ennek oka, hogy a már meglévő fekete-tengeri kereskedelem mellé (1914. évi XXIV. tc.), a már 1912-óta elindult Fiume-Ausztrália járatokat is törvényileg szabályozták az 1914. évi XXIII. tc-ben. Ezen a vonalon évi 8–8 járatot volt köteles a vállalat fenntartani, és ha volt rá igény, ki kellett ezt bővítenie a tasmániai, új-zélandi, és dél-ausztráliai kikötők (Fremantle és Brisbane) elérésével. Érinthetett útba eső kikötőket is, sőt szorgalmaznia kellett a Fiume-(Holland-India)-Ausztrália vonal kereskedelmének beindulását is, de Fiuménál Északabbra fekvő kikötőt nem érinthetett (Trieszt). A szerződést 1929. június 30-ig kötötték, évi 1290 000 K államsegéllyel, melyhez további 20 000 K volt lehívható a holland-indiai kitérő esetén. A kereskedelmi miniszter kérésére az évi 8–8 járat évi 12–12-re volt felemelhető (havi maximum egy bontásban). Az igazolt, vállalaton kívüli okból történő késésekért, kivitelnél mérföldenként 9,7 K bírságot, behozatalnál pedig mérföldenként 4,85 K bírságot helyeztek kilátásba. Az igazolatlan, vállalat hibájából eredő késéseknél pedig kivitelben esetenként maximum 20 000 K, behozatalnál pedig esetenként maximum 10 000 koronányi bírság volt kiszabható. Bármely más szabálytalanság esetén maximum 3000 koronányi volt a bírság felső összege. A vállalat székhelye továbbra is Budapest maradt, ám a fiumei és ausztráliai kikötőkben is ügynököket kellett tartania. Hirdetményeit meg kellett jelentetnie legalább kétfő budapesti és egy fiumei lapban. Az osztalékfizetés felső korlátját 760 000 K-ban határozták meg, oly kitételrel, hogy az ezen felüli osztalékkal megegyező összeget a vállalatnak a saját hajóépítési alapjába kellett tennie. Az 1914. évi XXIV. tc., mely a galaci kereskedelmet

szabályozta lényegi eltérést nem fogantatosított az 1898-ik évi szerződéshez képest. Annyi különbség történt, hogy a vállalatnak nem csak a vasúti menetrendekkel, hanem az MFTR Részvénytársasággal is „szoros együttműködéssel kellett szolgálnia a magyar kereskedelmi érdekeket”. A fenntartott járataiért a vállalat évi 300 000 K állami támogatást kapott. Igazolt késés esetén 7 K-t kellett fizetnie a vállalatnak mérföldenként, illetve 2 K-t, ha nem tudott rajta kívül álló okok miatt átjutni a Dardanellákon. Igazolatlan késés esetén export irányban maximum 3000 K, import irányban maximum 1500 K, elavult gőzös használatáért maximum 1000 K bírságot kellett fizetnie, indokolatlan járatváltoztatásnál pedig esetenként 500 K-t.

Hogy jobb képet alkothassunk a szerződésekben meghatározott célkikötők hollétéről vessünk egy pillantást az alábbi 1. számú ábrára, mely megmutatja a földközi-tengeri kikötőket és utal a Port Said-on keresztül közlekedett ausztrál járatokra.

