

A MAGYAR-HORVÁT PARTHAJÓZÁSI VÁLLALATOK KERESKEDELME (1884–1914)

Pelles Márton

Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, MA hallgató, pellesmarton@gmail.com

Absztrakt

Fiume 1776–1919 között ugyan kisebb megszakításokkal, de Magyarország része volt. Az 1867–68-as osztrák-magyar és magyar-horvát kiegyezéseket követően a jelentős magyar állami támogatással kiépülő fiumei kikötő 1913-ra Európa 10. legforgalmasabb kikötőjévé vált, megteremtve a lehetőséget egy innovatív helyi ipar létrejöttének. Az építkezéseknek és a gőzhajózás rohamos fejlődésének köszönhetően lehetőség nyílt a helyi érdekeltiségű vállalkozóknak saját kereskedelmi cégek létrehozására, fejlesztésére.

Előadásomban és tanulmányomban bemutatom a kispartmenti kereskedelemre szakosodott társaságok megalakulásának és fennállásának történetét. Bemutatom, hogy az 1884-es évtől a zágrábi Schwarz Lipót, a zenggi Krajac László és a fiumei Sverljuga Mátyás piaci alapon működő helyi gazdálkodásából hogyan fejlődött ki állami támogatásokat igénybe véve az Adriai-tenger meghatározó nagyvállalata a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság. A vállalkozások egyesülésének – az elmúlt százötven év magyar és olasz nyelvű szakirodalma és a vonatkozó magyar állami törvények által leírt – ismertetésén túl, bemutatom saját fiumei levéltári kutatásaim (Državni arhiv u Rijeci – Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870–1918) alapján a kialakult nagyvállalat működésének nehézségeit és sikereit, a társaság hajóállományának fejlődését, valamint a vállalatvezetés és a dolgozók között meghúzódó feszültségek okait és ezek megnyilvánulásait. Elemzem a fiumei kikötőre fókuszálva a statisztikai irodalom – Magyar Statisztikai Évkönyvek (1885–1918); Fiume hajó- és áruforgalma (1906–1918) – segítségével a társaság hajó- és áruforgalmát és elhelyezem azt a forgalom alapján horizontálisan a többi államilag támogatott nagyvállalat között. Munkám során az üzleti eredmények vizsgálatával lehetőség adódik egy sikeres hajózási társaság történetének reális bemutatására az első világháború előtti időkben.

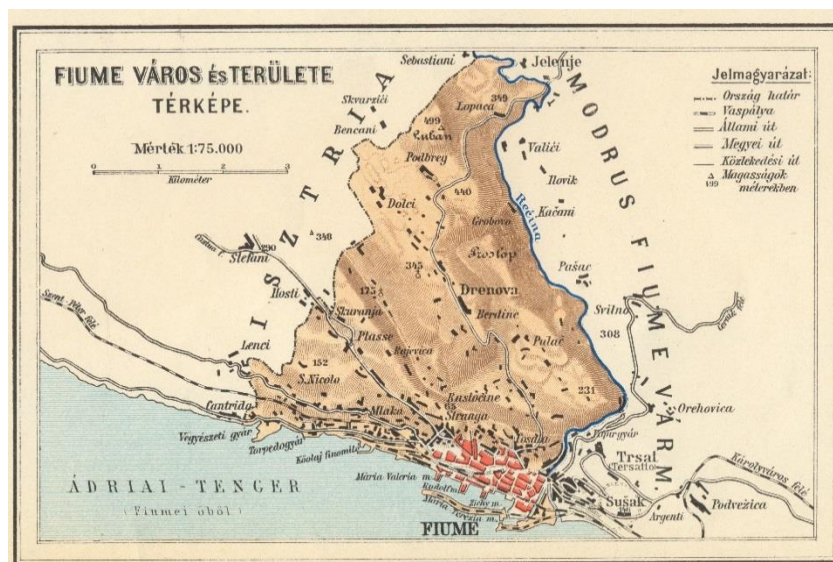
Kulcsszavak: Adriai-tenger, Fiume, Gőzhajózás, Kereskedelem, Gazdaságtörténet

1. Bevezetés

A dualizmus alatti magyar gazdaságpolitika nagy hangsúlyt fektetett arra, hogy fejlessze az ipart és a kereskedelmet, hogy egyfelől a hazai termelők számára elérhető közelségbe kerüljön a világpiac, másfelől versenyképesek lehessenek annak termékeivel. Jelen tanulmányomban a fiumei, horvát és magyar kereskedelmi tengerészetünk életútját szeretném bemutatni, azon belül is az állam által közvetlenül támogatott Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. megalakulásának, belső működésének, és a Fiume kapcsán regisztrált áru- és személyforgalmának történetét. A vállalatról legutóbb 1906-ban írt összegző munkát Gonda Béla [1], rajta kívül a trieszti Aldebaran egyesület munkája tekinthető érdemi eredménynek. (eredménynek) 1923-ból [2]. A kutatásomban elsősorban primer forrásokra, a Rijekai Állami Levéltár iratanyagára alapozva írom le a vállalat életét az 1906–1914 közötti esztendőktől történetére külön figyelmet fordítva [3].

2. Fiume a dualizmus idején

Az 1868. évi XXX. törvénycikk értelmében három délvidéki magyar vármegye ellenében (Pozsega, Szerém, Verőcze) Fiume és kerülete (1. ábra) a maga 19,57 km² területével újra Magyarország része lett 1848. augusztus 31-i horvát megszállása után. A várost 1776-ban

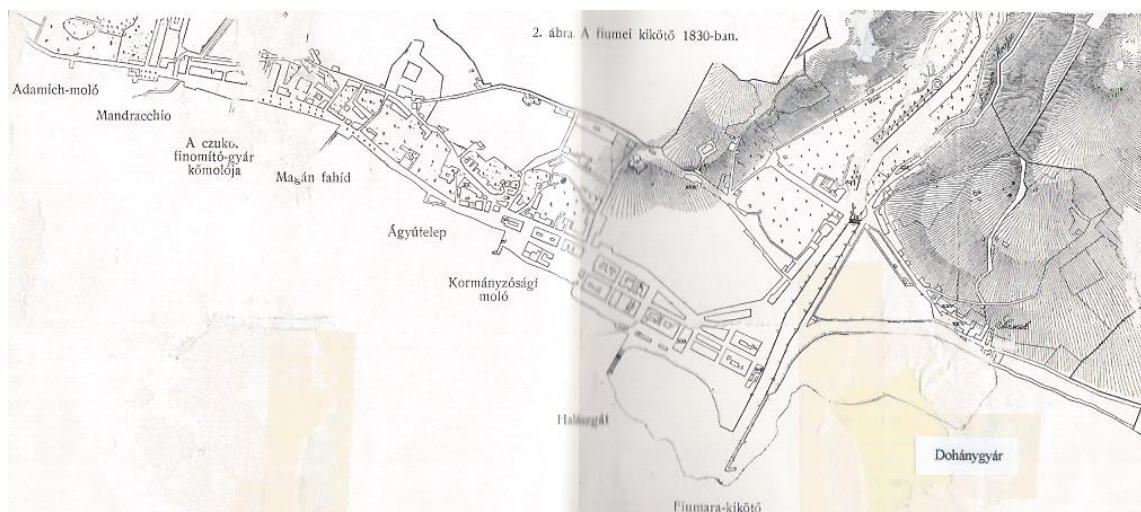


19. ábra: Fiume és kerülete [15]

Mária Terézia adományozta hazánknak, a magyar koronához kapcsolt, de attól különálló testként „corpus separatum”, amely arra utalt, hogy Fiume jogilag Magyarország része volt, noha egyik oldalról Horvátország, a másikról Ausztria határolta. Ez az évszázados különállás egy sajátos fejlődést tett lehetővé a kikötőben, melyhez hozzájárult, az 1725 óta bírt szabadkikötői státusz.¹⁶² A különállásból fakadó autonómia megmutatkozott a város közigazgatási vezetésében is. Mivel a város nem volt része Modrus-Fiume vármegye területének, ezért a királyt, és így a kormányt is a kinevezett fiumei kormányzó képviselte, a helyi polgárságot pedig a választott polgármester. A kormányzó hatáskörébe tartozott így az egész magyar-horvát tengerpartot és a hajózást érintő összes ügy; munkájában pedig a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság segítette, melyet e célra 1870-ben alapítottak [17].

A dualizmus évei egybeesnek az iparosítás és piacosodás éveivel Magyarországon. Ezzel és a növekvő volumenű belső tőkeképződéssel összhangban kezdődött el a fiumei kikötő modernizálása és a város iparának fejlesztése. A korai 1830–40-es évek kikötőjéből (2. ábra), így egy villanyvilágítással is felszerelt, modern, a növekvő kereskedelmi igényeket kielégítő igazi világkikötő jött létre (3. ábra). A várost 1873-ban két irányból is elérte (Laibach, ma Ljubjana, illetve Károlyváros) a vasút, mely ekkor még teljesen az osztrák Déli Vasúttársaság kezében volt, mely magas tarifáival igyekezett Triesztbe irányítani a forgalmat. Ezt a nehézséget Baross Gábornak 1884-re sikerült megoldania, amikor a szakaszok államosításával és újak építésével és a MÁV révén sikerült nemzeti kézbe vennie a szárazföldi kereskedelmet, lehetővé tette a hazai áru olcsóbb szállítását a magyar tengeri kikötőbe [5].

