

# PTE KTK

## Műhelytanulmányok

2020/4

**Pelles Márton**

A magyar szabadhajózási vállalatok hajóforgalmi statisztikái 1893–1916 között

A kiadvány az Innovációs és Technológiai Minisztérium Felsőoktatási Intézményi Kiválósági Programjának támogatásával jött létre, a Pécsi Tudományegyetem 4. tématerületi „A hazai vállalatok szerepének növelése a nemzet újraiparosításában” programja keretében (szerződés száma: TUDFO / 47138/2019 - ITM)



**PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM**  
Közgazdaságtudományi Kar

## Pelles Márton

Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar

### A magyar szabadhajózási vállalatok hajóforgalmi statisztikái 1893–1916 között

A kifejezetten magyar, így némileg független kereskedelmi tengerészet az osztrák-magyar kiegyezés után jöhetett létre, a húsz éves horvát uralom alól visszatérő fiumei kikötőben. Ahogy kor gazdaságpolitikája is előbb az állami iparfejlesztést célozta, úgy a hajózásban is az 1870–1898 közötti években főleg az állam által támogatott és részben irányított hajózási vállalatok kezdték meg működésüket. Ezeket 1893–1907 között piaci alapon szerveződő tisztán profitorientált, úgy nevezett tramp, azaz szabadhajózási cégek követték.

Fiume – ahol a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság 1870–1918 között működött – vált az összes magyar hajózási társaság lajstromozási helyévé, így anyakikötőjévé; függetlenül attól, hogy az adott hajó Fiume részére közvetített-e forgalmat, vagy sem.<sup>1</sup> A Hatóság elvi működésének alapját a Mária Terézia által kiadott „Editto politico di navigazione” képezte, melyre ráépültek a dualizmus kori törvényi előírások.<sup>2</sup>

Az 1870-es években, a hazai forráshiány miatt a magyar kormányzat csatlakozott a már 1855 óta állami szubvencióval működő trieszti Osztrák Lloyd finanszírozásához, hogy az Fiume áruforgalmát is bekapcsolja saját járataiba.<sup>3</sup> Azonban, ahogy arra a kutatások rámutattak, a Lloyd üzletpolitikája és a magyar kivitel érdekei között érdemi ellentét állt fenn. A Lloyd az osztrák ipari termékek Keleti-Mediterráneumba való kivitelére szakosodott, míg a budapesti malomipari klaszter által termelt agráráru a nyugat-európai és angliai piacokra kíváncskodott.<sup>4</sup>

Ezen felismerés mentén az 1870-es évek közepén három irányból találkoztak a gazdasági érdekek egymással. Ossoinack Lajos Fiume gazdaságának és helyi politikájának meghatározó mágna volt talán az első, aki explicite indítványozta egy önálló magyar hajózási társaság létrehozását a Fiume és Liverpool közötti összeköttetés megteremtésére, és az indítványa hamar támogatásra talált az állami vezetésben is. Ez időben egybeesett több nagy-britanniai hajózási vállalat szándékával, akik épp ekkor készültek rendszeres járataikkal belépni a Földközi-

---

<sup>1</sup> Bösze – Crnković 2011.

<sup>2</sup> 1871. XVI. tc., 1879. XVI. tc., 1883. XXXII. tc., 1893. XXII. tc., 1895. XXXII. tc.; Balázs 2019.

<sup>3</sup> Pelles – Zsigmond 2019.

<sup>4</sup> Pelles 2016a; Gatscher-Riedl 2017.

tengerre.<sup>5</sup> Ezen három szerveződés teremtette meg előbb az Adria Steamship Companyt 1878-ban, majd annak állami kézbe vételével 1880-ban a későbbi nevén Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt-t.<sup>6</sup>

A hazai hajózás létrehozásában a következő lépcsőfok egy kisparthajózási állami vállalat alapítása volt, mely már a Baross Gábor vezette Kereskedelemügyi minisztérium nevéhez kötődik. Az így 1891–1901 között fokozatosan létrehozott Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Társaság látta el Fiume és az Adriai-tenger keleti és nyugati felének összeköttetését.<sup>7</sup> Ezt utolsó állami vállalatként a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. 1898-as megalakulása követte, mely fennállása első évtizedében nem érintette Fiumét járataival, ugyanis a cég az al-dunai kikötőket kötötte össze a Lloyd levantei járataival, és majd csak 1912-ben hozta létre a Fiume-Ausztrália közötti vonalat.<sup>8</sup>