1. ábra: A Magyar Keleti Rt. által érintett szerződéses kikötők 1898–1913 között



Forrás: az 1898. évi IX. tc. és az 1914. évi XXXIII-XXXIV. törvénycikkek alapján saját szerkesztés

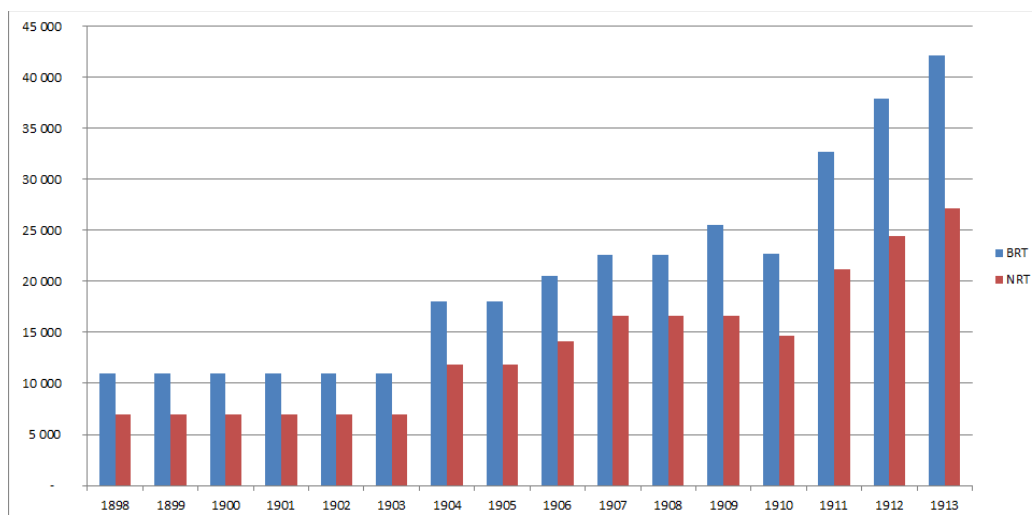
A vállalat biztosan üzött jelentős mértékű szabadhajózást is a törvényes járatain felül. Ezt tanúsítja, hogy nem egy hajóját a világháború kitörésekor Nagy-Britannia partjainál fogták le. Értelemszerűen az osztrák-magyar kikötőkbe visszatért hajóit ekkor át kellett adnia a hadi célok kiszolgálására, ám oly váratlanul érte a vállalatot a háború, hogy nem egy gőzöse távol-keleti, idegen vizeken tartózkodott és azokat ott fogták el.¹ A vállalat a világháború után olasz felségjelzés alatt nevében és hajóállományában újjászerveződött, de soha nem nyerte vissza a magyar uralom alatti tündöklését.

¹1914. augusztusában a József Ágost Főherceget félreállították Mogadischoban (Szomália), az Orsovát Padangban (Szumátra szigete), A Tátrát Port Saidban (Egyiptom, Szuezi-csatorna bejárata), a Turult pedig Sydneyben (Ausztrália). Nagy-Britanniában, Kirkwallban fogták le az Attilát 1914-ben, illetve a Kárpátot South Shieldsben.

III. A Magyar Keleti Rt. hajóállománya és forgalma

Már az 1898. évi szerződés kimondta, hogy a vállalatnak amegalakuláskor meglévő négy gőzöse mellé további hármat kell szereznie oly feltételekkel, hogy azoknak legalább 9000 BRT tartalmúnak, 10 csomóval közlekedőnek és I. osztályúnak kellett lenniük; és ha bármely hajója elavult volna az évek során, csak ilyen típusúakkal pótolhatta őket.²³ Így a Magyar Keleti Rt. 1898–1913 között folyamatos bővítéssel 4-ről 12-re fejlesztette hajóparkját. Nettó és bruttó tonnatartalmaikról álljon itt a 2. számú diagram. Látható, hogy a vállalat életében az 1912-től létrejövő ausztráliai járatok (valóban léteztek ekkor is ezen járatok, a törvényi szabályozás csak később párosult hozzá) hozták a változást, hisz ettől kezdve kezdett rohamosan nőni a hajók hordképessége. Ezután az 1914. évi szerződés rendelkezett újból – felismerve az igényeket – a hajóállomány bővítéséről úgy, hogy a vállalat köteles volt négy új 6000 BRT-s és a posta mellett 15 személyt kényelmesen szállító gőzöst beszerezni, melyre támogatást is kapott oly módon, hogy ha Fiumében építik őket magyar gyárban, tonnánként 20 K és indukált lóerőnként 15 K támogatást kapott volna utánuk a vállalat.⁴

2. ábra: A Magyar Keleti Rt. hajóállományának fejlődése 1898–1913 között



Forrás: MSÉ (1898–1913).

