

KÖZÉP-EURÓPAI KÖZLEMÉNYEK
A történelemtudomány, a regionális tudomány,
a földrajztudomány, és a gazdálkodás-
és szervezéstudományok művelőinek referált folyóirata

XVII. évfolyam 1. szám, 2024/1. szám

№ 58.



KÜLÖNLENYOMAT

TARTALOMJEGYZÉK

GAZDASÁGTÖRTÉNET ROVAT

- Kaposi Zoltán:** Gróf Zichy Béla hitbizományi uradalmának fejlődése (1887–1914).. 9
- Domonkos Endre:** Gazdasági átalakulás tapasztalatai Csehországban, Szlovákiában, Lengyelországban és az egykori Német Demokratikus Köztársaságban (1990–2000) 29
- Wilhelm Réka:** A balatoni turizmus változásai az elmúlt három évtizedben.. . . . 45

REGIONÁLIS TUDOMÁNY ROVAT

- Horváth Anna:** A magyar-román-szlovák-ukrán határmenti kapcsolatok az Európai Unió határtérségeinek fényében. 67
- Feketéné Benkó Kata:** Értéktérítés a közlekedésben a határmenti közlekedési közszolgáltatások fejlesztésével 85
- Bali Lóránt:** Changes in the self-determination and cultural and social life of the Croatian, Slovenian and Serbian nationalities in Hungary until 2019 in the light of the legislative changes. 105

OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA ROVAT

- Pelles Márton:** A Bartha József vezette üzleti körök szerepe a magyar kereskedelmi tengerészet történetében (1929–1949).. 117
- Leba József:** Budapesti zsidó lakosság gazdasági szerepe 1873–1918 között. 137

A HORTHY-KORSZAK ROVAT

- Orosz László:** Jól jártak-e a magyarországi svábok 1944 tavaszán a német megszállással? 155
- Olasz Lajos:** Politikai viták a Muraköz és a Muravidék visszacsatolásáról. 169

A „RÖVID MAGYAR 20. SZÁZAD” TÖRTÉNETE ROVAT

- Gulyás László:** Vezérfonal a szintézisíráshoz 4. A Rákosi-diktatúra kora, 1948–1956. Első rész: A két munkáspárt egyesülésétől a desztalinizáció kezdetéig, 1948. június 12.–1953. július 18. 191
- Gulyás László:** Historiográfia a szintézisíráshoz 4. Rákosi Mátyás 1945 utáni politikai pályafutásával kapcsolatos könyvek.. . . . 215

RECENZIO

- Deák-Sárosi László (2022):** A jel újbóli helyreállítása. Film, hagyomány és innováció. Magyar Napló Kiadó – Írott Szó Alapítvány. Budapest. Ismerteti: Kása Csaba 227

PELLES MÁRTON**PhD., adjunktus,**

KRE Gazdaság-, Egészségtudományi és Szociális Kar, Budapest
*assistant professor; Károli Gáspár University of the Reformed Church,
Faculty of Business, Health and Social Sciences, Budapest*

ORCID: 0000-0002-4446-569X**email:** pelles.marton@kre.hu**A BARTHA JÓZSEF VEZETTE ÜZLETI KÖRÖK
SZEREPE A MAGYAR KERESKEDELM
TENGERÉSZET TÖRTÉNETÉBEN (1929–1949)**

