

PELLES MÁRTON

PhD-hallgató, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola (Pécs)  
Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar  
pelles.marton@ktk.pte.hu

## 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. or Ugarsko-Hrvatsko Dioničarsko Društvo za Slobodnu Plovidbu) which was founded in 1900 by Sigismondo Copaitich and croatian shareholders as their second steamship company after the Copaitich & Co. (1895). 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 an deepen our knowledge about the Hungarian and Croat naval commerce.

**Kulcsszavak:** Fiume, Gazdaságtörténet, Kereskedelem, Tengerhajózás, Copaitich

**Key notes:** Fiume, Economic History, Trade, Sea Navigation, Copaitich

### 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.<sup>1</sup> 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 Žiga Copaitich, 1853. április 6-án született Buccariban egy ősi tengerészdinasztia tagjaként. Atyja Anton Copaitich, szintén hajóskapitány volt; a család ősei 1765-ig vezethetők vissza Buccariban, és végig a Copaitich nevet használták, nem a 20. században elterjedt Kopaitichot és nem a Kopajtić-et.<sup>2</sup> Fiatalkorában hosszútávú 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

járatok fenntartására állami szubvenciót kapott. Copaitich 1893-ban létrehozta a Fiumei Dokktársulatot mely hajóépítést és javítást végzett, majd 1895-ben a Copaitich & Co-t, 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 (a házasság 1872. július 2-án volt) Olga Battagliernitől (†1899. április 18.) született Milutin nevű fia, majd Jozefina Gorup de Slavinjska Aleksander nevű fia. 1910-ben Ferencz Józseftől ő és utódai bakari előnévvel magyar nemeséget kaptak.<sup>3</sup> 1925. április 25-én Rómában hunyt el.<sup>4</sup>

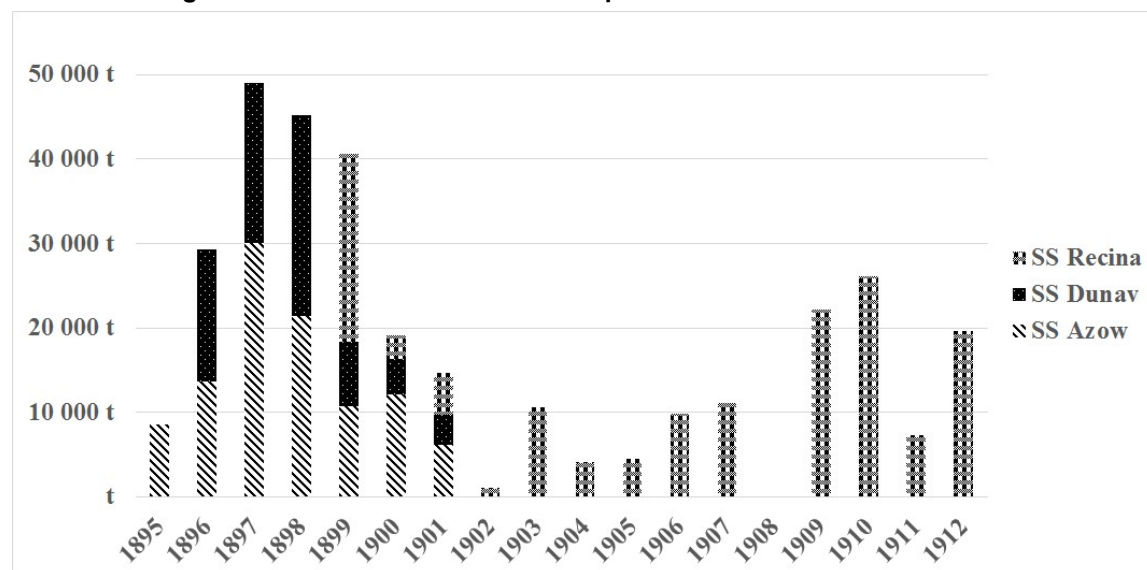
Ezen társaságok közül most először röviden a Copaitich és társai, majd a legnagyobb, a magyar és olasz tulajdonú fiumei hajózási társaságoknak is komoly versenytársat jelentő Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. történetével fogok foglalkozni, mely utóbbi jogutódjaiban a mai napig létezik.<sup>5</sup>