A vállalat hajóállományát mutatja az 1. számú táblázat, ez a tizenhat darab gőzös volt a társaság birtokában összesen, de nem egyszerre. Nem találunk oly nagy hajókat köztük, mint amekkorákkal például az Adria Rt. közlekedett ezekben az években Fiume és Nyugat-Európa között. Ennek az az oka, hogy a Magyar Keleti Rt. alapvetően kisparthajózást végzett a Fekete-tenger partvidékén, utána nagyparthajózást a Levantében, és csak harmadlagosan hosszújárátú hajózást az ausztrál kikötőkbe. A hajóállományának bruttó tonnatartalmai is ezt tükrözik, ugyanis 1898–1903 között jóformán 10 000 BRT, 1904–1910-ig pedig 20 000 BRT körül mozgott hajói térfogata. Csak a már emlegetett ausztrál járatok beindulásával volt kénytelen hajóparkját úgy fejleszteni, hogy

²³Néhány szó a hajók tonnatartalmáról: a bruttó regisztertonna (BRT) megmutatja a hajó összes férőhelyét, a nettó regisztertonna (NRT), pedig csak a tiszta szállító teret számolja, levonva a BRT-ből az olyan egységeket, mint kabinok, élelemraktár, szivattyúk, stb.; egy regisztertonna száz köbláb, körülbelül 2,83 köbméter.

³A csomó, a tengeri mérföldön alapuló mértékegység, utóbbit definíció szerint 1852 méterben egységesítették. A csomó, így megmutatja, hogy egy óra alatt a hajó, mennyi tengeri mérföldet képes megtenni.

⁴Értelemszerűen ezen bővítést már megakadályozta az 1914 nyarán kitörő Nagy Háború.

kiszolgálhassa az épp beindulni látszó forgalmat. Ez 1911-ben 32 762 BRT-t, 1912-ben 37 895 BRT-t és 1913-ban 42 157 BRT-t jelentett.

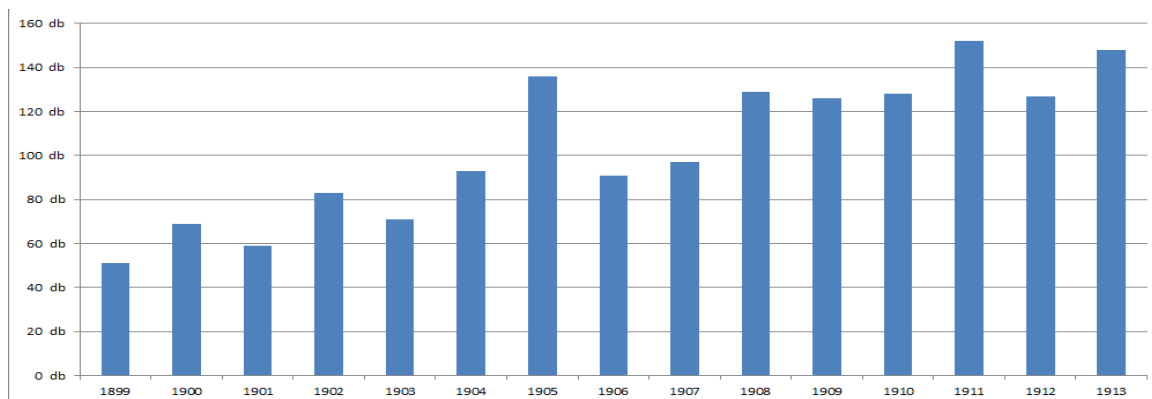
Forrás: Hajóregiszter (2014).

