

PELLES MÁRTON

BAKARI COPAITICH ZSIGMOND SZEREPE A MODERN MAGYAR-HORVÁT KERESKEDELMI TENGERÉSZET KIALAKULÁSÁBAN 1895–1914 KÖZÖTT

A kereskedelmi tengerészetben belül a 19. század a rohamos fejlődés és modernizáció időszaka volt. A gőzgép, majd a gőzhajó feltalálása lehetővé tette, hogy kiszámítható, menetrend alapú szolgáltatást nyújtsanak az újonnan létesült hajózási társaságok az áruk, személyek és posta szállítására.¹ A modern gőzhajózás pedig magával hozta a modern kikötők kiépítésének szükségességét, hiszen a fedélzeten „tüzet” hordozó gőzösök nagy veszélyt jelentettek a korábbi főleg fából kiépített mólókra, kikötőkre.²

Ez a technológiai átalakulás alapvetően Nagy-Britanniából indult el az 1820–30-as évektől, majd hamarosan Európa és a világ számos pontján utat tört magának. Magyarországon az új innovációk adaptálására az 1868-as magyar-horvát kiegyezéssel és Fiume kikötőjének visszaszerzésével nyílt lehetőség. A kikötőt a magyar állam építette ki egy 15 év alatt megtérülő állami beruházás révén, míg a főleg gőzhajókra alapozott kereskedelmi tengerhajózási vállalatok magánbefektetésekből alakultak meg.³ Az egyik ilyen magánbefektető volt Copaitich Zsigmond is, aki egy helyi, tenger melléki tengerészdinasztia leszármazottjaként az osztrák-magyar kereskedelmi lobogó alatt megteremtette a modern horvát kereskedelmi gőzhajózást.

Bakari Copaitich Zsigmond (1853–1925) életútja

A Copaitich egy ősi buccari-i tengerészdinasztia volt, mely innen származott el a környező településekre, vidékekre, mint Sv. Kuzam, Draga, Kukuljanovo, Škrljevo, vagy Ausztria, Németország, USA, Argentína.⁴ A családnév első is-

¹ ARMSTRONG, John – WILLIAMS, David M.: The Steamship as an Agent of Modernisation, 1812–1840, *International Journal of Maritime History*, Vol. 19, Issue 1, 2007, 145–160. p.

² JACKSON, Gordon: *The history and archaeology of ports*, Littlehampton Book Services Ltd., Faraday, 1983.

³ PELLES Márton – ZSIGMOND Gábor: Egy sikeres magyar közlekedés- és gazdaságfejlesztési beruházás, *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*, 2019/1. szám, 70–95. p.

⁴ LUKEŽIĆ, Irvin: Sigismund pl. Kopajtić Bakarski – pomorski privrednik, domoljub i vizionar. Prilog poznavanju privredne elite sjeverozapadne Hrvatske, *Bakarski Zbornik*, 16/2017, 7–182. p.

mert említése a buccari-i kikötői Nagyboldogasszony templomból (crkvi Majke Božje od Porta) származik 1716-ból. Ezt követően ismert Tome Stjepanov Kopaitich (1759–1824) haditengerészeti kapitány és helyi földbirtokos, akinek feleségétől Mariától⁵ (1762–1842) született Anton Kopaitich (1799–1871), aki Fiumében kapott 1826-ban hosszújaratú tengerészkapitányi oklevelet.⁶ Ezt követően Anton főleg a Regolo nevű 300 tonnás vitorlással hajózott Fiume–Trieszt–Buccari–Odessza–Kontantinápoly–Marseille között.⁷ Az 1840-es évek közepén Anton aztán felhagyott a hajózással és inkább hajóépítésbe fektette vagyonát az első házasságából származó Nikola nevű fiával együtt. Első feleségéről keveset tudunk, azonban 1851. április 13-án második hitvese is fiatalon elhunyt, így Anton feleségül vette a 32 esztendőes Carolina Floriot, mely házasságból született 1853. április 6-án Sigismondo August Alberto Andrija Copaitich.⁸

