



PELLES MÁRTON

KGRE GESZK Gazdaság- és Vezetéstudományi Intézet

Aetas 39. évf. 2024. 3. szám, 54–67.

ISSN 0237-7934

DOI 10.14232/aetas.2024.3.54-67

www.aetas.hu

A magyar kereskedelmi tengerhajózás útkeresése a Horthy-rendszer első felében (1921–1929)

ABSTRACT. *The Uncertain Period of Hungarian Maritime Trade During the First Half of the Horthy Era (1921–1929).* Hungary lost the majority of its former economic infrastructure with the Treaty of Trianon, including its maritime port in Fiume and the fleet registered there. It was left with the masses of unemployed professional sailors, pressure from the Little Entente, and the need for independent foreign trade. This study uses the available historical sources to demonstrate how economic and state actors attempted to revitalize the dormant Hungarian maritime sector, how did the port of Fiume become a valuable transshipment point once again, and finally how the Levant turned into a primary trade destination in the Hungarian economy. The study focuses on the first half of the Horthy era to present the story of the failed shipping line between Fiume and Smyrna, then to contextualize the processes leading to the river-sea transportation on the Danube in the 1930s.

Keywords: *Maritime trade, Horthy Era, Fiume, foreign trade, economic history*

Az 1920-as évekre a háborút követő trianoni béke miatt Magyarország nemcsak területeiben, erőforrásaiban, lakosságában szenvedett veszteségeket, hanem külpolitikai és külkereskedelmi mozgásterében is. Míg a Monarchia idején élénk kereskedelem folyt a belső piacon és a világpiacon is, ráadásul ezt sok esetben direkt, az egyes országokkal kötött kereskedelmi egyezmény és a velük folytatott tengeri kereskedelem erősítette, addig a Trianon utáni Magyarország elveszítette ezen kapcsolatait, és beszorult a kisantant országok gyűrűjébe. A háború utáni békerendszer feldarabolta és szétzilálta a Monarchia korábbi egységes belső piacát, és elválasztotta egymástól az évszázadok alatt kialakult, az egymásra utaltságból fakadó együttműködések. Az így megalkotott utódállamokban ráadásul felértékelődött a nacionalista, nemzeti szemléletű politika, mely Magyarország esetében is az önálló „magyar” politika szólamaiban öltött testet, és így a szoros gazdasági együttműködés a Magyarországtól területeket szerző utódállamokkal eleve ingoványos területnek számított, noha a gazdasági érdekek ezt kívánták volna.¹ Ráadásul a háború utáni éveket súlyos termelési nehézségek is jellemezték, így a térség tradicionálisan kifelé irányuló agrárexportja is ellehetlenült, ami Magyarország esetében súlyosbodott azzal, hogy ipari nyersanyagok híján az ipari kivitel sem tudta ellensúlyozni a kieső agrárexportot.² Az 1913-as utolsó teljes békeév bázisán vizsgálva, a magyarországi külkereskedelem mennyisége 1919-ben a háború előtti 1,4%-át, 1920-ban 7%-át tette ki. S hogy érzékeltessük, hogy Csonka-Magyarországnak milyen potenciálja volt

¹ Berend T. – Ránki: *Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése*, 294.

² Berend T. – Ránki: *Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése*, 263.

később a korábbi Nagy-Magyarországhoz képest: az 1913-as bázison maradvá a legmagasabb értéket 1929-ben kapjuk, mégpedig 59,47%-kal.³

Az 1920–1930 közötti időszakban Magyarország legfontosabb külkereskedelmi partnere a lebonyolított összforgalom pengőben kifejezett (illetve arra átszámolt) értéke alapján Ausztria volt, bár folyamatosan csökkenő tendenciában. Így Trianon idején a külkereskedelem 53%-a, majd egyenletes gyengüléssel 1930-ban már csak 20%-a bonyolódott le nyugati szomszédunkkal. Csehszlovákiával ugyanakkor a teljes időszak alatt 17–25% között mozgott a forgalom. Németország ebben az időszakban csak a harmadik helyet foglalta el 9–16% közötti forgalommal, és e három ország adta az összforgalom átlagosan 65%-át. A külkereskedelem Romániával 1–10%, Olaszországgal 3–9%, Jugoszláviával 1–6%, Lengyelországgal 2–5% között mozgott, míg Nagy-Britanniával és az USA-val átlagosan 2–2%-ot, Franciaországgal, Hollandiával és Bulgáriával 1–1–1%-ot, Belgiummal, Törökországgal, Görögországgal és Svédországgal elhanyagolható értéket, egyéb meg nem nevezett felével a világnak pedig 2–10%-ot tett ki.⁴ Utóbbi értékek egyértelműen a tengeri szállítás kieséséről is tanúskodnak.

A helyzet a kereskedelem infrastruktúrájában is súlyos volt, hisz az ország nemcsak a vasútvonalainak jelentős részét veszítette el, de korábbi kikötőjét, Fiumét és a hosszújárátú, modern gőzhajóállományát is; akár állami támogatású, akár szabadhajózási cégek foglalkoztatásában is álltak ezen hajók, át kellett őket adni jóvátételként a győztes hatalmaknak.⁵ Azaz az 1920-as évek elejére a hazai hajózási társaságok elveszítették jövedelmük legfőbb eszközeit – amelyeket sokszor nem is önerőből, hanem korábbi állami hajóépítési támogatások (1907. évi VI. tc.) révén vásároltak és építettek –, ráadásul közvetve így a hajókon szolgáló magyar honosságú tengerészek is munka nélkül maradtak.⁶

A helyzet különlegességét mindeközben az adta, hogy az ország élére választott vezető maga is tengerész volt, még ha nem is kereskedelmi, így azt gondolhatnánk, hogy a magyar kereskedelmi tengerészet ügye folyamatosan napirenden levő, létfontosságú ágazat volt. Ezzel szemben azt láthatjuk a háború után mindenféle kanyargós utakon újjáéledő és ideig-óráig működő több hajózási társaság példáján (lásd *Atlantica Trust* és *Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.*), hogy az ágazat többé-kevésbé magára volt hagyva. Ez alól talán az 1920-as évtized második felének egyik nagy, politikai indíttatású ügye, a Fiume–Szmirna között kiépítendő új hajózási útvonal volt az egyedüli kivétel, melyről e tanulmány is szól.

Mindenekelőtt azt is jelezni kell, hogy a Horthy-kor kereskedelmi tengerészetére vonatkozóan rendkívül kevés forrás áll rendelkezésre. Bizonyos vagyok benne, hogy az ezzel foglalkozó iratanyag, például a Tengerészeti Hivatal (a fiumei Tengerészeti Hatóság budapesti jogutód szerve) iratai elpusztultak Budapest ostroma és az 1956-os szabadságharc idején. Erre utal az a körülmény, hogy abban a kevés iratban, ami megőrződött, folyamatos utalás történik erre a hivatali szervre, ám a Magyar Országos Levéltár iratai között nyoma sincs a Tengerészeti Hivatalnak ebből az időszakból. Ennek fényében forrásaink köre leszűkül arra a néhány töredékre, ami a hazai levéltárakban és a múzeumi archívumokban megőrződött, és azon visszaemlékezésekre, amelyeket az ezen ágazatban dolgozó szakemberek írtak, olykor pedig a téma részterületeit feldolgozó munkákra. Dolgozatomban így bemutatom az 1920-as évek szereplőit (a hajózási társaságokra koncentrálván), majd pedig nyomon követem a Fiume–Szmirna vonal meg nem valósulásának történetét, okait és következményeit.

³ *Magyar Statisztikai Évkönyvek* 1919–1922, 1930. 121.

⁴ *Magyar Statisztikai Évkönyvek* 1919–1946.

⁵ Erről bővebben lásd: Pelles: *Az Atlantica Trust története*, i. m.

