

PELLES Márton*

PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola
University of Pécs, Faculty of Business and Economics,
IPHD Program in Regional Development

AZ ATLANTICA TENGERHAJÓZÁSI RT. TÖRTÉNETE (1907–1918)**

THE HISTORY OF THE ATLANTICA SEA NAVIGATION LTD. BETWEEN
1907–1918

ABSTRACT

The Budapest-based Atlantica Sea Navigation Ltd. was the largest free shipping company in Hungary in the early 20th century. After its establishment in 1907, the company linked two endpoints of the Hungarian export to the sea, Fiume and the ports of the Lower-Danube, with many parts of the world from South America through European ports to the Far East. The company, with its own and time-chartered steamers, has consistently sought to maintain domestic routes with the help of special Hungarian state aids. Based on my research in the Rijeka State Archives (Državni Arhiv u Rijeci) and the Hungarian National Archives, I have the opportunity to present the company's operations, ship and cargo turnover and business results in the years of peace between 1907 and 1914, including the first World War. I hope with this paper I could strengthen our knowledge in this scientific field (Business Maritime History).


Kulcsszavak: Atlantica, Fiume, tengeri gőzhajózás, gazdaságtörténet, külkereskedelem

Keywords: Atlantica, Fiume, Steamshipping, Business Maritime History, Foreign Trade

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 két-féle módon a magyar tengeri kereskedelem fejlesztésén.¹ Egyrészt az állam

* Pelles Márton PhD-hallgató/PhD-student; pelles.marton@tkk.pte.hu

**  Az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP–18–3–I kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

szereződéseket 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 hajóépítési- és fuvardíj-támogatást kaphatott, amely legalább kétharmadrészt magyar 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.

2. A vállalat alapítása és működése

A vállalatot 1907-ben az új szabadhajózási törvény (1907. évi VI. törvénycikk) elfogadásával egy időben, az abban foglalt támogatásokkal már számolva, politikusok, kereskedelmi szakemberek, bankárok, állami vállalatok vezetői és tehetősebb budapesti polgárok alapították.⁴ A vállalat alapítókéje 4 000 000 Korona lett (20 000 db 200 koronás részvénnel), melynek 70%-át az Angol–Osztrák Bank birtokolta.⁵ A bank képviselőin (Dóczi Ignác, Engel Pál, Landesberger Gyula) kívül részvényes volt Morawitz Károly politikus (10%), Dr. Petschek Izidor (10%), Pollacsek Jenő fakereskedő (2,5%), és egy-egy részvénnel gr. Serényi Béla politikus, algyői Koltányi Zsigmond, a MÁV egyik vezetője és gr. Batthyány István nyugalmazott pénzügyminisztériumi titkár is, valamint a bank további dolgozói, és ezek hozzátartozói.⁶ A vállalat alapítását támogatta az akkori kereskedelmi miniszter Kossuth Ferenc és államtitkára Szerényi József is.

A társaság alapítása körüli kereskedelmi politikusok hathatós közreműködése kapcsán az Alkotmány nevű újság 1907. október 4-i számában Bájjer Lajos éles kritikát fogalmazott meg a társasággal, és annak vezérigazgatójával Pollacsek Jenővel szemben.⁷ 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.⁸ Az újság azt írta, mögöttük fiumei munkanélküli tengerészkapitányok álltak, akik sértve érezték magukat a kialakult helyzet miatt, azonban kutatásaimból tudom, hogy az Alkotmány újságra Bájjer szerkesztőn keresztül erős befolyása volt a Fiumei Sirius Páholynak, melyben nagyon sok olyan szabadkőműves volt, akik egy potenciális és veszélyes versenytársat láttak a frissen megalakult Atlantica-ban és annak vezetőjében Pollacsekben.⁹ Az ügy kapcsán az At-

lantica végül felvett magyar tengerészeket is, ám a háttérben mozgó pénzügyi aggályokat végül a Szterényi államtitkár alatt működő Fiumei Tengerészeti Hatóságnak kellett elsimítania.