*THE ROLE OF THE OWNERSHIP NETWORKS LED BY JÓZSEF
BARTHA IN THE HUNGARIAN MARITIME INDUSTRY (1929–1949)*

ABSTRACT

The golden age of the development of the Hungarian merchant marine was interrupted by the Trianon peace decree that ended the First World War. In landlocked Hungary, many former sailors and ship owners were left without livelihood and property due to the merchant fleet taken away due to war reparations. Jenő Polnay first tried to solve the crisis that arose, but his activities between 1921 and 1929 were unsuccessful. In 1929, however, a new organizer appeared on the scene: József Bartha, a Hungarian shipowner from Trieste, who, through his extensive business connections could take an advantage of the discounts provided by the Hungarian state, founded a number of shipping companies in the 1930s. In our study, we present how József Bartha was able to unite groups of international ship owners, Hungarian sailors, professionals and investors in a wide variety of relationships, and how he brought the Pannónia Hungarian Shipping Co., the Hungarian Overseas Shipping Company, the Hungarian Orient-Line Shipping Company, and the Merchant Shipping Company. Our research is the first to write the history of these companies, using the wide range of Hungarian archives, relevant literature, daily press materials and statistical sources.

Kulcsszavak: Fiume, Tengerhajózás, Bartha József, Magyar történelem, Külkereskedelem

Keynotes: Fiume, Maritime shipping, Giuseppe Bartha, Hungarian history, Foreign trade

1. Bevezetés

A magyar kereskedelmi tengerészetet rendkívül nagy negatív sokkhatásként érte a trianoni békediktátum.¹ Nemcsak az egyetlen magyar tengeri kikötő Fiume veszett el, de háborús jóvátétel gyanánt a teljes magyar kereskedelmi hajóállományt is át kellett adni a győztes hatalmak részére, akár államilag finanszírozott cégekről, akár magántulajdonban levő szabadhajózási társaságokról volt szó. Így pedig az addig évtizedek alatt kinevelt magyar tengerésztársadalom is egyik pillanatról a másikra veszítette el a megélhetését, melyet addig a több, mint száz magyar tengeri hajó és az ennek koordinálását végző tengerészeti közigazgatás jelentett. A kezdeti sokkhatásra ugyan több nekibuzdulás is történt, hogy újra ott legyen a magyar lobogó a világ tengerein és így a tengerészek is újra szakmájuk szerinti megélhetést szerezhessenek, ám ezek mind zátonyra futottak. Az Atlantica Trust a Fiuamana S. A. N. és az Oceana Rt leányvállalatai révén; a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt., az Ancora Tengerészek Hajózási Társasága és még több egyéni kezdeményezés mind-mind kifulladt a háború utáni koronainfláció, a nemzetközi áruszállítás depressziója, majd az 1929. évi nagy gazdasági világválság hatására.²

A magyar állam is, mely az első világháború előtt számos jogszabállyal igyekezett stimulálni, fuvar- és hajóépítési támogatásokkal megteremteni a magyar tengeri szabadhajózást csak az 1920-as évtized végére tudott újra a jogalkotás révén foglalkozni a kérdéssel. Igaz ugyan, hogy valójában az évtized második felében, főleg az Olaszországgal kötött 1926-os egyezmények hatására felvetődött a Fiumei kikötő újbóli használatának állandó, magyar finanszírozású vonalhajózással való összeköttetése, például Szmirnával, vagy Alexandriával, ám ezen előkészítő munkák végül megszakadtak, és az 1929. évi I. törvénnyel nem az addig előkészített vonalhajózási elképzelés cikkelyezettett be, hanem létrejött az 1907. évi VI. törvénycikk óta nem rendezett szabadhajózási törvénynek az akkori helyzetre való aktualizálása, mely utána valóban lökést adott a magyar tulajdonú hajózási társaságok alapításának.³

Az 1929. évi I. törvénycikk rögzítette, hogy szabadhajózást űző magyar tengerhajózási vállalatok bizonyos feltételek teljesülése esetén (például a vállalat tisztviselőinek legalább fele magyar állampolgár legyen) hajóik vízrebocsátásának napjától 15 évig részben vagy egészben mentesülnek az adók és azok járulékaiknak, valamint a tevékenységükből fakadó illetékek megfizetése alól.

