

Pelles Márton*

A MAGYAR-HORVÁT SZABADHAJÓZÁSI RT. TÖRTÉNETE ÉS TENGERI ÁRUFORGALMA 1900–1914 KÖZÖTT

THE MARITIME TRADE HISTORY OF THE HUNGARIAN-CROATIAN FREE
NAVIGATION COMPANY LIMITED BETWEEN 1900 AND 1914

ABSTRACT

My study focuses on the story of the Hungarian-Croatian Free Navigation Shipping Company Limited. (Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.) which was founded in 1900 by Sigismondo Copaitich. The company was founded so that Croats would also have a long-distance shipping company, beside the Hungarian and the local Italian companies. During the last period of the Dualism, the company mainly connected England's, the Mediterranean Sea's and the Black Sea's ports, but sometimes the steam ships had also important shippings to the Far East, North and South America. In my paper I would like to present the company's and Copaitich's work according to my research and findings in Rijeka's State Archives (Državni Arhiv u Rijeci). From my work I hope that by analysing the company's shipping and goods turnover I can add to and deepen our knowledge about the Hungarian and Croat naval commerce.

1. Bevezetés

A 19. század végi Fiuméra – a magyar kikötővárosban, mely 1868-ban került vissza utoljára Szent István koronájához – egy hosszantartó gazdasági konjunktúra volt jellemző. Fiume lakosságának átlagosan 44–48%-át az olaszok (fiumanok), 26–31%-át a horvátok, 10%-át a magyarok és 5%-át a németek tették ki.¹ Ezzel szemben a már említett vállalatokban főként az olaszok, magyarok és németek képviseltették magukat. Ezt az egyoldalóságot tette sokszínűbbé az, hogy a századfordulótól megjelentek horvát bankok, takarékpénztárak, illetve hajózási társaságok is a városban. Utóbbiak (Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. – 1891; Copaitich&Co. – 1895; és a most tárgyalt társaság) mind bakari Copaitich Zsigmondnak köszönhetik létrejöttüket és működésüket.

Copaitich Zsigmond, horvátul Ziga Kopajtić, 1853. április 6-án született Buccariban egy ősi tengerészdinasztia tagjaként. Fiatal korában hosszújratú tengerészkapitányi képesítést szerzett a Fiumei Nauticában, majd sok felé járt kereskedelmi hajókon a világban. 1884-ben Sverljuga Mátyás társaként kisparthajózási társaságot alapított Fiumében, mely 1891-ben Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. néven járatai fenntartására állami szubvenciót kapott. Copaitich 1893-ban létrehozta a Fiumei Dokktársulatot mely hajóépítést és javítást végzett, majd 1895-ben létrehozott egy kisebb hosszújratú társaságot, majd 1899-ben az MHSZRt-t. Ezt követően több helyi banknak, takarékpénztárnak elnöke lett, és tagja volt a Fiumei és Zágrábi kereskedelmi és iparkamaráknak is. Első feleségétől Olga Battagliernitől (†1899. április 18.) született Milutin nevű fia, majd Jozefina Gorup-Slavinjskától Aleksander nevű fia. 1910-ben Ferencz Józseftől ő és utódai bakari előnévvel magyar nemeséget kaptak. 1925. április 25-én Rómában hunyt el.²

Ezen társaságok közül most a legnagyobb, a magyar és olasz tulajdonú fiumei hajózási társaságoknak is komoly versenytársat jelentő Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt történetével fogok foglalkozni, mely jogutódjaiban a mai napig létezik.³