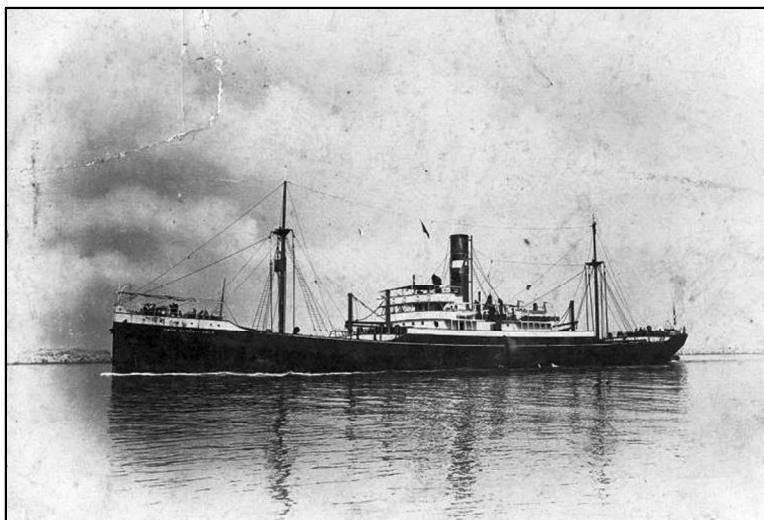
Az alapszabály értelmében vállalat célja hosszújaratú hajózás volt, hogy a világ összes fontos kikötőjében képviselhesse a magyar kereskedelmi érdekeket.¹⁰ Ezt a társaság a fontosabb kikötőkben létrehozott ügynökségei révén kívánta elérni. A társaság székhelye Budapest volt, ahol Geiger Béla, Solymássy E. Oszkár, Dr. Fónagy Ödön és Czanich Ferencz vezetésével egy 25 főt foglalkoztató központot tartott fenn.¹¹ 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 képviselő működött.¹² A társaság alapvetően Pollacsek Jenő vezérigazgató kapcsolati rendszerét használta arra, hogy kereskedelmi fuvarokat szerezzen a fontos kikötők között.

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 hajózási vállalatok 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 bért az alkalmazottainak. Ez azt jelentette, hogy a hivatalnokok havi 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.¹³

3. Kereskedelmi flotta és hajóforgalom

Az 1907-es alapításkor a vállalat hat darab modern óceánjárót építtetett; négyet azonos tervek alapján West Hartlepoolban (SS Szterényi, SS Magyarország, SS Gróf Serényi Béla, SS Pollacsek – *I. kép*) és kettőt Sunderlandban (SS Kossuth Ferencz, SS Morawitz). 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.¹⁴