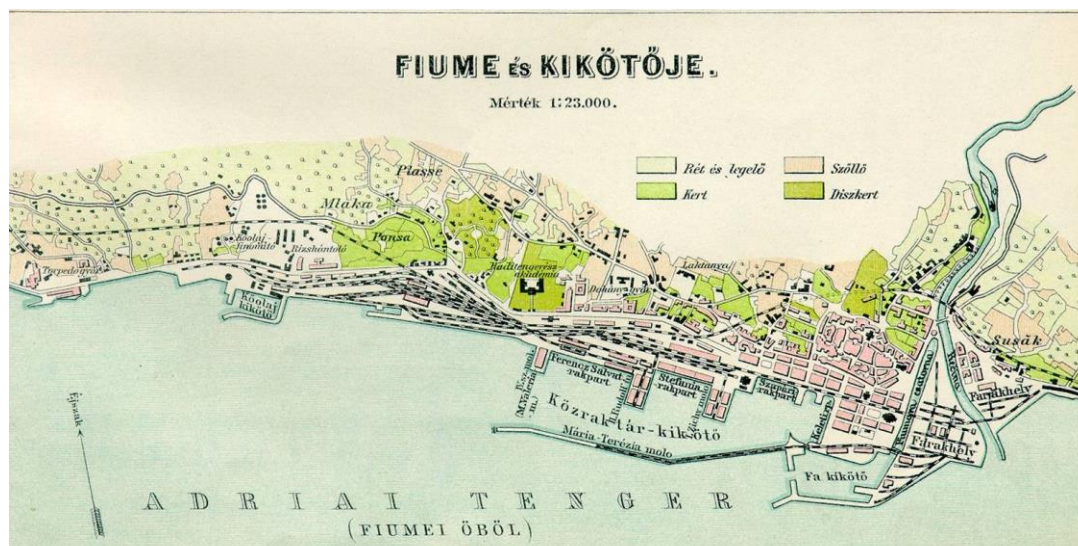
¹⁶² A szabad kikötők területe, olaszul „punto franco” lehetővé tette bizonyos áruk vámmentes behozatalát és kivitelét így erősítve a gazdasági tevékenységet és a kereskedelmet, hisz azon cégek melyek a punto francoon belülre tudták tenni a székhelyüket, a kedvezmények miatt sokkal hatékonyabban tudtak vállalkozni.



2. ábra: A flumei kikötő 1830-ban [1]

Az ipari fejlesztéseknek köszönhetően a helyi ipar is folyamatosan bővült. Hogy csak a legnagyobb vállalatokról ejtsék szót, létrejött 1875-ben a helyi születésű Giovanni de Luppis találmányát piacra vivő Whitehead és Társa Torpedógyár, 1881-ben komoly állami támogatással a Fiumei Kőolajfinomítógyár, Ossoinack Lajos helyi tőkés közreműködésével egy rizshántoló- és keményítőgyár, illetve egy láda- és hordógyár; de létrejöttek vegyészeti, könnyűipari, feldolgozóipari és más profilú vállalkozások is.

A fejlődő város munkaerőigényét kielégítendő nagy volt a városba betelepülő hazai és külföldi lakosság aránya. Míg 1881-ben a város lakossága 20 981 fő volt, folyamatos évenkénti átlagos 2,72%-os növekedéssel ez a szám 1918-ra már 55 992 főre szaporodott. Ezzel együtt megfigyelhető volt – kikötővárosról lévén szó – hogy átlagosan a lakosság 40%-a külföldi állampolgár volt [6].¹⁶³ Nemzetiségi arányokat tekintve, a magyar-horvát tengerpart és Dalmácia akkori viszonyainak megfelelően erős olasz többséget figyelhetünk meg, melyet



3. ábra: A flumei kikötő a századfordulón [6]

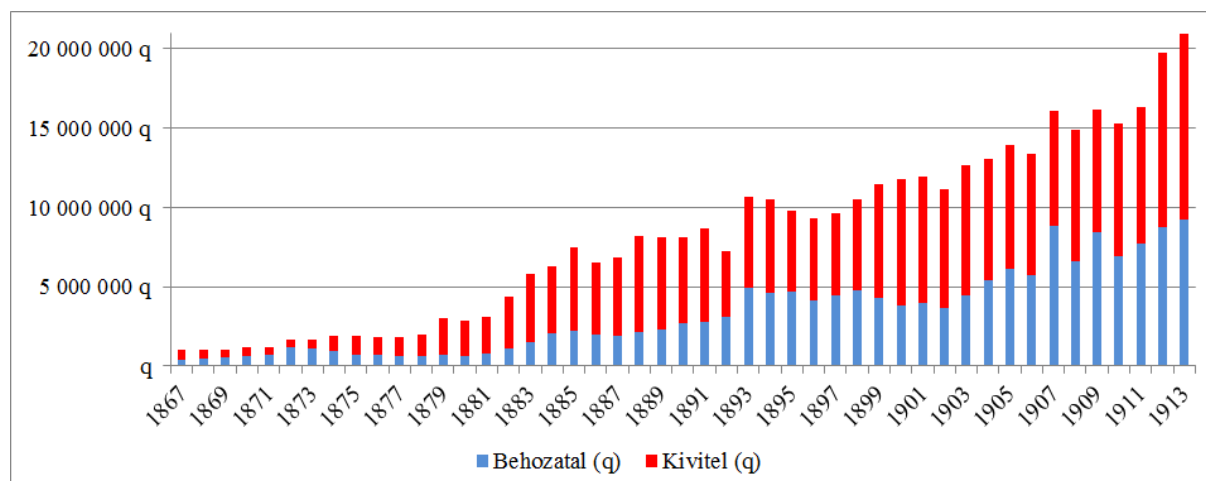
a szerb-horvátok aránya követ a sorban, ám értelemszerűen Fiumében a magyarság is jelen volt. Az adatokat tekintve 1880-ban a lakosság 44%-a volt olasz, 38,2%-a horvát-szerb, 1,6%-a magyar, 10,4%-a szlovén, 4,3%-a német és 1,5%-ot tettek ki a többi náció tagjai [7]. Ezzel

¹⁶³ A város lakója volt Wilfredo Pareto is, aki azért költözött a városba, mert 1894 után a magyar törvények már engedélyezték a válást, és az ismert szociológus-közgazdász vélhetően második házasságát is Fiumében kötötte.

szemben 1910-ben olasz volt 48,6%, horvát-szerb 26,8%, magyar 13%, szlovén 4,7%, német 4,6% és egyéb nemzetiségű 2,2% [8].

A gépesítés fejlődése és modernizációja azonban nem csak a kikötői infrastruktúrában érhető tetten. A hajózásban is jelentősen megmutatkozott ezeken az években, különösen a vitorlásokról a gőzösökre való áttérésben. Míg 1867-ben Fiumében az egy évben befutott vitorlások száma 6031 db és a gőzösöké 106 darab volt, addig 1913-ban vitorlásból 1726 db és gőzösből 7810 db futott be. Ezen adatokon túl jobban szemlélteti a gőzhajózás radikális növekedésének ütemét, ha megvizsgáljuk a befutott hajók tiszta szállító tereinek, azaz nettó regisztertonna értékeinek alakulását. Ezek alapján, míg az 1867-ben befutott vitorlások 91 951 NRT a gőzösök 17 120 NRT tartalommal bírtak, addig 1913-ban a vitorlások 80 363 NRT a gőzösök pedig 2 818 371 NRT tartalommal, tehát a vitorlások aránya Fiume hajóforgalmában ezen, 47 év alatt átlagosan 22%-ot, a gőzösöké pedig 78%-ot tett ki [9].¹⁶⁴ Ezen adatok fényében jobban érthető az, hogy a magyar-horvát tengerparton, noha használatban maradtak a vitorlások, lényegében 1870 után csak gőzhajózási társaságok alakultak, és azok, amelyek esetleg foglalkoztattak újpépítésű vitorlásokat is, fő profiljukban a gőzöseikkel tartottak fenn járatokat.

Az imént leírt hajóforgalom természetesen összhangban van a kikötő áruforgalmával is, melyet métermázsákban a 4. ábra mutat. Láthatjuk, hogy a forgalom néhány évtől eltekintve tartósan, ám egyre lassuló ütemben növekedett, ami azt mutatja, hogy a kikötő áruforgalom szempontjából a felső kapacitás korlátja felé tartott, melyet azonban a háború, és az azt követő időszak miatt már nem ért el.



4. ábra: A fiumei kikötő áruforgalma 1867–1913 között métermázsában [10]

1867-ben a behozatalunk métermázsában és koronában 423 721 q illetve 12 331 000 K volt, 1913-ra ezek az értékek 9 229 592 métermázsára és 213 410 000 koronára nőttek, a kivitelünk pedig az 1867-es 604 734 q és 10 890 000 K értékekről 1913-ra 11 738 827 q-ra és 264 594 000 K-ra nőtt. Azaz, mind métermázsában, mind koronaértékben átlagos évi 8%-os növekedéssel a kikötő forgalma több, mint húszszorosára tudott növekedni a magyar fejlesztés- és kereskedelempolitika hatásaira. Az áruforgalom összetettségéről elmondható, hogy a kikötő alapvetően nyerstermékeket és gyarmatárakat hozott be, melyeket a fiumei és hazai ipar feldolgozott, és azokat vitte vissza az ország önálló exportcikkei mellett a világpiacra. Ez azt is jelenti, hogy Fiume exportkikötőként működött, hisz a dualizmus békeéveiben az import átlagosan 40%-ot tett ki egy évben, az export pedig 60%-ot [10].

¹⁶⁴ Néhány szó a hajók tonnatartalmáról: a bruttó regisztertonna (BRT) megmutatja a hajó összes térfogatát, 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.

3. A Magyar Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. szerepe Fiumében

3.1 Állami szerepvállalás a hajózásban

Ahogy már utaltam rá, a magyar állam igyekezett szerepet vállalni a kereskedelem alapjainak megteremtésében. Ennek volt a hozadéka, hogy létrehozta a vasúti összeköttetést az ország belső területei és Fiume között, hogy kiépített egy modern kikötőt, illetve, hogy a tengeren is igyekezett hajózási társaságokat állítani a hazai kereskedelmi érdekeinek szolgálatába. Két módja volt annak, hogy a kormányzat elérhesse ilyen irányú céljait. Az egyik lehetőség az volt, amikor az állam szubvencionált egy vállalatot, azaz megszabta egy szerződésben – amelyet általában törvénybe is iktattak – hogy a vállalat melyik kikötőkkel, milyen rendszerességgel köteles járatokat fenntartani, és hogy ezért mennyi állami juttatást kap. Ilyen vállalatunk összesen a most tárgyalt Magyar-Horvát Rt-vel együtt négy volt, az Osztrák(-Magyar) Lloyd [11] [12], az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. [13] és a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. [14]. A másik módszer a piaci alapon szerveződő, ún. szabadhajózási vállalatok „a hazai közgazdasági érdeket” előnyben részesítő fuvarjainak támogatását jelentette, ami a gyakorlatban úgy valósult meg, hogy az 1893. évi XXII. tc. illetve az 1907. évi VI. törvénycikkkel összhangban a Fiuméből, vagy Fiuméba érkező fuvar részesült támogatásban, amennyiben az nem jelentett versenyt egy már államilag támogatott vállalatnak. Továbbá mindkét kereskedelmi forgalmat érintette az 1895. évi XXXIV. tc. által leírt lehetőség, amely szerint hajóépítési támogatást igényelhettek a magyar vállalatok.

