

PELLES MÁRTON

Az Atlantica Tengerhajózási Rt. szerepe a magyar külkereskedelemben (1907–1914)

A budapesti székhelyű Atlantica Tengerhajózási Rt. a 20. század első éveinek egyik magyar tengeri kereskedelmi vállalata volt. A társaság 1907. évi létrejöttét követően a tengerre irányuló magyar kivitel két végpontját, Fiumét és az Al-Duna kikötőit kapcsolta össze a világ számos pontjával Dél-Amerikától Európa kikötőin át a Távol-Keletig. A vállalat saját és bérelt gőzöseivel a magyar hajózási támogatások igénybevételével folyamatosan törekedett a magyar gazdaság számára előnyös járatokat fenntartani. Tanulmányomban a Rijekai Állami Levéltárban (Državni Arhiv u Rijeci) végzett kutatásaim és a Magyar Statisztikai Évkönyvek alapján lehetőség nyílik arra, hogy bemutathassam a társaság működését, hajó- és áruforgalmát, valamint üzleti eredményeit a háború előtti utolsó években, kitérve a társaság hadi veszteségeire is.¹

Bevezetés

A magyar kereskedelmi tengerészet történetében kiemelten fontos volt az 1907-ik év. Miután 1868-tól Fiume újra Magyarország része lett, a mindenkori magyar kormány elkezdett dolgozni egy modern kikötő kiépítésén, és kétféle módon a magyar tengeri kereskedelem fejlesztésén. Egyrészt az állam szerződéseket kötött hajózási vállalatokkal, amelyek bizonyos állami szubvenció fejében vállalták, hogy rendszeres járatokkal kapcsolják össze Fiumét és a világ nagyobb kikötőit; valamint előnyben részesítik a magyar kereskedelmi érdekeket.² Másrészt az 1893. évi XXII. törvénycikk értelmében minden olyan magyar szabadhajózási vállalat építési- és fuvardíj-támogatást kaphatott, amely legalább kétharmadrészt magyar

¹ Pelles Márton, Vezetés és szervezés mesterszakos hallgató a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán (email: pellesmarton@gmail.com).

 Az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP-16-2-I kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

² Ezen vállalatok közé tartozott 1871–1891 között Osztrák-Magyar Lloyd, mely Trieszttől és Fiumétől Keletre szállított árut; 1874–1918 között az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt., mely a birodalom kikötőitől Nyugatra tartott fenn járatokat; 1891–1918 között a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt., mely alapvetően az Adriai-tengeren kötötte össze a kisebb kikötőket; valamint 1898–1918 között a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt., mely egyrészt az al-dunai kikötőkben vette át az osztrák és magyar folyamhajózási vállalatok áruit és vitte tovább a világpiacra, másrészt 1912-től fenntartotta a Fiume-Ausztrália járatokat (Pelles 2016).

honpolgárok tulajdonát képezte, és amely magyar kikötőből vagy kikötő részére szállított árut.³ Az 1907. év ennek az 1893-as szabadhajózási törvény megújításának, és ezzel együtt az Atlantica Tengerhajózási Rt. megalakulásának az éve volt.

1. A vállalat alapítása és működése

A vállalatot 1907-ben az új szabadhajózási törvény elfogadásával egy időben, az abban foglalt támogatásokkal már számolva, politikusok, kereskedelmi szakemberek, bankárok, állami vállalatok vezetői és tehetősebb budapesti polgárok alapították.⁴ A vállalat alaptőkéje 4000 000 Korona lett (20 000 db 200 koronás részvény lásd: 1. kép), melynek 70%-át az Angol-Osztrák Bank birtokolta. A bank képviselőin (Dóczi Ignác, Engel Pál, Landesberger Gyula) kívül részvényes volt Morawitz Károly politikus (10%), Dr. Petschek Izidor (10%), Pollacsek János Jenő fakeskedő (2,5%), és egy-egy részvénnel gr. Serényi Béla politikus, algyői Kotányi Zsigmond, a MÁV egyik vezetője és gr. Batthyány István nyugalmazott pénzügyminisztériumi titkár is, valamint a bank további dolgozói, és ezek hozzátartozói.⁵ A vállalat alapítását támogatta az akkori kereskedelmi miniszter Kossuth Ferencz és államtitkára, Sztterényi József is.

1. kép: Az Atlantica Rt. 200 Koronás részvénye



Forrás: DAR. TH. Ált. 539–1910–II–2768.

³ Ennek hatására több szabadhajózási vállalat is működött ezt követően 1893–1918 között az Oriente Magyar Tengerhajózási Rt.; 1895–1912 között a Copaitich és Társa Szabadhajózási Rt.; 1896–1909 között a Photogen Forgalmi Rt.; 1900–1918 között a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.; 1901–1918 között az Indeficienter gőzöst foglalkoztató vállalatok; 1903–1918 között a Kostrena gőzös mögötti vállalatok; 1907–1918 között az Atlantica Tengerhajózási Rt.; valamint 1912–1918 között Riboli Alfons borkereskedése Mariska nevű motoros vitorlásával.

⁴ DAR. TH. Ált. 415–1907–XXI–437.

⁵ DAR. TH. Ált. 460–1908–XX–3426. Természetesen az évek során lett egy-két új részvényese a vállalatnak, például 1912-ben báró Fejérváry Imre Baranya vármegye és Pécs szab. kir. város egykori főispánja (DAR. TH. Ált. 630–1912–I–3906).