A tramp azaz szabadhajózásban az 1893. évi XXXII. törvénycikk hozta el az alapítások idejét. A törvény állami támogatást adott minden olyan, egyébként állami szerződéssel nem rendelkező magyarországi hajózási vállalatnak, mely vállalta, hogy Fiuméből vagy Fiuméba szállít a hazai gazdaság részére fontos árut, illetve e társaságok további hajóépítési és hajóvásárlási támogatásokban is részesülhettek. Ennek folyományaként alakult meg

- 1893-ban az Oriente Magyar Hajózási Rt.,
- 1895-ben a Copaitich és Társa cég;
- 1896-ban a Photogen Forgalmi Rt.;
- 1899-ben a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.;
- 1901-ben az Indeficienter Rt.;
- 1903-ban a Pajkurich és Társa Rt.;
- 1907-ben az Atlantica Tengerhajózási Rt.;
- 1911-ben a Giovanni Riboli cég.

E társaságok között az utolsó, a Riboli cég kakukktojásnak minősül, mivel nem gőzhajóval, hanem egy benzinmotoros kis vitorláshajóval szállított a Quarneroi-öbölben.<sup>9</sup>

Az itt felsorolt gőzhajózási társaságok által világviszonylatban szállított áruk mennyiségéről az alábbi ábra tájékoztat bennünket. Láthatjuk, hogy a finanszírozás szerint bontva, amikor együtt létezett a kétféle hajózás, mindkettő áruforgalma növekedett. 1893-ban a szabadhajózási vállalatok megjelenésekor az addigi államilag támogatott magyar flotta közel 5,3 millió mázsa

---

<sup>5</sup> Hyde 1975; Marks 1983; Cage 1997.

<sup>6</sup> Pelles 2016b.

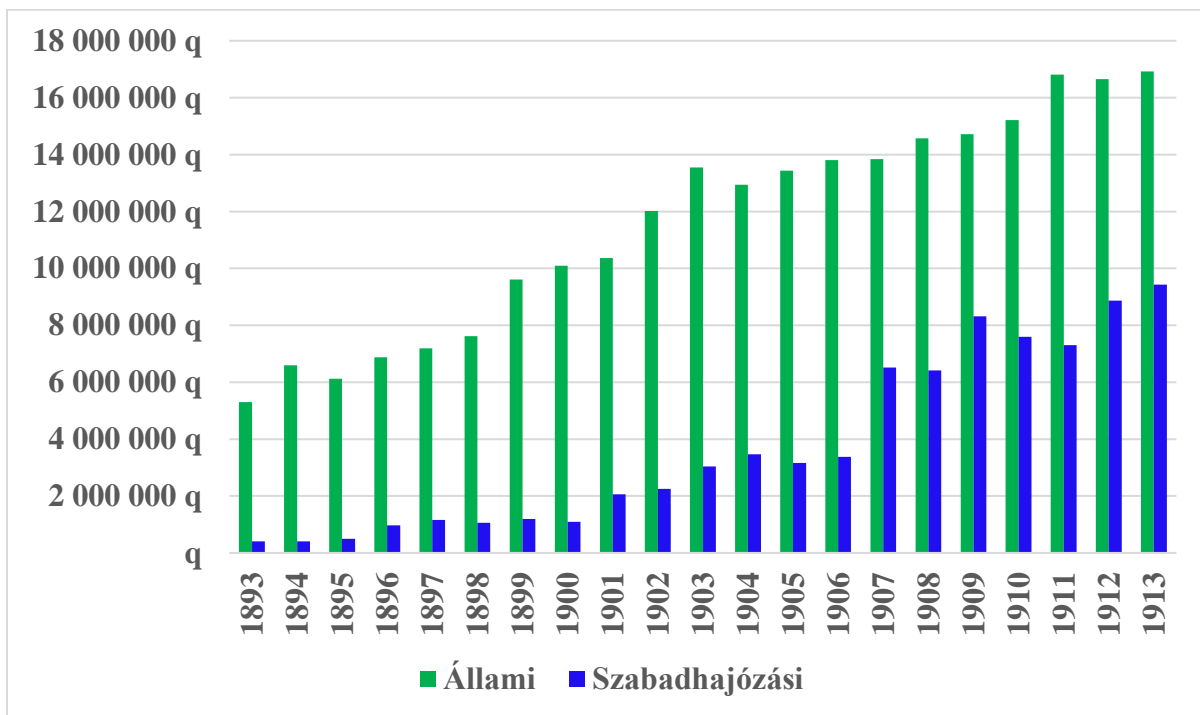
<sup>7</sup> Pelles 2016c.

<sup>8</sup> Pelles 2015.

<sup>9</sup> Pelles–Zsigmond 2018.