Zsigmond követve a családi hagyományt, tengerészkapitányi képesítést szerzett a fiumei Nauticán. Tanulmányai idején zajlott le a legélesebben a vitorlás-kereskedelemtől való áttérés a gőzös-kereskedelemre, így Copaitich érzékelve a technológiai váltást, 1884-ben társult Sverljuga Mátéval és a Hrvat (Horvát) gőzössel kezdtek bele a horvát érdekeltségű modern hajózásba az immáron magyar Fiumében. A vállalkozás hamar sikeres lett, hiszen elsők között biztosított menetrendszerű fuvarozási lehetőséget a magyar tengeremlék és Dalmácia kikötői között, így már 1891-ben fuzionáltak a többi helyi versenytárssal és megalakították az állami támogatásban is részesített Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaságot (Ugarsko-Hrvatsko Dioničko Pomorsko Parobrodarsko Društvo).

Copaitich, atyja hajóépítési örökségét is magának érezhette, hiszen 1893-ban a Magyar Általános Hitelbankkal karöltve megalapította a Fiumei Dokk Társulatot, mely a helyi kisebb gőzhajók időszakos javítási munkálatait volt hivatott ellátni. Maga az üzem Fiume Bergudi nevű részén üzemelt és ők csábították 1895-ben a városba a kielii Howaldt-féle hajóépítő vállalatot is.⁹ Copaitich a helyi pénzügyi élet fellendítésében is kivette a részét: tagja volt a Banca Fiumana és a „Banke i štedionice za Primorje u Sušaku” helyi takarékpénztárnak is; valamint tagsággal bírt a fiumei és zágrábi kereskedelmi és iparkamarákban is.

⁵ Maria első férje Juraj Kopaitich volt, talán Tome bátyja, nagybátyja.

⁶ LUKEŽIĆ: i.m.

⁷ 1835–1845 között volt a Regolo parancsnoka Anton Kopaitich, ezután A. Florio követte őt a parancsnoki tisztnben.

⁸ Državni Arhiv u Rijeci – Fiumei Állami levéltár (DAR) JU-5. Elnöki iratok. 37–1910–42; Általános iratok. 457–1910–V–2. A család eredeti helyesírás szerinti neve Copaitich volt, mely Tome idejében vált Kopaitich-re, de Anton a fiát, a régi-új helyesírás szerint anyakönyveztette.

⁹ Ennek a telepnek a helyén jött létre 1905-ben a Danubius, majd 1911-től a Ganz-Danubius hajógyár, mely többek között az SMS Szent István csatahajót is gyártotta.

Copaitich a kisparthajózó államilag finanszírozott hajózási vállalat mellett 1895-ben szintén atyja nyomdokaiba lépve egy szabadhajózási társaságot is alapított Copaitich és Társai néven, mely három gőzössel fuvarozott főleg a Fekete-tenger és a Földközi-tenger fontosabb csomópontjai között. Ennek kezdeti sikereit követte, a második, immáron több befektetőt vonzó és nagyobb flottát életre hívó Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. (Ugarsko-Hrvatsko Dioničarsko Družtvo za Slobodnu Plovitbu) megalapítása 1899-ben.

1. kép
Copaitich Zsigmond



Forrás: Papp Ákos gyűjteménye.