A társaság alapítása körüli kereskedelmi politikusok hathatós közreműködése kapcsán az Alkotmány nevű újság 1907. október 4-i számában éles kritikát fogalmazott meg a társasággal, és annak vezérigazgatójával Pollacsek Jenővel szemben.⁶ A vezércikk kritikája rámutatott egy erős, korrupciós gyanúra, hiszen a vállalat már az 1907-es törvény megszavazása előtt elkezdett a törvénynek megfelelő hajóépítési támogatásokkal gőzösöket építtetni Angliában, illetve az üzembe helyezett hajókon a legénység nemzetiségi összetétele nem felelt meg az 1879. évi XVI. törvénycikknek, azaz kevés volt a magyar matróz és parancsnok az állam pénzén építtetett hajókon.⁷ Az újság mögött a fiumei munkanélküli tengerészkapitányok álltak, akik sértve érezték magukat a kialakult helyzet miatt. Az ügy kapcsán az Atlantica végül felvett magyar tengerészeket is, ám háttérben mozgó pénzügyi aggályokat végül a Szerényi államtitkár alatt működő Fiumei Tengerészeti Hatóság elsimította.

A vállalat célja volt az alapszabály értelmében, hogy hosszújratú hajózást folytatva az egész világon képviselhesse a magyar kereskedelmi érdekeket.⁸ A társaság tervezte, hogy szubvencionált társasággá lépjen elő a Braila-Galac-Szaloniki állandó járatok fenntartásával, de ezt az állam nem támogatta. Emellett fontos volt, hogy a társaság folyamatosan gyakorlati helyeket tartott fenn a fiumei Nautica (kereskedelmi tengerészeti iskola) kadétjainak.

A társaság székhelye Budapest volt, ahol Geiger Béla, Solymássy E. Oszkár, Dr. Fónagy Ödön és Czanich Ferencz vezetésével egy 25 főt foglalkoztató központot tartott fenn. Fiumében egy három fős fiók; Odesszában egy két fős és Nyikolajeffben egy öt fős ügynökség; Brailában egy tizenhat fős, Sulinában egy két fős és Londonban egy egy fős képviselőlet működött.⁹

Fizetéseket tekintve a magyar hajózási társaságok általában differenciáltak az alkalmazottaik járandóságaiban arra nézve, hogy az illető milyen szerepben és hány éve dolgozott az adott vállalatnál. A társaságok a hivatalnokoknál általában kettő, a gépészeknél négy, a kapitányoknál és hajóhadnagyoknál három-három kategóriát különböztettek meg, de ez nem volt egységes. Elmondható, hogy a nagyobb méretű osztrák-magyar tengerészeti társaságok között (Lloyd, Adria Rt., Magyar-Horvát Rt. Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt, Magyar Keleti Rt., Oriente Rt.) az Atlantica fizette a legtöbb pénzt az alkalmazottainak. Ez azt jelentette, hogy a

⁶ Pollacsek Jenő 1911-ben Ferencz Józseftől az Atlantica élén végzett munkájáért tiszasülyi Polnay névvel magyar nemességet kapott (Libri Regii 72:564–565). Polnay a háború után a Fridrich-kormányban közlelmezési miniszter volt. Nevéhez fűződik, hogy 1944-ben „Bár maga is üldözött volt (zsidó származása miatt), 1944-ben a bp.-i Gyermekkert Egylet vezetőjeként közel 400 elhagyott, üldözött kiskorú életét mentette meg.” (MÉL).

⁷ DAR. TH. Ált. 415–1907–XXI–437.

⁸ DAR. TH. Ált. 539–1910–II–2768.

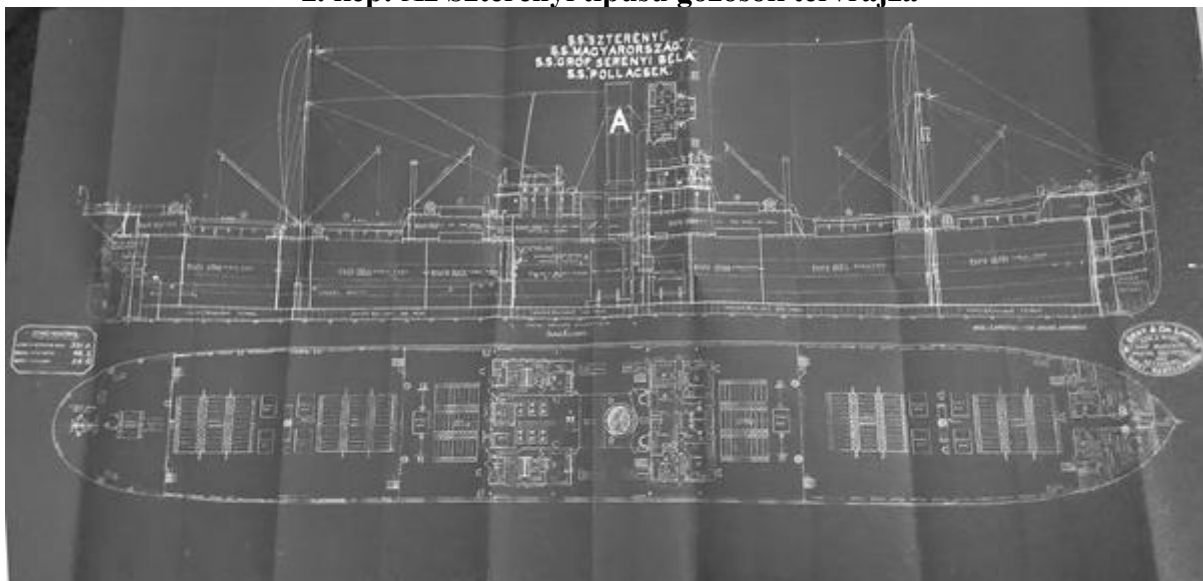
⁹ DAR. TH. Ált. 583–1911–II–3058. Értelemszerűen ezen kihelyezett telepeken keresztül tudtak a korabeli kereskedők megbízásokat adni a vállalatnak, hogy mikor mely kikötőből mely célállomásra szállítsák áruikat.

hivatalnokok 180–216 K és 240–264 K; a hadnagyok 120 K; a gépészek 120–160 K, 160–200 K, 270–310 K és 360–400 K; a kapitányok pedig 400–450 K között kerestek havonta.¹⁰