A törvényről részletes elemzést készített Rákos Lajos kapitány.⁴ Meglátása szerint a törvény ugyan pozitív fejlemény, ám az nem ad elegendő segítséget a magyar hajózás talpra állításához. Számításai szerint összevetve az új törvényt a korábbi 1893. évi XXII. és 1907. évi VI. törvényekkel, kimutatható, hogy míg azok a hajóbeszerzés 35–40%-át fedezték és kikötötték, hogy a hajók 10, majd 6 évnél fiatalabbak legyenek, addig az új törvény nem ad ilyen támogatást, de kiköti, hogy a hajóknak 15 évnél fiatalabbnak kell lenniük, mely Rákos szerint nehezen

megvalósítható körülményeket teremt, hiszen például a Magyar Keleti Rt. vagy az Atlantica Trust, mely saját hajói Olaszországtól való visszaszerzésén fáradozik, az ekkor 15 évnél már idősebb hajóit nem fogja tudni így visszafoglalkoztatni. Ugyanakkor az újonnan alakuló cégek hajóvásárlását sem segíti elő a törvény kellő mértékben, mert míg 1929-ben egy hajó ára hordképességi tonnánként 11 font sterlingbe kerül, addig a háború előtti magasabb támogatás időszakában az csak 6 font sterling volt, mely a támogatással 3–4 font sterlingre csökkent. Azonban 1929-ben az utóbbi áron, használtan csak 18–22 éves hajókat lehetett vásárolni.

Az 1929-es törvény hatására alakultak már társaságok, ám a Rákos Lajos által is felhozott példák miatt szükségessé vált egy új rendelkezés megalkotása, mely az 1934. évi IV. törvénycikkben öltött testet, mely megerősítette az adó és illetékmentességet azon esetben, ha a cég magyar érdekek mentén, magyarok alkalmazására törekedve működik. A törvény indoklása emellett rögzítette, hogy kibővítették a társaságok adómentességét, és azt nem csak 15 hanem 30 évre engedélyezik, nem csak szabadhajózási de bármilyen hajózási számára.

A törvény mögötti állami megfontolások megértésére fontos belenézni a törvény indoklásába is:

„Az 1930 szeptember havában megalakult Pannonia Magyar Tengerhajózási Rt. a »Magyar« nevű 5 500 tonnás, ugyanezen év novemberében a Transoecania Magyar Szabadhajózási Rt. a »Tisza« nevű 7 300, a »Tátra« nevű 6 900 és a »Tenger« nevű 6 500 tonna hordképességű gőzösöket helyezte üzembe. 1931 júniusban az Angol-Magyar Hajózási Rt. alakult, amely működését a »Csárda« nevű 6 350 és a »Pusztá« nevű 6 450 tonnás gőzösökkel és ugyancsak 1931 szeptemberben a Magyar Tengerentúli Hajózási Rt. üzemét a »Rákóczi Ferenc« nevű 4 950 tonnás gőzössel kezdte meg. Az elősorolt társulatok valamennyien egyetlen hajózási vállalkozó vezetése alatt állottak, akinek németalföldi, angol és német tőkéseket sikerült megnyernie, hogy – hajóiknak vagyontettként a vállalatba bevitele útján – az alapításokban részt vegyenek. Az illető vállalkozó egyébiránt, mint egyéni cég, 1931-ben a »Balaton« nevű 3 700 tonnás és 1932 elején a »Badacsony« nevű ugyancsak 3 700 tonnás gőzösöket helyezte üzembe. Végül még meg kell említeni, hogy 1930 szeptemberében az »Árpád« nevű 6 200 tonnás, 1932 végén a »Ramona« nevű 6 000 tonnás olajszállító és a folyó év elején a »Kelet« nevű 8 000 tonnás gőzöst helyezték üzembe. A három utóbbi gőzös ugyanannak a társaságnak érdekeltségéhez tartozik.