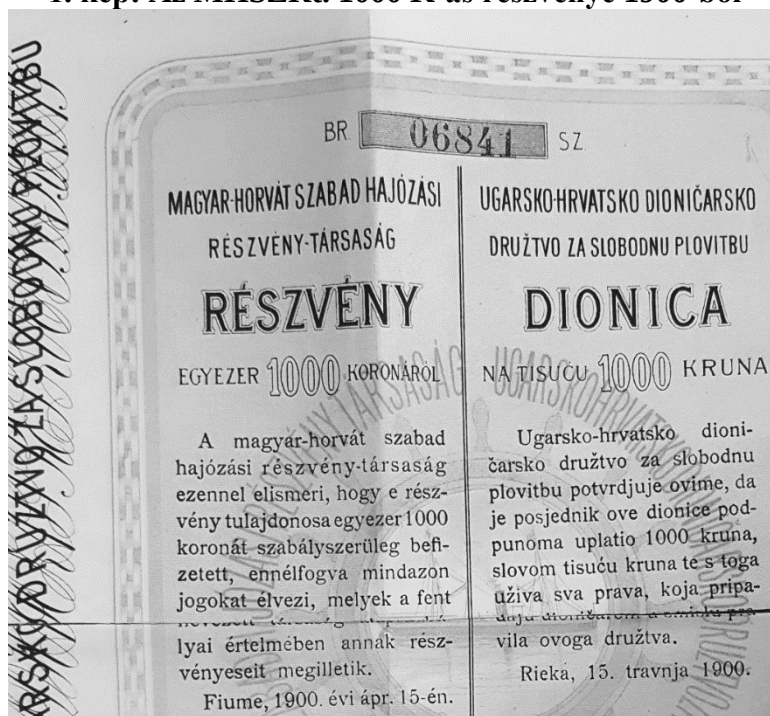
*Pelles Márton, Vezetés és szervezés mesterszakos hallgató a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán (email: pellesmarton@gmail.com).



2. A vállalat története és flottája

A vállalatot 1899. szeptember 11-én Fiumében főként horvát részvényesek alapították, azzal a nem titkolt céllal, hogy a Monarchia kereskedelmi hajózásiában a horvát érdekeket is képviseljék. A társaság alaptőkéje 1000 000 K lett (1000 db 1000 K-ás részvény: lásd 1. kép), fő részvényesei között pedig voltak horvát takarékpénztárak és bankok, Bačić György, Sterk Antal, Pollich Mátyás, Paicurich Mátyás és természetesen Copaitich Zsigmond, azaz főként tengerészek és kereskedők.⁴

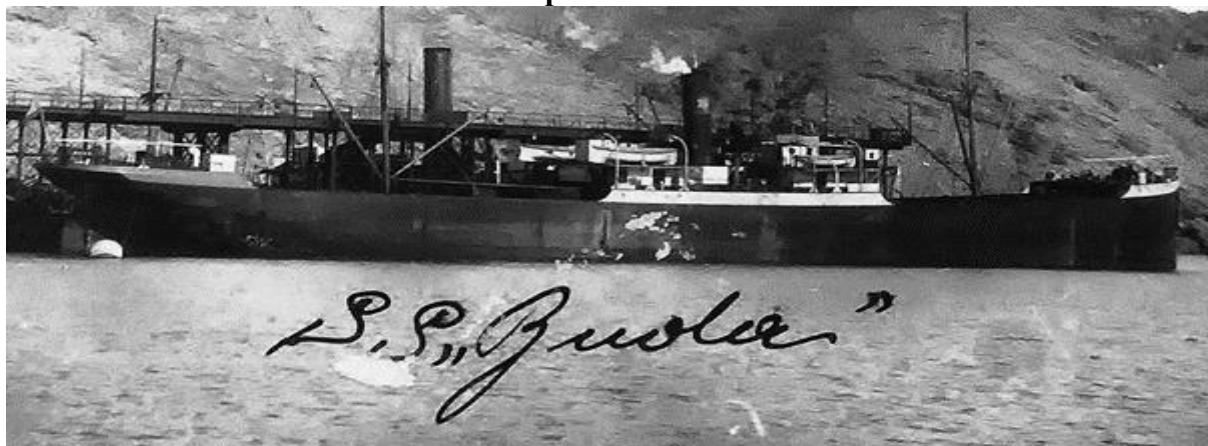
1. kép: Az MHSZRt. 1000 K-ás részvénye 1900-ból



Forrás: DAR-700. 178.