⁶ Erről bővebben lásd: Horváth: *A „Nautica”*, i. m.

Hajó nélkül maradt kapitányok: az Ancora Tengerészek Hajózási Vállalata Rt.

Közvetlenül a trianoni békediktátum becikkelyezésével párhuzamosan az elsők, akik mozgolódni kezdtek a korábbi kereskedelmi tengerészet felélesztésére, a munka nélkül maradt kapitányok és tisztek egy csoportja volt. A tengerészképzés, mely hagyományosan a fiumei Nauticán zajlott, magas színvonalú tudást adott a nebulóknak, akik a végzés után akár a magyar kereskedelmi flotta kötelékében levő hajókon, akár más nemzetek hajóin a világ bármely részén végezhettek kispart-, nagypart- és hosszújratú hajózást.

1920. november 15-én két tengerész (Salamon János népfelkelő korvett-hadnagy, hosszújratú tengerészkapitány⁷ és Budai Lajos tartalékos fregatt-hadnagy, hosszújratú tengerészkapitány⁸) emlékiratot adott közre Budapesten „egy létesítendő hajóstársaság alapítása tárgyában”.⁹ Az emlékirat részletezi a gazdasági károkat, amelyek Magyarországot érték, majd kitér a magyar tengerészet hányattatott helyzetére: „Ez pedig azt jelenti, hogy a magyar tengerészek [...] kenyér nélkül maradnak! Magyar lobogó alatt nem hajózhatnak, idegen vállalatoknál működésükben ellenszenvvel, akadályokkal találkozhatnak és mindnyájunk előtt, akik a háború befejezése óta tengeren jártunk, kétségtelemmé vált, hogy idegen vállalatoknál a magyar tengerész-tiszti kar nagy része elhelyezkedni vagy egyáltalában nem, vagy csak lényegesen rosszabb feltételek mellett tudna, mint más nemzetek fiai, akik szaktudásban s egyéni értékben semmivel sem állnak a mieink felett. [...] Nem akarjuk azok példáját követni, akik az ezer tehertől sújtott államtól várják a maguk és hozzátartozóik számára a megélhetést. A magunk erejéből akarunk talpra állni! Össze kell fognunk, dolgoznunk kell s egymást segítenünk abban, hogy dolgozhassunk. [...] Hajóstársaságot alapítunk, saját erőnkől saját tőkénkkel egyelőre szerényebb méretekben, de azzal az erős igyekezettel, hogy magunkon és sok érdemes kartársunkon is segítsünk, munkaalkalom adásával és közös, pihenés nélküli munkával a vállalatot fejleszthessük és sok jó magyar tengerészt megtarthassunk arra a boldogabb jövőre, mikor a magyar lobogó régi fényében fog újra a tengeren megjelenni.”

Az emlékirat már ekkor kiegészült a részletes vállalatalapítási tervvel és részvények jegyzésével. Az újonnan létesítendő társaság neve Ancora Tengerészek Vállalata lett volna (később Ancora Tengerészek Hajózási Vállalata Rt. néven alakult meg). A cég neve, az olasz „ancora” kettős jelentésű: egyrészt azt jelenti, hogy „még mindig”, utalva ezzel arra, hogy „még mindig” vannak magyar tengerészek; másrészt horgonyt jelent. A vállalat tervezett alaptőkéje 7 000 000 korona (K) volt, mely az alábbiak szerint oszlott meg a részvényeket jegyzők között:

⁷ Salamon János (1890, Aranyosmarót – 1943, Bermuda-háromszög) 1908-ban végzett a Nauticán, majd a Magyar Keleti Rt. Kossuth gőzösén apród volt. 1910-től az Atlantica Rt. II., majd I. tisztjeként, 1913-tól a Fiume gőzös parancsnokaként tevékenykedett 1920-ig. 1926-ban megalapította a Magyar Tengerésztisztek Egyesületét. 1927-től belga hajókon szolgált, 1931-től a Transocéánia Rt. Tátra gőzösének parancsnoka volt, 1932-től az Angol–Magyar Rt. Pusztá gőzösén szolgált. 1933-tól a csepeli Szabadkikötő alkalmazottja volt. 1940-ben Bornemissza Félix megbízásából Brazíliába utazott Budapest–Dél-Amerika járatok beindítása céljából. 1942-ben, a brazil hadüzenet után egy svéd hajón indult Európába, de a britek menet közben internálták. Vagy 1943-ban a Bermuda-háromszögben hunyt el, vagy Nassauban kivégezték. Horváth: *A „Nautica”*, 153.

⁸ Prevlatics (Budai) Lajos (1888, Budapest) 1908-ban végzett a Nauticán, 1910-ben hadnagy, 1913-ban kapitány lett. 1913-tól I. tiszt volt az Atlantica Rt. Gróf Khuen Héderváry gőzösén. 1918-ban a Fogas őrnaszád kapitánya volt a Fekete-tengeren. Horváth: *A „Nautica”*, 147.

⁹ BFL *Ancora*.

név	foglalkozás	lakhely	részvényjegyzés
Schreiner Károly	tengerészkapitány	Bp., IX. Ferenc tér 1.	2 000 000 K
Losonczy István ¹⁰	tengerészkapitány	Bp., II. Zsigmond 20.	500 000 K
Faul Jakab ¹¹	tengerészkapitány	Atlantica Honvéd gőzös parancsnoka	250 000 K
vári Nagy Lajos ¹²	tengerészkapitány	Trencsén, Diszkov utca 40.	750 000 K
Gluzek Tibor ¹³	honvéd huszár főhadnagy	Bp., X. Szabóky 39.	100 000 K
Kompolthy Jób ¹⁴	tengerészkapitány	Balatonalmádi	500 000 K
Salamon Rezső	tengerész főgépész	Esztergom	100 000 K
Reiter Tivadar ¹⁵	tengerészkapitány	Bp., II. Kapás 32.	100 000 K
Murmann Endre ¹⁶	tengerészkapitány	Bp.	100 000 K
Szász György ¹⁷	tengerészkapitány	Bp., IV. Ferencziek tere 9.	100 000 K

¹⁰ Losonczy István (1884, Fehérgyarmat) 1902-ben végzett a Nauticán, majd 1910-től kapitány volt. Főleg az Atlantica hajókon szolgált. 1917-től fregatthadnagy volt a haditengerészetnél, 1927-től lett rokkantnyugdíjas. Horváth: *A „Nautica”*, 136.

¹¹ Faul Jakab (1890, Zichyfalva) 1910-ben végzett a Nauticán, 1916-ban lett kapitány, igaz, ekkor a haditengerészetnél szolgált korvetthadnagyként. Horváth: *A „Nautica”*, 114.

¹² Vári Nagy Lajos (1883, Mezőberény – 1967. augusztus 10. Mezőberény) 1908-ban végzett a Nauticán, majd 1911-től tengerészhadnagy, 1914-től hosszújárátú kapitány volt. 1908-tól a Magyar Keleti Rt.-nél szolgált egészen 1933-ig. A háború alatt több hajón is szolgált, 1917-től volt fregatthadnagy. A háború után folyamór tiszt volt, majd 1933-tól Burger Bernát Kelet gőzösének parancsnoka, 1935-től a Turul gőzös I. tisztje, 1938-tól kapitánya. A második világháború után a Tengerészeti Hivatal tisztviselője lett. Horváth: *A „Nautica”*, 143.