2. Kereskedelmi flotta és hajóforgalom

Az 1907-es alapításkor a vállalat hat darab modern óceánjárót építtetett; négyet West Hartlepoolban (SS Szterényi, SS Magyarország, SS Gróf Serényi Béla, SS Pollacsek – 2. kép) és kettőt Sunderlandban (SS Kossuth Ferencz, SS Morawitz).¹¹ Jól látható, hogy a vállalat a gőzöseit a saját részvényeseiről és a megalakulást segítő politikusokról nevezte el. Értelemszerűen Pollacsek 1911-es nemességi adománylevelét és névváltoztatását követően a róla elnevezett gőzöst is Polnayra keresztelték. Ezen gőzösök közül a Szterényi típusúak 3665 bruttó regisztertonna térfogattal rendelkeztek, melyből 2665 nettó regisztertonna volt a szállító kapacitásuk és 5250 tonna volt a hordképességük. A sunderlandi Kossuth Ferencz típusú gőzösök 4790 BRT és 3100 NRT térfogattal, valamint 7000 tonna hordképességgel rendelkeztek.¹²

2. kép: Az Szterényi típusú gőzösök tervrajza



Forrás: DAR. TH. Ált. 581–1911–II–72.

¹⁰ DAR. TH. Eln. 8–1908–IV–263; DAR. TH. Ált. 732–1914–I–4232. Az 1892. évi XVII. tc. értelmében a bevezetésekor 1 kg színarany 3280 Koronát ért. 2017. január 13-án 1 kg arany 11 079 000 Ft-ot ér, azaz ma 1 Korona megközelítőleg 3378 forintot érne. Azaz például a kezdő kapitányok fizetése ma nagyságrendileg 1351 200 forint körül lenne havonta.

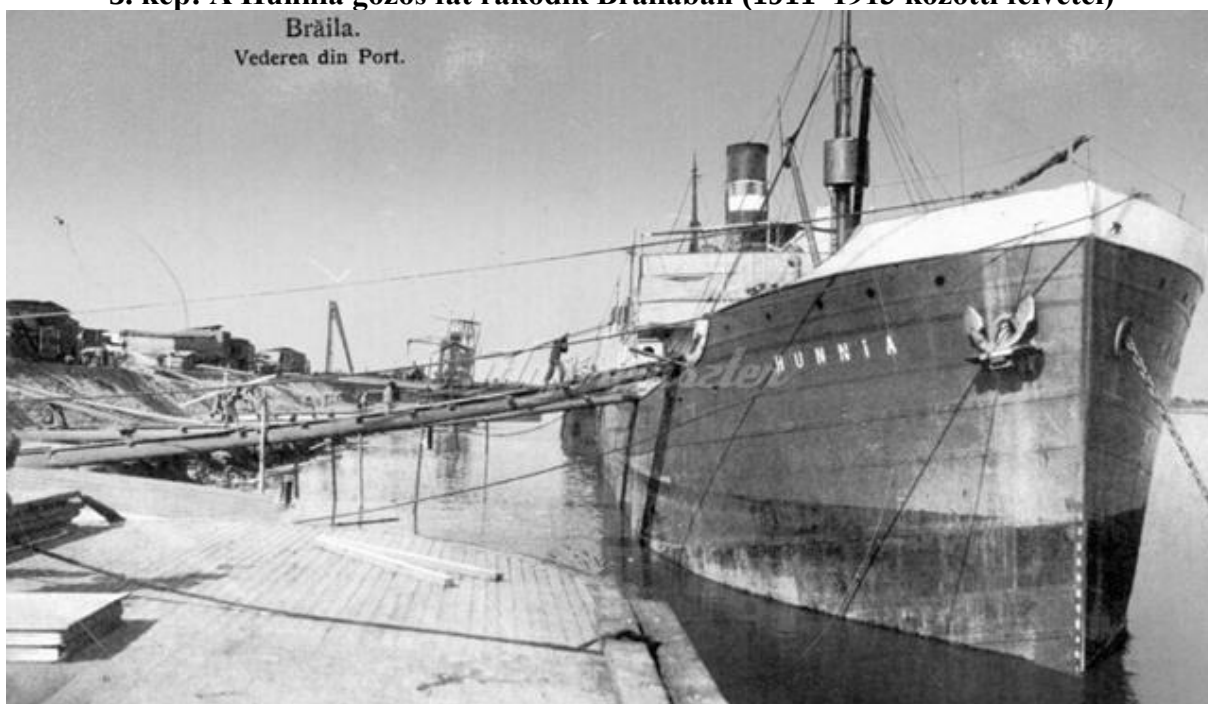
¹¹ Az egyes hajók neve előtti SS arra utal, hogy a jármű Steamship, azaz gőzös (Zsigmond 2011).

¹² DAR. TH. Segédkönyvek. 241. Hajólajstrom; Hajóregiszter. A bruttó regisztertonna (BRT) megmutatja a hajó összes férőhelyét, a nettó regisztertonna (NRT), pedig csak a tiszta szállítóteret számolja, levonva a BRT-ből az olyan egységeket, mint kabinok, élelemraktár, szivattyúk, stb.; egy regisztertonna száz köbláb, körülbelül 2,83 köbméter (Ákos–Horváth 2007).

Az alapítás körüli kérdéseken kívül még egy helyen tetten érhető az, hogyan tudott a vállalat állami pénzt a saját részére lehívni. 1910-ben megvásároltak egy viszonylag kisméretű óceánjárót, az SS Tengert (1220 BRT, 857 NRT, 2000 tonna hordképesség). Ezután teljesítették az 1907. évi szabadhajózási törvény hajóbeszerzési támogatásához szükséges minimumot (2–3 teljes rakománynyi hazai érdekű fuvar), és a gőzöst 1911 végén eladták. Ezt követően az állam részére benyújtották a támogatási kérvényt az 1912-es évre, és meg is kapták az összesen 97 600 Koronás összeget.¹³

A vállalat 1911-ben új gőzösök építésével 6000 000 Koronára emelte az alaptőkét.¹⁴ Stockton on Tees-ben megépült az SS Budapest és SS Fiume, melyek egyenként körülbelül 3655 BRT és 2325 NRT térfogattal és 5300 tonna hordképességgel rendelkeztek. A vállalat Newcastleban három gőzöst építtetett. Az SS Gróf Khuen Héderváry és az SS Atlantica 4990 BRT, 3240 NRT térfogattal és 7200 tonna hordképességgel, míg az SS Hunnia (3. kép) 2233 BRT, 1383 NRT térfogattal és 3500 tonna hordképességgel rendelkeztek.¹⁵

3. kép: A Hunnia gőzös fát rakodik Brailában (1911–1913 közötti felvétel)



Forrás: Hajóregiszter.