Az alapításkor az 1893. évi XXII. tc. állami hajóépítési támogatását igénybe véve két gőzöst építtetett a vállalat. Az egyiket Copaitich elhunyt felesége után SS Olgának, a másikat SS Zvirnek nevezték. Ezek a legmodernebb technológia szerint 5200 t és 5600 t hordképességűek voltak. Ezt követően 1901-ben két új gőzöst vásárolt a társaság a flottába, a 6000-6000 t hordképességű SS Klek és SS Korana, így a flotta már 22 800 tonna súlyú vagy 10 155 nettó regisztertonna térfogatú áru szállítására volt alkalmas. A szállítási kapacitások növekedését megakasztotta az, hogy 1902. november 27-én Ausztráliánál elsüllyedt az SS Zvir, ezt pótlandó a vállalat 1903. január 1-én lajstromoztatta 5. gőzösét, az SS Plitvicét (3847 NRT térfogattal). Ezt követően még ebben az évben július 16-án az SS Klek cukor rakománnyal kihajózott Colombóból, Cheribonnál szemet vett fel, de Port Saidba már sosem érkezett meg. Válaszul a gőzös eltűnésére a társaság (véltetően biztosítási bevételekből) újabb gőzöst vásárolt, az SS Dunavot (6000 t és 2491 NRT), melyet 1904-ben követett az SS Buda (6100 t 2492 NRT) üzembe helyezése is (2. kép).⁵

2. kép: Az SS Buda



Forrás: DAR. RO. 46.

A két gőzös elvesztése és az újak építése anyagilag megviselte a társaságot, hisz az az 1905-ik évi beszámolója alapján csak 150 ezer K tiszta nyereségre tett szert, és csak 3%-os osztalékot fizetett az adott évben, noha az alaptőkéje már 6000 000 K volt.⁶ A társaság ezzel beállt egy stabil 14 381 NRT térfogatú szállítási kapacitásra, mely csak 1912-ben emelkedett fel 17 146,6 NRT-re, az SS Zvir2 megépíttetésével.

Az első világháború, szemben a többi fiumei hajózási társasággal, nem érintette túlzottan negatívan az MHSZRt-t. Gőzősei – az SS Olga kivételével, melyet az olaszok 1915-ben elkoboztak és Malamocconál torlasznak elsüllyesztettek – semleges kikötőkben átvészelték a háborút. A vállalat 1924-ben, amikor Fiume Olaszországhoz került, a határos Sušákon szerb-horvát-szlovén színek alatt szervezte újra önmagát már, mint Jadranska Plovidba.⁷ Az egykori magyar időkben épült gőzősei javát 1933–34-ben szétbontották; legtovább az SS Zvir2 bírta, amelyet a II. világháborúban 1941. december 4-én torpedóztak meg az Égei-tengeren.⁸