¹³ Gluzek Tibor (1891. augusztus 5., Mezőhegyes) apja, Gluzek Gyula kir. állami ménésbirtok igazgató volt. Tényleges katonai szolgálatát a Ludovika Akadémia elvégzését követően, 1911. augusztus 18-án a m. kir. lovasságnál kezdte meg. Az első világháborút a 3. honvéd huszárezreddel harcolta végig. Szolgálatát 1920. november 15. és 1921. október 31., illetve 1923. november 1. és 1927. augusztus 31. között meg kellett szakítania. 1940. április 1-jétől a pécsvárad 32. kiegészítő parancsnokság, előtte a mohácsi járási katonai parancsnokság lónyilvántartó tisztje volt. 1940. május 1-jén alezredessé léptették elő. Mint lónyilvántartó tisztet 1940. december 1-jén a kaposvári 10. kiegészítő parancsnokságra, 1941. október 1-jén pedig a balatonfüredi 21. kiegészítő kirendeltségre helyezték át. <https://www.facebook.com/hke.hu/posts/187978241989381> (Letöltés: 2023. november 28.)

¹⁴ Nánai Kompolthy Jób (1879, Budapest – 1938, Budapest) 1895-ben végzett a Nauticán, 1897-ben tengerészhadnagy, majd 1900-ban kapitány lett. Az Adria Rt. állományában helyezkedett el. 1902-ben a kínai haditengerészetnél szolgált, majd 1914-ig postaigazgató volt Kínában. 1914-től a haditengerészetnél találjuk, 1917-től volt fregatthadnagy. 1930-ban kapitány lett a Mars gőzöson/halászhajón, majd 1932-től Burger Bernát Árpád gőzösének I. tisztje volt. Később, 1935-től a MATE elnöke és a M. Kir. Tengerésztisztképző Tanfolyam tanáraként működött. Az utolsó budai várkapitányként hunyt el 1938-ban. Horváth: *A „Nautica”*, 131.

¹⁵ Reiter Tivadar (1880, Budapest) 1898-ban végzett a Nauticán, 1901-től hadnagy, 1905-től kapitány volt. Az Adria Rt.-nél helyezkedett el, 1909-től II. tiszt; 1911-től az Atlantica Rt. Szerényi gőzös I. tisztje, 1912-től parancsnoka volt. 1914-ben a Kossuth Ferenc gőzös parancsnokaként szolgált. Horváth: *A „Nautica”*, 150.

¹⁶ Murmann Endre (1895, Budapest) 1914-ben végzett a Nauticán, 1915-től a haditengerészetnél szolgált. 1917-től hadnagy, 1922-től kapitány volt. Horváth: *A „Nautica”*, 141.

¹⁷ Szász György (1893, Nagysejk) 1912-ben végzett a Nauticán, 1914-től a haditengerészetnél szolgált, 1917-től zászlós, 1915-től hadnagy, 1920-tól kapitány volt. Horváth: *A „Nautica”*, 157.

Csűrös Lajos ¹⁸	tengerészkapitány	Bp., IV. Ferencziek tere 9.	100 000 K
Feigl Ferenc	tengerész gépész	Mezőtúr	100 000 K
Kubányi Iván ¹⁹	tengerészkapitány	Debrecen, Teleki 63.	100 000 K
Trammer Tivadar	tengerészkapitány	Bp.	50 000 K
Faul Ferenc ²⁰	tengerészkapitány	Szeged, Osztrovszky 23.	250 000 K
Földes Károly ²¹	tengerészkapitány	Bp., Kossuth Lajos 12.	500 000 K
Eggenberger Richárd	tengerész gépész	Soroksár, Grassalkovich 81.	100 000 K
Selke Árpád	sorhajó hadnagy	Trieszt, M. Kir. Konzulátus	50 000 K
Lejtényi Gedeon	huszár főhadnagy	Bp., IX. Mester 13.	100 000 K
Lejtényi Gyula	huszár főhadnagy	Bp., IX. Mester 13.	100 000 K
Szeidelhubert Károly	tengerészkapitány	SS. Szent László	100 000 K
Dr. Rózsa Imre	rendőrfőorvos	Bp., V. Lipót 28.	100 000 K
Dr. Véghelyi Viktor	ügyvéd	Bp., V. Zoltán 11.	2 000 000 K
Salamon János	tengerészkapitány	Bp., Szabóky 39.	2 000 000 K
Budai Lajos	tengerészkapitány	Kispest, Jósika 2.	2 000 000 K
Wendler Gyula	OMBK ellenőr	Bp., X. Felsőpályaudvar	25 000 K

1. táblázat: Az Ancora Tengerészek Hajózási Vállalata Rt. alapítói

Forrás: Budapest Főváros Levéltára. VII-2-e. 14830-1921. *Ancora Tengerészek Hajózási Vállalata Rt., 1921-1935.*

Mint láthatjuk, az alapítók főleg tengerészek és gépészek voltak, illetve olyan személyek, akik az alapítók egyikével azonos laccímen laktak, tehát értesültek a kezdeményezésről, és szívesen fektettek be a vállalatba. Végül az alakuló közgyűlésre 1921. május 28-án került sor, és a

¹⁸ Csűrös Lajos (1892, Kászonújfalva – 1970-es évek, Szolnok) 1912-ben végzett a Nauticán, majd 1914-től a haditengerészetnél szolgált. 1917-től volt zászlós. 1919–1927 között a folyamórségnél szolgált. 1928-tól a záhonyi révkapitányság főhajónagya, 1938-tól tengerészkapitány, 1943-tól műszaki tisztként őrnagy volt. 1944-től Sopronkőhidán védőőrizetbe került. Horváth: *A „Nautica”*, 111.

¹⁹ Kubányi Iván (1887, Hatvan – 1948, Pécs) 1905-ben végzett a Nauticán, 1908-tól hadnagy, 1911-től kapitány volt az Adria Rt.-nél. 1912-től II. tiszt, 1919-től a Szapáry gőzös parancsnoka, 1920-tól folyami kapitány is volt. Majd 1927-től barcsi, 1934-től siófoki révkapitány. 1944-ben koncentrációs táborba került. Horváth: *A „Nautica”*, 134.

²⁰ Faul Ferenc (1894, Zichyfalva) 1913-ban végzett a Nauticán, 1916-tól hadnagy, 1920-tól kapitány volt. 1921-től az Oceana Balaton gőzösének parancsnokaként működött 1927-ig. Horváth: *A „Nautica”*, 114.

²¹ Fogt (Földes) Károly (1883, Budafok – 1943, Isztambul) 1901-ben végzett a Nauticán, 1905-től hadnagy, 1908-tól kapitány volt. 1913-tól az Atlantica Rt.-nél szolgált, a háború után pedig az Oceana Balaton gőzösének tisztje volt. 1929-től a Pannonia Rt. Magyar gőzösének parancsnoka lett, majd az Angol–Magyar Rt. Csárda gőzösen kapitány. 1934-től a Neptun Rt. Duna elnevezésű Duna-tengerjárójának parancsnoka volt, 1936-tól a Magyar Királyi Duna-Tengerhajózási Rt.-hez került. A Szeged nevű Duna-tengerjárón hunyt el 1943-ban. Horváth: *A „Nautica”*, 114.

cég alaptőkéje 15 000 000 K lett (hogyan ez az időközben elszabadult infláció vagy újabb befektetők hatására emelkedett meg, arról nem szólnak a források).²² A társaság igazgatósága az alábbi személyekből állt össze: dr. Lukács László,²³ galántai Hild Gyula,²⁴ Schreiner Károly, Radán Alfréd,²⁵ dr. Véghelyi Viktor, Salamon János, Budai Lajos, Kompolthy Jób, Bauer Jenő, dr. Hilb Jenő,²⁶ dr. Mautner Dezső. A cég székhelye az alapszabály szerint Budapest V. Nádor utca 21. (a közjegyzői átiratban viszont VI. Nagy János utca 21.) volt.