A vállalat így az 1907–1910 közötti négy évben átlagosan 15 873 NRT, az 1911–1914 közötti négy évben pedig 28 598 NRT tiszta szállítóképességgel rendelkezett. A gőzösök után a vállalat az 1918. évig összesen 3531 730 K 7 fillér hajóbeszerzési támogatást kapott.¹⁶

¹³ DAR. TH. Ált. 623–1912–I–128; Állami Költségvetés 1912:895–898.

¹⁴ DAR. TH. Ált. 630–1912–II–636.

¹⁵ Hajóregiszter.

¹⁶ Állami Költségvetés 1917–1918:979–980.

3. A társaság áruforgalma

Az Atlantica áruforgalmának összegzéséhez felkutattam a rijekai levéltárban az összes ezzel foglalkozó iratot.¹⁷ Ezek alapján háromféle forrásból állt egybe az összkép. Az első a társaság egyes hajóinak a hajónapló szelvényei voltak (scontrino), melyek egy-egy út részleteit tartalmazták, a második a Fiumei Tengerészeti Hatóság éves forgalmi kimutatásai voltak (4. kép) a harmadik pedig a vállalat éves közgyűléseinek jegyzőkönyve volt, mely tartalmazta az adott év aggregált áruforgalmát.¹⁸

4. kép: Egy az áruforgalomról szóló számla, és a Tengerészeti Hivatal egy kimutatása

«ATLANTICA» TENGHERKÖZLEKESI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Magyarország

Név: S. Rózsa Tisztelttagja: híve

(SCONTRINO)

Név az utazási jegyre	Utazási díj az utazási jegyre	Utazási díj az utazási jegyre	Név az utazási jegyre	Utazási díj az utazási jegyre	Utazási díj az utazási jegyre	Utazási díj az utazási jegyre
<u>1908</u>	<u>120</u>	<u>120</u>	<u>1909</u>	<u>120</u>	<u>120</u>	<u>120</u>

1908

1909

1910

1911

1912

1913

1914

1915

1916

1917

1918

1919

1920

1921

1922

1923

1924

1925

1926

1927

1928

1929

1930

1931

1932

1933

1934

1935

1936

1937

1938

1939

1940

1941

1942

1943

1944

1945

1946

1947

1948

1949

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

1958

1959

1960

1961

1962

1963

1964

1965

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100

2101

2102

2103

2104

2105

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112

2113

2114

2115

2116

2117

2118

2119

2120

2121

2122

2123

2124

2125

2126

2127

2128

2129

2130

2131

2132

2133

2134

2135

2136

2137

2138

2139

2140

2141

2142

2143

2144

2145

2146

2147

2148

2149

2150

2151

2152

2153

2154

2155

2156

2157

2158

2159

2160

2161

2162

2163

2164

2165

2166

2167

2168

2169

2170

2171

Forrás: DAR. TH. Ált. 459–1908–XX–205 és 582–1911–II–173.

Ezen információk alapján az Atlantica áruforgalmát három csoportba lehet sorolni. Egyrészt több gőzösnél is rendszeresen megfigyelhető volt, hogy az al-dunai és fekete-tengeri kikötőkből gabonát és fát szállítottak Alexandriába és Rotterdamba. Ezután Rotterdamból és angliai kikötőből (pl. Cardiff) kőszén és kőszén hoztak Fiume vagy a dunai kikötők részére.¹⁹ Másrészt voltak tipikusan a „hazai közgazdaság részére történt” fuvarok, például rizs Indonéziából, foszfát a Karácsony-szigetéről vagy gyapot az USA délkeleti kikötőiből. Harmadrészt pedig ott voltak az egyéb szabadhajózási fuvarok a világ kikötői között. Ez utóbbi

¹⁷ Atlantica iratok.

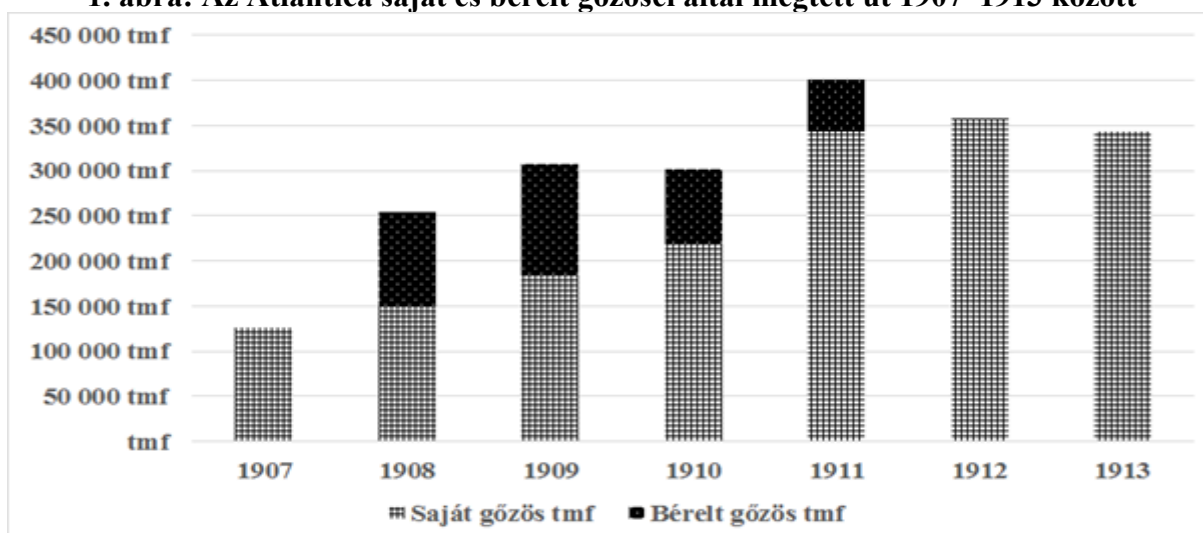
¹⁸ Ahogy a 4. képen is látható, a TH kimutatásai sokszor nehezen értelmezhetőek. Ennek az az oka, hogy ezek csak másolatok példányok, illetve előkészítő feljegyzések. Az eredeti – a Kereskedelmi Minisztériumnak küldött – dokumentumok a budapesti 1956-os harcok alatt megsemmisültek.