1. kép: Az SS Gróf Serényi Béla
Picture 1.: The SS Gróf Serényi Béla

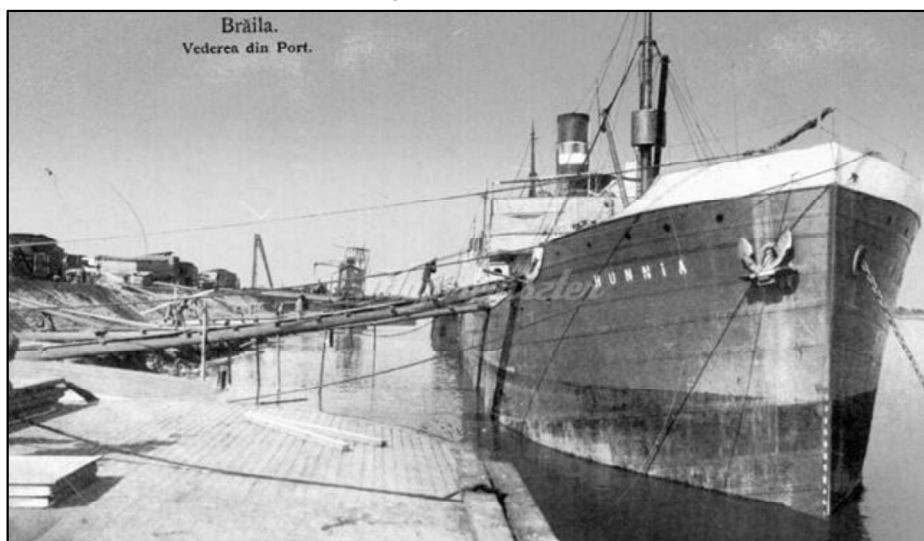


Forrás: Hajóregiszter

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.¹⁵

A vállalat 1911-ben új részvényesek bevonásával 6 000 000 Koronára emelte az alaptőkéjét.¹⁶ Ilyen volt például báró Fejérváry Imre, Baranya vármegye és Pécs szab. kir. város egykori főispánja is.¹⁷ A tőkeemelésre azért volt szükség, hogy a társaság új gőzösöket építhessen. Stockton on Tees-ben épült meg az SS Budapest és az SS Fiume, melyek egyenként körülbelül 3655 BRT és 2325 NRT térfogattal és 5300 tonna hordképességgel rendelkeztek. Ezekon felül Newcastleban is épült három új gőzös: az SS Gróf Khuen-Héderváry és az SS Atlantica 4990 BRT, 3240 NRT térfogattal és 7200 tonna hordképességgel, míg az SS Hunnia (2. kép) 2233 BRT, 1383 NRT térfogattal és 3500 tonna hordképességgel.¹⁸ A vállalat így az 1907–1910 közötti négy évben átlagosan 15 873 NRT, az 1911–1914 közötti négy évben pedig 28 598 NRT tiszta szállítókapacitással rendelkezett. A gőzösök után a vállalat az 1918. évig összesen 3 531 730 Korona 7 fillér hajóbeszerzési támogatást kapott.¹⁹

2. kép: A Hunnia gőzös fát rakodik Brailában (1911–1913 közötti felvétel)
Picture 2.: The SS Hunnia loading wood in the port of Braila around 1911–1913

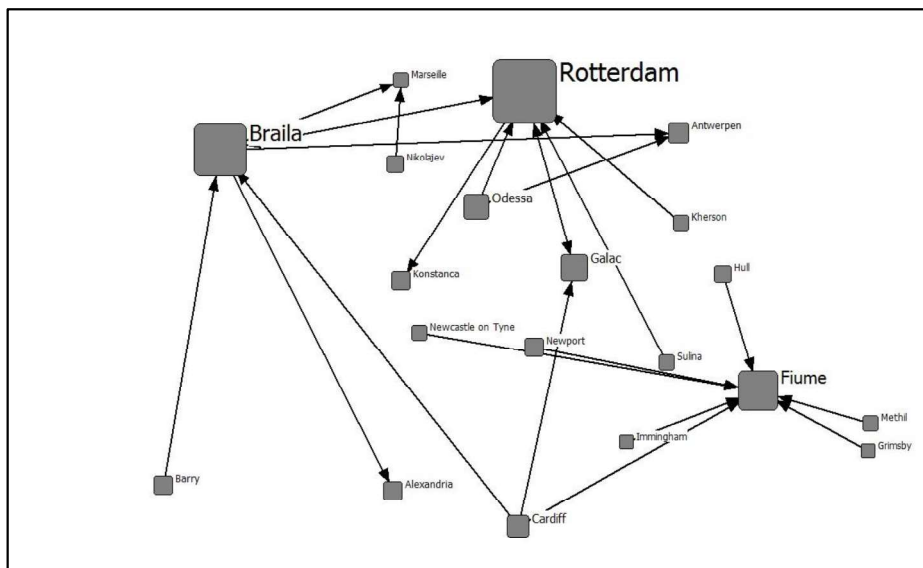


Forrás: Hajóregiszter

4. A társaság hajó- és áruforgalma

A társaság áruforgalmának összegzéséhez felkutattam a fiumei levéltárban az összes ezzel foglalkozó dokumentumot, ez háromféle forrást jelent: az első a társaság egyes hajóinak hajónapló szelvényei, melyek egy-egy út részleteit tartalmazzák; a második a Fiumei Tengerészeti Hatóság éves forgalmi kimutatásai; a harmadik pedig a vállalat éves közgyűléseinek jegyzőkönyve, mely tartalmazza az adott év aggregált áruforgalmát is.²⁰ Ezen források jól kirajzolják, hogy a vállalat által létrehozott kereskedelmi ügynökségek helyei kulcsszerepet játszottak a társaság forgalmában és 1912-ig a vállalatnak bérelt gőzösökkel is kellett fuvaroznia, olyan sok megrendelést kapott. Az Atlantica saját hajói az alapítástól az első világháború kitöréséig világszinten 81 kikötő között 483 fuvarot teljesítettek 1 723 331 tengeri mérföld hosszúságban, mely mellett a bérelt gőzösök további 368 922 tengeri mérföldet tettek meg.²¹ Az Atlantica saját hajóinak forgalmára nézve, készítettem egy hálózatot, amely megmutatja, hogy mely kikötőket milyen mértékű áruforgalommal kötött össze a vállalat; ezen hálózathoz most a 25 000 tonnánál nagyobb fuvarokra szűkített grafikont mutatom be (1. ábra).