Az első teljes üzletévükben, 1922-ben a társaság megkezdte kiépíteni folyamhajózási kapacitásait. Az igazgatósági jelentés tanúsága szerint vontatóhajót ugyan nem, de uszályokat sikerült venniük, építettek raktárházakat, és kikötési helyeket is sikerült szerezniük.²⁷ A mérlegadatok szerint ekkor a hajók értéke 20 439 829 K volt, tehát a tőkájük szinte egészét eszközvásárlásra fordították. Nyereségük 1 830 316 K lett, miközben az igazgatóságából elhunyt Schreiner Károly és Hild Gyula, helyükre Galla Jenő és Kálmán Sándor került.²⁸ A társaság kilátásba helyezte a tengeri üzem beindítását is levantei és angol hajózási társaságok révén, miközben 1923-ra sikerült kiépíteniük egy laza kapcsolati hálót a világon szétszóródott valamennyi tengerész között, akik naprakész információkat szolgáltatnak a különféle nemzetek hajózási tevékenységéről. Ez utóbbi évben a nyereségük 6 347 540 K volt.²⁹

A társaság 1924. évi üzleti jelentése hosszan taglalta, hogy mivel a Trianon utáni utódállamokkal még nem léteztek kereskedelmi egyezmények, a folyami hajózás nehéz helyzetben volt a Dunán. Ennek ellenére a korona inflációja folytán is nyereségük 15 622 818 K volt. 1925-ben az alaptőke 125 000 pengő (P) lett, a gazdasági viszonyok azonban továbbra sem

²² Az alaptőkét a korona inflációja miatt 1922-ben 21 000 000 koronára, 1923-ban 25 000 000 koronára emelték. *Compass*: <https://adt.arcanum.com/hu/collection/MagyarCompass/> 1922/2. 1521. (Letöltés: 2023. november 28.)

²³ Erzsébetvárosi dr. Lukács László valódi titkos belső tanácsos 1850. november 25-én született Zalánán, Alsó-Fehér vármegyében. Jogász, bányatulajdonos és pénzügy-, kereskedelemügyi, belügy- és királyi személye körüli miniszter volt 1895–1913 között. 1909-ben felkérték miniszterelnöknek, de végül nem tudott kormányt alakítani. 1910–1918 között a Nemzeti Munkapárt vezetője volt, 1927-től a felsőház tagja, 1932. február 23-án hunyt el Budapesten. Bölöny–Hubai: *Magyarország kormányai*, 389.

²⁴ Galántai Hild Gyula (1879–1922) fregattkapitány volt. Nemességet az apja kapott 1897. május 10-én Ferenc Józseftől. Illésy–Pettkó (szerk.): *Királyi Könyvek 70*, 339–342.

²⁵ Rechnitzer (Radán) Alfréd (1879, Zágráb – 1961, Izrael) magyar tengerészkapitány volt. 1898-ban végzett a fiumei Nauticán, majd 1906-tól III. tiszttel volt az Adria Rt.-nél. 1912-től hajóparancsnok, 1911–1914 között az Atlantica Khuen Héderváry gőzösének kapitánya. A háború alatt az SMTB 39-es torpedónaszád parancsnokaként szolgált. 1922–1927 között az Oceana gőzös kapitánya volt, és akkoriban hivatalos lakcíme az Adria-tengeren levő Sveti Jovan szigeten volt. 1933-tól a HAPAG Lloyd budapesti osztályvezetőjeként dolgozott, 1936-tól a Magyar Adria Egyesület választmányi tagja volt. 1947-ben Angliába emigrált, majd onnan Izraelbe, ahol az izraeli tengerészet egyik alapítója lett. 1949-től a Negba gőzös, majd a Topuz gőzös parancsnoka volt, 1955-ben vonult nyugdíjba. Horváth: *A „Nautica”*, 148.

²⁶ Dr. Hilb Jenő (1878. július 30 – 1943. október 2.) anyai ágon a Groedel családdal állt rokonságban, nagybátyjai, Groedel Ármin, Bernát és Albert Ferenc Józseftől kaptak nemességet, majd báróságot gyulafalvi és bogdáni előnevekkel. A Groedelek jelentős erdőterületekkel és faipari részesedéssel rendelkeztek az első világháború előtt, melyek menedzsereként kezdte pályáját tiszasülyi Polnay Jenő későbbi hajótulajdonos, vállalkozó is. <https://www.wikitree.com/wiki/Hilb-38> (Letöltés: 2023. november 28.)

²⁷ MNL OL XIX–H–8. A Ceres csavaros vontató gőzhajót és a Delfin tankuszályhajót sikerült megvásárolniuk.

²⁸ *Compass* 1927/2. 870.

²⁹ *Compass* 1922/2. 1521.

kedveztek a vállalatnak, mely 3030 P nyereséggel zárta az évet. 1926-ban az árvizek és a kései aratás okozott további nehézségeket, ami mindössze 744 P nyereséget eredményezett. A nehézségek azután az 1927-es év 5291 P, majd az 1928-as év 7512 P veszteségében is megmutakoztak. Végül a társaság 1929-ben határozta el a felszámolást, ekkor (a nagy gazdasági világválság hatásai előtt) a veszteségük már 21 163 P-re rúgott. 1930-as üzleti jelentésük tanúsága szerint két folyami hajójukat már eladták, a felszámolás folyamatban volt, végül 1935-ben sikerült eladniuk Delphin nevű tankuszályukat is, majd 1937. április 30-án lezárult a felszámolás.³⁰

Nemzetközi szabadhajózási együttműködések: a Levante, a Fiumana és az Oceana

Trianon után a korábbi tündöklő magyar kereskedelmi flotta elveszett, és az azt birtokló cégek nagyja is külföldi tulajdonosok kezébe került. Igazán csak két társaság maradt magyar kézben, de immáron hajók nélkül: a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. és a háború alatt átalakult egykori Atlantica Tengerhajózási Rt., immár mint Atlantica Trust Rt. A társaságokban közös az, hogy korábbi flottáik nagy része Olaszországhoz mint győztes államhoz került, és később egykori hajóikat hasonló módon sikerült visszaszerezniük.

A Magyar Keleti Rt. 1922-ben a Jóvátételi Bizottság döntése nyomán az SS Augustza Főhercegnő és az SS Kárpát hajókat Jugoszlávia, illetve az SS Erdély, az SS Kossuth, az SS Orsova, az SS Gróf Tisza István, az SS Corvin, az SS Kelet és az SS Attila hajókat az Olasz Királyság számára át kellett adniuk. A magyar kormány kilátásba helyezte az 1922. évi XVI. törvénycikk értelmében kártalantást, amit azonban sohasem fizetett ki a társaság részére. Az Atlantica Rt. korábbi flottájából az SS Atlantica Jugoszláviához, a többi hajója Olaszországhoz került; kártérítést ígéretet szintjén igen, a valóságban azonban szintén nem kapott, az ez ügyben indult peres eljárás még 1944-ben is folyamatban volt.³¹

A két társaság szorult helyzetében egyazon stratégiát alkalmazott – legjobb tudomásunk szerint egymástól függetlenül: tárgyalásba kezdtek Olaszországgal közös hajózási cégek alapítása céljával. Ez mindkét esetben meg is történt. Olaszország szíves örömet engedte át a korábbi Magyar Keleti Flottát korábbi tulajdonosa részére egy 50–50%-os részesedésű közös vállalat részvényesi betétjeként. A társaság 1922-ben Rómában 30 000 000 líra alaptőkével a *Levante Società di Navigazione Fiumana* névvel alakult meg. A vállalat a források szerint 1926-ban már nyereségesen működött, és rendszeresen fuvarozott Európa és az USA között, ugyanakkor a nagy gazdasági világválság végül teljesen földhöz vágta, így az olasz cég 1935-ig felszámolta működését.³²

Ugyancsak közös vállalat alakult az Atlantica Rt. és korábbi hajói révén is. A Fiumana Tengerhajózási Rt. (*Fiumana Società Anonima di Navigazione*) 1 000 000 líra alaptőkével, szintén 50–50%-os tulajdonjoggal jött létre.³³ A hajók az első években még hoztak némi jövedelmet, ám a flotta folyamatosan amortizálódott, miközben a versenytársak sokkal

³⁰ BFL *Ancora*. A felszámoláskor a részvényesek az alábbi részvényekkel rendelkeztek: Szily Stein József 77, Rege Emil 20, Rákos Lajos 30, Udvardy Rezső 40, Stein Rezső 128, Eggenberger R. 20, Bajomi Béla 9, Horváth Imre 53, Seidelhuber V. 60, Frankovszky Béla 20, Holop A. 20, Bíró György 28, Budai Anna 452, Józsa Iván 200, Blazsanin M. 52, Mártha Béla 125, Radán Alfréd 400, Faul Jakab 50, Hesz József 73.