## 2. A Copaitich & Co története

Copaitich Zsigmond 1895-ben 13 társával együtt megépíttette az Azow nevű gőzöst, mely 988 NRT térfogat tiszta szállítási kapacitással rendelkezett.<sup>6</sup> A tizennygy tulajdonos hajó tulajdonlásának részesedésében (karát) a következők voltak: 5 Copaitich Zsigmond, 4 Pongrátz Gusztáv lovag, 3 Plöch Hannibál, 2 Turkovich Péter, 2 Turkovich Milán, 1,5 Mariassevich Sándor, 1 gróf Batthyány Tivadar, 1 Pollich Máté, 1 Sterk Antal, 1 Thiamich Tamás, 1 ifj. Stangher András, 0,5 Andrianich Cézár, 0,5 Dr. Stangher András és 0,5 Tomicich Viktor.<sup>7</sup> Ugyanezen tulajdonosok vásárolták 1896-ban a Dunav gőzöst (1003 NRT), majd kiegészülve új tulajdonostársakkal 1899-ben a Rečina gőzöst (1604 NRT). A vállalat lobogója fehér alapon vörös „horvát-szlavón” csillag, nap lett.

A vállalat belső életéről keveset tudunk, annál több dokumentum maradt meg ezen gőzösök kereskedelmi forgalmáról.<sup>8</sup> Ezekből kirajzolódik, hogy ez a vállalat főként arra specializálódott, ahogy a két első gőzösének neve is sugallja, hogy orosz és román gabonát szállítson A Fekete-tengerről Nyugat-Európába. A vállalat összegzett áruforgalmáról pedig álljon itt az *1. ábra*.

1. ábra: A Copaitich & Co áruforgalma 1895 és 1912 között  
1. diagram: The total sea trade of the Copaitich & Co. between 1895 and 1912



Forrás: Copaitich & Co. iratok.

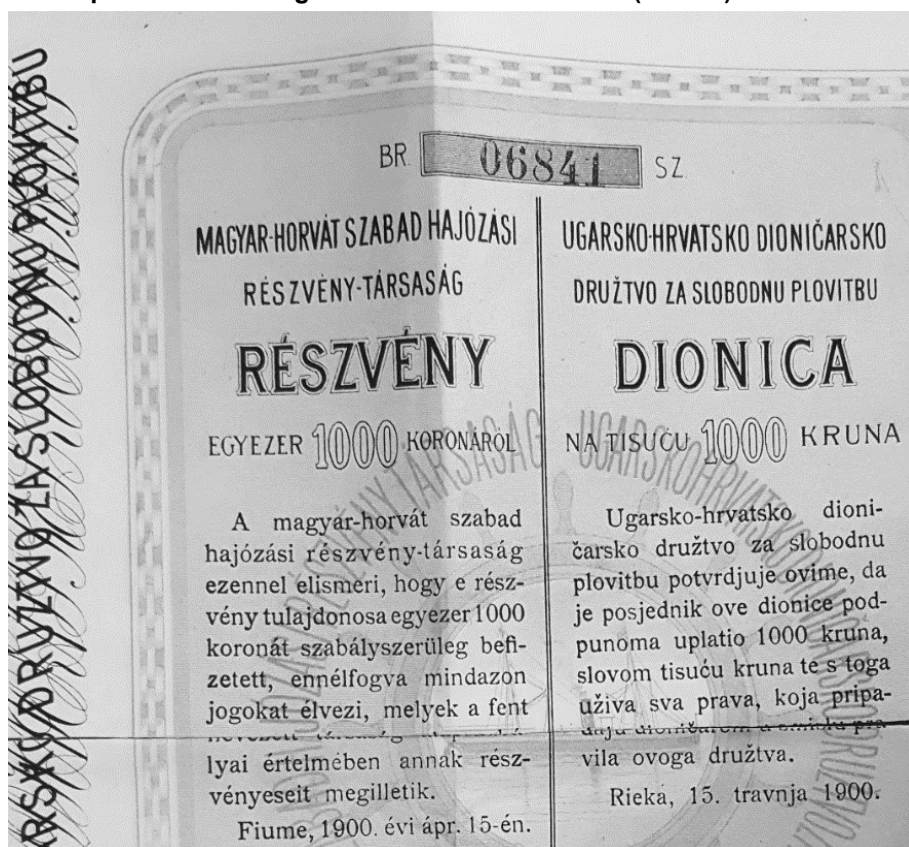
A századfordulóra a két kisebb gőzös már nagyon elavultnak számított, ezért 1901. július 29-én a tulajdonosok eladták Hamburgban az Azow és Dunav gőzösöket és csak a Rečinával folytatták a kereskedelmet; de az az 1908-as egy éves javítást követően is egy nagyon elavult gőzösnek számított, így azt 1912. augusztus 15-én Fiumében osztrák vállalkozóknak adták el Copaitichék.