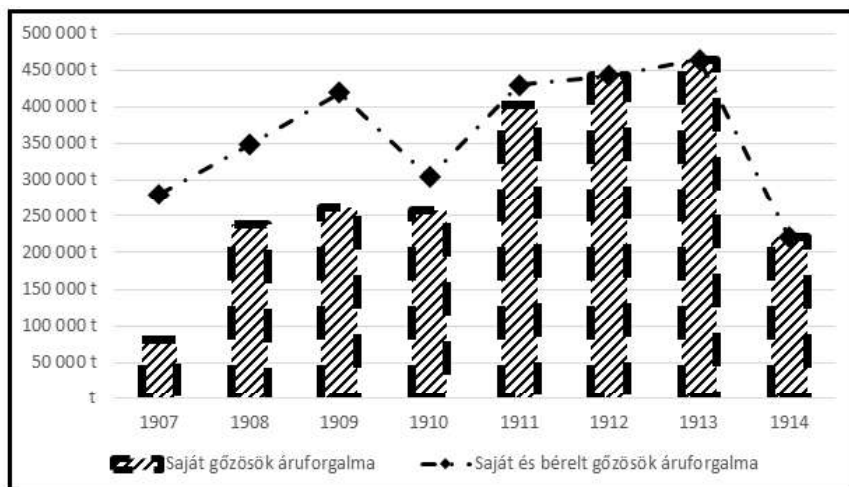
1. ábra: Azon kikötők hálózata 1907–1914 között, amelyeket az Atlantica Rt. saját gőzösei 25 000 tonna áruforgalomnál nagyobb mértékben kötöttek össze
 Figure 1.: The network of those ports which linked by the Atlantica's 25 000 q or higher traffic



Forrás: Szabadhajózási iratok

Az Atlantica áruforgalmát alapvetően három csoportba lehetett sorolni. Egyrészt, ahogy az az ábrán is jól látszik, több gőzösnél is rendszeresen megfigyelhető volt, hogy az al-dunai és fekete-tengeri kikötők-ből gabonát és fát szállítottak Alexandriába és Rotterdamba majd ezután a hollandiai és angliai kikötőből (pl. Cardiff) kőszent és kokszt hoztak Fiume vagy az al-dunai kikötők részére.²² Másrészt voltak tipikusan a „hazai közgazdaság” részére történt fuvarok is, például rizs Indonéziából, foszfát a Karácsony-szigetektől vagy gyapot az USA délkeleti kikötőiből. Harmadrészt pedig ott voltak az egyéb szabadhajózási fuvarok a világ kikötői között. Ez utóbbi 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. A társaság összegzett áruforgalmát az alábbi 2. számú ábrán jelenítettem meg.

2. ábra: Az Atlantica éves áruforgalma 1907–1914 között, tonnákban
 Figure 2.: The yearly good turnovers of the Atlantica Ltd. between 1907 and 1914 in tons



Forrás: Szabadhajózási iratok

Az Atlantica összes áruforgalmának mértékéről elmondható, hogy 1907–1914 között 2 912 162 tonna árut szállított a vállalat, ennek 19%-át (543 125 t) bérelt és 81%-át (2 369 037 t) saját gőzösökön. Ha az 1. ábrára visszatérve 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.