³¹ BFL *Magyar Keleti Rt.*; BFL *Atlantica Rt.*

³² BFL *Magyar Keleti Rt.*

³³ BFL *Atlantica Rt.* Hogy miért volt ekkora, harmincszoros különbség a két cég alaptőkje között, nem részletezik az iratok.

modernebb gőzösöket járatattak. Végül a Fiumanának is a nagy gazdasági világválság adta meg a kegyelemdőfést. Az olasz kormány 1932-re elveszítette bizalmát a közös vállalat sikerességében, és elkezdte értékesíteni a gőzösöket, majd az év márciusában bejelentette a felszámolást.

Egy nagy bravúrral ugyanakkor tiszasülyi Polnay Jenő, az Atlantica igazgatója egy másik tengerhajózási társaságot is tudott alapítani. Bíró Elek, aki sokáig az Atlantica igazgatósági tagja volt és anyai ágon Polnay-rokon, így írt erről az 1960-as évekbeli visszaemlékezésében: „1923-ban Polnay tudomására jutott, hogy az amerikai Harriman konszernnek (a vasútkirály fiának, a jelenleg is szerepet játszó Avril Harrimannek) szándéka van a háború alatt vásárolt 7 hajóját olcsón eladni. Mivel Polnaynak pénze már nem volt, különben sem lehetett volna a kérdést valutáris nehézségek miatt megoldani, erre azt a javaslatot tette Harrimanéknek, hogy alapítsanak együtt hajózási vállalatot: az Anglo–Hungarian Shipping Ltd-t. Ennek részvényei Harrimané lesznek, és átveszi Harrimantól a hajóparkot, de nem fizet érte, vagyis csak egyszerű lobogócsere lesz. Az Anglo–Hungarian Ltd. átadja a hajókat az Oceana Navigation Ltd.-nek kezelésbe. Az Oceana részvényeinek fele Harriman, a másik fele az Atlantica tulajdona, az elért haszonból vételártörlesztéseket fizet az Anglo–Hungariának, és amikor a megállapított vételár ezekkel a részletfizetésekkel kiegyenlítődik, a hajók átmennek az Oceana tulajdonába. Így Harriman végül eladja a hajókat, megkapja a vételárat, és ennek ellenére a hajók értékének fele még mindig az övé és 50%-ban részese egy kereső üzletnek. Viszont az Atlantica a vételár kifizetése után egy fillér befektetése nélkül fele részben tulajdonosa a hajóparknak. Közben menedzseli a hajókat, és ezért 3% jutalékot kap a fuvarok után.”³⁴

Ugyanakkor a Schláth János által megmentett és közölt két világháború közötti hajólajstrom rámutat arra, hogy itt Bíró Elek minden bizonnyal rosszul emlékezett, legalábbis pontatlan volt.³⁵ A Harriman cég ugyanis nem az Anglo–Hungarian Ltd.-t alapította meg, legalábbis a hajók nem ezen cég birtokába kerültek, hanem az American Ship & Commerce Navigation Corporation volt az, amely 1921-ben 99%-os tulajdoni hányaddal társaságot alapított Budapesten Magyar–Amerikai Hajózási Rt. néven.³⁶ Az 1921-es alapítás egyébként utalhat arra is, hogy a Polnay és Harriman közötti kapcsolatfelvétel nem egyirányú volt Polnay irányából, hanem az amerikai mágnás eleve magyarországi érdekeltséget keresett korábbi, főként osztrák–magyar tulajdonú hajói menedzselésére.

Az így létesített Oceana Tengerhajózási Rt. nagy reményekkel indult, ám az évtized második felének szállítmányozási depressziója erősen rányomta a bélyegét a cég működésére, és mivel ebből alig volt bevétel, az Atlantica nem tudott törleszteni Harrimannek. Az Oceana végül 1929-ben, még a gazdasági válság kitörése előtt megkezdte a felszámolását.³⁷

A Fiume–Szmirna vonal meg nem valósulása

A magyar külpolitikai elszigeteltség az olaszokkal 1927. április 5-én aláírt olasz–magyar barátsági, békéltetői eljárási és választott bírósági szerződés révén enyhült. Mivel a hajózási szempontjából ez a megállapodás bizonyult jövőbe mutatónak, Magyarország egyéb külkap-

³⁴ MMKM KEZ 68o.

³⁵ Schláth: *Eltékozolt örökség*, i. m.

³⁶ BFL *Magyar Amerikai Rt.* A Magyar–Amerikai Rt.-t egészen pontosan 1921. december 29-én alapították 1 000 000 K alaptőkével, és amerikai részről Boone Lovell P. new yorki üzletember adta a részvények 99,88%-át, majd a cég párhuzamosan az Oceana történetével, 1928. november 22-én kezdett felszámolásba.

³⁷ BFL *Oceana Rt.*

csolatainak alakulását most nem tárgyaljuk. Azzal, hogy Bethlen István és Benito Mussolini az okmányt aláírta, és a háttérben egyéb megállapodásokat is kötöttek, újra megnyílt az út Magyarország előtt Fiume kikötője felé.³⁸

Fiume kereskedelmének élénkítése mindkét fél számára előnyös lett volna. Magyarországnak azért, mert a dualizmuskori infrastruktúra kiépítése és működtetése révén rendelkezésre állt a szakértelem, és szükség volt a kikötőre a nemzetközi áruforgalomba való bekapcsolódáshoz, Olaszországnak pedig azért, mert az 1924 óta hozzájuk tartozó kikötő a sok olasz kikötő között periférikus szerepet játszott, míg kulturális és politikai szempontból – részben D’Annunzio fiumei kalandja folytán – igen jelentős tényező volt.³⁹ Idézzük fel Hamerli Petra közlésében a létrejött olasz–magyar szerződés erre vonatkozó szakaszát: „A fiumei kikötőn áthaladó magyar áruforgalom fejlesztését célzó magyar–olasz jegyzőkönyvet a felek 1927. július 25-én írták alá. A kilenc cikkelyt tartalmazó egyezmény kimondta, hogy a szerződés életbe lépését követően Fiume kikötőjében a Magyarországról származó, vagy magyarországi rendeltetésű áruk közterhek és forgalmi könnyítések tekintetében az olasz árukkal azonos kedvezményeket élveznek, vagyis nem tétetik különbség olasz lobogót vagy magyar lobogót viselő hajókon fuvarozott áruk között. Továbbá a szerződés a kikötő egy részét évi egy aranylira ellenében bérbe adta Magyarországnak. Az olasz kormány az aláírtak értelmében nemcsak helyet adott a magyar zászló alatt futó hajóknak Fiume kikötőjében, de segítette is a magyar áruk Fiume irányába történő áramlását. Cserébe a magyar fél köteles volt hajózási vállalatot felállítani a városban a konvenció hatályba lépését követő három hónapon belül. Szintén három hónappal a szerződés életbe lépése után a szerződő felek vegyes bizottságot állítottak fel, amelynek feladata a Fiumén áthaladó magyar forgalom megkönnyítését segítő előnyök kidolgozása és a szállítmányok tarifáinak pontos megállapítása volt. Az olasz kormány ígéretet tett arra is, hogy a hagyományosan az olasz vasúton érkező magyar gabonát is a kikötőváros felé irányítják.”⁴⁰