A Copaitich & Társai vállalat egyfajta kísérlete volt annak, hogy a horvát származású kapitány, Copaitich össze tudja-e fogni egy vállalatba a Fiumében és környékén élő horvát tengerészeket, vállalkozókat és néhány magyart és olaszt annak érdekében, hogy képviselhessék a horvát érdekeket is a világ tengerein. Ez volt a főpróba, míg az a vállalat, amely ezt sikeresen meg tudta valósítani, az utána alapított Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. lett.

### 3. Az MHSZRT története és flottája

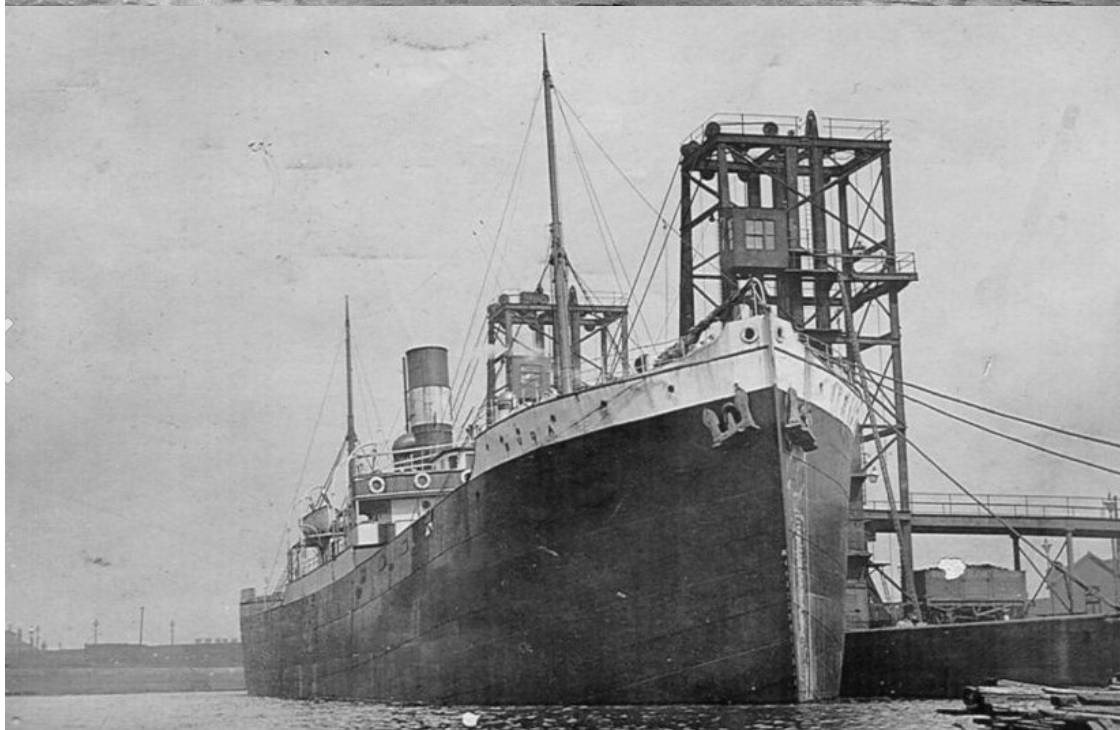
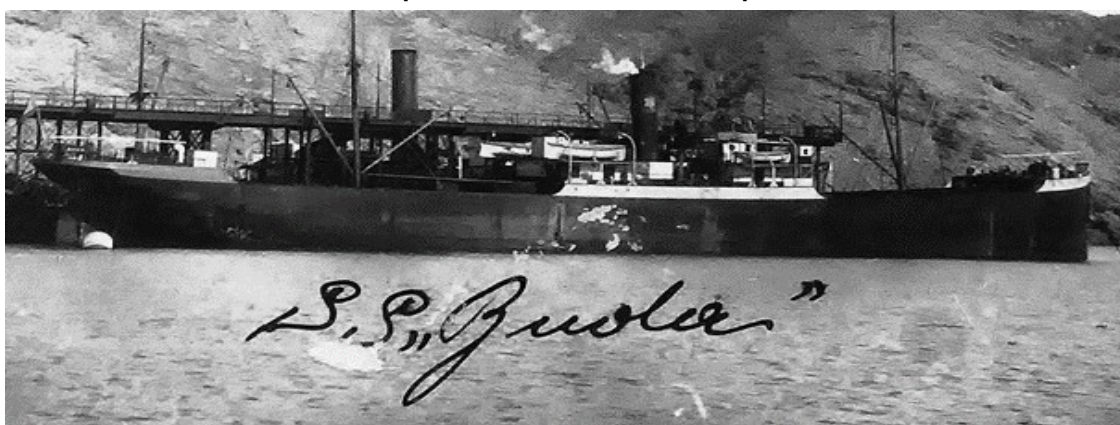
A vállalatot 1899. szeptember 11-én Fiumében főként az 1895-ös vállalatot létrehozó horvát részvényesek alapították, azzal a nem titkolt céllal, hogy a Monarchia kereskedelmi hajózásiában a horvát érdekeket is képviseljék. A társaság alaptőkéje 1 000 000 K lett (1000 db 1000 K-ás részvény; lásd *1. kép*), fő részvényesei között pedig voltak horvát takerékpénztárak és bankok; és pl. Bačić György, Sterk Antal, Pollich Máté, Paicurich Mátyás és természetesen Copaitich Zsigmond, azaz főként tengerészek és kereskedők.<sup>9</sup> A társaság zászlaja szimbolikájában hasonlóan a többi magyar–horvát hajózási társaságéhoz vörös alapon kék csillag, nap lett.