Az 1932. év elején tehát 13 magyar tengeri gőzös 65 000 tonna hordképességgel közlekedett magyar lobogó alatt és e gőzösökön 108 magyar tiszt és 216 főnyi magyar legénység teljesített szolgálatot. A világgazdasági depresszió elmélyülése folytán azonban a gyors fellendülést hamarosan visszaesés követte. Ezidőszerint magyar lobogó alatt csupán hét gőzös van, 45 400 tonna hordképességgel, 50 főnyi tiszt és 130 főnyi legénységi állományú személyzettel. A fenti számadatok mindazonáltal arról tanúskodnak, hogy a magyar tengerhajózási élő valóság és az embereknek, különösen az intelligens ifjúságnak a tengerészpályára állandó és tömeges

jelentkezése a munkaalkalom teremtéséről való gondoskodást e téren is éppen úgy kötelességünkké teszi, mint bármely más foglalkozási ágban”.⁵

Mint láthatjuk, maga a törvény indoklása (mely egyébként tényadatokban, például vállalatalapítási dátumban nem mindenhol pontos) kiemeli, hogy az 1929. évi I. tc. megjelenése után egyetlen hajózási vállalkozó volt, aki élére állt a magyar kereskedelmi tengerészeti újjáteremtésének és kivételes szervezőmunkája révén idegen tőkét tudott hozni a magyar hajózási társaságok alapítása révén. Tanulmányunkban ezért a következőkben bemutatjuk immáron nevesítve, a Bartha József által alapított tisztán tengeri magyar vállalatok történetét.

2. A Bartha-csoport

Bartha Józsefről sajnálatos módon kevés információ áll rendelkezésre, azon kívül, hogy 1929-től kezdve a magyar hajózás megkerülhetetlen szereplője lett, csupán egy 1914 júliusi fényképünk van, amely az egyik Atlantica hajón készült testvérei (és későbbi üzlettársai) körében.⁶ Testvérei közül Ferenc Brailában lakott és ott látott el hajózási ügynöki feladatokat, így a háború előtt az Atlanticának is alkalmazásában állt. Bartha Kálmán ezzel szemben Fiumében élt, és az ottani hajózási ügyeket intézte. József pedig Triesztből irányította hajózási vállalatait legalább az 1930-as évek közepéig, az évtized végén pedig ugyan még, mint Giuseppe Bartha hivatkoznak rá, a lakcíme már Budapesten volt.

Ha végig tekintünk a későbbi Bartha-féle hajózási vállalatok alapítóinak összetételén két jól körülhatárolt üzleti körrel találkozhatunk. Eggyel az 1929–1935 közötti és eggyel az ezutáni időszakból; nézzük is át, mit értünk Bartha-csoport/ok alatt:

**1. táblázat: A Bartha-csoport
Sheet 1: The Bartha-group**

Név	Pannonia	Transzoccánia	Angol-Magyar	Tengerentúli	Orient-vonal	Kereskedelmi	Σ
Bartha József	1	1	1	1	1	1	6
Bartha Kálmán	1						1
Bartha Ferenc			1	1			2
Iványi József	1	1	1	1			4
Rákos Lajos ⁷	1	1	1	1			4
Rákos Lajosné szül. Stürza Teréz	1	1					2
Rákos Manó ⁸	1	1	1	1			4
Dr. Csatkai Sándor	1	1	1	1			4
Földes Henrik	1		1	1			3
Sági Ödön ⁹	1	1					2
Sándor Gyula ¹⁰	1	1	1	1			4
Dr. Csatkai Sándorné szül. Bánki Olga	1	1					2
Holop Adolf ¹¹		1					1
érdi Krausz György		1	1	1			3
Craggs, Vincent George			1				1
Katona Sándor			1	1			2
Norman H. Foster				1			1
Robert S. Hex				1			1
Wulff Olaf					1	1	2
nemes Suhay Imre					1	1	2
vitéz Bornemissza Félix					1	1	2
Kispétery Jenő					1	1	2
nemes Sponer Sándor					1	1	2
Szeibert Lajos					1		1
Görgey Richárd						1	1

Forrás: BFL Cégbírósági iratok.