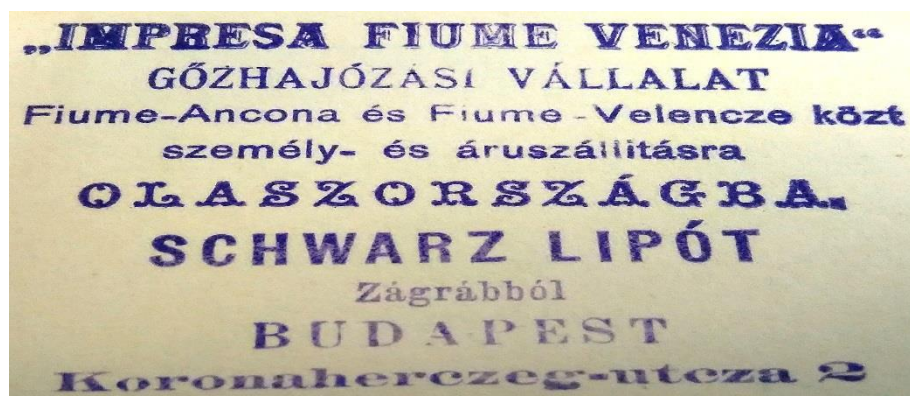
Ez a magyar modell akkoriban nem volt egyedülálló. Az osztrák kormányzat a már említett Osztrák Lloydot például már 1855 óta állami támogatásban részesítette, de a Földközi-tengeren és az Adriai-tengeren is jelen voltak olyan brit, német, francia és olasz hajózási társaságok, melyeket a saját kormányuk szubvencionált [11]. Tehát komoly versenytársakkal kellett felvennie a versenyt a tengereken az osztrák-magyar tengerészetnek úgy, hogy azon belül a magyar félnek kezdetben nem volt anyagi forrása ilyen célokra és közben az osztrák és magyar érdekek ütközésénél belső konfliktusok is rendre adódtak. Mert míg látszólag egységes volt a tengerészet ezt bizonyítja az egységes lobogó is (5. ábra), addig a Lloyd 1871–1891 között, ahogy a Déli Vasút tette szárazon, hátrányban részesítette Fiumét Trieszttel szemben. Ez a szembenállás hozta magával a Lloyddal való magyar szerződésbontást, és adta meg a lehetőséget a Magyar-Horvát Rt. megalakulásának és felemelkedésének.



5. ábra: Az egységesített osztrák-magyar kereskedelmi tengerészet lobogója [16]

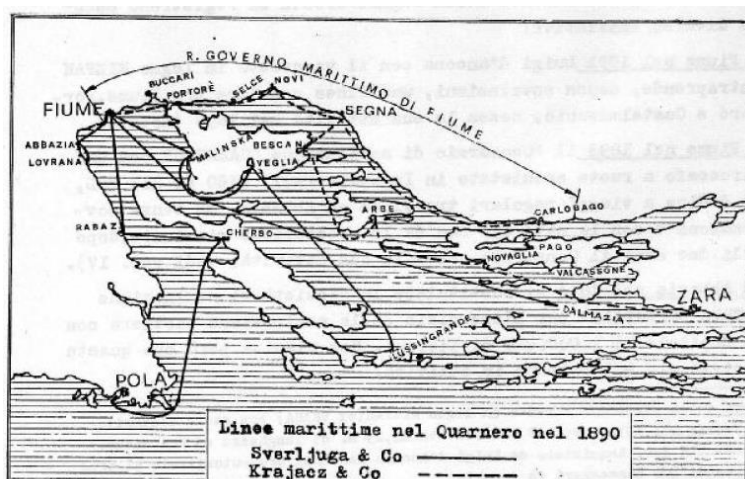
3.2 A vállalat története és belső élete

A magyar-horvát tengerparton az 1870-es évektől egymást érték az új alapítású kisparthajózási vállalatok.¹⁶⁵ 1871-ben Zenggben alakult meg a Krajac és Társa vállalat, 1872-ben Buccariban a Mikulich-féle vállalat, 1876-ban Portoróban a Pulich-féle vállalat, 1884-ben Fiumében a Sverljuga és Társai vállalat, szintén 1884-ben a zágrábi Schwarz Lipót-féle „Impresa Fiume Venezia” gőzhajózási vállalat (6. ábra). 1888-ban Zenggben a Marusich és Társa vállalat, 1890-ben Zenggben a „Società Croata di Navigazione e Vapore del Littorale”, 1891-ben Fiumében Luigi d’ Ancona vállalata, 1893-ban Fiumében a Quarnero vállalat és 1894-ben Abbáziában az „Istria Orientale” [2].



6. ábra: A Schwarz-féle vállalat pecsétje [18]

Ezen szabadpiaci alapon szerveződő és egymással versenyző vállalatok közül a magyar állam hárommal kötött támogatásai szerződést. 1884-ben a Schwarz-féle vállalat kapott évenkénti 10 000 Ft állami szubvenciót, amelyért cserébe vállalata a rendszeres áru- és személyforgalmi járatok fenntartását Fiume-Velence, illetve Fiume-Ancona között. 1888-ban a Sverljuga és a Krajac vállalatokat is elkezdte támogatni a kormányzat évenkénti 11–11 000 Ft-al, amelyből 9000 forintot a magyar és 2000 forintot az osztrák kormány fizetett. Ezért cserébe a Sverljuga vállalat összekötötte egymással Fiumét, Zengget és Zárát, a Krajac vállalat pedig Fiumét az Ausztriához tartozó dalmát kikötőkkel (7. ábra) [2].



7. ábra: A Sverljuga és a Krajac vállalatok járatai 1888–1891 között [2]

¹⁶⁵ Az 1879. évi XVI. tc. értelmében három féle hajózási típusra lehetett engedélyt kapni a Tengerészeti Hatóságtól a vállalatoknak, illetve a tengerészeket is ezek alapján képezték. Egyfelől hosszújratú hajózásra, mely korlátlanul szólt a világ összes tengerére, óceánjára, másrészt nagyparthajózásra, mely az Adriai- és Földközi-tengert jelentette a Gibraltári-szorosig, illetve a Fekete-tenger és Vörös-tenger kikötőit, harmadrészt pedig kisparthajózásra, mely esetünkben az Adriai-tengert jelentette a Lepantói-öböl.

1891-ben a magyar kormány mindhárom vállalat szerződését felülvizsgálta. Mivel ebben az esztendőben az állam szakított az addig Osztrák-Magyar Lloyd további támogatásával, ezért a felszabaduló forrásaival a hazai érdekeltségű vállalatokat tudta támogatni. Ezen folyamat vezetett el oda, hogy míg a Schwarz-féle vállalat támogatását az anconai és velencei járatok kapcsán felemelték évi 35 000 Ft-ra, addig a Sverljuga és a Krajacz féle vállalat fuzionált, és az így 1891. május 2-án létrejött fiumei székhelyű Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársasággal kötött az állam új szerződést [1].¹⁶⁶ Az alapszabály értelmében [19] az így létrejött vállalat magába foglalta a két korábbi vállalat teljes vagyonát. Az alaptőkét 1000 000 Ft jelentette, melyből a vállalatok hajói és tárgyi tételei tettek ki 600 000 Ft értéket, a maradékot pedig 400 000 Ft összértékű 1000 Ft-os részvények kibocsátásával hozták létre. A vállalat címere, ahogy a 8. ábrán is látszik, a fehér hatágú csillag lett vörös mezőben, mely motívum Szlavónia címerében is fellelhető.



8. ábra: A Magyar-Horvát Rt. viasz- [21] és szövetpecsétje [22]

Az alapszabály értelmében a vállalatot a közgyűlés által választott 10 fős igazgatóság vezette, melyhez a kereskedelmi miniszter kinevezhetett egy 11. tagot, az igazgatókat pedig a közülük választott elnök irányította. A miniszter továbbá köteles volt kinevezni egy miniszteri biztost is a vállalathoz, akinek fizetését a vállalat állta (1000 Ft). A társaság várható nyeresége kapcsán kikötötték, hogy annak 5%-át osztalékként ki kell fizetni a részvényeseknek, ha ezen kívül maradt nyereség, annak 5–10%-át a tartalékalapba, egy részét a biztosítási alapba kellett tenni, a maradékot pedig ugyancsak osztalékként kifizetni. A vállalat az állami szerződés értelmében, melyet 10 évre kötöttek, az első öt évben 105 000 Ft-ot, a második öt évben pedig 110 000 Ft-ot kapott évente, és az addig ellátott járatokon felül a társaság köteleztetett a rendszeres kapcsolat fenntartására Fiume-Buccari, Fiume-Brazza illetve 1896-tól Fiume-Cattaro között.

¹⁶⁶ Gonda Béla könyve [1] és a szakirodalom is általában az így létrejövő vállalatot Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt-ként nevezi és csak 1901-től hívja Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt-nek, azonban a vállalat 1891-es alapszabálya már az utóbbi nevet használja a kezdetektől és annak olasz, illetve horvát megfelelőjét [19].