¹⁹ A fát általában Erdélyből vasúton szállították a romániai kikötőkbe, vélelmezhetően Polnay faipari kereskedelemmel foglalkozó vállalatain keresztül.

azt jelentette, hogy a vállalat hajói jártak Dél-Amerika Rosario Santa Fe és Buenos Aires; Észak-Amerika Tampa, Baltimore és Port Inglis; Ázsia és Óceánia Karacsi, Bombay, Colombo, Calcutta, Akyab, Moulmein, Karácsony-szigetek és Afrika Orán, Port Said, Alexandria, Tripoli kikötőiben. Továbbá Európában brit, norvég, spanyol, francia, holland, német, olasz, török, görög, román, és fekete-tengeri orosz kikötőkben; Fiumében, Triesztben és Buccariban.

Az Atlantica nem csak a saját gőzöseivel, de bérelt gőzösökkel is szállított. Az alábbi 1. ábra mutatja a vállalat üzleti jelentései alapján a saját és bérelt gőzösökkel megtett utat tengeri mérföldben.²⁰ Ez alapján elmondható, hogy az Atlantica saját gőzöseivel 1913 végéig 1723 331 tengeri mérföldet, bérelt gőzöseivel pedig 368 922 tengeri mérföldet tett meg. Ugyanakkor azt is láthatjuk az ábrán, hogy 1912-re az új gőzösök kiváltották a bérelteket.

1. ábra: Az Atlantica saját és bérelt gőzösei által megtett út 1907–1913 között



Forrás: Atlantica iratok.

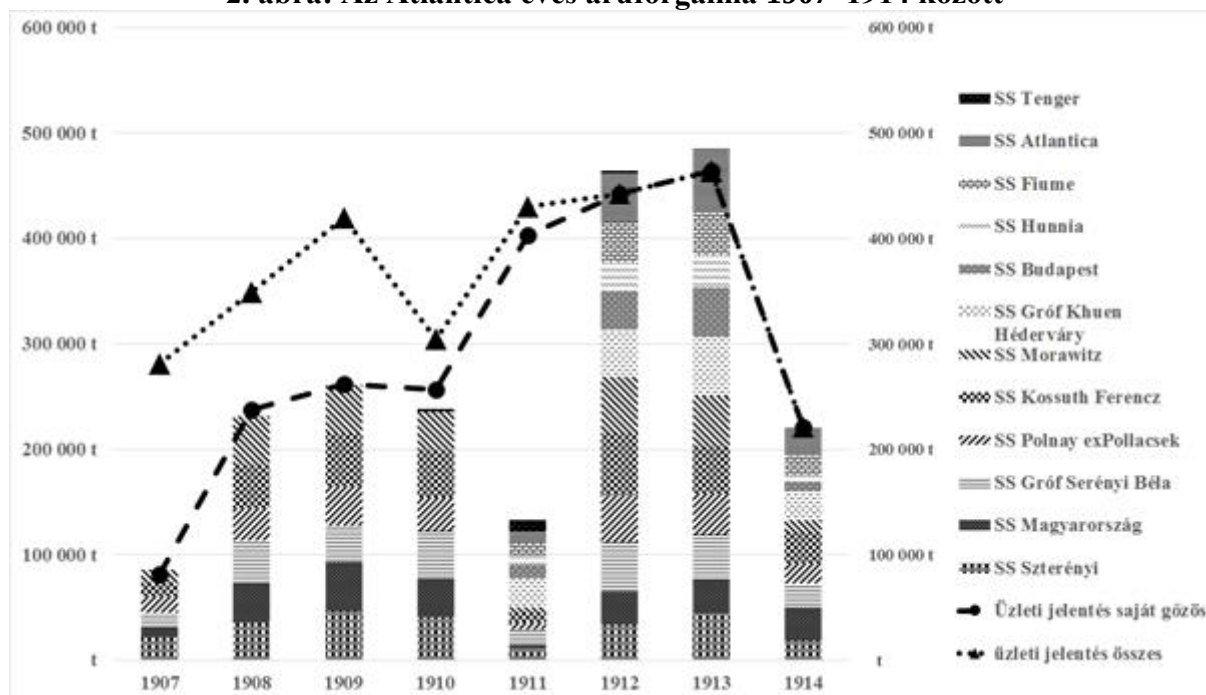
A társaság áruforgalmát az alábbi 2. számú ábrán jelenítettem meg. Az ábrán az egyes évek halmozott oszlopdiagramjai mutatják a vállalat gőzöseinek áruforgalmát tonnában, a szaggatott és háromszöggel jelölt görbék az üzleti jelentésekbe foglalt összes áruforgalmat jelölik, a kör alakú jelölővel ellátott görbék pedig az üzleti jelentések alapján a saját gőzösök összforgalmát.²¹ A társaság összes áruforgalmának mértékéről elmondható, hogy 1907–1914 között 2912 162 tonna árut szállított a vállalat, ennek 19%-át bérelt és 81%-át saját gőzösökön. Ha megvizsgáljuk, hogy az egyes kikötőknek áruforgalommal súlyozva mekkora szerepük volt a vállalat életében, akkor azt kapjuk, hogy a saját gőzösök az összes áru 48,68%-át a dunai kikötők, 38,96%-át Rotterdam, és 20,64%-át Fiume részére szállították.²²

²⁰ Egy tengeri mérföld 1852 méter.