Az így létesítendő hajózási társaságról a következőképpen értekezett a Kereskedelemügyi Minisztérium: „A m. kir. kereskedelemügyi minisztérium tanulmányokat folytat egy magyar tengerhajózási szolgálatnak Fiume és a Földközi-tenger keleti részében fekvő fontosabb kikötők között leendő berendezése iránt. Ezen tanulmányok mostani állása szerint szó lenne egy kéthetenként közlekedő rendes hajójárat berendezéséről Fiuméből Szmírnába, esetleg meghosszabbítással Konstantinápolyig, az e vonaltól messzebb eső fontosabb kikötőkkel, így különösen Alexandriával pedig magyar forgalom alkalmi járatokon nyerne lebonyolítást. A szolgálat berendezésének legfontosabb feltétele az lenne, hogy a járatok a várható magyar forgalom különleges igényeinek megfelelően épített új hajókkal teljesítenek, de emellett kívánatos lenne, ha alkalmas kiegészítő hajóknak kínálkozása esetén a szolgálatot azokkal átmenetileg az új hajók elkészültéig is ellátni lehetne. A magyar vállalat, mely e célra berendezkedni hajlandó, a szerződésileg szabályozandó rendes szolgálatának hiánytalan teljesítése mellett szabadhajózást is űzhetne, de állami támogatás, mely címen az eddigi hozzávetőleges számítás szerint mintegy évi egy millió pengő engedélyezése lehető kilátásba csupán szerződéses hajózási szolgálatért igényelhető. Az új magyar tengerhajózási vállalatnak mellőzhetetlen feladata lesz a magyar tengerészeket és hajógépészeket, akik hivatásuknak megfelelő állást ez idő szerint nem találhatnak, hajóikon alkalmazni, és ennek a kötelezettségnek ki kellene terjedni nem csupán a szerződéses szolgálatra, hanem azokra a hajókra is, amelyeket a vállalat szerződéses szolgálatán felül fog beszerezni és üzemben tartani. Szintígy a

³⁸ Hamerli: *Magyar–olasz kapcsolatok*, 75.

³⁹ Erről bővebben: Sashalmi: *Fiume*, 169–180.

⁴⁰ Hamerli: *Magyar–olasz kapcsolatok*, 98–99.

vállalat összes hajóira kellene kiterjedni annak a kötelezettségnek is, hogy a vállalat a tengerési vagy hajógépési pályára készülő ifjak kiképzéséhez és minősítéséhez szükséges hajózási gyakorlat megszerzéséhez alkalmat szolgáltasson.”⁴¹

1927. május 3-i dátummal maradt fenn egy belső kereskedelemügyi minisztériumi feljegyzés arról, hogy a minisztérium elkezdte konkretizálni a vonal működésének kérdését, és eldöntötték, hogy négy-öt darab 5000–7500 tonnás hajóval kellene közlekednie a felálló új hajózási társaságnak. Azaz azt láthatjuk, hogy a tervezet a háború előtti szisztémák szerint gondolkodott, ez pedig véleményem szerint súlyos hiba volt. A minisztériumi tervezet egyértelműen a háború előtti Magyar Keleti Rt. működési elve szerint finanszírozott volna egy vállalatot, amely az állami szubvencióért cserébe vonalhajózást üzött volna, amelyen felül saját szakállára szabadhajózást is folytathatott volna. Arról nem szól a tervezet, hogy vasúton milyen tarifával, hogyan lehetett volna Fiume és Magyarország között árut szállítani, ahogy arról sem, hogy akár Ausztria–Olaszország, akár Jugoszlávia–Olaszország irányába a vasúton szállítandó áruk élveztek volna-e majd bármilyen kedvezményt. A tervezet csak Fiume és a Földközi-tenger keleti fele (Levante) közötti szállításokban gondolkodott, háttérország, *hinterland* nélkül.⁴²

Ugyanakkor ekkortól kezdve több üzletkőr is ostrom alá vette a Kereskedelemügyi Minisztériumot, hogy az ő érdekeiknek megfelelően jöjjön létre az új magyar hajózási társaság. Az érdeklődés mögött is az előbb említett ok állhatott: a hajózási szakemberek felismerték, hogy az állam vonalhajózást kíván finanszírozni, függetlenül attól, hogy lesznek-e szállított áruk vagy sem. A következőkben időrendben igyekszem felfejteni az események szövetét, a kialakult érdekkörök pedig a következők lesznek:

1) Polnay Jenő és az Atlantica Trust együtt az amerikai Harriman konszernnel arra törekszenek, hogy a közös, de csődbe került vállalatuk, az Oceana hajóinak új célt és állami támogatást nyerjenek – e csoportosulást kell valószínűleg látni a Pannonia Magyar Tengerhajózási Rt. mögött;

2) A magyar tengerésztisztek (MATE) és az Ancora Rt. abban a reményben, hogy folyami kapacitásaikat végre tengerivel is bővíthessék;

3) Polnauer (később Páthy) László alexandriai m. kir. konzul és üzleti kapcsolatai;

4) Az egykori két nagy monarchiabeli hajózási társaságot (az Osztrák Lloydot és az Adria Rt.-t) a háború után jóvátételként megszerző Cossulich Line és a Magyar Általános Hitelbank érdekkörébe tartozó Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.

1927. január 7-én Vég helyi Viktor az Ancora Rt. nevében levelet írt dr. Jacobi Oliver m. kir. kormányfőtanácsosnak⁴³ (régi barátjának) arról az értesülésről, miszerint Polnay Jenő és az amerikai Harriman konszern a közös Oceana nevű vállalatuk érdekében arra törekszenek, hogy tető alá hozzanak egy új hajózási társaságot, mely majd állami szubvencióval el tudja látni a Fiume–Szmirna vonalat, de az Ancora Polnay kihagyásával szintén szeretné magáénak tudni ezt az új hajózási forgalmat. Vég helyi egyúttal óva intette Jacobit attól, hogy az Atlantica egykori kiváló szállítmányozási és hajózási szakértőjével, Czanic Ferencsel

⁴¹ MNL OL Z 41. 7936. tétel. 6566. dosszié.

⁴² Erről bővebben: Erdősi: *A globalizálódott tengerhajózás*, i. m.

⁴³ Dr. Jacobi Olivér a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank igazgatósági tagja volt, egyben állami alkalmazott. Szülei, dr. Jacobi Sámuel pesti ügyvéd és Brachfeld Vilma voltak. Testvére, Jacobi Viktor, magyar zeneszerző. Halotti anyakönyve szerint 1880-ban született és 1936. január 12-én hunyt el. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:S3HT-6LN9-191?view=index&personArk=%2Fark%3A%2F61903%2F1%3A1%3A8XXML-DSMM&action=view>. (Letöltés: 2023. november 28.)

felvegye a kapcsolatot, mert őt „nem régen” nevezték ki az Intercontinentale szállítmányozási cég vezérévé, mely „köztudottan” a Magyar Általános Hitelbank és így a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. érdekszférája.⁴⁴ Véghelyi a levélhez csatolt egy üzleti tervet is, melynek lényege az volt, hogy az épp ekkor csődbe kerülő Oceana Rt. hajóit megszerezve hogyan tudna az Ancora állami támogatással megfelelni annak a kívánalomnak, hogy rendszeres összeköttetést teremtsen Fiume és a Földközi-tenger keleti felének kikötőivel, különösen Szmírnával, Alexandriával és Konstantinápolyal.