14. táblázat: A Magyar-Horvát Rt. 1901–1914 közötti kelet-adriai járatai [23]

időköz	járatszám	járattípus	hova (és onnan vissza)	időköz	járatszám	járattípus	hova (és onnan vissza)
10 csomó sebességű járatok				12,5 csomó sebességű járatok			
heti	1-1	-	Metkovich	heti	2-2	gyors	Cattaro
április 1 - szeptember 30. napi 1-1		gyors	Cirkvenica	heti	2-2	gyors	Gravosa
heti	1-1	gyors	Lussinpiccolo	8 csomó sebességű járatok			
heti	1-1	gyors	Pola	kéthetenként 1-1		áru	Cattaro és Obotti
9 csomó sebességű járatok							
heti	1-1	áru	Cattaro	márc. 1 - okt. 31-ig napi 2-2, egyébként 1-1			
heti	1-1	-	Brazza	1		-	Buccari
heti	1-1	-	Zengg és Zára	heti	3-3	-	Veglia
heti	1-1	-	Lussingrande és Zára	napi	2-2	-	Lovrana
heti	1-1	-	Pago	heti	1-1	áru	Lussinpiccolo
napi	1-1	-	Zengg és Zára	heti	2-2	áru	Pola
napi	1-1	-	Novi	heti	2-2	-	Trieszt

1901-ben a két támogatott parthajózási vállalat (Schwarz-féle és a Magyar-Horvát Rt.) egyesült, azonban a jogalkotó még két külön törvényben, a X. és a XI. tc-ben rendelkezett a szerződéses járatokról. A megállapodást 15 évre, 1916. december 31-ig kötötték, évi 430 000 K támogatással a keleti parthajózást és évi 160 000 koronával a nyugati parthajózást, mely fedezte a személy- és áruforgalmat is.¹⁶⁷ A keleti forgalom számára létesítendő forgalmat az 1. táblázat mutatja.¹⁶⁸ Az olasz partok kapcsán a vállalatnak heti két-két járatot kellett fenntartania Fiume és Velence között. Ezen felül a nyári időszakban, mely március 15-től tartott október 31-ig további heti egy-egy járat volt fenntartandó, ha szükségesnek látszott további heti egy-egy járat még indítható volt. A másik járat hasonló kondíciókkal a heti két-két Fiume-Ancona járat. Itt a nyári időszakban egy-egy járat volt még indítható azzal a kikötéssel, hogy az így létesülő három oda- és három visszajárat közül egy-egy mindig nappal kellett, hogy közlekedjen. Mindkét vonalon, ha szükségesnek látszott, a vállalat köteles volt a személyforgalmon kívül önálló áruforgalmi gőzhajójáratokat is biztosítani. Alkalmazottait tekintve a vállalatnak ahol lehetett, a magyar jelentkezőket kellett előnyben részesítenie. Ezt ki is szolgálta a Nautica [24] [25], mely ellátta a vállalatot mind tengerészekkel, mind hajóhadnagyokkal, vagy kapitányokkal, de a vállalatnak még a kísérszemélyzetnek és gépészeknek is magyarokat kellett lehetőség szerint felvennie. A társaságnak át kellett vennie a postai szolgáltatásokat a térségből kivonult Lloydtól. Ez röviden azt jelentette, hogy a vállalat köteles volt a postát elszállítani vagy magyar kikötőből, vagy magyar kikötőbe. A késések elkerülése végett megállapították, hogy a bírság esetenként maximum 800 K lehetett, a velencei és anconai járatoknál maximum 1000 K, mely a fiumei adóhivatalnál letétbe helyezett 60 000 K biztosítékból volt levonandó. A vállalat székhelye továbbra is Fiume volt, de ügynökségeket kellett felállítania a rendszeres járatokkal érintett kikötőkben és egy főügynökséget Budapesten. Az igazgatóság kétharmadának magyarnak kellett lennie csakúgy, mint az elnöknek. A kereskedelmi miniszter a megnövekedett támogatás ellenében, már két igazgatót delegálhatott és továbbra is volt egy miniszteri biztos a vállalatnál, akinek havi 2400 K fizetését a vállalatnak kellett fizetnie.

A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. belső életéről a fennmaradt levéltári források ismeretében is keveset tudunk. Az iratanyag javarésze menetrendekkel foglalkozik, melyek, mint bemutattam törvényileg voltak meghatározva. A fennmaradó dokumentumok azonban

¹⁶⁷ Az 1892. évi XIX. tc. értelmében 42 Ft 100 K-val volt egyenértékű az átváltás évében, a Ft váltópénze a krajcár, a koronáé a fillér volt. Az összehasonlíthatóság érdekében, végeztem egy rövid számolást mely nagyságrendileg megmutatja, hogy bevezetésekor a korona (1892. évi XVII. tc.), mennyi mai, 2016-os forintot érne. 1kg színarany 2016. április 24-én 10 955 000 HUF-ot ért, 1892-ben a törvény szerint 3280 koronát ért, azaz 1 korona manapság 3340 HUF-ot érne.

¹⁶⁸ A csomó, mely elnevezés inkább az angolszász területeken terjedt el, megmutatja, hogy egy óra alatt a hajó, mennyi tengeri mérföldet képes megtenni. Egy tengeri mérföld definíció szerint 1852 méter.

két izgalmas részre oszlanak, egyfelől a vállalattal szemben támasztott és kivizsgált panaszokra, másfelől a dolgozók sztrájkjaira, de mindkettőnél jól tetten érhető az, hogy miként gondolkodtak az alkalmazottak és a vezetők a másikról illetve a vállalat egészéről. Időrend szerint haladva 1905-től kezdett el Roediger Ernő, a vállalathoz kirendelt miniszteri biztos bizalmas jelentéseket küldeni a fiumei Tengerészeti Hatóságnak, amelyekben többször felvetette annak lehetőségét, hogy a dolgozók sztrájkba kezdenek. 1906 januárjában a dolgozók (főleg a szénhordók és fűtők) be is adtak egy petíciót az igazgatóságnak. Ahogy Roediger írja „A tengerészek havi bére eddig 50 K volt és teljes ellátás úgy a tengeren, mint a kikötőben bor nélkül. A tengerészek most havi 60 K bért, naponként $\frac{3}{4}$ liter bort, vasárnap munkaszünetet és az este 6 órán túl a kikötőben teljesített szolgálatért külön díjazást kérnek.” [29]. Mivel az igazgatóság álláspontja szerint így is 4 koronányi többlettel ők fizették a legtöbb bért tengerészeiknek a térségben, ezért nem voltak hajlandók figyelembe venni azok kérését. Azonban ebben az évben még nem volt meg az elszántság a dolgozóknak a munka beszüntetésére. 1908. június 28-án a vállalat kapitányainak és a gépészeinek küldöttjei külön-külön beadványt intéztek az igazgatósághoz, a követeléseik egy része azonos volt az 1906-os követelésekkel, továbbá egységes szolgálati szabályzat bevezetését kérték, hogy a bérekben legyen figyelembe véve, melyik dolgozó milyen régóta áll a cég szolgálatában, akár tengerészként, akár hivatalnokként, illetve fizetést betegség idejére is. A beadvány végén pedig kitűztek egy határidőt, amíg választ várnak, különben beszüntetik a munkát. Július 4-én Szerényi államtitkár, a Kereskedelmi Minisztérium nevében értesítette a Hatóságot, hogy folyamatban van a társasággal egy szerződésmegújítási tárgyalás, melynek részeként már folynak tárgyalások a betegsegélyezésről és a dolgozók balesetbiztosításáról. Július 7-én az igazgatóság elutasította a dolgozók kéréseit mondván azzal, hogy határidőt szabtak eleve megsemmisítették az igazgatóság tekintélyét, illetve nem emelhetnek bért, mert az 150 000 koronás terhet jelentene a vállalatnak, úgy, hogy alig 200 000 K tiszta nyereségük van. Roediger Ernő közben tárgyalásokba kezdett mindkét féllel és elérte, hogy a kisebb követelések mentén tárgyalásokba kezdjenek és örömmel írta a Hatóságnak 8-án, hogy a sztrájk nem fog megkezdődni, és vélhetően Triesztben keresendők a bujtogatók. Ennek ellenére július 9-én a dolgozók egységesen sztrájkba léptek olyan elszántsággal, hogy például Petranich Viktor kapitány az indulás pillanatában hagyta ott 160 utasát az S/S SZÁVA gőzösön. A társaság a feszült helyzetben azonnal táviratot írt a polai haditengerészetnek, és személyzet átvezénylését kérte, hogy fenntarthassa a törvényileg előírt járatokat. Utána megígérte a dolgozóknak a kéréseik teljesítését, illetve a béremelést is kilátásba helyezte az állammal való pozitív megállapodás függvényében, mivel azonban a dolgozók hajthatatlanok maradtak, az igazgatóság azonnal elbocsátotta mindegyiküket. Közben, mivel Polából nem érkeztek matrózok, leállt a vállalat forgalma, sőt, a helyi szocialista újságban a „La voce del popolo-ban” általános, minden társaságra kiterjedő sztrájkot hirdettek a kapitányok és gépészek szakszervezetei. A vállalat és a Hatóság ezért igyekezett újra engedékeny hangnemet megütni és leült tárgyalni a szakszervezetekkel, akikkel 20-án meg is egyeztek, amikor a dolgozók újra felvették a munkát. Így bevezettek egy egységes szolgálati szabályzat és a béremelésre is sor került, tehát a sztrájk elérte sikerét [30].¹⁶⁹

A vállalatnak volt egy megállapodása a MÁV-val, mely kimondta, hogy ha a fiumei vonalon érkeznek utasok, akik például Olaszországba hajóval kívánnak továbbutazni, az induló gőzösöknek kötelező bevárniuk a vonatokat. Ez azt jelentette a gyakorlatban, hogy ha késett vonat, a gőzös később indulhatott el, és így nem érte el az olasz partoknál a csatlakozást

¹⁶⁹ Az így kialakított béreknél figyelembe vették egyfelől a konkurens vállalatok fizetéseit, a szolgálati időt és igyekeztek a kifizetendő összegbe belekalkulálni a plusz juttatásokat. Így egy frissen felvett kapitány vagy gépész átlagosan 173 koronát keresett, egy 7. éve szolgáló kapitány 250 koronát, egy gépész 233 koronát [30].