1. kép: Az MHSZRT. 1000 K-ás részvénye 1900-ból  
1. picture: The Hungarian-Croatian Plc's share (1000 K) from 1900



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 elsülylyedt 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 Said-ba 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).<sup>10</sup>

**2. kép: Az SS Buda**  
**2. picture: The Buda Steamship**



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 6 000 000 K volt.<sup>11</sup> 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 megépítésével.

Az első világháború, szemben a többi fiumei hajózási társasággal, nem érintette túlzottan negatívan az MHSZRT-t. Gőzösei – az SS Olga kivételével, melyet az olaszok 1915-ben elkoboztak és Malamocconál torlasznak elsüllyesztettek – semleges kikötőkben átvésztették 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.<sup>12</sup> Az egykori magyar időkben épült gőzösei javát 1933–34-ben szétbontották; legtovább az SS Zvir2 bírta, amelyet a II. világháborúban 1941. december 4-én torpedóztak meg az Égei-tengeren.<sup>13</sup>

#### 4. 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; 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. Valamint számos kikötőben Európában (3. kép) és Amerikában (4. és 5. kép).<sup>14</sup>

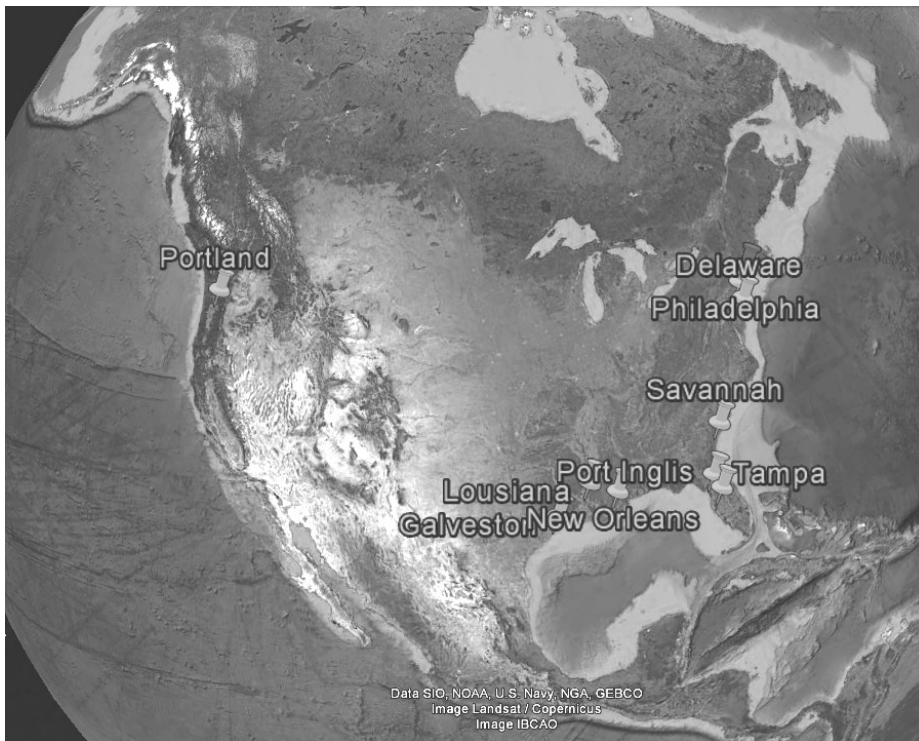
2. kép: Az MHSZ Rt. európai járatai  
2. picture: The Hun-Cro Plc's routes in Europe