A társaság áruforgalmának vizsgálata kapcsán ki kell térnünk a címbe megfogalmazott kérdésre, azaz arra, hogy milyen szerepe volt az Atlantica Rt.-nek a magyar tengeri külkereskedelemben? E kérdés megválaszolásához két nézőpontból fogom az Atlantica és a társaság közvetlen versenytársainak azonos időszak alatt szállított áruforgalmait összehasonlítani: egyfelől bemutatom, hogy ezek abszolút mértékben mekkorák voltak, másfelől elemzem, hogy ezen vállalatok csak Fiumén keresztül mennyi árut hoztak, vagy vittek el. A Magyar Statisztikai évkönyvekből tudjuk, hogy az Ausztrián kívüli magyar külkereskedelemnek átlagosan 12%-a tengeri forgalom volt.²³ Ez főképp a fiumei kikötőt jelentette, mint egyetlen közvetlenül magyar kikötőt, és csak nagyon kis mértékben az al-dunai kikötőket (számszerűsítve átl. 11% Fiume, 1% Al-Duna).

A 2. és 3. végjegyzetekben felsorolt vállalatok közül kettő olyan van, mely potenciálisan az Atlantica versenytársa volt: Az Oriente Rt. és a Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. Azért e két társaság mert ezek az Atlantica melletti két legnagyobb szabadhajózási vállalatok voltak, így ők

hárman ugyanazon a piacon versenyeztek. 1907–1914 között az Oriente Rt. 6 db gőzessel (átl. 12 000 NRT) összesen 1 016 413 tonna árut szállított; a Magyar–Horvát Rt. szintén 6 gőzessel (14 000 NRT) 996 110 tonna árut szállított és az Atlantica 12 saját gőzessel (átl. 25 000 NRT) 2 369 037 tonna árut; tehát ezen időszak alatt az Oriente egy gőzösére jutott átlagosan 169 402 tonna, a Magyar–Horvátéra 166 018 tonna és az Atlanticáéra 197 419 tonna. Ez azt jelenti, hogy az Atlantica a társaságok abszolút áruforgalmaiban messze kiemelkedett még a legnagyobb szabadhajózási vállalatok közül is. A siker kulcsa többek között abban kereshető, hogy az ügynökségek kiváló munkája révén, az Atlanticának jóformán nem voltak üres járatai két kikötő között, szemben a többi hazai szabadhajózási vállalattal, akik sűrűn csak fenéksúllyal közlekedtek.²⁴

Az Atlantica fiumei áruforgalmáról elmondható, hogy a vállalat 424 147 tonna árut vitt a kikötőbe, és csak 12 465 tonnát szállított el Fiuméből, így csak a kikötőváros importja kapcsán hasonlítom össze a társaságot más vállalatokkal. Fiume behozatalában nem csak a szabadhajózási, de az államilag szubvencionált vállalatok is jelentős szerepet játszottak. A város átlagos éves importja 1907 és az utolsó teljes békeév 1913 között 808 225,6 tonna volt. A hazai (osztrák, magyar, horvát) tengeri gőzhajózási vállalatok áruforgalmának átlagos éves részesedése ebből az alábbiak szerint alakult. A legnagyobb hazai vállalat az Adria Rt. bírta az éves importátlag 11,67%-át. Őt követte a kisparthajózási Magyar–Horvát Rt. 8,31%-kal. Ezután jött az Osztrák Lloyd 7,08%-kal, majd az Atlantica 6,36%-kal, a Magyar–Horvát Szabadhajózási Rt. 6,23%-kal, az Oriente Rt. 3,84%-kal, a Magyar Keleti Rt. 1,83%-kal, a Cunard 1,39%-kal, a Kostrena gőzös 0,95%-kal, a Copaitich és Társai cég 0,72%-kal, az Indeficienter gőzös 0,13%-kal és végül a Photogen Rt. Etelka gőzöse 0,05%-kal.²⁵ Azt láthatjuk tehát, hogy az Atlantica a fiumei import és így Magyarország tengeri behozatalában is az előkelő negyedik helyen szerepelt és csak két olyan magyar és egy osztrák államilag szubvencionált vállalat előzte meg, melyeket az osztrák–magyar állam kifejezetten a saját érdekű hazai áruk szállítására hozott létre és ezért támogatott. Ez azt jelentette, hogy az Atlantica Rt. maradéktalanul eleget tudott tenni az alapszabályban rögzített céljainak, hisz amellet, hogy ilyen nagy arányú áruforgalmat bonyolított le a magyar kikötő részére, olyan újszerű árunemeket is először szállított nagy tételben Fiuméba, mint amilyen például a karácsony-szigeteki foszfát volt.