[34].¹⁷⁰ Ez jelentette a panaszok egyik típusát, míg a másik az volt, amikor egy magát nagyon nagyra tartó képviselő, vagy hivatalos személy külön bánásmódot követelt a gőzösön, mindenben hibát látott, összeszólalkozott az alkalmazottakkal és partraszállás után, vagy a felettes hatóságnál, vagy egyenesen a kereskedelmi miniszternél az érintett gőzös alkalmazottainak megbüntetését követelte. A Hatóság természetesen alaposan kivizsgálta ezeket az ügyeket is, de a belső használatra szánt dokumentumokra többször rávezette, hogy „már megint annak a bizonyos képviselőnek a panaszairól szól az irat” [35].

A társaság vezetősége kapcsán elmondható, hogy folyamatosan jelen voltak benne a korábbi jogelőd vállalatok vezetői, de felfigyelhetünk helyi fiumei tőkésekre is a tagok között. Közülük érdemes kiemelni Copaitich Zsigmond nevét, aki az 1900-as évek elejétől az első világháborúig folyamatosan újraválasztották, mint a társaság elnöke. Ő hajóskapitányként kezdte pályafutását, és több kereskedelmi vállalat alapítójaként és részvényeseként (Copaitich és társai Rt., Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.) emelkedett egyre magasabbra. A magyar tengeri kereskedelemben végzet munkája elismeréseként Ferencz Józseftől 1910-ben bakari előnévvel nemességet kapott (9. ábra).



9. ábra: bakari Copaitich Zsigmond nemesi címere [27]

15. táblázat: A Magyar-Horvát Rt. 1914 április–augusztus között fennálló járatai [28]

4	heti	4-4	gyors	Cattaro	5	heti	2-2	gyors	a 4-es tétel hosszabbítása Gravosa és Valona között
14 csomó sebességű járatok					6	heti	2-2	-	Cattaro
36	márc. 1 - szept. 30-ig heti 2-2 nappal közlekedő	-	-	Velenice	7	heti	1-1	-	Ragusa (Gravosa)
13 csomó sebességű járatok					8	heti	1-1	-	Lagosta és Vallegrande
38	heti	1-1 nappal közlekedő	-	Ancona	10	heti	2-2	-	Metkovich
12,5 csomó sebességű járatok					11	heti	1-1	-	Gelsa
35	márc. 1 - szept. 30-ig heti 6-6, egyébként 3-3	-	-	Velenice	12	heti	1-1	-	Lussingrande és Zára
39	márc. 1 - szept. 30-ig heti 3-3, egyébként 2-2	-	-	Ancona	13	heti	2-2	-	Zengg és Zára
12 csomó sebességű járatok					18	napi	1-1	-	Zengg
16	heti	1-1	gyors	Arbe	19	márc. 1 - okt. 31-ig napi 2-2, egyébként 1-1	-	-	Novi
17	márc. 1 - szept. 30-ig heti 1-1	-	-	Cirkvenica és Arbe	23	napi	1-1	-	Veglia
27	heti	2-2	gyors	Lussinpiccolo	24	napi	1-1	-	Lovrana
29	heti	1-1	gyors	Pola	25	napi	1-1	-	Moschenize
11 csomó sebességű járatok					26	heti	6-6	-	Cherso
1	heti	1-1	-	Patras	28	heti	3-3	-	Lussinpiccolo
9	heti	1-1	gyors	Metkovich	30	heti	2-2	-	Pola
14	heti	3-3	-	Obrovazzo	31	heti	2-2	-	Rovigno
32	heti	1-1	gyors	Trieszt	33	heti	1-1	-	Trieszt
10,5 csomó sebességű járatok					9 csomó sebességű járatok				
20	kizárólag I. osztályú, napi 1-1	-	-	Cirkvenica és Novi	15	márc. 1 - szept. 30-ig heti 6-6, egyébként 3-3	-	-	Pago
21	márc. 1 - okt. 31-ig I. oszt., napi 1-1	-	-	Cirkvenica és Novi	22	márc. 1 - szept. 30-ig napi 3-3, egyébként 2-2	-	-	Buccari
8 csomó sebességű járatok					34	heti	1-1	-	Trieszt (vámkülföldi)
2	kétheti	1-1	-	Obotti	37	heti	1-1	-	Ravenna

¹⁷⁰ Ezt a panaszt a meghivatkozott iratanyagban egyébként gr. Széchenyi Viktor teszi, azzal a megállapítással, hogy bejelentésével a Fiume-Olaszország közötti hajózás tökéletesítése a célja.

Az állammal kötött szerződést a lejárta előtt, 1914 tavaszán újrakötötték 1929. június 30-i hatállyal és évi 2775 000 K támogatással, ám azzal a kikötéssel, hogy a pénz egy részét hajóépítésre kellett fordítania a vállalatnak. Az 1914. évi XXI. tc. így új szerződéses járatokat is hozott, melyet a 2. számú táblázat mutat. A törvény értelmében a hajók rakterét a Fiuméből induló járatokon csak fiumei vagy magyar árukkal volt szabad feltölteni. A törvény rendelkezett az osztalékfizetésről is, melynek felső korlátja 360 000 K volt, oly módon, hogy az esetleges ezen felüli osztalék összegével megegyező összeget a saját hajóépítési alapjába kellett a vállalatnak fizetnie. A megállapodásban továbbá rögzítették a hadi rendelkezéseket, melyek értelmében háború esetén a vállalat köteles volt a flottáját a haditengerészet parancsainak alárendelni, illetve folyamatosan 800 tonna szenet kellett tartalékként Fiumében tárolnia. A világháború alatt az olasz partvidékkel kötött járatok megszűntek, de a magyar partvidék forgalma nem szűnt meg teljesen annak ellenére sem, hogy a hajók egy része hadi célokat szolgált.

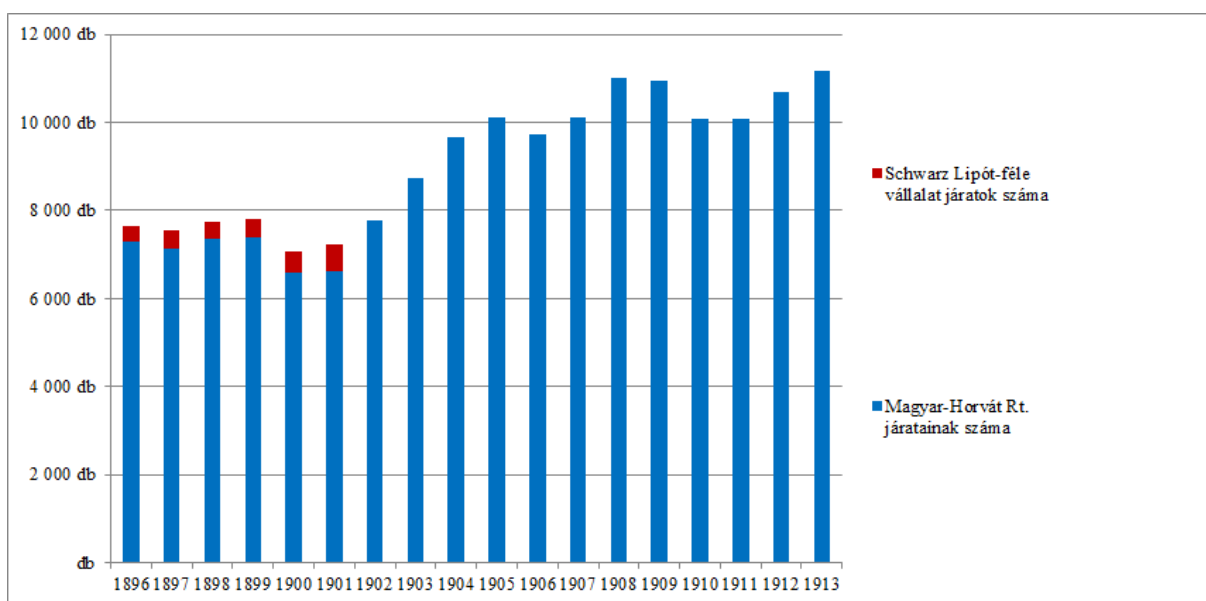
3.3 Kereskedelmi flotta és hajóforgalom

A Magyar-Horvát Rt. hajóállománya több forrásból állt össze, ahogy maga a vállalat is. Az 1891-es fúziókor a Sverljuga-féle vállalat gőzösei voltak: Pola, Ika, Abbazia, Sibyl, Senj, Fiume, Dalmazia; a Krajacz vállalaté: Velebit, Nehaj, Hrvat, Vinodolac. Az 1901-es egyesüléskor a Schwarz vállalat gőzösei a Dániel Ernő, a Hegedűs Sándor, a Villám és a Venezia voltak. Az állammal kötött szerződések előírták, hogy a vállalatnak mindig a lehető legmodernebb gőzösökkel kellett ellátnia a feladatait, és amennyiben egy hajó nem ütötte meg az elvárt mércét, a vállalat köteles volt azt jobbra cserélni. Az alábbiakban a 3. számú táblázatban összefoglalom milyen gőzösök és meddig álltak a társaság tulajdonában. Tiszta szállítótérrel tekintve a későbbi egységes vállalat 1893-ban 2255 NRT, 1903-ban 5644 NRT és 1913-ban 9058 NRT raktérrel bírt.