2. táblázat: A Magyar Keleti Rt. hajóállománya 1898–1913 között

építés éve	neve	BRT	vállalat tulajdonában	építés éve	neve	BRT	vállalat tulajdonában
1884	Nádor	-	1910	1906	Kossuth	3 553	1914
1890	Corvin Mátyás	3 093	1906	1907	Orsova	3 549	1914
1891	Attila	3 278	1914	1907	Turul	3 530	1914
1891	Vaskapu	1 065	1903	1911	Augusztai Főhercegnő	5 056	1923
1902	József Ágost Főherceg	2 859	1914	1911	Erdély	5 035	1919
1904	Gróf Tisza István	2 939	1920	1912	Kárpát	5 056	1914
1904	Hieronymi	2 288	1913	1913	Corvin	1 444	1924
1904	Kelet	942	1914	1913	Tátra	5 121	1914

A vállalat hajóforgalmát tekintve álljon itt a 3. számú diagram. Az oszlopdiagram elénk tárja a vállalat 1899–1913 közötti járatainak számát. Látható, hogy noha növekedés volt tapasztalható, az 1899–1907-es években (az 1905-ös évet leszámítva), érezhető a vállalat „magára találásának időszaka”. Az 1908-as évtől kezdődően egy stabil 125 darab járat körüli ingadozás volt megfigyelhető, a rekorder 1911-es évvel (152 db. járat).

3. ábra: A Magyar Keleti Rt. járatainak száma 1899–1913 között

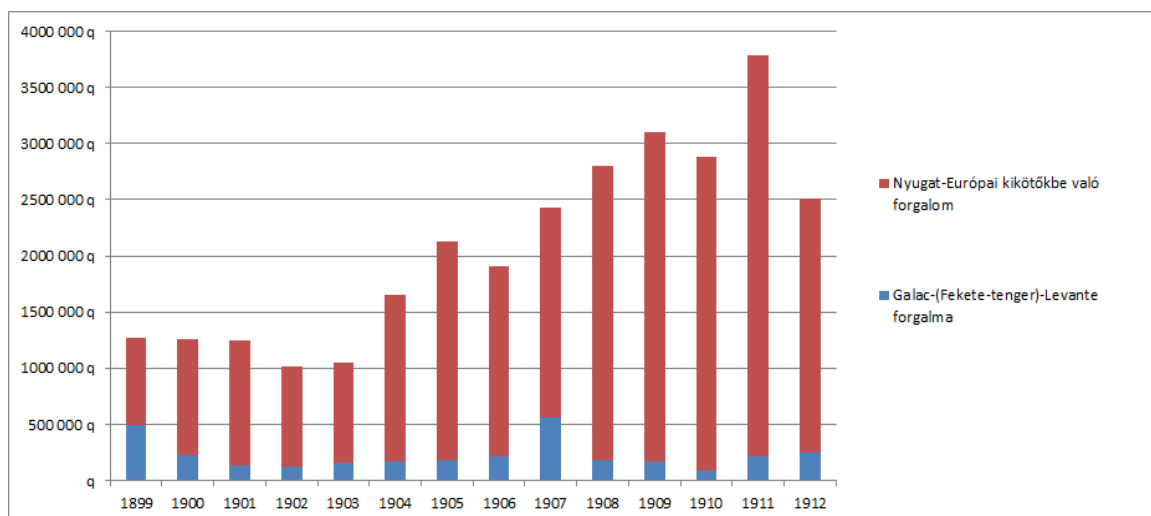


Forrás: MSE (1898–1913).

IV. A vállalat áruforgalma

A vállalat által közvetített áruforgalmat kétféle alakban lehet interpretálni. A statisztikusok 1899–1912 között mérték a forgalmat éves statisztikákkal a Galac kiindulópontú, illetve a nyugat-európai viszonylatokban történő áru továbbítás terén, és 1913-tól álltak át szemléletben a behozatal és kivitel számszerűsítésére, ám ez utóbbi adatokat átlagolva visszaszámolták az 1901. évig. Ezért mindkettőt bemutatom, először az 1899–1912 közötti időszakot a 4. számú ábrán.