²¹ Sajnálatos módon, a Tengerészeti Hatóság az 1911-es évben elfelejtette archiválni a szabadhajózási gőzösök áruforgalmát így az Atlantica kapcsán is csak a külön állami támogatásban részesült járatok szerepelnek az ábrán.

²² E három adat összege több, mint 100%, hiszen sokszor ezen kikötők közötti áruforgalomról beszélhetünk, amely így mindkét célállomásnál számbavételre került.

2. ábra: Az Atlantica éves áruforgalma 1907–1914 között



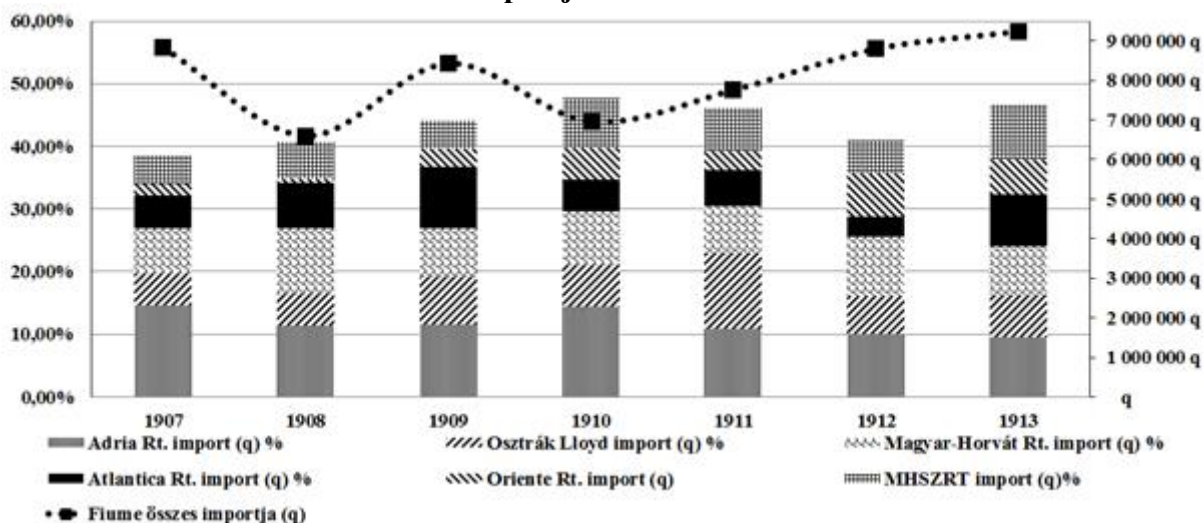
Forrás: Atlantica iratok.

A társaság fiumei áruforgalma lehetőséget teremt nekünk arra, hogy elhelyezzük az Atlanticát a közvetlen hazai versenytársai között, azok fiumei forgalmával összehasonlítva. Fiume tengeri áruforgalmáról (az idegen országok társaságaitól eltekintve) elmondható, hogy az exportot alapvetően az államilag támogatott vállalatok szállították, míg az import a szabadhajózási vállalatok tevékenységéből származott.²³ Ez az Atlantica esetében azt jelentette, hogy a társaság 1907–1913 között átlagosan a fiumei export 0,2%-át, az import 6,35%-át képviselte. Annak érdekében, hogy a társaság összehasonlíthatóvá váljon a többi hazai vállalattal, a 3. ábrán bemutatom ezen társaságok fiumei importját 1907–1913 között. Az ábrán a jobb oldali tengely és a szaggatott görbe által mutatja a fiumei kikötő összes importját métermázsában, a halmozott oszlopdiaagramok pedig az egyes társaságok (alulról felfelé: Adria Rt. Osztrák Lloyd, Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt., Atlantica Rt., Oriente Rt és Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt.) százalékos értékét ebből az importból.²⁴ Kijelenthető, hogy az Atlantica annak ellenére, hogy csak 1907-ben alakult, a fiumei forgalom kapcsán valós versenytársa volt a többi államilag támogatott és szabadhajózó vállalatnak.

²³ Pelles 2016.

²⁴ Az Osztrák Lloyd az 1891-es magyar szerződésbontást követően továbbra is kapott osztrák szubvenciót (Pelles 2016).

3. ábra: Az Atlantica és a többi hazai hajózási társaság fiumei importja és a kikötő összes importja 1907–1913 között



Forrás: Atlantica iratok; MSÉ 1907–1913; Fiume forgalma 1907–1913.

4. A vállalat üzleti eredményei

Ahogy arra már utaltam az 1907. évi szabadhajózási törvény kedvezményeket és támogatásokat biztosított az Atlanticának. A vállalat összesen 3 531 730 K állami hajóépítési és hajóbeszerzési támogatást kapott 1907–1918 között.²⁵ E mellett a feltárt áruforgalmi adatok alapján legalább 931 894 K fuvardíjtámogatásban is részesült a társaság.²⁶ Ezek felül a szabadhajózásból származott a vállalat többi jövedelme. A költségek levonása után keletkező tiszta nyereséget négyféle módon osztotta szét a vállalat. Először az évenként összeülő közgyűlés megállapította a részvényeseknek adandó osztalék mértékét, ezután az alapítóknak adott plusz osztalék mértékét. A fennmaradó összeg egy részét a tartalékalapba tették, a maradékot pedig a vezetőségnek adták prémium gyanánt. Az alábbi (1. számú) táblázatban összefoglaltam a társaság üzleti eredményeinek alakulását.