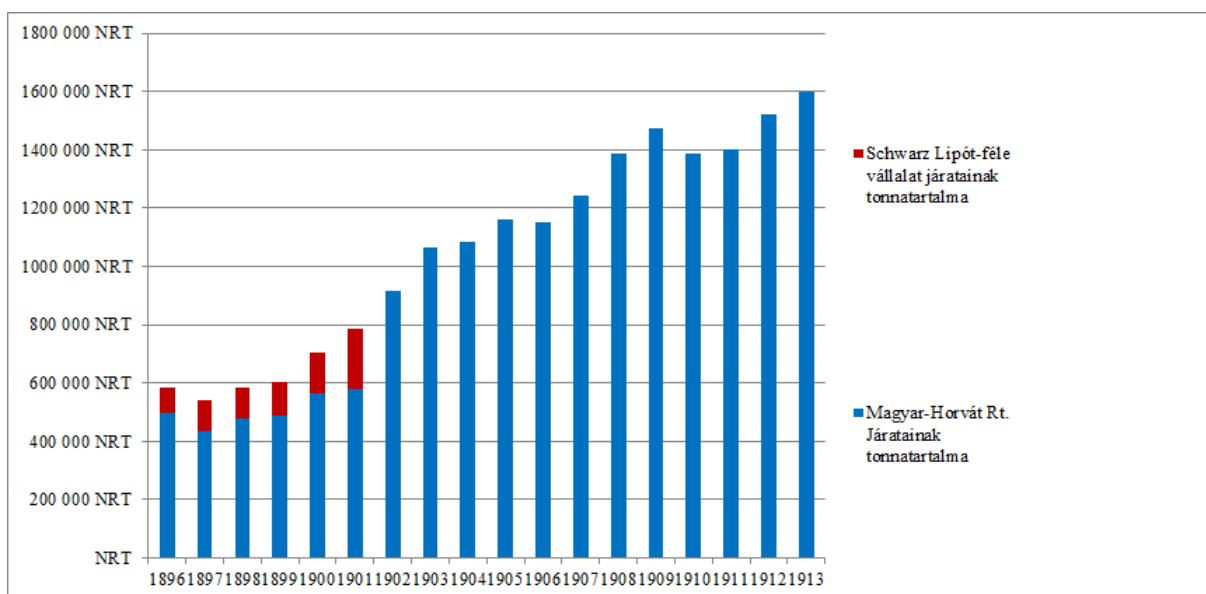
3. táblázat: A Magyar-Horvát Rt. gőzösei [20]

építés éve	neve	BRT	társaság	vállalat tulajdonában	építés éve	neve	BRT	társaság	vállalat tulajdonában
1872	Hrvat 1	109	Krajacz	1902	1900	Hegedűs Sándor	928	Schwarz	1919
1872	Sibyl	55	Sverljuga	1896	1900	Sirály	125	M-H Rt.	1921
1875	Vinodol exVinodolac	54	Krajacz	1894	1902	Abbazia 2	142	M-H Rt.	1921
1876	Senj 1	132	Sverljuga	1901	1902	Gödöllő	782	M-H Rt.	1921
1876	Sokol	70	M-H Rt.	1913	1902	Hrvat 2	180	M-H Rt.	1921
1883	Venezia	317	Schwarz	1921	1902	Magyar	180	M-H Rt.	1921
1884	Abbazia 1	69	Sverljuga	1901	1904	Istriano	157	M-H Rt.	1921
1884	Nehaj	135	Krajacz	1921	1904	Salona	936	M-H Rt.	1919
1885	Ika	110	Sverljuga	1897	1904	Skodra	249	M-H Rt.	1921
1886	Dalmazia	268	Sverljuga	1921	1905	Lovrana	147	M-H Rt.	1921
1888	Fiume	369	Sverljuga	1921	1905	Tátra	232	M-H Rt.	1921
1889	Velebit	186	Krajacz	1921	1906	Stefania	146	M-H Rt.	1921
1890	Pola	186	Sverljuga	1921	1907	Maros	545	M-H Rt.	1921
1891	Croatia	558	M-H Rt.	1919	1907	Senj 2	274	M-H Rt.	1921
1892	Budapest	400	M-H Rt.	1919	1908	Brassó	498	M-H Rt.	1921
1892	Hungária 1	558	M-H Rt.	1910	1908	Lika	204	M-H Rt.	1921
1892	Zagreb	537	M-H Rt.	1917	1908	Novi	274	M-H Rt.	1921
1893	Stephanie	95	M-H Rt.	1906	1908	Pozsony	396	M-H Rt.	1916
1893	Villám	854	Schwarz	1921	1908	Szamos	138	M-H Rt.	1921
1894	Zvonimir	61	M-H Rt.	1897	1908	Tihany	204	M-H Rt.	1917
1895	Cirkvenica	193	M-H Rt.	1921	1908	Vértes	550	M-H Rt.	1921
1895	Volosca	129	M-H Rt.	1913	1911	Valona	346	M-H Rt.	1918
1896	Dániel Ernő	714	Schwarz	1921	1912	Almádi	216	M-H Rt.	1921
1896	Liburnia	178	M-H Rt.	1921	1912	Füred	216	M-H Rt.	1921
1896	Pannónia	779	M-H Rt.	1921	1912	Kupa	790	M-H Rt.	1915
1897	Duna	281	M-H Rt.	1921	1913	Drava 2	199	M-H Rt.	1921
1898	Drava 1	159	M-H Rt.	1911	1913	Knin	284	M-H Rt.	1921
1898	Sava	159	M-H Rt.	1920	1913	Sparta	982	M-H Rt.	1921
1900	Bakar	119	M-H Rt.	1920	1913	Visegrád	1243	M-H Rt.	1921

A flumei hajóforgalom elemzésénél figyelmet kell fordítanunk arra a tényre, hogy a két vállalat az 1900-as évek elején egyesült csak, így különbséget kell az azt megelőző években tennünk a vállalatok között. Adataink 1896-tól vannak egészen 1913-ig, így a 10. és 11. számú ábrákon ábrázoltam a hajóforgalmat a járatok számában és tiszta szállítótérben. Az egész idősort vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a Magyar-Horvát Rt. által bonyolított adriai- és dalmát hajóforgalom jelentős méreteket öltött. Míg az 1896-os évben az összegzett járatok száma 7648 darab volt, addig 1913-ra ez az érték 11 168 db lett, a nettó regisztertonnányi hajóforgalmak pedig 1896-ban 584 660 NRT, 1913-ban 1 660 446 NRT voltak. A kezdő és a záró periódus között ez a járatok számában másfélszeres, a tiszta szállítótérben pedig közel háromszoros emelkedés volt, mely éves növekedési ütemet számolva, a járatoknál 5,33%-os, NRT tartalommal pedig 7,67%-os átlagos növekedést jelentett.



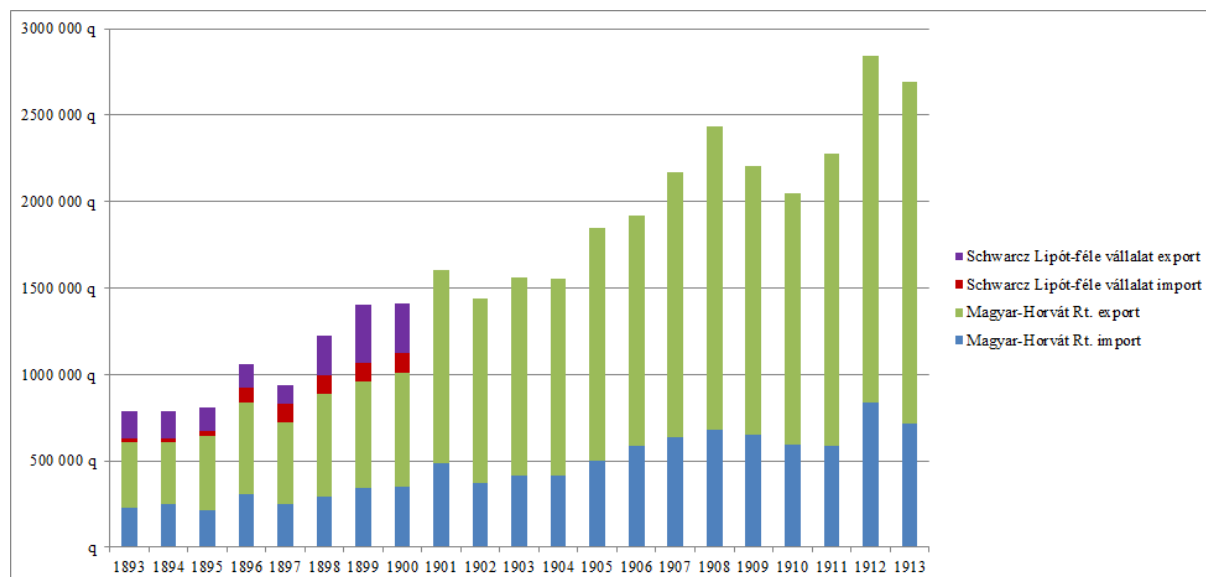
10. ábra: a vállalat járatainak száma 1896–1913 között [10]



11. ábra: a vállalat járatainak száma 1896–1913 között [10]

3.4 Áru- és személyforgalom, üzleti eredmények

Világviszonylatban Fiume tengeri áruforgalmának gerincét az jelentette, ha feldolgozatlan nyerstermékeket és gyarmatárakat importálhatott, majd a fiumei, illetve a hazai ipar által feldolgozott árukat és félkész termékeket exportálhatta. Azonban az Adriai-tenger áruforgalmában – a helyi igényeknek megfelelően – a vállalat inkább egyfajta eszköze volt a partvidékek közti kínálat és kereslet kielégítésének, mintsem a megfogalmazott kereskedelmi érdekek képviselője. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a Magyar-Horvát Rt. szállítási útvonalai szerint vizsgálódva Fiume dalmát viszonylatban megfigyelhető behozatalát főként a Sebenicoból származó barnaszén, illetve a Spalatoból származó bor és cement tette ki, kivitelében pedig a legfontosabb célállomásokot a már említett két kikötő és Metkovich jelentette, amelyekbe liszt és gabona került szállításra. Az észak-olasz kikötőkkel folytatott kereskedelemben Velencéből nyers kender, búza, hántolt rizs, Ancona és Ravenna felől pedig téglá, cserépszindely és homok érkeztek, míg az export tekintetében a legfontosabb áruk a fa, cellulóz, maláta, paraffin, ásványvíz és bab voltak. Törökország európai részéből a főbb behozatali cikkek közé a nyers dohány, a kiviteli cikkek közé pedig a kukorica, a hántolt rizs és a petróleum tartoztak [9]. A vállalat által Fiume központtal szállított áru mennyiségét