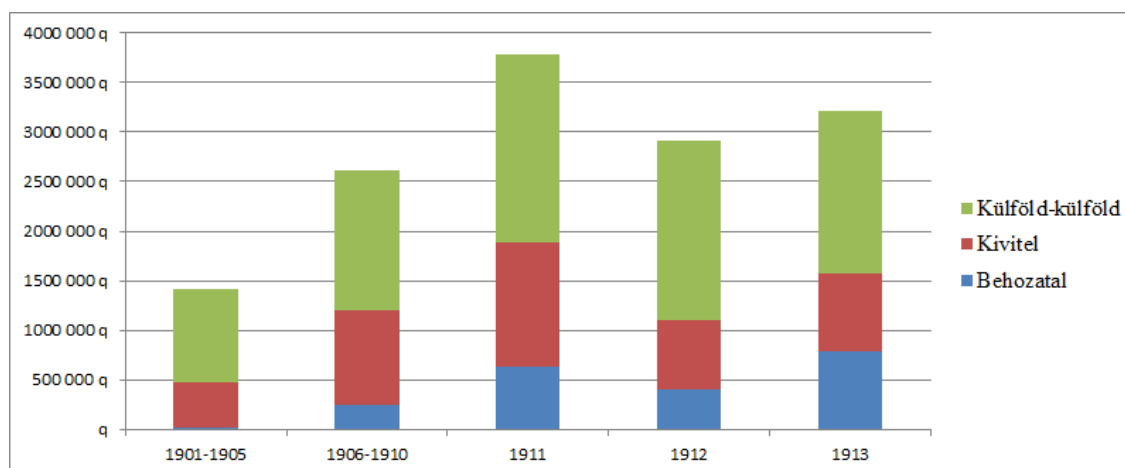
4. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1899–1912 között



Forrás: MSÉ (1899–1913)

Ezen a diagramon megfigyelhető, hogy a Nyugat-Európába történő kereskedelem sokkal nagyobb volument képviselt a vállalat életében, a szerződéses Galac-Konstantinápoly közötti járatoknál. Ez magyarázható lehetne, egyfelől azzal, hogy a Lloydon keresztül milyen nagy európai forgalomra lelt a Levantéba szállító Magyar Keleti Rt., ám tudva azt, hogy több hajóját a vállalatnak 1914-ben a brit partoknál foglalták el, valószínűsíthető, hogy ez a nagyarányú forgalom a vállalat által üzemeltetett szabadhajózásból eredt. Így érthető meg igazán az a tény is, hogy az ausztráliai áruforgalom létrejötté megelőzte két évvel a magyar állam ilyen irányú segélyezését, hiszen a szabadhajózást üzemeltető Magyar Keleti Rt. érzékelte ezt a „piaci rést” és igyekezett kitölteni, majd a magyar állam meglátva ebben a lehetőséget támogatta később. Egyébként az ábrán látszik, hogy a vállalat áruforgalma 1907–08-tól növekedésnek indult, melynek csúcspontjai az 1909-es és az 1911-es rekord évek voltak. Az 1912. évtől azért van visszaesés az adatokban, mert a közép-európai export java 1911 után Fiume felé vette irányát. Az 1899-es évben összesített forgalma a vállalatnak 1272 340 métermázsa, és 1909-ben 3101 730 métermázsa volt, ez százalékosan ezen évek alatt 243,78%-os növekedést jelentett.

5. ábra: A Magyar Keleti Rt. áruforgalma 1901–1913 között



Forrás: MSÉ (1913).