3. A Pannonia Magyar Tengerhajózási Rt.

Az 1929. évi I. törvény nyújtotta kedvezményekkel élve elsőként a Pannonia Magyar Tengerhajózási Társaság alakult meg 1929. szeptember 2-án 280 000 P alaptőkével.¹² A Társaság alapításának elindulása egyébként egybeesett a magyar kormány Fiume-Szmirna közötti vonal tervezésének időszakával, és első körben a Pannonia Rt. abba kapcsolódott volna be, ám miután kiderült, hogy nem a szubvencionált, hanem a szabadhajózást támogatja az állam, ők is abba az irányba indították el működésüket. A társaság alapítói a következők voltak:

2. táblázat: A Pannonia Magyar Tengerhajózási Rt. alapítói
Sheet 2: The founders of the Pannonia Hungarian Sea Navigation Company

Név	Foglalkozás	Lakhely	Részvények
Bartha József	hajózási vállalkozó	Trieste, Via San Nicolo 7.	168 000 P
Bartha Kálmán	részvénytársasági igazgató	Fiume, Via Firenze 9. I/4.	84 000 P
Iványi József	részvénytársasági igazgató	Bp., V. Katona József u. 31. III/5.	2 800 P
Rákos Lajos	tengerészkapitány	Bp., I. Otthon utca 10.	5 600 P
Rákos Lajosné szül. Stürza Teréz	háztartásbeli	Bp., I. Otthon utca 10.	2 800 P
Rákos Manó	szobrász	Bp., VII. Szent Domokos u. 5.	2 800 P
Dr. Csatkai Sándor	ügyvéd	Bp., I. Horthy Miklós u. 44. I. 9.	1 400 P
Földes Henrik	részvénytársasági főtisztviselő	Bp., III. Elemér u. 3. IV/2.	2 800 P
Sági Ödön	tengerészkapitány	Bp., VII. Szent Domokos u. 5.	5 600 P
Sándor Gyula	főiskolai tanár	Bp., VII. Rottenbiller u. 7.	2 800 P
Dr. Csatkai Sándorné szül. Bánki Olga	háztartásbeli	Bp., I. Horthy Miklós u. 44.	1 400 P

Forrás: BFL. VII–2–e. 30654–1929 Pannónia Magyar Tengerhajózási Rt. 1929–1936 (Ügyirat).

Az alapítók összetételéből levonhatunk néhány alapvető következtetést. Egyfelől, mint ahogy az egyértelmű, a Pannonia Rt. teljes mértékben hazai honosságú részvényesek tevékenysége folytán jött létre, tehát ennél a cégnél, mint azt később látni fogjuk még nem voltak külföldi részvényesek. Az alakulást követően a társaság megszerezte a Magyar nevű gőzöst, melynek első parancsnoka Földes Károly lett.¹³ Az SS Magyar első útja Gravosából farakomány volt Prestonba (Egyesült Királyság).¹⁴

A társaság mai tudásunk szerint ugyanakkor a lehető legrosszabbkor alakult meg, hisz a nagy gazdasági világválság jelentősen megviselte a nemzetközi szállítmányozást is. Ennek okán a cég már 1930-ban a teljes üzemét áthelyezte a Giuseppe Bartha trieszti cégre a Magyar gőzösre pedig 6 500 £ jelzalogot vettek fel, amelynek fejében a lajstromban 1930. szeptember 30-án át is írták a hajót a holland N. V. Noord-Europeesche Erts en Pyriet Maatschappij Amsterdam cégre.¹⁵ Nem sokkal később, novemberben Norvégiában pedig olyan súlyos viharba került a hajó, hogy jelentős javításra szorult, mely további forrásokat emésztett fel.