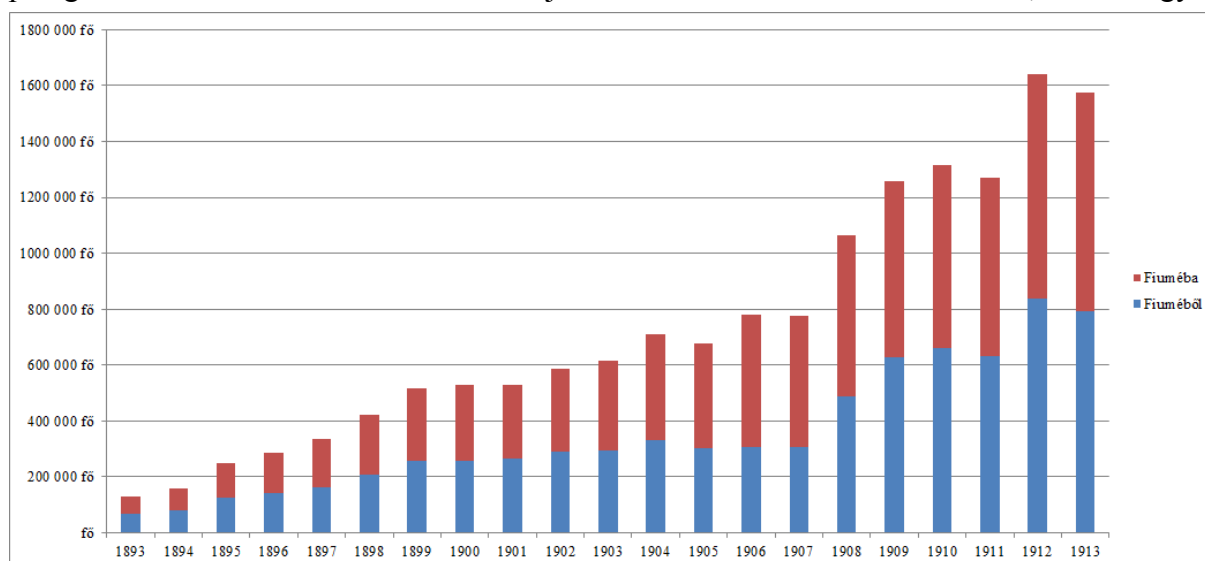
12. ábra: a vállalat áruforgalma 1893–1913 között [10]

(métermázsában) a 12. diagramon ábrázoltam. Itt is megfigyelhető, hogy az 1901-es fúzió előtt a velencei és anconai járatok milyen jelentékeny forgalmat bonyolítottak le a Magyar-Horvát Rt. akkori forgalmához viszonyítva. Az egyesülés előtti 1900. évben a Schwarz-féle behozatal 31,21%-a volt a Magyar-Horvát Rt. forgalmának, a kivitele pedig 43,27%-a volt úgy, hogy a Magyar-Horvát Rt-nek 23 gőzöse volt, szemben a 3 Schwarzc-féle gőzössel.

4. táblázat: A Schwarz-féle vállalat személyforgalma (fő) 1893–1900 között [10]

Év	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Hajók száma	1	2	2	2	3	3	3	3
Velencével	1 444	2 164	2 137	3 724	5 832	7 064	7 890	9 307
Anconával	2 487	4 114	6 701	11 048	12 105	16 503	13 120	10 546

Egyébiránt az összesített forgalmat tekintve, a későbbi egységes vállalat 1893-ban 790 655 q, 1903-ban 1 560 707 q és 1913-ban 2 689 956 q forgalmat mondhatott magáénak. Ez azt jelenti, hogy a vállalat ez alatt a húsz év alatt megháromszorozta a behozatalát, közel megnégyszerezte a kivitelét és átlagosan 17%-al növelte éves áruforgalmát. Személyforgalmat tekintve – hasonlóan az export-import kimutatásokhoz – a Magyar-Horvát Rt. forgalmáról részletes adataink vannak, ellenben 1901 előtt a Fiume-Velence és a Fiume-Ancona járatok vonatkozásában csupán összesített adatok állnak rendelkezésünkre. Ezen utóbbi információinkat a Schwarz-féle vállalatra vonatkozóan mutatja a 4. táblázat. Az előbbieken kiemeltém, hogy milyen magas volt ezeken a vonalakon a cég métermázsákban kifejezett áruforgalma a Magyar-Horvát Rt. akkori viszonyaihoz képest. Ez a személyforgalomról már nem mondható el, itt ugyanis – hogy csak a legjobb, 1898-as évet vegyük a Schwarz-féle vállalat adataiból – az összes forgalom mindössze 5,6%-át tette ki a Magyar-Horvát Rt. összes személyforgalmának. Ugyanakkor a személyforgalom fontosságát jelzi, hogy törvényi paragrafusok kötelezték a vállalatot árujáratok indítására abban az esetben, ha az egyes



13. ábra: a Magyar-Horvát Rt. fiumei személyforgalma 1893–1913 között [10]

kikötőkből elszállítandó árumennyiség akadályozta a személyforgalom szállítását. A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság fiumei összegzett személyforgalmát a 13. számú halmozott oszlopdiagram mutatja. A személyszállításban rohamos és folyamatos emelkedés látható mind a Fiuméből, mind a Fiuméba irányuló forgalom tekintetében. Az összforgalom 1893-ban 131 180 fő, 1903-ban 616 960 fő és 1912-ben 1 639 848 fő volt. Ha százalékosan tekintjük, 1894–1913 között az átlagos évi növekedési ütem 14,18% volt, összesen pedig a vállalat fennállása alatt több mint tizenkétszeresére növekedett mind a Fiuméből indult és Fiuméba érkezett személyek száma, ez pedig nagyon jól számszerűsíti azt a hihetetlen nagy fejlődést, amit a vállalat elért az Adriai-tenger forgalmában.

A vállalat üzleti eredményeiről nagyon szőrt adataink vannak, de sikerült a különböző forrásokból összeállítanom az alaptőke és az osztalék alakulását 1891–1913 között, melyet be is mutatok az alábbi 5. táblázatban (csak a Magyar-Horvát Rt, a Schwarzra nincs adatunk). Amit láthatunk a táblázatban az elsősorban az, hogy a vállalat, nyereségesen működött, és tudott osztalékot fizetni a részvényeseinek. Ami külön érdekesség, hogy az 1908-as béremelést követően is fenn tudta tartani a 10%-os osztalékszintet a vállalat.

5. táblázat: a Magyar-Horvát Rt. üzleti eredményei 1891–1913 között [36] [37] [38] [39]

év	alaptőke	osztalék	év	alaptőke	osztalék
1891	1 000 000 K	5%	1903	2 000 000 K	10%
1892	1 000 000 K	6%	1904	2 000 000 K	10%
1893	1 000 000 K	6%	1905	2 000 000 K	10%
1894	1 000 000 K	7%	1906	2 000 000 K	10%
1895	1 000 000 K	7%	1907	2 000 000 K	10%
1896	1 000 000 K	7%	1908	2 000 000 K	10%
1897	1 000 000 K	7%	1909	2 000 000 K	10%
1898	1 000 000 K	7%	1910	2 000 000 K	10%
1899	1 000 000 K	7%	1911	2 000 000 K	10%
1900	1 000 000 K	10%	1912	2 000 000 K	10%
1901	2 000 000 K	10%	1913	6 000 000 K	6%
1902	2 000 000 K	10%			

4. Összegzés

Tanulmányomban bemutattam a Magyar-Horvát Rt. megalakulásának és működésének statisztikai és levéltári adatokkal alátámasztott történetét. Vizsgáltam magát a fiumei kikötőt is, hogy viszonyíthassam a vállalat adatait az egész kikötő forgalmához. Így 1896–1913 között átlagosan az érkezett hajók 75%-át tették ki a vállalat hajói, befutott nettó regisztertonnában pedig 27%-át. Áruforgalmi oldalról vissza kell utalnom rá, hogy Fiume alapvetően exportkikötőként üzemelt. Ezt pedig az összehasonlításban a Magyar-Horvát Rt. adatai is jól szemléltetik, hiszen 1893–1913 között a vállalat a fiumei import 9,66%-át és az export 17,17%-át bírta. Személyforgalmat tekintve a vállalat, kiemelkedő teljesítményével az egész Adriai-tenger legfontosabb hajózási vállalatává nőtte ki magát. Így összességében kijelenthető, hogy a magyar államnak megérte ezt a vállalatot támogatnia és irányítania, mert sikeresen szolgálta ki a magyar kereskedelmi és forgalmi érdekeket a számára kijelölt partvidékek között. Azon túl, hogy Magyarország egyetlen, közvetlenül hozzátartozó kikötője volt Fiume, úgy gondolom, hogy részben a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaságnak volt köszönhető az is, hogy a város a 20. század elejére Európa 10. legforgalmasabb kikötőjévé, kedvelt turista célponttá és méltán elismert kereskedelmi központtá vált.