A következő irat 1927. január 25-i keltezésű, s abban Véghelyi válaszolt Jacobinak (egy olyan levélre, mely nem maradt fenn), és sürgette őt. Felhívta figyelmét arra, hogy más rivális csoportosulások (például a Kertész-féle) is tudomást szerzett az állam céljairól, és igyekeznek olyan hajózási vállalatot tétő alá hozni, mely elnyeri az állami megbízást a Fiume–Szmírna vonalra. Véghelyi egyúttal jelezte, hogy tudomása szerint a Harrimann konzern feje Budapestre jött tárgyalni, és ha nem is az Oceana, de más hajók megvásárlása céljából érdemes lenne vele beszélni.

A Kertész József,⁴⁵ Rege Emil⁴⁶ és Wulff Olaf-féle⁴⁷ csoportosulás 1927 februárjában tett közzé egy felhívást részvényjegyzésre a Magyar Tengerészti Sztek Egyesületében a Hungária Tengerhajózási Rt. 1 170 000 P alaptőkéjű megalapítása érdekében.⁴⁸

Egy másik csoportosulás a Magyar Lloyd Tengerhajózási Rt. létrehozásán fáradozott, szintén a fenti Fiume–Szmírna közötti közlekedés biztosítására. Itt ismerjük a részvényesek összetételét is, ami lényegében a Polnauer- és a Polnay-féle érdekkörök egyfajta szintézisét mutatja.

Polnauer László kezdeményezésére Simonyi Semadam Sándor több feliratot is intézett a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz. Megállapodás nem született, de a felek elszánták magukat, hogy 2 500 000 P tőkével megalapítják a társaságot. A Polnauer-féle kombinációban részt vevő Pesti Magyar Kereskedelmi Bankhoz (PMKB) érkezett levélből ugyanakkor az is kiderült 1927. április 16-án, hogy az akkor már ismert olasz–magyar barátsági szerződés nyitotta fiúmei kikötői út mellett lett volna más alternatíva is. A bosznia-hercegovinai vasutak igazgatója ugyanis levelet írt a banknak, melyben a jugoszláv szuszáki kikötő használatát javasolta a leendő hajózási társaságnak, mely esetben a vasúti igazgató kedvező tarifákat

⁴⁴ MNL OL Z 41. 7936. tétel. 6566. dosszié

⁴⁵ Krizsik (Kertész) József (1887, Kolozsvár – 1973, Seattle) 1908-ban végzett a Nauticán, 1912-től hadnagy, 1919-től pedig kapitány volt. 1912-ben az Atlantica III. tisztjeként, 1913-ban a Grünhut társaság Magyar gőzösén II. tisztként szolgált. 1914-től a Magyar Keleti Rt. alkalmazottja, 1924-ben az Oceana Rt. Alföld gőzösének I. tisztje volt, 1926-tól a Magyar Tengerészti Sztek Egyesületének (MATE) elnöke. Az 1930-as években a csepeli Szabadkikötő dolgozója, majd 1944-ben, Bornemissza Félix elrablása után annak igazgatója lett. A koncepciók perének megindulása előtt nyugatra emigrált. Horváth: *A „Nautica”*, 134.

⁴⁶ Regula (Rege) Emil (1895, Rozsnyó) 1913-ban végezte el a Nauticát, 1916-tól hadnagy, 1919-től kapitány volt. 1919-től az Atlantica Trust tengeri hajóin szolgált, 1924-től folyami kapitány is volt. 1928-tól főhajónagy volt a szobi révkapitányságon, majd 1934-től Baracson. 1939-ben a III. folyambiztosító zászlóalj-parancsnokság segédtisztje, 1942-ben törzsalkapitánya, majd 1944-ben törzsalkapitánya lett. Horváth: *A „Nautica”*, 149.

⁴⁷ Wulff Olaf az első világháborúban a dunai flottilla meghatározó vezetője volt; a két világháború között egyre intenzívebben vett részt a kereskedelmi hajózási körüli ügyekben, így az 1930-as években több hajózási társaság alapítója, majd vezetője volt. Ezzel egyidőben ő lett a Hajózási és Kikötőügyi Tanács vezetője is. Juba: *A magyar tengerészet*, 10.

⁴⁸ MNL OL Z 41. 7936. tétel. 6566. dosszié.

ígért.⁴⁹ Az, hogy láthatóan ezzel az iratanyagban senki nem foglalkozott, szintén jelzi, hogy a fiumei kikötőbe tervezett hajózási társaság nem gazdasági érdekből, hanem politikai akaratból szerveződött.

Részvényes	Százalék
Pesti Magyar Kereskedelmi Bank	20%
Polnauer László, alexandriai m. kir. consul (Mitchell & Polnauer Alexandria)	31%
John Ross & Co., Alexandria	11%
Slovan Line (Rob. Slovan), Hamburg és James Wastoll, Sunderland	10%
Báró Manasce Alfréd, Alexandria	4%
Scandinavian Near East Co.	4%
Pannonia Magyar Tengerhajózási Rt.	20%

2. táblázat: A Magyar Lloyd Tengerhajózási Rt. alapítói

Forrás: MNL OL Z 41. 7936. tétel. 6566. dosszié: *Alapítandó új magyar tengerhajózási rt.*

1927. december 22-én a PMKB javaslatot tett a Polnauer-féle érdekkörnek arra, hogy a szervezkedésbe vonják be a Cossulich Line-t és az érdekeltségébe tartozó Adria Societá Anonimat. Ezt a javaslatot megelőzően, 1927. december 17-én ugyanis személyesen tárgyalt Budapesten Bethlen miniszterelnökkel és Horthy kormányzóval Cossulich Guido és az Adria igazgatója, Premuda. Az ő megbeszélésük alapján 3 000 000 P tőkével alakult volna a Magyar Lloyd Tengerhajózási Rt. évi 1 300 000 P szubvencióval. Felmerült ekkor még a Hitelbank és a Magyar Keleti Rt. bevonása is. Végül egy 1928. február 29-i feljegyzés szerint a PMKB és Polnauer kiszállt a tervezésből, mert véleményük szerint a kormány aktuális tervei már teljesen más irányba mutattak, mint amire eredetileg ők az üzleti tervüket kidolgozták.

Egy meg nem nevezett miniszteri alkalmazott ezután 1928. április 17-én Bécsben tárgyalt Frankfurter Alberttel, az egykori Osztrák Lloyd igazgatójával, aki arról értesítette, hogy a Cossulich Line és a Magyar Keleti Rt. megállapodott egymással, és 50-50%-os részesedéssel megalapítják az új magyar hajózási társaságot 6–7 000 000 P alaptőkével. Vállalják három új, egyenként 4000 tonnás hajó építését, melyek mellé bekerül a Magyar Keleti Rt. építés alatt levő (Honvéd nevű) hajója, feltéve, hogy tizenhét éves szubvenciót biztosít számukra a magyar állam. Amíg az új hajók épülnek, az első két évben a szolgáltatást saját régebbi hajóikkal látnák el. Az üzletvezetés Budapesten működne, az igazgatóság báró Sztérényi Józsefből, Frankfurter Albertből és Quastler Vilmosból állna.⁵⁰ Azaz összeállt a végső ajánlat, ezután pedig Horthy kormányzó és a miniszterelnök volt döntési helyzetben, hogy elfogadják-e azt, avagy sem.

1928. május 4-én Frankfurter Albert felkereste Jacobi Olivert, és értesítette arról, hogy a minisztériumban letárgyalta a hajózási ügyet, és már készült az ennek megfelelő törvényjavaslat. Ezután Jacobi részletesen göröcső alá vette Frankfurterék üzleti tervét, és rájött, hogy

⁴⁹ Az ajánlat alapját a földrajzi adottságokon kívül (azaz, hogy vasúti szállítást eleve Jugoszlávián keresztül célszerű Fiuméba indítani) az képezte, hogy az Olaszország–Jugoszlávia közötti korábbi egyezmények szerint Fiume kikötőjét úgy osztották fel, hogy annak nyugati fele a nagykikötővel Fiume és így Olaszország, míg keleti fele az egykori Baross farakodó kikötővel Szusák és így Jugoszlávia része lett.