A jelzalog mellett az alaptőkét közben új, főként külföldi részvényesek bevonásával 560 000 pengőre emelték, az év vesztesége 9 467 P volt.¹⁶ Az új részvényesek között találjuk többek között Thomandl Ernőt, aki az elnöki széket is elfoglalta később, a Coal Trading Association-t, Marmaduke Lawther-t és D'Arcy O. Edwardot. Utóbbi két úriember jelentős szerepet játszott az Atlantica Trust kapcsán abban, hogy a vállalat fő részvényese az Angol-Osztrák (később Angol-International) Bank képviselőjében a társaság vezérigazgatóját Polnay Jenőt eltávolítsák.¹⁷ Feltűnésük a Pannonia részvényesei között arra utalhat, hogy meglátták a lehetőséget egy abban, hogy az Atlantica Trust eszközállományát az eddigre felhalmozott adósságok nélkül egy új társaságba vihessék, mely azonban később nem valósult meg.

A Pannónia Rt-t annyira megviselte az 1930-as évek elején kibontakozó depresszió, hogy 1931-ben 32 262 P, 1932-ben 73 347 P, 1933-ban 200 593 P és 1934-ben 279 804 P veszteséget szenvedtek el. Időközben a holland hitelezőjük is megelégtelte, hogy a cég nem tudja törleszteni az adósságát így a Pannónia Rt. kénytelen volt 1933. május 16-án az SS Magyarat átadni a holland cégnek, amely a hajót értékesítette. A vevő a tarvisioi illetőségű Aczél Ödön lett, de a hajó ügyeit Rákos Lajos kapitány menedzselte az ő nevében – a Pannonia Rt. pedig visszabérelte Aczélától a saját hajóját. Ezt követően a gőzös 1933. szeptember 17-én Leixoes közelében víz alatti tárgynak ütközött, felborult és elsüllyedt.¹⁸ Végül hajó és tőke 1935 januárjában a részvényesek elhatározták a felszámolást.¹⁹

4. A Transocéánia Magyar Szabadhajózási Rt.

A Transocéánia Magyar Szabadhajózási Rt. 1930. szeptember 20-án alakult meg Budapest székhellyel. Az alapítók összetétele szinte teljesen megegyezett a Pannonia Rt-nél leírtakkal. A társaság az alakulás után 1930. november 21-én három hajót vásárolt meg, melyek a Tátra, Tenger és Tisza neveket kapták. A hajókra egyúttal 400 000 holland forint értékű jelzalogot is felvettek az N. V. Maatschappij

Vrachtvaart Rotterdam cégtől.²⁰ A hajók egyenként átlagosan 7 000 tonna hordképességgel rendelkeztek.

3. táblázat: A Transoecánia Magyar Szabadhajózási Rt. alapítói
Sheet 3: The founders of the Transoceanic Hungarian Free Shipping Company

Név	Foglalkozás	Lakhely	Részvények
Bartha József	hajózási vállalkozó	Trieste, Via Felice Veneziani 1.	196 000 P
Rákos Lajos	tengerészkapitány	Bp., I. Otthon utca 10.	28 000 P
Rákos Lajosné szül. Stürza Teréz	háztartásbeli	Bp., I. Otthon utca 10.	8 400 P
Sági Ödön	tengerészkapitány	Bp., VII. Szent Domokos u. 5.	8 400 P
Holop Adolf	tengerészkapitány	Bp., I. Horthy Miklós út 52.	8 400 P
érdi Krausz György	okleveles gépészmérnök, közlekedéstechnikus, részvénytársasági igazgató	Bp., VII. Stefánia út 26.	1 400 P
Rákos Manó	szobrász	Bp., VII. Szent Domokos u. 5.	7 000 P
Iványi József	részvénytársasági igazgató	Bp., V. Katona József u. 31. III/5.	14 000 P
Sándor Gyula	főiskolai tanár	Bp., VII. Rottenbiller u. 7.	4 200 P
Dr. Csatkai Sándorné szül. Bánki Olga	háztartásbeli	Bp., I. Horthy Miklós u. 44.	2 800 P
Dr. Csatkai Sándor	ügyvéd	Bp., I. Horthy Miklós u. 44. I. 9.	1 400 P