Forrás: MHSZRT iratok



**3. kép: Az MHSZ Rt. észak-amerikai járatai**  
**3. picture: The Hun-Cro Plc's routes in North America**



Forrás: MHSZRT iratok

**4. kép: Az MHSZ Rt. dél-amerikai járatai**  
**4. picture: The Hun-Cro Plc's routes in South America**



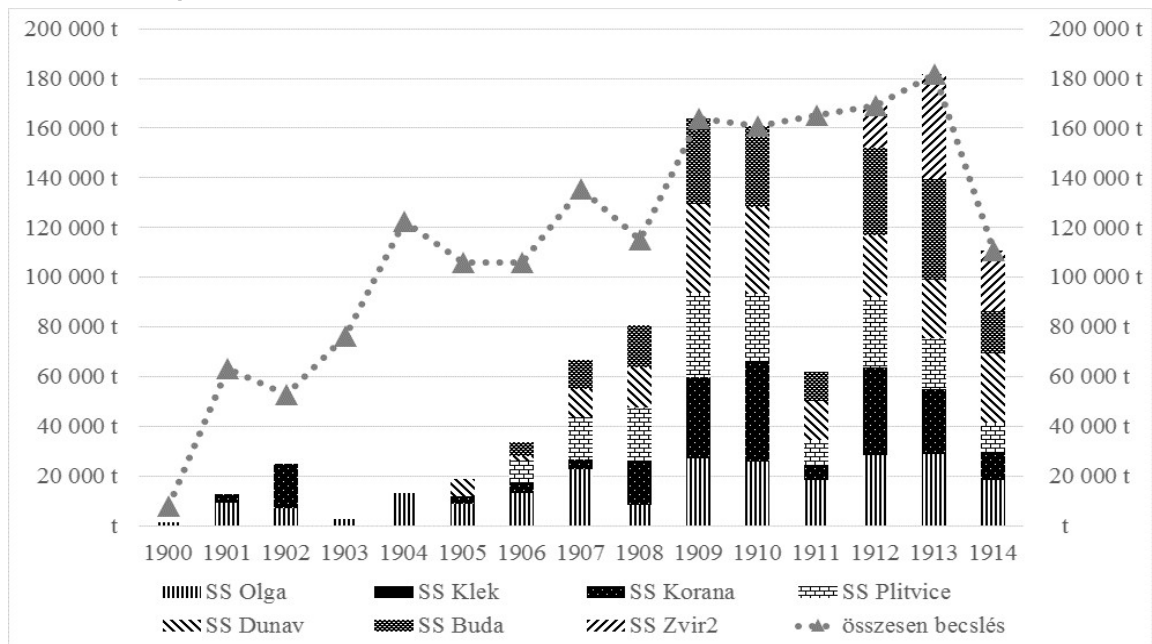
Forrás: MHSZRt. iratok.

Ez 1900–1914 között összesen 735 db fuvarot jelentetett 1 104 670 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 világg kikötőnek 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. Taganrog exportja gabona és faáru, importja kőszén; Cardiff exportja kőszén; Velence és Rotterdam importja gabona és faáru voltak. A vállalat gőzöseinek összegzett áruforgalmát az 2. ábrán mutatom be.