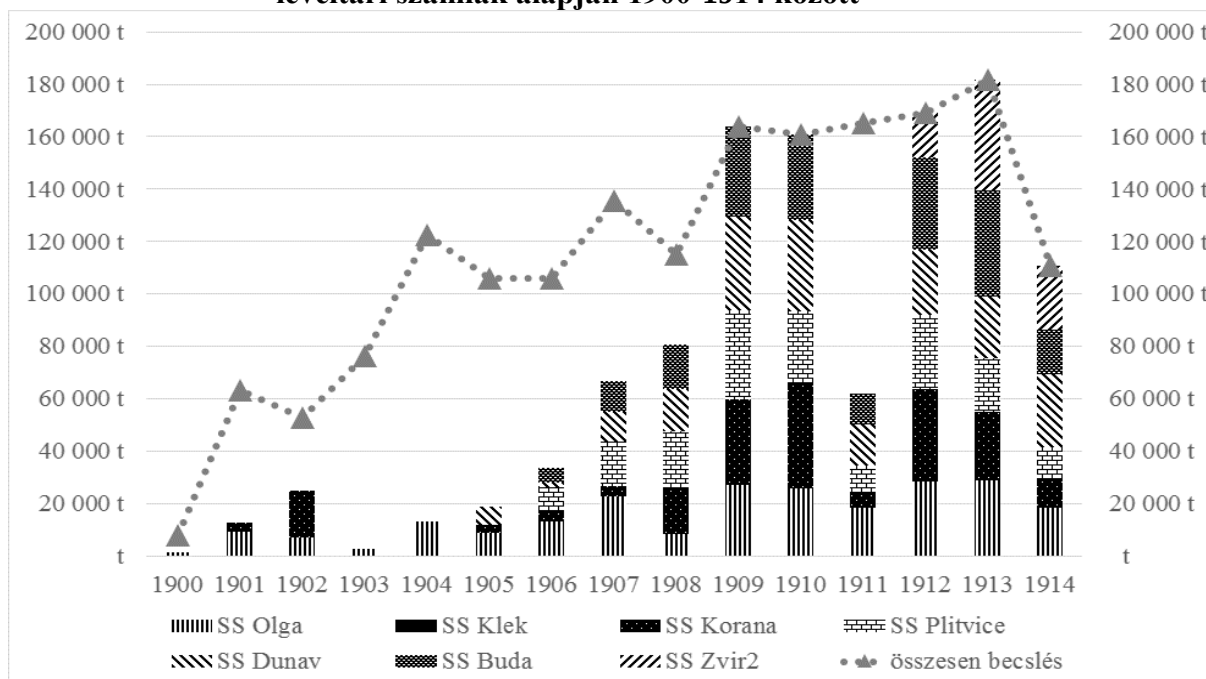
3. Hajó- és áruforgalom

A vállalat a céljaival összhangban igyekezett Fiumét összekötni a világ főbb kikötőivel. Ez azt jelentette, hogy fennállása alatt, ha nagyobb földrajzi tájegységenként nézzük, az alábbi kikötőkben járt: Dél-Afrikában Port Elizabethben; Dél-Amerikában Pisaguában, Buenos Airesben és Bahia Blancában; Észak-Amerikában a keleti parton New York, Delaware, Philadelphia, Savannah, a Mexikói-öbölben Tampa, Port Inglis, New Orleans, Louisiana, Galveston és a nyugati parton Portland. Óceániában: Port Close, Karácsony-szigetek, Szingapúr, Sarawang, Cheribon, Pekalongan, Surabaya. Ázsia keleti felén: Japán, Tsingtao, Hongkong; Ázsia Dél-Keleti felén: Saigon, Bangkok, Moulmein, Rangoon, Akyab, Chittagong, Colombo, Bassein, Karachi. Európában, a Földközi-tenger és Fekete-tenger térségében pedig minden fontosabb kikötőben, például Port Said, Alexandria, Seriphos, Azow, Marianopol, Batum, Poti, Novorosszijszk, Nyikolajev, Odeassza, dunai kikötők, Trieszt, Póla, Sebenico, Ravenna, Velence, Avversa, Marseille, Genova, Barcelona, Algír, Huelva, Auvers, Antwerpen, Amszterdam, Rotterdam, Hamburg, Bréma és a főbb brit kikötők.⁹

Ez 1900–1914 között összesen 735 db fuvart jelentetett 1104 670 t összegű (levéltári számlával bizonyítható) áruforgalommal. Öt kikötő kivételével a járatok kiegyenlítették voltak a világ számos pontja között. Az ebből kiemelkedő városok a járatok számának százalékában a következők: Fiume 16,73%, Taganrog 5,31%, Cardiff 4,76%, Velence 3,81% és Rotterdam 3,4%. Ha ezt a listát súlyozzuk az adott kikötő részére szállított áruforgalom mértékével azt kapjuk, hogy a társaság az összes forgalmának 48,4%-át Fiume, 13,82%-át Taganrog, 10,54%-át Velence, 9%-át Cardiff és 6,63%-át Rotterdam részére fuvarozta.