Forrás: BFL–VII–2–e. 31839–1930. Transoecánia Magyar Szabadhajózási Rt., 1930–1936 (Ügyirat)

Az első teljes, 1931-es üzletév katasztrofális veszteséget hozott a cégnek a maga 116 924,16 P hiányával, ennek ellenére sikerült további tőkét hozni a cégbe, így Thomandl Ernő (42 000 P) és a Coal Trading Association (224 000 P) ebbe a cégbe is beszállt részvényesként. 1932-ben a holland hitelező nyomására a cég kénytelen volt eladni a Tenger és Tisza gőzösöket, melyek következtében az évi veszteség „csak” 6 089,71 pengő lett, majd 1933-ban 1 243,33 pengő. Végül az 1934-es év hozott újabb nagy hiányt (124 257,8 P), mely után a hollandok eladatták a Tátrát is 1935-ben. Hajók nélkül, szinte teljesen felemészített tőkével a cég 1935. június 11-i közgyűlése kimondta a felszámolást.

5. Az Angol-Magyar Hajózási Rt.

A Pannonia Rt. és a Transoecánia Rt. megalakulását követően Bartha József 1931. június 18-án újabb hajózási társaságot alapított Angol-Magyar Hajózási Rt. néven, melyhez sikerült megnyernie a londoni Vincent George Craggs hajótulajdonost is.²¹ A cég alaptőkéje 150 000 P volt, részvényesei pedig a következők:

4. táblázat: Az Angol-Magyar Hajózási Rt. alapítói
Sheet 4: The founders of the English–Hungarian Sea Navigation Company

Név	Foglalkozás	Lakhely	Részvények
Bartha József	hajózási vállalkozó	Trieste, Via Felice Veneziani 1.	50 000 P
Craggs, Vincent George	hajótulajdonos	London, Mary Axe St. 2–4.	50 000 P
Rákos Lajos	tengerészkapitány	Bp., I. Otthon utca 10.	10 000 P
Iványi József	részvénytársasági igazgató	Bp., V. Katona József u. 31. III/5.	5 000 P
Rákos Manó	szobrász	Bp., VII. Szent Domokos u. 5.	5 000 P
Sándor Gyula	főiskolai tanár	Bp., VII. Rottenbiller u. 7.	5 000 P
érdi Krausz György	mérnök	Bp., VII. Stefánia út 26.	5 000 P
Dr. Csatka Sándor	ügyvéd	Bp., I. Horthy Miklós u. 44. I. 9.	5 000 P
Földes Henrik	részvénytársasági főtisztviselő	Bp., III. Elemér u. 3. IV/2.	5 000 P
Katona Sándor	mérnök	Bp., V. Sziget u. 19/B II. 2.	5 000 P
Bartha Ferenc	hajózási vállalkozó	Braila	5 000 P

Forrás: BFL. VII–2–e. 32831–1931. Angol-Magyar Hajózási Rt., 1931–1949 (Ügyirat).

A társaság még 1931-ben tárgyalásokat kezdett a Latchmere angol gőzös megvásárlására, miközben az alapításhoz szükséges költségek miatt az 1931-es év vesztesége 36 763,29 P lett. 1932-ben sikerült is megszerezniük a hajót, mely a keresztségben a Puszta nevet kapta; a hajóra egyúttal 12 000 font sterling jelzalogot jegyeztek be, melyet Herbert Foxton Craggs és George Vincent Craggs nyújtott.²² Ugyanebben az évben a cég vesztesége 45 771,63 pengőre rúgott, majd 1933-ban 5 863,61 pengőt tett ki. 1934. április 17-én a Puszta Providencéből kifutva a Block Islandon zátonyra futott és a javítására nem volt pénz, de a biztosításból sikerült megvásárolni a később Csárdaként elnevezett gőzöst.²³ A Csárda ugyanakkor az átvétel utáni két hónapban fuvar nélkül volt az 1934. május 31-én bevezetett román gabonakiviteli tilalom miatt, így az év vesztesége 7 711,71 P volt.