Irodalomjegyzék

- [1] Gonda Béla (1906): A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irodalmi vállalat és nyomdai Rt. nyomdája.
- [2] Associazione Marinara Aldebaran Trieste: Ungaro–Croata Fiume 1891–1921. Quaderno NO 51/90. Trieste. Compilato da Ernesto Gellner.
- [3] Državni Arhiv u Rijeci (Fiumei Állami Levéltár): HR-DARI-0046. Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).
- [4] DAR. TH. Ált. 611–1911–XIII–2475 (A Hatóság alapító okirata).
- [5] Gergely András (1982): Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban – a fiumei vasút. Budapest. Akadémiai Kiadó.
- [6] Fried Ilona (2001): Emlékek városa Fiume. Budapest. Ponte alapítvány.
- [7] Domonkos László (2010): A kicserélt város. Fiume: volt és van. Budapest. Unicus Műhely.
- [8] A magyar Szentkorona országainak 1910. évi népszámlálása. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.
- [9] Fiume hajó- és áruforgalma 1906–1915. Szerkeszti és kiadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.
- [10] Magyar Statisztikai Évkönyvek (1885–1918). Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.
- [11] Zsigmond Gábor (2009): Az osztrák–magyar Lloyd története. Aetas, 24. évf. 1. sz. 126–143. o.
- [12] Pelles Márton (2016): Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913). In: Gulyás Tibor (szerk.): Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat NO 18. Fiume rovat 153–163. o.
- [13] Pelles Márton (2016): Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). Közgazdasági Szemle, LXIII. évf. 2016 február 188–208. o.
- [14] Pelles Márton (2015): A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. In: Szabó István (szerk.): IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécsi Tudományegyetem Doktorandusz Önkormányzat, Pécs, 405–414. o.
- [15] Borovszky Samu – Sziklay János (1896): Magyarország Vármegyéi és Városai. Fiume és a magyar–horvát tengerpart. Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest.
- [16] DAR. TH. Ált. 436–1908–I–2928.
- [17] Bősze Sándor–Crnkovic, G. (2011): Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870–1918. Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár–Rijeka.
- [18] DAR. TH. Ált. 638–1912–VII–2067.
- [19] DAR. TH. Ált. 88–1893–XIX–1245.
- [20] <http://www.hajoregiszter.hu> (Letöltve: 2014. július 29.)
- [21] DAR. TH. Ált. 459–1908–XIX–3046.
- [22] DAR. TH. Ált. 634–1912–IV–598.
- [23] 1901. évi X. tc.
- [24] Horváth József (1999): A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Budapest. HA-JÓS Bt.
- [25] Pelles Tamás (2006): A magyar-olasz két tanítási nyelvű oktatás. Pécs. Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola.
- [26] DAR. TH. Ált. 459–1908–XIX–2937.

- [27] Királyi könyvek, 72. kötet, 311. oldal. <http://hungaricana.hu/hu/adatbazisok/kiralyi-konyvek/> Letöltve: 2016. április 27.
- [28] 1914. évi XXI. tc.
- [29] DAR. TH. Ált. 363–1906–XIX–804.
- [30] DAR. TH. Eln. 8–1908–IV–263.
- [31] DAR. TH. Ált. 730–1914–I–1027.
- [32] DAR. TH. Ált.
- [33] DAR. TH. Ált. 363–1906–XIX–175.
- [34] DAR. TH. Ált. 501–1909–IV–431.
- [35] DAR. TH. Ált. 459–1908–XIX–2628.
- [36] Mihók-féle Magyar Compass (1895–1905). Budapest. Légrády Testvérek.
- [37] DAR. TH. Ált. 501–1909–IV–431.
- [38] DAR. TH. Ált. 634–1912–IV–590.
- [39] DAR. TH. Ált. 738–1914–IV–3159.
- [40] Saját képeslap gyűjtemény.

Lektorálta: Dr. Zsigmond Gábor PhD., tudományos főigazgató-helyettes, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

Mellékletek:

1. melléklet: két menetrend előlapja [26]



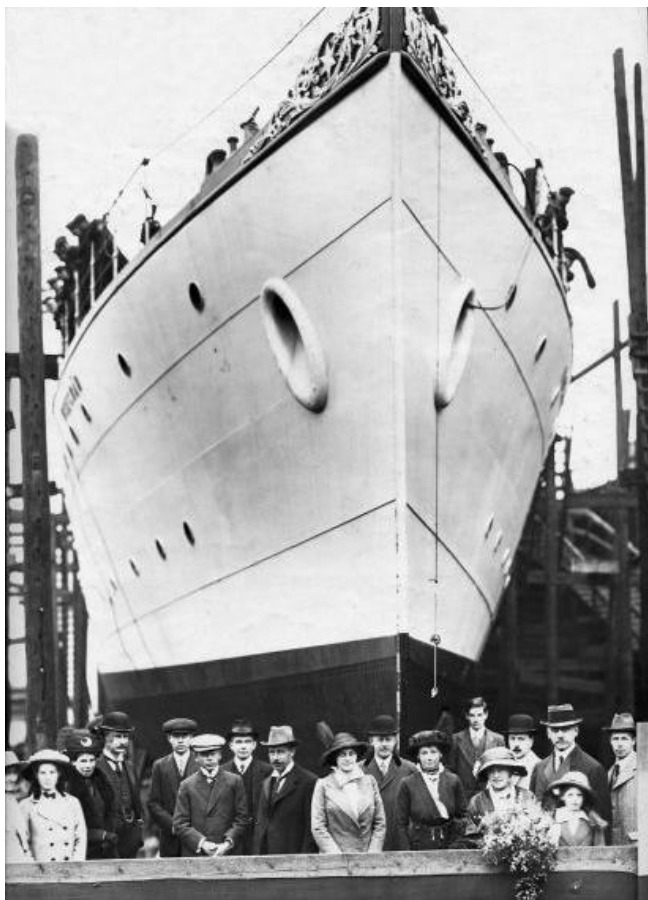
2. melléklet: az S/S DÁNIEL ERNŐ [20]



3. melléklet: a Cunard Line társaság PANNONIA óceánjárója előtt a Magyar-Horvát Rt. egyik gőzöse [40]



4. melléklet: az S/S VISEGRÁD a vízrebocsátásakor [20]



5. melléklet: a Magyar-Horvát Rt. dolgozóinak listája 1906-ban [33]

Hivatalnokok						Kapitányok					
sorszám	név	kor	állás	szolg. Kezdet	állampolgárság						
1	Cheracci Antal	53	irodafőnök	1895	magyar	1	Adamich de Remo	32	kapitány	1897	magyar
2	Bavec Katarinic Eorana	44	hivatalnoknő	1894		2	Akacich Vincze	71		1891	
3	Benussi Antal	43	hivatalnok	1891		3	Albanese Natal	38		1902	osztrák
4	Blasevic Milan	45		1891		4	Baccich Ferencz	39		1901	
5	Blasevic Győző	22	hivatalnoknő	1904		5	Berettini Natal	54		1899	magyar
6	Bozic Anna	33		1894		6	Brelch Gusztáv	27		1904	
7	Cirkovic Ermin	32	hivatalnok	1903		7	Bunicich Ferencz	37		1902	osztrák
8	Copaitich Imre	22		1900		8	Chersich Darius	40		1901	
9	Depollo Ferencz	19		1904		9	Cosulich Eugenio	34		1901	magyar
10	Dicsy Gyula	19		1904		10	Crgonja Mihály	50		1891	
11	Dorchich Paskal	52		1891		11	Ditrich Dusan	28		1903	
12	Durbesich Bogdán	38		1903		12	Duimio István	33		1898	
13	Farina János	29	hivatalnoknő	1895		13	Gilliám Emil	35		1896	
14	Folprecht Katicza	27		1901		14	Glavan János	43		1901	
15	Fricke János	25	hivatalnok	1898		15	Glavan János Pál	31		1902	
16	Frizzoli Leonárd	29		1901		16	Goluhovic Herman	66		1899	
17	Hartmann Ignác	26		1903		17	Gudac A.	25		1904	
18	Hirsch Antal	31		1904		18	Kilvain János	52		1894	
19	Kraincevic Nano	19		1903		19	Curelic Amerigo	29		1902	osztrák
20	Kraljic Miklos	21		1902	osztrák	20	Lovric Lajos	50		1891	magyar
21	Locatelli József	17		1902	magyar	21	Lovric Román	49		1891	
22	Lulik József	41		1901	osztrák	22	Margan Vincze	59		1901	
23	Maleckar Antal	26		1902		23	Marocchini Ferencz	55		1892	
24	Mandich Marius	21		1904	magyar	24	Marocchini Paskal	65		1902	
25	Mihalich Károly	20		1903		25	Mikulicich Lajos	25		1904	
26	Miskulin Guido	20		1902		26	Morsich Artur	23		1904	
27	Millich Keresztély	44		1899		27	Pavistic Marton	23		1904	
28	Morovich Henrik	29		1891		28	Percich Miklós	64		1892	osztrák
29	Mouton Alajos	53		1891		29	Petranich Viktor	44		1901	
30	Mrzlic Elena	18	hivatalnoknő	1904		30	Pezeli Velimár	34	magyar	1903	magyar
31	Murvar János	36	hivatalnok	1891		31	Pollich József	56		1900	
32	Papp Mariska	19	hivatalnoknő	1904		32	Prossen Tamás	41		1891	
33	Pericich Venczel	18	hivatalnok	1904		33	Raich Péter	40	osztrák	1901	magyar
34	Pless János	34		1900		34	Randich Silvio	46		1891	
35	Polich Ivo	28		1895		35	Sikich Román	18		1904	
36	Radio de Justus	49		1901	osztrák	36	Schnautz Jácint	61	magyar	1892	
37	Rossini Alajos	30		1895	magyar	37	Schneditz Albert	63		1891	
38	Sikich Marcell	21		1901		38	Stangher János	53		1902	osztrák
39	Silensi Egyed	56		1900	magyar	39	Stiglic D.	31	magyar	1904	
40	Simcich János	38		1903		40	Ticac János	49		1902	
41	Spadavecchia György	40		1891	magyar	41	Tomassich Vincze	49		1902	osztrák
42	Stefancich Tivadar	19		1901		42	Turcic János	44	magyar	1895	
43	Steich Gábor	32	hajózási felügyelő	1902	magyar	43	Turcic Ferencz	33		1900	
44	Stokich Egyed	34		1903		44	Vucic Antal	51		1897	magyar
45	Sverljuga Antal	41	hivatalnok	1902	magyar	45	Vukelich Milan	30	osztrák	1901	
46	Sauer Artur	26		1898		46	Zagabria János	52		1903	
47	Sverljuga Bódog	34		1896	osztrák						
48	Tartaro Ágost	56		1892							
49	Vitezic Ivo	37		1904	magyar						
50	Vukelich Amalia	21	hivatalnoknő	1902							
51	Weisz Vilmos	35	hivatalnok	1901	magyar						
52	Zullisni Attilio	19		1904							