Szóljunk néhány szót Copaitich Zsigmond családi életéről is. Első felesége Olga Battaglierni (1852–1900) volt, tőle született első fia Milutin 1890-ben. A hitvese halála után, akiről egyébként az MHSZRt. első hajója is a nevét kapta, Copaitich az üzlettársa és helyi szállodatulajdonos Josip Gorup leányát Josipát (1874–1955) vette feleségül. Tőle született második fia, Aleksandar

1910-ben.¹⁰ Ferencz József 1910-ben a fiumei kormányzó felterjesztése folytán a „kereskedelmi tengerészet és a tengeri közlekedésügy” terén szerzett érdemeiért bakari előnévvel magyar nemességet adományozott Copaitich Zsigmondnak, és mindkét nembeli valamennyi törvényes ivadéknak.¹¹

Copaitich Zsigmond az első világháború után a kettévágott fiumei kikötő jugoszláv oldalán egyesítette korábbi különálló hajózási vállalatait, mely jogutódjában a mai napig létezik.¹² Vélhetően ezen cég ügyei intézése közben érte a halál is 1925. április 25-én Rómában.

A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. és jogelődjeinek története (1884–1914)

A magyar-horvát tengerparton az 1870-es évektől egymást érték az új alapítású gőzüzemű kisparthajózási vállalatok. 1871-ben Zenggben alakult meg a Krajac és Társa vállalat, 1872-ben Buccariban a Mikulikich-féle vállalat, 1876-ban Portoréban 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. 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”.¹³

A szabadpiaci alapon szerveződő és egymással versenyző vállalatok közül a magyar állam hárommal kötött támogatási szerződést. 1884-ben a Schwarz-féle vállalat kapott évenkénti 10 000 Ft állami szubvenciót, amelyért cserébe vállalta 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 9 000 forintot a magyar és 2.000 forintot az osztrák kormány fizetett. Ezért cserébe a Sverljuga vállalat összekötötte egymással Fiumét, Zeng-

¹⁰ 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 tulajdonosaként a szálloda földszintjén két irodát is adott Copaitich hajózási vállalatai részére, így az lett ezen vállalatok főhadiszállása (DAR. JU-5. Ált. 446–1909–XXIII-1).

¹¹ Copaitich eredendően a „morski”, azaz tengeri nemesi előnevet szerette volna, de ezt a szabályok nem engedték, így vehette nevét a család ősi fészkeről Buccariról.

¹² 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).

¹³ PELLES Márton: A magyar-horvát parthajózási vállalatok kereskedelme (1884–1914), In.: *Tavaszi Szél 2016 Tanulmánykötet. II.*, Doktoranduszok Országos Szövetsége, Budapest, 2016, 465–484. p.

get és Zárát, a Krajacž vállalat pedig Fiumét az Ausztriához tartozó dalmát kikötőkkel.¹⁴ 1891-ben a magyar kormány mindhárom vállalat szerződését felülvizsgálta. Mivel ebben az esztendőben az állam szakított az addig Osztrák-Magyar Lloyd további támogatásával, az így 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 Krajacž-féle vállalat fuzionált, és az így 1891. május 2-án létrejött fiumei székhelyű Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársasággal kötött az állam új szerződést.¹⁵ Az alapszabály értelmében a vállalat magába foglalta a korábbi két vállalat teljes vagyont. Az alaptőkét 1 millió Ft jelentette, melyből a vállalatok hajói és tárgyi tételei tettek ki 600 ezer forintot, a maradékot pedig 400 ezer Ft összértékű 1 000 Ft-os részvények kibocsátásával hozták létre. A vállalat jelképe, a fehér hatágú csillag lett vörös mezőben, mely motívum Szlavónia címerében is látható.

2. kép

A Magyar-Horvát Rt. logója



Forrás: Pelles Márton gyűjteménye.

A Magyar-Horvát Rt-t a közgyűlés által választott 10 fős igazgatóság vezette, melyhez a kereskedelmi miniszter kinevezhetett egy 11. tagot, az igazgatókat pedig a közülük választott elnök irányította. 1892-ben így a vállalat elnöke

¹⁴ GONDA Béla: *A tengerészet és a fiumei kikötő*, Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája, Budapest, 1906.

¹⁵ Gonda Béla 1906-os könyve 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 (DAR. Tengerészeti Hatóság iratai (TH). 88–1893–XIX–1245).