Az MHSZRT és más fiumei hajózási vállalatok forgalma kapcsán megfigyelhető, hogy minden világkikötőnek volt egy, az áruforgalmát meghatározó fő import- vagy exportcikke. Ez alapján, hogy csak a fenti öt várost említsük, Fiume importja főként nyersrizs, cukor, kőszén, exportja pedig feldolgozott áruk voltak. Tanager exportja gabona és faáru, importja kőszén; Cardiff exportja kőszén; Velence és Rotterdam importja gabona és faáru voltak. A vállalat gőzöseinek összegzett áruforgalmát az 1. ábrán mutatom be.

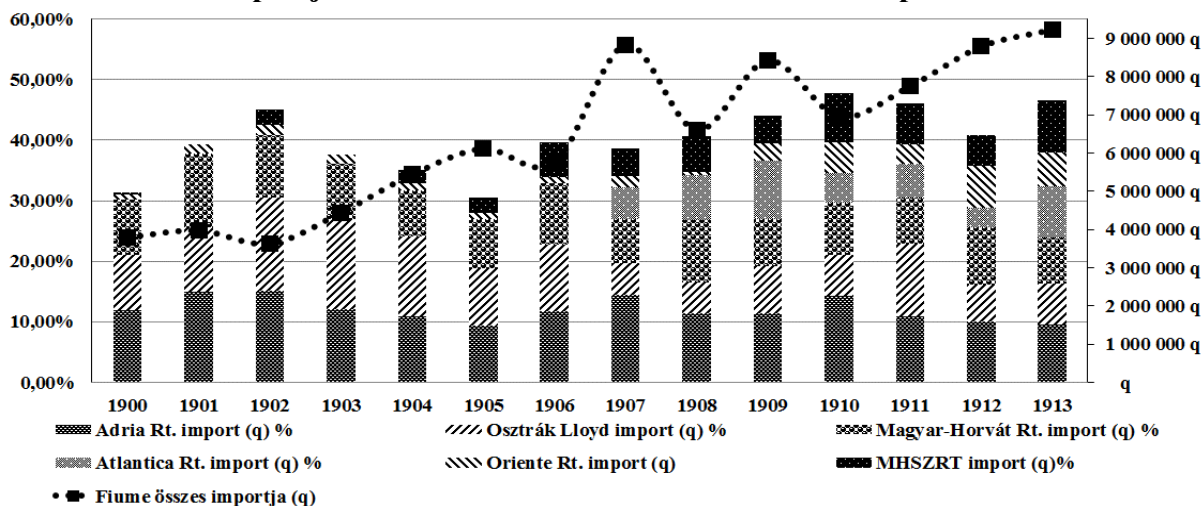
1. ábra: Az Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. éves valós és becsült áruforgalma a levéltári számlák alapján 1900-1914 között



Forrás: MHSZRT iratok.

Mivel a vállalat forgalmának majdnem felét csak a fiumei forgalom tette ki, ezért jónak látom a kikötőváros szemszögéből is megvizsgálni az MHSZRT tevékenységét. Ezért az alábbi 2. ábrán bemutatom a jobboldali tengelyen és a görbe által Fiume összes importját, illetve a baloldali tengely és a halmozott oszlopdiagramok által a legnagyobb fiumei vállalatok százalékos részesedését ebből az importból. Átlagosan az MHSZRT a fiumei import 8,65%-át, az export 2,52%-át és az összforgalom 5,22%-át fuvarozta.

2. ábra: Fiume importja 1900–1913 között és a főbb vállalatok importrészesedése



Forrás: Fiume forgalma 1906–1913; MHSZRT iratok; MSÉ 1900–1913.

Az ábrán jól látszik, hogy a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. valós versenytársa volt mind az államilag támogatott vállalatoknak (Adria Rt., Lloyd, Magyar-Horvát Rt.), mind a szabadhajózási vállalatoknak (Oriente Rt. Atlantica Rt.). E mellett azt is érdemes látnunk, hogy az MHSZRt áruforgalmát tekintve magas hatásfokkal működött. Ez azt jelentette, hogy nagyon ritka volt az, amikor gőzösei fenéksúllyal (azaz rakománynélkül) közlekedtek.