Láthatjuk, hogy már az első 1907-es üzletévtől kezdve nyereségesen tudott működni az Atlantica, és fennállása első négy évében átlagosan 5%-os osztalékot adott a részvényeseknek, majd a második – az új gőzösök építésével tőkeemelést követő – négy évben is 8–10%-os osztalékot fizetett. A háború alatt, ahogy a társaság előbb kisparthajózásra rendezkedett be, majd megvásárolta az egyik folyami kotróvállalatot és hajógyár építésbe kezdett, 1915–18 között átlagosan 5%-os osztalékot fizetett. A források adatai alapján azt is láthatjuk, hogy az 1919–1923 közötti években egy nagyon markáns tőkésítésen ment át a vállalat, ahol többször

²⁵ Állami Költségvetés 1912:895–898; Állami Költségvetés 1917–1918:979–980.

²⁶ Atlantica iratok.

is 50%-os osztalék került a részvényeseknek kifizetésre. Kijelenthető, hogy megérte a részvényeseknek a pénzüket az Atlanticába fektetni.

1. táblázat: Az Atlantica Rt. és az Atlantica Trust 1907–1923 közötti üzleti eredményei

	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Résztőke	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	6 000 000 K	6 000 000 K
Tiszta nyereség	112 276,60 K	277 657,89 K	329 161,84 K	395 428,11 K	592 669,03 K	821 575,73 K
Osztalék	90 000 K	240 000 K	240 000 K	280 000 K	420 000 K	600 000 K
Osztalék %	2,25%	6%	6%	7%	7%	10%
	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Résztőke	6 000 000 K	6 000 000 K	6 000 000 K	8 000 000 K	8 000 000 K	11 000 000 K
Tiszta nyereség	821 574,00 K			503 836,41 K		
Osztalék	600 000 K	300 000 K	300 000 K	400 000 K	300 000 K	550 000 K
Osztalék %	10%	5%	5%	5%	4%	5%
	1919	1920	1921	1922	1923	
Résztőke	11 000 000 K	11 000 000 K	11 000 000 K	100 000 000 K	650 000 000 K	
Tiszta nyereség					465 356 237 K	
Osztalék	1 650 000 K	5 500 000 K	5 500 000 K	50 000 000 K	325 000 000 K	
Osztalék %	15%	50%	50%	50%	50%	

Forrás: Atlantica iratok; DAR. TH. Ált. 844–1917–I–2702; Népszava 1927; Kompas 1925.

5. A vállalat háború alatti és utáni működése

A kereskedelmi hajózási vállalatokat a Fiumei Kormányzóság 1914 júliusában a szerb hadüzenet megküldése előtt értesítette, hogy korlátozzák forgalmukat a Földközi-tengerre, ám a vállalatok a túl messze levő hajóikat nem tudták időben értesíteni, és az európai hatalmak július 28. utáni egymásnak küldött hadüzenetei következtében hamar ellenséges vizeken találták magukat.²⁷ Így a háború kitörésekor háromféle sorsa lett az Atlantica gőzöseinek: vagy megpróbálták az ellenséges vizeken hazajutni, vagy ellenséges kikötőben elfoglalták őket, vagy megpróbálták semleges kikötőkbe hajózni.

A flottából a vállalat az SS Hunniát 1914. április 3-án Cardiffban oroszoknak eladta. Az SS Kossuth Ferencz 1914-én július 26-án futott be Methilből köszénrakománnyal Fiuméba, az SS Fiume szintén köszénrakománnyal augusztus első napjaiban ért Pólába. Az SS Szerényi newporti köszénrel augusztus 4-én, az SS Magyarország penarthi köszénrel augusztus 7-én, az SS Gróf Khuen Héderváry pedig vasárukkal augusztus 7-én futott be Fiuméba. Az SS Polnayt a britek Londonban hadizsákmányként elkobozták. Az SS Gróf Szerényi Béla július 28-án indult gabonaszállítmánnal Brailából Rotterdamba és Cartagénába húzódott be a háború elől, az SS Atlantica Odesszából indult gabonával Rotterdam irányába július 25-én és Ferrolba

²⁷ Zsigmond 2011.

tudott semleges kikötőbe jutni. Az SS Morawitz július 8-án indult Antwerpenből Galvestonba (USA), ahonnan nem jött vissza Európába a háború miatt; az SS Budapest Buenos Airesből vitt árut Norfolkba (USA) és szintén az amerikai kontinensen maradt.²⁸ Utóbbi két gőzöst az Atlantica 1915-ben eladta amerikai vállalatoknak. A hazajutott gőzösöket ezután a szabadhajózási törvények értelmében a Hadügyminisztérium által koordinált háborús célokra kellett használni, elsősorban csapat- és szállítmánymozgatásokra.²⁹

A háború az Atlanticának nem csak a hajóállományát, de a személyzetét is érintette, hiszen a magyar honosságú alkalmazottakat besorozták. Erre az esetre ugyan készített a társaság egy felmentési kérelmet, amelyben hosszasan értekezett arról, mely alkalmazottak miért nélkülözhetetlenek a vállalat részére, azonban a Hadügyminisztérium egyedül Polnay Jenő vezérigazgatónak a cs. és kir. 6. számú honvéd huszárezred tartalékos hadnagyának engedélyezte felmentését.³⁰

Mivel a háború alatt az osztrák-magyar tengerészet beszorult az Adriai-tengerre, ezért a kereskedelem szinte teljesen ellehetetlenült. Ezt elkerülendő, bizonyos iratok arra utalnak, hogy a Fiumei Kormányzó és a Tengerészeti Hivatal szorgalmazta a vállalatokat, hogy építtessenek kereskedelmi tengeralattjárókat, melyek ki tudnának jutni az Ottrantói-szoroson, ám ennek megvalósulásáról nem szólnak az iratok.³¹

Az Atlantica annak érdekében, hogy fenn tudja tartani a kereskedelmét az Adriai-tengeren és ne kelljen a hajóit a hadügyi célokra átengednie, a hajóit 1917-ben egy Honvéd névre hallgató 3300 BRT térfogatú gőzöst és öt darab motoros vitorlást vásárolt.³² A Szellő, a Szélvész, a Hullám és az Orkán 220 BRT a Zápor 450 BRT tonnatartalommal bírt, így ezek a hajók elsősorban a helyi kisparti Fiume-dalmáciai kikötők közötti forgalomra voltak alkalmasak.³³

Az 1917. évi közgyűlés iratai arra is rámutatnak, hogy a társaság kilátásba helyezte dunai tengerjáró hajók építését, és ennek megfelelően a bajai, újvidéki és zombori hidak felnyithatóvá való alakításának tervezetét; illetve saját hajógyár létesítését, amelyhez megvásárolták Háros és Hunyadi dunai szigeteket, amelyeken az erdőségeket azonnal le is tarolták.³⁴ E vállalkozás mellett 1918-ban a vállalatot átalakították Atlantica Trust-té, amelybe egy folyami

²⁸ DAR. TH. Ált. 733–1914–II–50.