F. G. Corrosacz volt, alelnöke Ladislao Krajacz; az igazgatóság tagjai pedig: Copaitich, Durbessich Imre, Gorup József, Hoffmann Hugó, Pollich Máté, dr. Stangher András, Sverljuga Máté és Tomicich Viktor.¹⁶ A miniszter továbbá köteles volt kinevezni egy miniszteri biztost is a vállalathoz (ez a Magyar-Horvát Rt-nél Roediger Ernő lett), akinek éves fizetését a vállalat állta (1 000 Ft). A társaság várható nyeresége kapcsán kikötötték, hogy annak 5%-át osztalékként ki kellett 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 ezer Ft-ot, a második öt évben pedig 110 ezer Ft-ot kapott évente, és az addig ellátott járatokon felül a társaság köteles volt a rendszeres kapcsolat fenntartására Fiume–Buccari, Fiume–Brazza, illetve 1896-tól Fiume–Cattaro között. A vállalat, az Adriához és Lloydhoz hasonlóan a kereskedelme szempontjából fontosabb kikötőkben vezérügynökségeket (Budapest, Spalato, Zengg, Bécs) és mintegy 22 fontosabb magyar-horvát és dalmát kikötőben ügynökségeket tartott fenn.

1901-ben a két támogatott kisparthajózási vállalat eggyé vált, ugyanis a Schwarz-féle társaság beolvadt a Magyar-Horvát Rt-be. Ugyanakkor a jogalkotó még két külön törvényben, az 1901. évi X. és XI. törvényekben rendelkezett a szerződéses járatokról. A megállapodást 15 évre, 1916. december 31-ig kötötték, amelyben évi 430 ezer K támogatást kaptak az egyesült vállalat keleti-, és évi 160 ezer K szubvenciót a nyugati parti járatai. A társaság keleti parti járatainál több szempont szerint különítette el a szerződés az egyes járatokat. Ezek alapján a vállalat köteles volt kéthetenként egy minimum 8 csomó sebességű járatot indítani a Fiume–Cattaro–Obotti vonalon; 9 csomó sebességgel heti többszöri sűrűséggel járatokat indítani Fiuméből Brazza, Cattaro, Zengg, Zára, Lussingrande, Pago, Novi, Buccari, Veglia, Lovrana, Lussinpiccolo, Pola és Trieszt kikötőibe; 10 csomó sebességű heti járatokat Metkovichba és Cirkvenicába; valamint 12,5 csomó sebességű gyors járatokat Cattaroba és Gravosába. Az olasz partok kapcsán a vállalatnak heti két-két járatot kellett fenntartania Fiume és Velence között. Ezen felül a nyári időszakban – március 15-től október 31-ig – további heti egy-egy járat volt fenntartandó, és ha szükségesnek látszott további heti egy-egy járat még indítható volt. A másik járat hasonló kondíciókkal a heti két-két Fiume–Ancona járat volt. Itt a nyári időszakban egy-egy járat volt még indítható azzal a kikötéssel, hogy az így létrejött három oda- és három visszajárat közül egy-egy mindig nappal kellett, hogy közlekedjen. Minden vonalon, ha szükségesnek látszott, a vállalat köteles volt a személyforgalmon kívül önálló áruforgalmi gőzhajójáratokat is biztosítani.

¹⁶ *Magyar Tengerészeti Évkönyv*, Kiadja a Fiumei Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, Stabilimento Tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume, 1892, 160. p.

A társaságnak amellet, hogy rendszeres áru- és személyforgalmú járatokat kellett fenntartania, 1901-től a térség postaforgalmát is át kellett vennie a Lloydtól. A késések elkerülése végett megállapították, hogy a bírság esetenként maximum 800 K lehetett, a velencei és anconai járatoknál maximum 1 000 K, mely a fiumei adóhivatalnál letétbe helyezett 60 ezer korona biztosítékból volt levonandó. A kereskedelmi miniszter a megnövekedett támogatás ellenében, már két igazgatót delegálhatott és továbbra is volt egy miniszteri biztos a vállalatnál (Roediger Ernő személyében), akinek éves 2 400 K fizetését a vállalatnak kellett fizetnie. A vállalat korábbi elnöke 1898-ban lemondott, így helyét 1899-től kezdve egészen 1918-ig Copaitich Zsigmond vette át.