5. A vállalat háború alatti működése

A háború kitörése²⁶ nem érte váratlanul a vállalatot. A kereskedelemügyi minisztérium a Tengerészeti Hatóságon keresztül már 1914 július 28-a előtt figyelmeztette a hajózási társaságokat, hogy próbálják meg a Földközi-tengerre szorítani forgalmukat egy esetleges Szerbia elleni háború esetére.²⁷ Azonban a háború világméretűvé növekedése kényelmetlen helyzetbe hozta az Atlantica-t. A világháború kitörésekor így 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 még 1914. április 3-án Cardiffban oroszoknak eladta. Az SS Kossuth Ferencz 1914-én július 26-án futott be Methilből kőszénrakománnyal Fiuméba, az SS Fiume szintén kőszénrakománnyal augusztus első napjaiban ért Pólába. Az SS Szerényi newporti kőszénrel augusztus 4-én, az SS Magyarország penarthei kőszénrel augusztus 7-én, az SS Gróf Khuen Héderváry pedig vasárukkal augusztus 7-én futott be Fiuméba. Az SS Polnajt a britek Londonban hadizsákmányként elkobozták. Az SS Gróf Serényi Béla július 28-án indult gabonaszállítvánnyal Brailából Rotterdamba és Cartagénába húzódott be a háború elől, az SS Atlantica Odesszából indult gabonával Rotterdam irányába július 25-én és Ferrolba 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 szállítványmozgatásokra.²⁹

A háború az Atlantica-nak 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 Hatóság szorgalmazta a vállalatokat, hogy építtessenek kereskedelmi tengeralattjárókat, melyek ki tudnának jutni az Ottrantói-szoroson, ám ennek megvalósulásáról már nem szólnak a források.³¹

Az Atlantica annak érdekében, hogy fenn tudja tartani a kereskedelmét az Adriai-tengeren, 1917-ben egy Honvéd névre hallgató 3300 BRT térfogatú gőzöst és öt darab dízelmotoros 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 utalnak, 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 létrehozásával 1918-ban az Atlantica Tengerhajózási Rt. megszűnt és helyét az újonnan alakult Atlantica Trust vette át, amelybe így a hajógyár mellett egy folyami kotróvállalatot is bekapcsoltak.³⁵ Polnay később a két világháború között az egykori Atlantica hajókkal ugyan megalapította az Oceania, illetve a Fiumana tengeri gőzhajózási részvénytársaságokat, azonban ezek már egy más kor, más kihívásaira adott válaszai voltak ennek a sikeres, megnemesített üzletembernek.

6. A vállalat üzleti eredményei

Ahogy arra már utaltam az 1907. évi szabadhajózási törvény kedvezményeket és támogatásokat biztosított az Atlanticának. Noha a vállalat pénzügyi beszámolóit nagyon szűkszavúak és szinte átláthatatlanok, azt tudjuk, hogy a vállalat 1907–1918 között összesen 3 531 730 K állami hajóépítési és hajóbeszerzési támogatást kapott.³⁶ E mellett a feltárt áruforgalmi adatok alapján legalább 931 894 K fuvardíjtámogatásban is részesült a társaság.³⁷ Ezeken 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 *1. 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 – a tőkeemlést követő – négy évben is 8–10%-os osztalékot fizetett. A háború alatt, ahogy a társaság előbb kisparthajózásra rendezkedett be, majd megvásárolta az egyik dunai folyami kotróvállalatot és hajógyár építésbe kezdett,

1915–18 között átlagosan 5%-os osztalékot fizetett. Kijelenthető, hogy a részvényeseknek megérte a pénzüket az Atlanticába fektetni.

1. táblázat: Az Atlantica Rt. 1907–1918 közötti üzleti eredményei Koronában
Table 1.: The financial results of the Atlantica between 1907 and 1918 in Crowns

	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Részvénytőke (K)	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	4 000 000 K	6 000 000 K	6 000 000 K
Osztalék (K)	90 000 K	240 000 K	240 000 K	280 000 K	420 000 K	600 000 K
Osztalék (K%)	2,25%	6%	6%	7%	7%	10%

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Részvénytőke (K)	6 000 000 K	6 000 000 K	6 000 000 K	8 000 000 K	8 000 000 K	11 000 000 K
Osztalék (K)	600 000 K	300 000 K	300 000 K	400 000 K	300 000 K	550 000 K
Osztalék (K%)	10%	5%	5%	5%	4%	5%