árut szállított, míg az Oriente Rt. által ekkor megtestesített szabadhajózási flotta 410 ezer mázsát. Azonban a következő években az új vállalat alapításokkal amellet, hogy mindkét flotta növelni tudta forgalmának volumenét, a szabadhajózási forgalma közelíteni tudta az állami cégeket, így az 1893-as tizenkétszeres hátrányát 1913-ra a félszeresre tudta utóbbi csökkenteni, hiszen ekkor az állami hajók 16,9 millió q, a szabadhajók 9,4 millió q árut szállítottak világviszonylatban.

1. ábra: A magyar kereskedelmi flotta által szállított áruforgalom 1893–1913 között



Forrás: MSÉ 1893–1913; és a jelen tanulmányban közölt szabadhajózási adatok.

### Az adatokról

Az 1870–1918 között létező magyar kereskedelmi flotta tehát kettős célt szolgált: bekapcsolta a magyar kikötőt Fiumét a világ kereskedelmi vérkeringésébe és a világ fontosabb kikötői közötti fuvarokkal profitot termelt a tulajdonosaiknak. A flotta államilag támogatott vállalatainak áruforgalma a korabeli statisztikai kiadványokban hiánytalanul szerepelnek és így a kutatók számára könnyen hozzáférhetőek.<sup>10</sup> Ugyanakkor a szabadhajózási vállalatok áruforgalma csak a Državni Arhiv u Rijeci (Fiumei Állami Levéltár) magyar nyelvű iratanyagaiban elszórva maradtak fenn. Jelen forrásközlő tanulmányom célja ezen utóbbi

<sup>10</sup> MSÉ 1882–1913.

levéltári iratok digitalizált megjelentetése, mely a 2016–2019 közötti kutatómunkám eredménye. Célom, hogy ezen adatok más kutatók számára elérhetővé tételével segítsem a hazai gazdaságtörténetírást, és a vállalkozó szellemű hálózatkutatókat, hiszen az adatok nagyon jól használhatóak dinamikus kereskedelmi hálózatok létrehozására.<sup>11</sup>

Az adatok a fiumei levéltár tengerészeti hatósági iratai közül származnak oly módon, hogy az egyes sorok végi forrás pontosan arra a dokumentumra mutat, ahol az eredeti forrás megtalálható. Például a DAR. TH. 415–1907–XXI–437 azt jelzi, hogy a 415-ös számú doboz 1907-es évkörébe tartozó XXI. témamegjelölésű irathalmaz 437-es dokumentumáról van szó. Az adatbázis a következő adatokat tartalmazza: Az adott gőzös neve, kiindulási kikötő, indulás ideje (év, hónap, nap), szállított árunem, mennyisége tonnában, rendeltetési kikötő, megérkezés ideje (év, hónap, nap), a dokumentum forrása.<sup>12</sup> Természetesen nem soron van meg mindig, minden adat, illetve előfordul, amikor az adatbázisba más jellegű adatokat is szerepeltettek: így zöld háttér jelzi a hajózási társaságokat, sárga háttér azt, hogy mi lett az adott hajó sorsa az első világháború előtt/alatt, és kék háttér a különleges eseményeket, például, ha a hajót javították, illetve ha egy rekord több fuvarnyi adatot tartalmaz.<sup>13</sup>

### **Az adatbázis**

Lásd a mellékelt Excel adattáblát.

### **Források:**

DAR: Državni Arhiv u Rijeci – Fiumei Állami Levéltár.

TH: Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A

Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).

Atlantica: DAR. TH.: 415–1907–XXI–437; 459–1908–XX–205; 496–1908–II–134; 496–1909–II–161; 497–1909–III–596; 538–1910–II–117; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 623–1912–I–128; 629–1912–II–147; 630–1912–II–816; 630–1912–II–3906; 675–1913–I–1931; 676–1913–I–3365; 678–1913–II–132; 679–1913–II–132; 682–1913–II–1951; 682–1913–II–9104; 729–1914–I–707;

---

<sup>11</sup> Pelles 2020.

<sup>12</sup> Jelen tanulmányomban nem közlöm, de elszórvva még van adat egyes hajók kapitányairól, az indulás és érkezésről óra és perc bontásban, az egyes fuvarokon megtett tengeri mérföldekről és a fuvarért utólag kiutalványozott állami szabadhajózási támogatás mértékéről.

<sup>13</sup> Ez utóbbi az Etelka gőzösnél fordul elő, ahol vannak olyan évek, melyeknek ismerjük a teljes forgalmát egy soron, illetve azok részleteit is.