Amint említettem, az 1913-as évben készítettek import-export statisztikát is, ezt az 5. számú ábra mutatja. Ezen az ábrán az első két oszlop az 1901–1905-ig és 1906–1910-ig tartó 5–5 éves áruforgalmi átlagokat mutatja, míg láthatjuk külön az 1911–1913-as évek adatait is. Az 1911-es és 1912-es oszlopok összege pontosan kiadja az előző ábra által adott értékeket (de meg kell jegyezni, hogy ezen ábrák 1912-es oszlopaiban még nem szerepelt az ausztrál forgalom, azaz 295 620 q behozatal és 98 890 q kivitel). Itt érzékelhető, hogy ugyanúgy, ahogy a fiumei kikötőnél, az al-dunai kijáratnál is a kivitelünk volt az erősebb (Fiume forgalma 1913). A legnagyobb forgalmat a vállalat a köztes kikötők közötti áruforgalomban bonyolította le, így, ahogyan 1871–1891 között a Lloyd volt az egyedüli és megbízható kereskedelmi és postaszolgálat a Levantében, a világháború előtti évekre a Magyar Keleti Rt. is hasonló kaliberű vállalattá nőtte ki magát.

Összehasonlítva a két diagram összforgalom adatait, azt kapjuk, hogy az 1913. év összes áruforgalma 3 207 820 q volt. Ez az 1899-es évhez viszonyítva 252,12%-os forgalomnövekedést jelentett. Éves növekedést számolva azt kapjuk, hogy a Magyar Keleti Rt. áruforgalomban átlagosan 9,32%-al tudta bővíteni forgalmát a vizsgált időszakban.

V. A vállalat üzleti eredményei

A vállalat üzleti eredményeit vizsgálva ugyanazt a felosztást találjuk, mint az 1913-as Statisztikai Évkönyv áruforgalomra vonatkozó adatainál, azaz 1901–1905-ig és 1906–1910-ig két ötéves átlagot és az 1911–1913-as évek évenkénti feltüntetését. A 2. számú táblázatban be is mutatom a vállalat ezen adatait.

3. táblázat: A Magyar Keleti Rt. üzleti eredményei 1901–1913 között koronában

év	bevétel	kiadás	eredmény	állami segély	jövedelem	osztalék összesen	osztalék a részvénytőke százalékában
1901-1905	358 518	605 666	- 247 148	208 997	- 38 151	-	-
1906-1910	699 627	899 778	- 200 151	305 127	104 976	64 000	2%
1911	1 029 542	1 134 387	- 104 845	416 852	312 007	273 000	6,5%
1912	1 143 362	1 357 493	- 214 131	1 005 138	791 007	510 000	8,5%
1913	601 331	1 465 964	- 864 633	1 664 779	800 146	540 000	9%

Forrás: MSÉ (1913).

Részvénytőkéket tekintve 1898–1906-ig 2200 000 K, 1907–1911-ig 4200 000 K és 1912–1913-ig 6000 000 K állt a vállalat rendelkezésére. Látható, hogy a Magyar Keleti Rt. bevételeiről nem lehet elmondani egyfajta monoton növekedést vagy csökkenést, ám ha átlagosan nézzük az utolsó három – sőt az 1914-es bevételt is számítva (444 190 K) – négy évet akkor 804 606,25 K-t kapunk. Az átlagos bevételről elmondható, hogy az 1901–1913–14-es évek alatt végig növekedett. Ugyanezt kiadásra vizsgálva azt kapjuk, hogy az 1911–14-ig tartó évek átlagára (az 1914-es kiadás 1251 925 K volt) 1302 442,25 K-t kapunk, azaz a kiadások is egyre nőttek. Azonban 1914-ben az államsegély mértéke már 400 000 K-val csökkent az 1913-as értékhez képest, így a növekvő kiadásokat kevésbé fedezte ez a jövedelem, ezért ekkor már csak 5%-os osztalékot tudott adni a vállalat a részvényeseinek (300 000 K). Szem előtt tartva az áruforgalmi statisztikákat belátható, hogy megérte az államnak segítenie a vállalatot, azonban az első világháború pont olyan pillanatban szakította meg a fejlődését, amikor az a legjobban növekedésnek indult. Összességében a Magyar Keleti Rt. annak ellenére, hogy legfiatalabb vállalatunk volt a segélyezés szempontjából, teljesíteni tudta a hozzá fűzött reményeket, hiszen a célját elérte; ellátta a fekete-tengeri kereskedelmet és ezen felül még Fiume kikötő forgalmát is növelni tudta a Fiume-Ausztrália vonalon történő kereskedelme révén. Így a megtérülés kérdését nem szabad csak pénzügyi oldalról néznünk.