Forrás: Szabadhajózási iratok

7. Összegzés

Ha összegezni kívánjuk az Atlantica Tengerhajózási Rt. 1907–1914 közötti tevékenységét, akkor elmondhatjuk, hogy a vállalat elérte az alapszabályában kitűzött céljait. Igaz, hogy a társaság politikai befolyástól nem mentesen működött, de talán részben ezen hátszélnek és Polnay zseniális üzleti érzékének köszönhetően az Atlantica a háború előtt legutolsónak alapított vállalatként is a magyar kereskedelmi tengerhajózás egyik legfontosabb, legmodernebb és legjobb hatásfokkal működő gőzhajózási vállalatává vált. Láttuk azt, hogy a létrehozott ügynökségek révén a vállalat olyan nagy mennyiségű áru szállítását vállalta, amelyet kezdetben csak bérelt, majd később újonnan épített gőzösökkel tudta ellátni, illetve, hogy a vállalat nem csak a többi magyar hajózási vállalat között horizontálisan számított nagy árumennyiséget szállító társaságnak, de Fiume és így a magyar tengeri külkereskedelem szempontjából is meghatározó vállalattá nőtte ki magát. Ezen tények alapján kijelenthető, hogy az Atlantica volt talán az egyetlen olyan hajózási vállalatunk, mely a háborús összeomlást is a saját javára tudta fordítani, és egy korszerű szervezeti átalakítással, tőkésítéssel és más vállalatok felvásárlásával és a cégbe olvasztásával, működését a két világháború között is tudta folytatni.

JEGYZETEK/NOTES

1. Gonda Béla (1906): A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.
2. Ezen vállalatok közé tartozott 1871–1891 között Osztrák–Magyar Lloyd, mely Triesztől és Fiumétól Keletre szállított árut; 1874–1918 között az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt., mely Ausztria-Magyarország kikötő-

tóitól Nyugatra tartott fenn járatokat, illetve 1902–1914 között az Adria kötelékében árut is szállítottak Fiume és New York között a Cunard kivándorlókat szállító hajói; 1891–1918 között a Magya—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 vállaltok áruit és vitte tovább a világpiacra, másrészt 1912-től fenntartotta a Fiume–Ausztrália járatokat.

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.
4. DAR. TH. Ált. 415–1907–XXI–437.
5. Tanulmányom jelen szakaszától kezdve sok helyen fogok a kor pénznemében Koronában közölni adatokat. A nagyságrendek könnyebb megértéséhez végeztem egy rövid számolást mely megmutatja, hogy a Korona menyinyi mai 2018-as forintot érne (1892. évi XVII. tc.). 2018. március 4-én 1kg színarany 10 831 000 HUF-ot ért, 1892-ben a törvény szerint 3280 koronát ért, azaz 1 korona ma körülbelül 3300 HUF-ot érne.
6. DAR. TH. Ált. 460–1908–XX–3426.
7. 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 közéleti 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).
8. DAR. TH. Ált. 415–1907–XXI–437.
9. MNL. OL. P–1083; P–1134.
10. DAR. TH. Ált. 539–1910–II–2768.
11. Budapesten a Falk Miksa u. 18–20. szám alatt a mai napig megtalálható az egykori Atlantica palota.
12. DAR. TH. Ált. 583–1911–II–3058.
13. DAR. TH. Eln. 8–1908–IV–263; DAR. TH. Ált. 732–1914–I–4232.
14. 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). DAR. TH. Segédkönyvek. 241. Hajórajstrom.
15. DAR. TH. Ált. 623–1912–I–128; Állami Költségvetés 1912:895–898.
16. DAR. TH. Ált. 630–1912–II–636.
17. DAR. TH. Ált. 630–1912–I–3906.
18. Szabadhajózási iratok.
19. Állami Költségvetés 1917–1918:979–980.