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

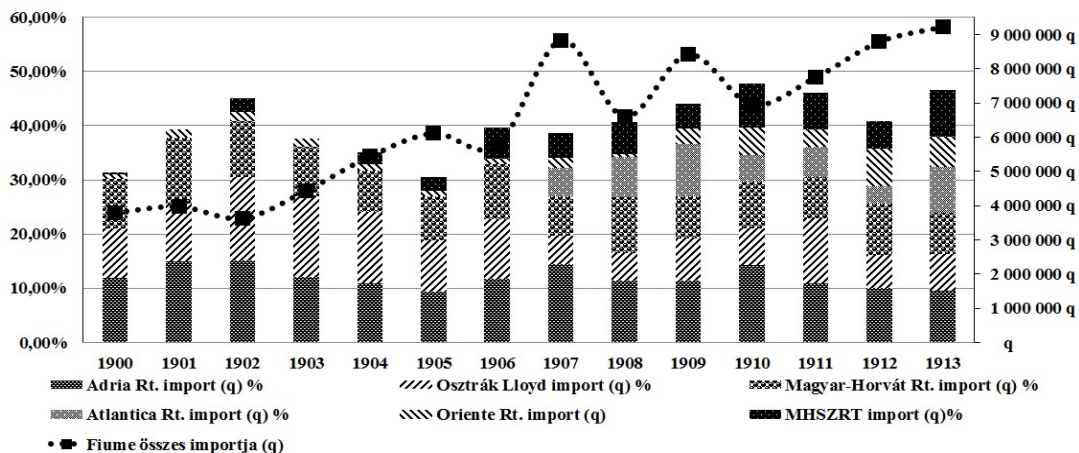
**2. diagram: The Hungarian–Croatian Free Shipping Company's real and estimated transport based on the documents from the archives between 1900 and 1914**



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 3. ábrán bemutatom a jobboldali tengelyen és a görbe által Fiume összes importját, illetve a baloldali tengely és a halmazozott oszlopdiaagramok 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.

**3. ábra: Fiume importja 1900–1913 között és a főbb vállalatok importrészesedése**  
**3. diagram: The import of Fiume between 1900 and 1913 and the bigger companies share from this import**



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

A 3. 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 rakomány nélkül) közlekedtek.

## 5. Összegzés

Összefoglalva a leírtakat megállapítható, hogy 1914-re az MHSZRT-nek 6 db gőzöse volt 17 146 NRT térfogattal.<sup>15</sup> Melyekkel 1900–1914 között a társaság 1 104 670 t–1 737 674 t közötti mennyiségű árut szállított, azaz évente átlagosan 94 745 tonnát. Ez azt jelenti, hogy az MHSZRT nagyon hasonló volt a Fiumében szintén szabad kereskedelemmel foglalkozó Oriente Rt.-hez, mely szintén 6 db gőzössel (14 886 NRT) 1 160 411 t–2 006 014 t közötti mennyiséget szállított, tehát átlagosan évente 105 547 tonnát.<sup>16</sup> 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. DAR. JU-5. Eln. 37–1910–42; Ált. 457–1910–V-2.
3. Copaitichnek mind első mind második házassága gazdaságilag gyümölcsöző volt. Első feleségének apja Rafael Battaglierni, anyja Mária Randich volt; előbbi egy gazdag kereskedő, utóbbi kiterjedt kapcsolatrendszerű tengerész család volt. Második feleségének egyik rokona Josip Gorup, a fiumei Európa szálló tulajdonosa irodákat adott Copaitich hajózási vállalatai részére, így odakerült ezen vállalatok főhadiszállása (DAR. JU-5. Ált. 446–1909–XXIII–1).
4. Lokalpatrioti, Pelles 2016a.
5. 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; Jadrolinja).



6. DAR. TH. Ált. 128–1895–XXXI–2017.
7. DAR. TH. Segédkönyvek 241. Hajóregiszter.
8. Copaitich & Co iratok.
9. Compass 1904/5:693; DAR–JU–5. Eln. 53–1915–VII.
10. DAR. TH. Segédkönyvek. 241.
11. Compass 1904/5:693.
12. DAR 700. 178.
13. Hajóregiszter.
14. MHSZRt iratok.
15. DAR. TH. Segédkönyvek. 241.
16. Pelles 2016b.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Compass (1904/5): Mihók-féle magyar compass 1904/5. XXXII. évf. II. rész. Budapest. Légrády testvérek.
- Copaitich & Co iratok: DAR: TH. Ált.: 242–1902–XXI–4; 284–1904–XXI–940; 284–1904–XXI–1310; 316–1905–XXI–296; 316–1905–XXI–1040; 364–1906–XXI–2; 365–1906–XXI–1440; 415–1907–XXI–800; 416–1899–XXI–4206; 496–1909–II–161; 496–1909–II–307; 538–1910–II–117; 538–1911–II–3583; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 623–1912–I–134; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816;
- 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](http://hajoregiszter.hu/tarsasagok/tengeri/magyar_horvat_szabadhajozasi_rt/134)  
Letöltve: 2017. február 25.
- Jadrolinija: [http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-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.): Tavasz 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. No. 20. 217–224. o.
- Vizi László Tamás (2011): Illíria a francia nagyhatalmi politikában a 19. század elején. Közép-Európai Közlemények. IV. évf. 2. szám. 2011/2. No. 13. 7–20. o.