⁵⁰ Sztérényi korábban az Atlantica, Frankfurter az Adria Rt. és az Osztrák Lloyd, Quastler pedig a Magyar Keleti Rt. meghatározó szakembere volt.

olyan sarkalatos hibák vannak a tervben, melyek szerint, ha a hajók nem üzemelnek, és egy helyben állnak, akkor is fizetnie kell az államnak a szubvenciót tizenhét évig. Ezért vélhetően megfúrta a megállapodást, ugyanis abból ebben a formában nem lett semmi. Ezt követően 1928. augusztus 30-án Polnauer ismételt ajánlatot tett a minisztériumnak, miszerint, ha a kormány támogatja eredeti elképzelésüket, szívesen megalapítják a hajózási társaságot.

Végül 1929. január 8-án kihirdették az 1929. évi I. törvénycikket a szabadhajózási támogatásokról. A várva várt törvény végül semmilyen hajózási társasággal sem rögzített semmilyen megállapodást, pusztán felülvizsgálták az 1907. évi szabadhajózási törvényt (VI. tc.), és pengőben kifejezett hajózási és hajóépítési támogatásokat helyeztek kilátásba további gazdasági kedvezmények mellett az ezt követően alakuló hajózási társaságoknak.

Az eredeti Fiume–Szmirna vonal kapcsán később még két kísérlet történt. Először 1930. augusztus 20-án alakult meg a Magyar Lloyd Tengerhajózási Rt. 150 000 P alaptőkével. Alapítói Radán Alfréd, Topić Antonio és Bazini Richárd voltak, de a társaságról többet nem tudunk.⁵¹ A másik Polnay Jenőnek egy 1932. március 30-án a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz eljuttatott részletes üzleti terve volt, mely szerint vásárolt volna egy 7250 tonnás hajót, amit Pannoniára nevezett volna át, és La Plata és Európa között közlekedett volna. Részletesen elemezte a felmerülő költségeket, bevételeket, nyereséget, értekezett arról, hogy ezzel hogyan lehetne finanszírozhatóvá tenni egy földközi-tengeri szolgálatot Magyar Tengerhajózási Rt. néven, de erről sem tudunk meg többet a fennmaradt iratokból.⁵²

Következtetések: úton a Duna-tengerhajózás felé

Az olasz–magyar barátsági szerződés és a felmerült Fiume–Szmirna vonal, mely végül a tervekhez képest semmilyen formában nem valósult meg, jól mutatja, milyen útkeresési folyamatot járt be a Horthy-korszak első évtizedében a magyar kereskedelmi tengerészet ügye. A háború, Fiume és a hajóállomány elvesztésének sokkhatása után az üzleti körök és maga az állam is a konvencionális, korábban, a Monarchia idején jól működő megoldásokat próbálta ráilleszteni a megváltozott geopolitikai és gazdasági környezetre – sikertelenül. Majd jött a nagy gazdasági világválság, mely végleg lezárta azon próbálkozásokat, hogy Magyarország tisztán tengeri flottával újra Fiumén keresztül kapcsolódjon a világpiachoz.

Ugyanakkor véleményem szerint ezen próbálkozások – noha sikertelenségre voltak ítélve – nem voltak hiábavalók. Bebizonyították minden szereplő számára, hogy a háború utáni nemzetközi áruszállításba Magyarországnak nem a háború előtti sémák alapján kell és lehet bekapcsolódnia. Úgy gondolom, az eddig ismertetett, töredékes forrásokon nyugvó folyamatok mind hozzájárultak ahhoz, hogy Magyarország mindenkori vezetése belássa, új alapokra kell helyeznie a kereskedelmi hajózást. Ennek következménye lett az 1930-as években a csepeli Szabadkikötő tengeri kikötőként való kiépítése és az oda lajstromozott Duna-tengerjáró hajózás létrehozása, mely egyszersmind feloldotta a Fiume körüli problémákat és nehézségeket, és közvetlen kapcsolatot teremtett az ország és az elérni vágyott Levante kikötői között. Azonban ez, ahogy mondani szokás: „*már egy másik történet*”.

A kutatás a Kulturális és Innovációs Minisztérium, Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával, az Egyetemi Kutatói Ösztöndíj Program keretében valósult meg (EKÖP-24-4-II-KRE-1).

⁵¹ MNL OL Z 40. 1446. tétel. P 2156 dosszié.

⁵² MNL OL Z 41. 7936. tétel. 6566. dosszié.

BIBLIOGRÁFIA

Levéltári források

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

BFL VII-2-e. 14830-1921. *Ancora Tengerészek Hajózási Vállalata Rt., 1921-1935.*

BFL VII-2-e. 01726-1915 *Magyar Keleti Tengerhajózási Rt., 1897-1955.*

BFL VII-2-e. 02042-1915 *Atlantica Tengerhajózási Rt., 1907-1944.*

BFL VII-2-e. 16325-1921. *Magyar Amerikai Hajózási Rt., 1921-1929.*

BFL VII-2-e. 16511-1922. *Oceana Tengerhajózási Rt., 1922-1944.*

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL)

MNL OL XIX-H-8. *Közlekedési Főfelügyelet.*

MNL OL Z 41. 7936. tétel. 6566. dosszié: *Alapítandó új magyar tengerhajózási rt.*

MNL OL Z 40. 1446. tétel. P 2156 dosszié: *Magyar Lloyd Tengerhajózási Társaság.*

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM), Kézirattár (KEZ), 680. Dr. Bíró Elek visszaemlékezése az *Atlantica Rt.* történetéről.

Nyomtatott források

Magyar Compass: <https://adt.arcanum.com/hu/collection/MagyarCompass/>

Magyar Statisztikai Évkönyvek. Kiadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 1919-1946.

Illésy János – Pettkó Béla (szerk.): *Királyi Könyvek 70. (1897-1901)*. Budapest. <https://archives.hungaricana.hu/en/libriregii/>

Szakirodalom

Berend T. Iván – Ránki György: *Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19-20. században*. Átdolgozott és bővített 2. kiadás, Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1976.

Bölony József – Hubai László: *Magyarország kormányai 1848-2004*. Budapest: Akadémiai Könyvkiadó, 2004.

Erdősi Ferenc: *A globalizálódott tengerhajózás és a világkereskedelem*. Pécs: Kiadja az ELKH KRTK, 2021.

Hamerli Petra: *Magyar-olasz kapcsolatok és regionális hatásaik (1927-1934). Rapporti italo-ungheresi nel contesto regionale (1927-1934)*. Doktori értekezés. Pécsi Tudományegyetem, PTE BTK Interdiszciplináris Doktori Iskola – Università degli Studi di Roma „La Sapienza”. Pécs-Róma, 2018.

Horváth József: *A „Nautica”. A fiúmei Tengerészeti Akadémia története*. Budapest: Hajós Bt., 1999.

Juba Ferenc: *A magyar tengerészet a második világháborúban*. Budapest: Magyar Nemzeti Történelmi Társaság, 1993.

Pelles Márton: *Az Atlantica Trust története (1906-1944)*. Századok, 158. évf. (2023) 4. sz. 789-814.

Sashalmi Ádám: *Fiume a két világháború közötti olasz geopolitikai tervekben*. Pro Minoritate, 2022. ősz. 169-180.

Schláth János: *Eltékozolt örökség. Szemelvények a magyar tengerhajózás történetéből*. Budapest: A szerző magánkiadása, 2017.