A vállalatnak volt egy megállapodása a MÁV-val, mely kimondta, hogy ha Fiuméba vonaton érkeznek utasok, akik például Olaszországba hajóval kívánnak tovább utazni, az induló gőzösöknek kötelező bevárniuk a szerelvényeket. Ez azt jelentette a gyakorlatban, hogy ha késett vonat, a gőzös később indulhatott el, és így nem érte el az olasz partoknál a csatlakozást.¹⁷

A Magyar-Horvát Rt-nek az állammal kötött szerződését lejárta előtt, 1914 tavaszán újrakötötték, 1929. június 30-i hatállyal és évi 2 775 000 K támogatással, ám azzal a kikötéssel, hogy a pénz egy részét a vállalatnak hajóépítésre kellett fordítania. Az 1914. évi XXI. tc. így új szerződéses járatokat is hozott, melyek a gyakorlatban a háború miatt már nem valósultak meg. A törvény egyúttal rendelkezett az osztalékfizetésről is (melynek felső korlátja 360 ezer 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. Később a világháború alatt az olasz partvidéket érintő járatok megszűntek, de a magyar partvidék forgalma nem szűnt meg teljesen annak ellenére sem, hogy a hajók egy része hadi célokat szolgált.

A Magyar-Horvát Rt. hajóállománya több forrásból állt össze, ahogy maga a vállalat is. Az 1891-es fúziókor a Sverljuga-féle vállalat gőzösei voltak a Pola, Ika, Abbazia, Sibyl, Senj, Fiume, Dalmazia, míg a Krajacz vállalaté a 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 legkorszerűbb gőzösökkel kellett ellátnia feladatait, és amennyiben egy hajó nem ütötte meg az elvárt mércét, a vállalat köteles volt azt jobbra cserélni. Tiszta szállítóteret tekintve a későbbi egységes vállalat 1893-ban 2 255 NRT, 1903-ban 5 644 NRT és 1913-ban 9 058 NRT raktérrel rendelkezett.

Az egész idősort vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a Magyar-Horvát Rt. által bonyolított adriai- és dalmát hajóforgalom jelentős méreteket öltött. Míg az

¹⁷ DAR. TH. 501-1909-IV-431.

1896-os évben az összegzett járatok száma 7648 volt, addig 1913-ra ez az érték 11 168 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 emelkedést jelentett, mely éves átlagos növekedési ütemet számolva, a járatoknál 5,33%-os, NRT tartalomban pedig 7,67%-os volt. Az Adriai-tenger áruforgalmában a Magyar-Horvát Rt. volt az a csatorna, amelyen keresztül – a helyi igényeknek megfelelően – a két partvidék áru gazdát tudtak cserélni. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a társaság szállítási útvonalai szerint vizsgálódva Fiume dalmát viszonylatban megfigyelhető behozatalát főként a Sebenicóból származó barnaszén, illetve a Spalatoból származó bor és cement tette ki, kivitelében pedig a legfontosabb célállomásokat 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 érkezett, míg az export tekintetében a legfontosabb áru 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 petroléum tartoztak.¹⁸

A vállalat által Fiume központtal szállított áruk kapcsán 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 gőzőse volt, szemben a 3 Schwarz-féle gőzőssel.

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 teljesített. Ez azt jelentette, hogy a vállalat ez alatt a húsz év alatt megháromszorozta behozatalát, közel megnégyszerezte a kivitelét és átlagosan 17%-al növelte éves áruforgalmát.