²⁹ Zsigmond 2011.

³⁰ DAR. TH. Ált. 730–1914–I–927.

³¹ DAR. TH. Ált. 859–1917–XI–235.

³² DAR. TH. Ált. 842–1917–I–1089.

³³ DAR. TH. Ált. 844–1917–I–2702. Ezekhez volt hasonló Riboli Alfonz János fiumei borkereskedő Mariska nevű motoros vitorlása. A 138 NRT térfogatú hajó egy útján maximum 250-280 tonna árut tudott szállítani (DAR. TH. Ált. 733–1914–II–50).

³⁴ DAR. TH. Ált. 844–1917–I–2702.

kotróvállalatot is bekapcsoltak. A Trust így részben a háború után megmaradt hajókkal, részben folyami hajókkal egészen 1930-ig biztosan működött.³⁵

Összegzés

Ha összegezni kívánjuk az Atlantica Rt. tevékenységét elmondhatjuk, hogy a vállalat megfelelt az alapszabályában kitűzött céloknak. Igaz, hogy politikai befolyástól nem mentesen működött, de talán részben ezen hátszélnek köszönhetően a magyar kereskedelmi tengerhajózási vállalatok között az egyik legmodernebb és legjobb üzleti érzékkel rendelkező vállalat volt. Ezt az állítást arra alapozom, hogy szemben a közvetlen vetélytársaival: Oriente Rt. Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt., részben a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt., az Atlanticának szinte nem voltak üres fuvarjai. ha gabonát vitt Odesszából Rotterdamba, ott várt rá egy kőszén szállítmány, amit elvitt például Floridába, ahonnan gyapotot hozott Fiume részére, majd köszönet vitt vissza a Fekete-tengerre. Ezzel szemben az említett társaságok majdnem minden második fuvarján csak fenéksúllyal közlekedtek a gőzösök.³⁶

Az Atlantica az 1914-ig tartó békeidőbeli időszakban több, mint 2912 162 tonna forgalmat bonyolított le, amelynek 70%-a magyarországi rendeltetésű áru volt. Összehasonlításképpen az Oriente Rt. 1893–1914 között 2315 926 tonna, a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. 1900–1914 között 1737 674 tonna forgalmat bonyolított le. A Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. mely szabadhajózási tevékenységet is üzött, az államilag támogatott fuvarjaival együtt bonyolított le 1899–1914 között 2902 005 tonna áruforgalmat.³⁷

Ezen adatok alapján az Atlantica volt az egyik legjobb hatásfokkal működő hajózási vállalatunk, mely a háborús összeomlást is a saját javára tudta fordítani, és működését a két világháború között is folytatni.

³⁵ MNL. OL. Z 1070. Atlantica Tengerhajózási Rt. 1887–1929. Érdekeség, hogy József Attila költő ifjúkorában 1920-ban hajóinasként dolgozott is a társaság Vihar, Török és Tatár vontatóin (Népszava 1980. április 11-i szám, 6. o.).

³⁶ Ahhoz, hogy az Atlantica ilyen magas hatásfokkal működött, bizonyosan közrejátszott, hogy Polnay 1907 előtt több brit hajózási társaságnál is dolgozott, és a fontosabb világkikötőkben már régről voltak kapcsolatai (MÉL).

³⁷ MSÉ 1889–1918.

Irodalomjegyzék:

Ákos György – Horváth József (2007): Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. Budapest. HA-JÓS Bt.

Állami Költségvetés 1912.: https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegvetes_1912/ Letöltve: 2017. január 14.

Állami Költségvetés 1917–1918: https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegvetes_1917-1918 Letöltve: 2017. január 14.

Atlantica iratok: DAR. Tengerészeti Hatóság. Általános iratok: 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; 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.

Ezer év törvényei: <http://1000ev.hu> Letöltve: 2017. január 14.

Fiume forgalma (1907–1913): Fiume hajó- és áruforgalma 1907–1913. Szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.

Hajóregiszter: <http://www.hajoregiszter.hu> Letöltve: 2016. december 27.

HR–DAR: Državni Arhiv u Rijeci – Rijekai (Fiumei) Állami Levéltár.

HR–DAR–46. Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870.–1918.) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).

Kompasz 1925: https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/KompaszGPT_1925-1926/?pg=0&layout=s Letöltve: 2017. január 14.

Libri Regii – Királyi Könyvek: <https://archives.hungaricana.hu/hu/libriregii/> Letöltve: 2017. január 14.

MÉL: Magyar Életrajzi Lexikon: <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/> Letöltve: 2017. január 14.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár: Z 1070. Atlantica Tengerhajózási Rt. 1887–1929.

MSÉ 1899–1913: Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.

Népszava 1927. szeptember 16.

Népszava 1980 április 11.

Pelles Márton (2016): Az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. szerepe Fiume hajó- és áruforgalmában (1874–1914). Közgazdasági Szemle, LXIII. évf. 2016 február 188–208. o.

Zsigmond Gábor (2011): A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban. Doktori PhD értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Kossuth Lajos Hadtudományi Kar, Hadtudományi Doktori Iskola. Budapest. http://uni-nke.hu/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2011/zsigmond_gabor.pdf Letöltve 2017. január 13.