730-1914-I-927; 732-1914-I-4232; 733-1914-II-50; 734-1914-II-2449;  
842-1917-I-1089; 844-1917-I-2702; 870-1918-I-203; 977-1916-I-3138.  
Copaitich: DAR. TH.: 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.

Indeficienter: DAR. TH.: 284-1904-XXI-1310; 316-1905-XXI-1040; 364-  
1906-XXI-2; 365-1906-XXI-5512; 415-1907-XXI-437; 496-1908-II-134;  
538-1910-II-117; 581-1911-II-72; 582-1911-II-173; 629-1911-II-147;  
630-1912-II-816; 678-1913-II-132; 678-1913-II-132; 679-1913-II-132;  
682-1913-II-911; 733-1914-II-50.

Kostrena: DAR. TH.: 284-1904-XXI-1310; 316-1905-XXI-1040; 460-  
1908-XXI-2010; 496-1909-II-134; 538-1910-II-117; 581-1911-II-72; 582-  
1911-II-173; 629-1912-II-147; 630-1912-II-816; 679-1913-II-132; 682-  
1913-II-911; 733-1914-II-50.

Oriente: DAR. TH.: 112-1894-XXI-2795; 284-1904-XXI-1310; 316-1905-  
XXI-1040; 316-1905-XXI-4273; 365-1916-XXI-2713; 415-1907-XXI-  
437; 416-1899-XXI-4206; 459-1908-XX-205; 460-1908-XXI-2; 496-  
1909-II-134; 496-1909-II-307; 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-1951; 733-1914-II-50.

Photogen: DAR. TH.: 151-1897-XXIII-5234; 216-1900-XXI-7; 284-1904-  
XXI-940; 284-1904-XXI-1148; 284-1904-XXI-1310; 316-1905-XXI-55;  
316-1905-XXI-1040; 316-1905-XXI-2336; 364-1906-XXI-2; 415-1907-  
XXI-1063; 416-1899-XXI-4206; 460-1908-XXI-2207; 496-1909-I-5599.

Mariska iratok: DAR. TH.: 624-1912-I-157; 629-1912-II-147; 630-1912-II-  
816; 682-1913-II-921; 733-1914-II-50; 782-1916-II-182; 817-1916-II-  
1656.

MHSZRt: DAR. TH.: 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.

- Balázs Péter (2019): A tengerészeti egészségügy kezdetei a Magyar Királyságban: Szabályzatok a XVIII. században. Budapest, Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet.
- Bősze Sándor – Crnković, Goran (2011): A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai 1870–1918. Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870–1918. Kaposvár–Rijeka. Somogy Megyei Levéltár.
- Cage, R. A. (1997): A Tramp Shipping Dynasty – Burrell & Son of Glasgow (1850–1939). A History of Ownership, Finance, and Profit. London, Greenwood Press.
- Gatscher-Riedl, Gregor (2017): Alt-Österreich auf hoher see. Das flottenalbum des Österreichischen Lloyd. Berndorf, KRAL-Verlag GmbH.
- Hyde, Francis E. (1975): Cunard and the North Atlantic 1840–1973: a history of shipping and financial management. London and Basingstoke, The Macmillan Press Ltd.
- Marks, Richard (1983): Burrell: A Portrait of a Collector, Sir William Burrell 1861–1958. Glasgow, Richard Drew.
- MSÉ 1882–1914: Magyar Statisztikai Évkönyvek 1882–1912 közötti példányai. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest.  
[http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb\\_statisztika#kb\\_statisztika\\_szakstatisztikak](http://konyvtar.ksh.hu/index.php?s=kb_statisztika#kb_statisztika_szakstatisztikak)
- Pelles Márton (2015): A Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság története és forgalma 1898–1913 között. IV. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferenciakötet. Pécs, PTE Doktorandusz Önkormányzat. 405–414.
- Pelles Márton (2016a): Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913). Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 18. Fiume rovat 153–163.
- Pelles Márton (2016b): Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). In: Közgazdasági Szemle, LXIII. évf. 188–208.
- Pelles Márton (2016c): A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt forgalma Fiumében 1893–1913 között. Köztes-Európa Társadalomtudományi folyóirat. 17. Fiume rovat 5–16.
- Pelles Márton (2020): A magyar kereskedelmi tengerhajózási vállalatok hajó- és áruforgalmi hálózatai (1870–1914) In: Kövér György et al. (szerk.): Hálózatok és hierarchia. Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2020. Budapest, MTA BTK TTI. 487–506.

Pelles Márton – Zsigmond Gábor (2018): A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918). The Hungarian maritime trade history of Fiume (1868–1918). Pécs. Pro Pannonia.