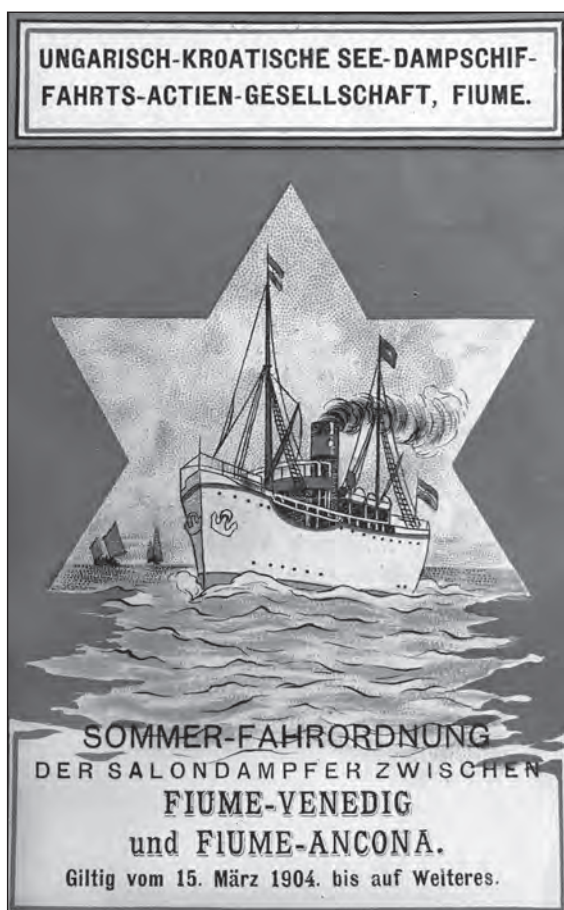
A személyforgalmat tekintve – hasonlóan az export-import kimutatásokhoz – a Magyar-Horvát Rt. forgalmáról részletes adataink vannak, ellenben 1901 előtt a Fiume–Velence és a Fiume–Ancona járatok vonatkozásában csupán összesített adatok állnak rendelkezésünkre. Az előbbieken már kiemeltük, hogy milyen magas volt ezeken a vonalakon a cég métermázsákban kifejezett áruforgalma a Magyar-Horvát Rt. akkori viszonyaihoz képest. Ugyanez 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

¹⁸ *Fiume hajó- és áruforgalma*, Szerkeszti és kiadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság, Budapest, 1906–1915.

paragrafusok kötelezték a vállalatot árujáratok indítására abban az esetben, ha az egyes kikötőkből elszállítandó árumennyiség akadályozta a személyforgalom szállítását. 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, mind pedig Fiuméba érkezett személyek száma, ez pedig nagyon jól számszerűsíti azt a hihetetlen nagy fejlődést, amit a vállalat elért az Adriai-tenger forgalmában.

3. kép

A Magyar-Horvát Rt. velencei és anconai járatainak reklámja



Forrás: MMKM. KPLGY. 2515.

A Copaitich&Co története

Copaitich Zsigmond 1895-ben 13 társával együtt megépíttette az Azow nevű gőzöst, mely 988 NRT térfogat tiszta szállítási kapacitással rendelkezett.¹⁹ 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 „csillag, nap” lett – a kisparthajózó vállalat színeinek megcserélésével.

A vállalat belső életéről keveset tudunk, annál több dokumentum maradt meg ezen gőzösök kereskedelmi forgalmáról.²⁰ Ezekből kirajzolódik, hogy ez a vállalat főként arra specializálódott, ahogy a két első gőzösenek neve is sugallja, hogy orosz és román gabonát szállítson a Fekete-tengerről Nyugat-Európába. 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.²¹

4. kép

A Copaitich család címere



Forrás: Pelles Márton gyűjteménye.

¹⁹ DAR. TH. 128–1895–XXXI–2017. A tizennégy tulajdonos a hajó tulajdonlásának részesedésében (karát) a következők voltak: 5 Copaitich Zsigmond, 4 Pongrátz Gusztáv lovag, 3 Plóch 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. DAR. TH. Segédkönyvek 241.