4. Összegzés

Összefoglalva a leírtakat megállapítható, hogy 1914-re az MHSZRt-nek 6 db gőzöse volt 17 146 NRT térfogattal.¹⁰ Melyekkel 1900–1914 között a társaság 1104 670 t – 1737 674 t közötti mennyiségű árut szállított, azaz évente átlagosan 94 745 tonnát. Ez azt jelenti, hogy az MHSZRt nagyon hasonló volt a Fiumében szintén szabadkereskedelemmel foglalkozó Oriente Rt.-hez, mely szintén 6 db gőzössel (14 886 NRT) 1160 411 t – 2006 014 t közötti mennyiséget szállított, tehát átlagosan évente 105 547 tonnát.¹¹ A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. 1914-re a kezdeti nehézségek ellenére, egy jól működő, a lehetőségeit és kapacitásait kihasználó vállalattá vált, amely Ausztria-Magyarország kereskedelmi tengerészetén belül képviselni tudta a horvát érdekeket.

JEGYZETEK

¹ MSÉ 1885–1918.

² Lokalpatrioti, Pelles 2016a.

³ A levéltári források szerint 1920-ban a társaság jogutódja a Jadranska Plovidba d. d. lett, majd ennek 1947-ben a Jadrolinija, mely a mai napig Fiume központtal hajózik (DAR 700. 178; Jadrolinija).

⁴ Compass 1904/5:693; DAR–JU–5. Eln. 53–1915–VII.

⁵ DAR. TH. Segédkönyvek. 241.; Hajóregiszter.

⁶ Compass 1904/5:693.

⁷ DAR 700. 178.

⁸ Hajóregiszter.

⁹ MHSZRt iratok.

¹⁰ DAR. TH. Segédkönyvek. 241.

¹¹ Pelles 2016b.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Compass (1904/5): Mihók-féle magyar compass 1904/5. XXXII. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.

DAR: Državni Arhiv u Rijeci – Rijekai (Fiumei) Állami Levéltár

DAR–46. Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).

DAR–700: Ugarsko-Hrvatsko dioničarsko društvo za slobodnu plovidbu (1899–1922) Rijeka.

DAR–JU–5. Kr. Gubernij za Rijeku i Ugarsko-Hrvatsko Primorje (1867–1918) – A Fiumei és Magyar-Horvát Tengerparti Királyi Kormányzóság iratai (1867–1918).

DAR. RO. 46.: Fotók a magyar idők gőzöseiről.

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

Fiume forgalma (1906–1915): Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915. Szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.

Hajóregiszter: http://hajoregiszter.hu/tarsasagok/tengeri/magyar_horvat_szabadhajozasi_rt/134 Letöltve: 2017. február 25.

Jadrolinija: [http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-](http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-dokumenti/povijest_jadrolinija_eng914A07538817490BE56D5823.pdf?sfvrsn=2)

[dokumenti/povijest_jadrolinija_eng914A07538817490BE56D5823.pdf?sfvrsn=2](http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-dokumenti/povijest_jadrolinija_eng914A07538817490BE56D5823.pdf?sfvrsn=2) Letöltve: 2017. február 25.

Lokalpatrioti: <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?p=95388#p95014> Letöltve: 2017. február 25.

MSÉ (1885–1918): Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

MHSZRt iratok: DAR. TH. Ált. 242–1902–XXI–4; 284–1904–XXI–805; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–296; 316–1905–XXI–1040; 364–1906–XXI–2; 365–1906–XXI–2465; 415–1907–XXI–321; 459–1908–XX–205; 460–1908–XXI–360; 496–1909–II–161; 497–1909–III–596; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–

1911–II–173; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–911; 682–1913–II–9104; 733–1914–II–50.

Pelles Márton (2016a): A magyar-horvát parthajózási vállalatok kereskedelme (1884–1914). In: Keresztes Gábor (szerk.): Tavaszi Szél 2016 Tanulmánykötet. II. kötet. 465–484. o.

Pelles Márton (2016b): Az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt. története (1893–1913). In: Gulyás László (szerk.): Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. NO20. 217–224. o.