20. Szabadhajózási iratok.
21. Definíció szerint egy tengeri mérföld 1852 méter.
22. A fát általában Erdélyből vasúton szállították a romániai kikötőkbe Polnay faipari kereskedelemmel foglalkozó vállalatán keresztül.
23. MSÉ 1907–1914; Fiume forgalma 1907–1914.
24. Szabadhajózási iratok.
25. Fiume forgalma 1907–1913; MSÉ 1907–1913; Szabadhajózási iratok.
26. Arról, hogy hogyan érintette Fiumét a Nagy Háború lásd Gulyás László–Bali Lóránt (2012): Ten years from the history of Fiume, 1914–1924. 41–53. pp. *The Twentieth Century*. 2012/2. 41–52. old.
27. Zsigmond (2011).
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.
34. DAR. TH. Ált. 844–1917–I–2702.
35. Érdekesség, hogy József Attila költő ifjúkorában 1920-ban hajóinasként dolgozott is az Atlantica Trust Vihar, Török és Tatár dunai vontatóin (Népszava 1980. április 11-i szám, 6. o.). MNL. OL. Z 1070. Atlantica Tengerhajózási Rt. 1887–1929.
36. Állami Költségvetés 1912:895–898; Állami Költségvetés 1917–1918:979–980.
37. Szabadhajózási iratok.

FELHASZNÁLT IRODALOM/REFERENCES

- Ákos György–Horváth József (2007): Amerre a szél visz, s hullám utat ad. Avagy: magyar tengerészek a világ óceánjain, vitorlák alatt. Budapest. HAJÓS Bt.
- Állami Költségvetés 1912: https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegyvetes_1912/ Letöltve: 2017. január 14.
- Állami Költségvetés 1917–1918: https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegyvetes_1917-1918 Letöltve: 2017. január 14.
- Ezer év törvényei: <http://1000ev.hu> Letöltve: 2018. március 4.
- Fiume forgalma (1907–1914): Fiume hajó- és áruforgalma 1907–1913. Szerkeszti és kiadja a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság.
- Gonda Béla (1906): A tengerészet és a fiumei kikötő. Budapest. Pátria irod. vállalat és nyomdai részvénytársaság nyomdája.
- Gulyás László–Bali Lóránt (2012): Ten years from the history of Fiume, 1914–1924. 41–53. pp. *The Twentieth Century*. 2012/2. 41–52. old.
- Hajóregiszter: <http://hajoregiszter.hu/> Letöltve: 2018. március 4.

- 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.
- MSÉ 1907–1914: Magyar Statisztikai Évkönyvek. Budapest. Az Athenaeum R. Társulat Könyvnyomdája.
- Népszava 1980 április 11.
- 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.

Levéltári források

- DAR. TH.: Državni Arhiv u Rijeci – Rijekai (Fiumei) Állami Levéltár. 46. Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870–1918) – A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai (1870–1918).
- Magyar Nemzeti Levéltár. Országos Levéltár. P–1083. Szabadkőműves szervezetek levéltára. Symbolikus Nagypáholy.
- Magyar Nemzeti Levéltár. Országos Levéltár. P–1134. Sirius páholy 1901–1915.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár: Z 1070. Atlantica Tengerhajózási Rt. 1887–1929.
- Szabadhajózási iratok: DAR. Tengerészeti Hatóság. Általános iratok: 112–1894–XXI–2795; 151–1897–XXIII–5234; 216–1900–XXI–7; 242–1902–XXI–4; 284–1904–XXI–805; 284–1904–XXI–940; 284–1904–XXI–1310; 284–1904–XXI–1148; 316–1905–XXI–55; 316–1905–XXI–296; 316–1905–XXI–1040; 316–1905–XXI–2336; 364–1906–XXI–2; 365–1906–XXI–1440; 365–1916–XXI–2713; 365–1906–XXI–5512; 415–1907–XXI–321; 415–1907–XXI–437; 415–1907–XXI–800; 416–1899–XXI–4206; 459–1908–XX–205; 460–1908–XXI–2; 460–1908–XXI–360; 460–1908–XXI–2207; 496–1909–II–134; 496–1909–II–161; 496–1909–II–307; 496–1909–I–5599; 497–1909–III–596; 538–1910–II–117; 538–1911–II–3583; 581–1911–II–72; 582–1911–II–173; 623–1912–I–128; 623–1912–I–134; 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–911; 682–1913–II–1951; 682–1913–II–9104; 729–1914–I–707; 733–1914–II–50; 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.