²⁰ PELLE, Márton: A magyar szabadhajózási vállalatok hajóforgalmi statisztikái 1893–1916 között, *PTE KTK Műhelytanulmányok*, 2020. 1–8. p. <<https://journals.lib.pte.hu/index.php/workingpapers/article/view/3648>> (letöltve: 2022. 01.30.).

²¹ Hajoregiszter.hu.

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 állami támogatás nélkül is képviselhessék a horvát érdekeket a világ tengerein.

A Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. 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 hajózásában a horvát érdekeket is képviseljék. A társaság alaptőkéje 1 millió korona lett (1000 db 1000 K-ás részvény), fő részvényesei között pedig voltak horvát takarékpénztárak és bankok; és például Bačić György, Sterk Antal, Pollich Máté, Paicurich Mátyás és természetesen Copaitich Zsigmond, azaz főként tengerészek és kereskedők.²² A társaság zászlaja szimbolikájában hasonlóan a többi magyar-horvát hajózási társasáéhoz vörös alapon kék csillag, nap lett.

Az alapításkor az 1893. évi XXII. törvénycikk állami hajóépítési támogatását igénybe véve két gőzöst építtetett a vállalat. Az egyiket Copaitich elhunyt felesége után SS Olgának, a másikat SS Zvirnek nevezték.²³ 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 hajókat, így a flotta már 22 800 tonna súlyú vagy 10 155 NRT 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), majd 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, eltűnt az Indiai-óceánon.²⁴ 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.²⁵

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 millió K volt.²⁶ A társaság ezzel beállt egy stabil 14 381 NRT térfogatú

²² Compass, 1904/5, 693. p.; DAR-JU-5. Eln. 53–1915–VII.

²³ A Zvir egy a város alatt fakadó forrás, mely a Fiume nevét adó folyót táplálja vízzel.

²⁴ Hajoregiszter.hu.

²⁵ DAR. TH. Segédkönyvek. 241.

²⁶ Compass, 1904 /5, 693. p.

szállítási kapacításra, mely csak 1912-ben emelkedett fel 17 146 NRT-re, az SS Zvir2 megépítésével.

Az első világháború, szemben a többi fiumei hajózási társasággal, nem érintette túlzottan negatívan a Társaságot. Gőzösei – 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.²⁷ 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.²⁸

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; Észak-Amerika: Portland, Delaware, Philadelphia, Savannah, Port Inglis, Tampa, Louisiana, Galveston, New Orleans és Dél-Amerika: Pisagua, Bahia Blaca és Buenos Aires kikötőiben. Valamint számos kikötőben Európában.

Ez 1900–1914 között összesen 735 db fuvarot jelentetett 1 104 670 t összegű (levéltári számlával bizonyítható) áruforgalommal. Öt kikötő kivételével a járatok kiegyenlítettek voltak a világ számos pontja között. Az ebből kiemelkedő városok a járatok számának százalékában a következők voltak: 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 említjük, 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.

²⁷ DAR-700. 178.

²⁸ Hajoregiszter.hu.

Összegzés

Bakari Copaitich Zsigmond élete példa arra, hogyan tudott egy horvát nemzetiségű vállalkozó a 19. század második felében élni a nemzetközi gazdasági és kereskedelmi konjunktúra adta lehetőségekkel és egy a tágabban értelmezett hazája: Horvátország, Magyarország és Ausztria-Magyarország számára előnyös üzletágot kiépíteni. Copaitich ilyen irányú sikereit már életében elismerték, nemcsak a „magyar” fiumei kormányzóság, de a nemesi cím odaítélésével maga az uralkodó is. Copaitich emlékezete pedig a mai napig tapintható a fiumei/rijekai hajósok körében, akik csak Zsiga/Žiga Kopajtić-ként hivatkoznak rá, és főleg azért tisztelik, amiért az első világháború után életre hívta a jogutódjaiban ma is létező vállalatot.