VI. Összegzés

Tanulmányomban bemutattam a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. megalakulásának és működésének statisztikai adatokkal alátámasztott történetét. Azt tudjuk, hogy a korabeli tengeri kereskedelem tette ki Magyarország külkereskedelmének 8%-át. A fiumei kikötő példáján láthatjuk, hogy ennek átlagosan a felét bírták az államilag támogatott vállalatok. Ezen vállalatok között a Magyar Keleti Rt. fennállása alatt az összes magyar tengeri áruforgalomnak 14,37%-át bírta. Összehasonlításképpen az 1877 óta létező Adria Rt. 61,55%-át, a Lloyd 10,81%-át, a dalmát partokat 1891 óta összekötő Magyar-Horvát Rt. pedig 13,17%-át bírta, azaz a Magyar Keleti Rt. legfiatalabbként is sikeresen tudott beilleszkedni ezen vállalatok sorába. Ezt mondhatjuk már csak azért is, mert az Adria Rt. forgalma évente átlagosan 6,9%-al, a Lloydé 12,7%-al a Magyar-Horvát Rt.-é 9,3%-al a Magyar Keleti Rt.-é pedig 9,32%-al növekedett. Kijelenthető, hogy ez a vállalat a kor tengeri kereskedelmének sikeres vállalata volt, mely vonzotta a befektetőket és szolgálta a szerződéseken megkötött magyar érdekeket, illetve a Levante egyik legpontosabb és legmegbízhatóbb vállalatává vált az 1910-es utolsó békeévekben.

Irodalomjegyzék

Ákos György – Horváth József (2007): Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. Budapest. HA-JÓS Bt.

Bartos Dezső – Bornemissza Félix (1942): Magyarország és a tengerhajózás. Budapest. A Kikötő – Tengerhajózás kiadása.

Ezer év törvényei: <http://www.1000ev.hu>

Fiume forgalma (1906–1913): Fiume hajó- és árúforgalma 1906–1913. Szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.

Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Budapest. História – MTA Történettudományi Intézete.

Gonda Béla (1896): A fiumei kikötő. In: Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart. Budapest. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt. kiadása. 181–191. o.

Gonda Béla (1906): A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.

Hajóregiszter (2014): <http://www.hajoregiszter.hu> (2014. október 21.)

Horváth József (1999): A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Budapest. HA-JÓS Bt.

Komlos, John (1990): Az Osztrák-Magyar Monarchia mint közös piac. Budapest. Maecenas Könyvkiadó.

MSÉ (1898–1913): Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Scott, Eddie (1977): The Terms and Patterns of Hungarian Foreign Trade 1882–1913. In: The Journal of Economic History, 1977. vol. 37. 2. 329–359. o.

Pelles Márton, Közgazdász alkalmazott közgazdaságtan alapképzési szakon

Témavezető neve: Dr. Kaposi Zoltán, egyetemi tanár

Munkahely: Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

Cím: 7622, Pécs, Rákóczi út 80.

E-mail: pellesmarci@gmail.com

Lektorálta: Dr. Barancsik János, PTE KTK, tanszékvezető egyetemi docens