1935-re az adatok alapján véget ért a nagy gazdasági világválság okozta depresszió, mivel a nemzetközi szállítás újból fellendült. E mellett abban, hogy az Angol-Magyar Rt. mérlege pozitívrá fordult (30 404,27 P) minden bizonnyal az 1934. évi IV. tc. további igénybe vehető kedvezményei is szerepet játszottak, hiszen a Csárda ekkor 18 éves volt. Ekkoriban érkezett a társaság flottájába a Csikós is, melyre a lajstrom szerint 1934. október 29-én jegyezték be 7 000 font sterling jelzalogot Herbert Foxton Craggs részéről.²⁴ Az 1936-os év is nyereséggel (11 287,98 P) zárult, ahogy az 1937-es (5 191,5 P), az 1938-as (1 278,37 P) és az 1939-es is (26 325,18 P).

Erről az időszakról (1936–1939) részletes adataink is vannak a Csárda és a Csikós hajóforgalmáról, melyeket az MTI Napi híradásai rögzítettek (az 1937. október végi adatok hiányoznak a napi tudósításokból, de szerencsére a Közlekedési Múzeum Archívumban egyedül pont ez maradt fenn: MMKM. APRGY. 151).²⁵

A Csárda 1936. szeptember 26 – október 9. között az Al-Duna és Plymouth között hajózott, október 17 – november 7 között Barry és Braila között. Brailából november 28-án indult Manchesterbe és Liverpoolba, ahová december 19-én érkezett. 1937. január 2-án indult Rosairoba, ahová február 27-én érkezett. Rosarioól Limerick felé március 20-án indult és április 10-én érkezett. Ezt követően a Swansea–Boston utat tette meg április 17 és május 8 között. Baltimoreból május 20-án indult Glasgowba, majd Cardiffból Villa Constitucionba július 3-án. Innen Avonmouth volt az úti cél szeptember 18-i indulással, majd egy újabb út következett október 9-én Cardiffból Rosariba. A hajó a Karácsonyt La Plataban töltötte.

A Csárda 1938. január 8-án La Plataból brazil és argentin kikötők között járt, majd március 12-én indult Rio de Janeiroból Montevideóba, ahol június 4-ig tartózkodott. június 25-én indult Rosairoból Antwerpenbe, ahová augusztus 6-án érkezett, majd augusztus 27-én indult Cardiffból Villa Constitucion irányába (szeptember 17.). Ezt követte egy Argentína–Limerick vonal (október 22 – november 12), majd a Cardiff (december 10) Portoferraio (december 17) vonal. 1939 január 7-én indult Bonából Middlesboroughba (január 28). Innen február 4-én hajózott Cardiffba, ahonnan február 18-án indult Villa Constitucionba. Április 1-től San Nicholasban állt, ahonnan Belfastba indult április 29-én. A visszaútra Cardiffból indult május 20-án és június 24-én érkezett Buenos Airesbe. Innen július 1-én indult Madeira szigetére, ahonnan augusztus 5-én indult tovább Manchesterbe. Newportból augusztus 26-án indult Fayalba, ahonnan szeptember 23-án Norfolkba. A Norfolk–Rosario vonalat szeptember 30-án kezdte meg és az utolsó híradás szerint ezen haladt október 7-én is.

A Csikós 1936. szeptember 26-án Antwerpenből hajózott Rosairoba, ahonnan november 28-án indult Liverpool felé. 1937. január 23-án indult Liverpoolból Rosarioba, ahonnan március 20-án indult vissza Plymouth felé. Ezt követte a Plymouth–Flushing vonal május 1–8 között, Flushingból indult a Panama-csatornába május 15-én. A Panama-csatornából Williamsheadbe indult június 12-én, ahonnan július 3-án hajózott át a közeli Vancouverbe. Innen július 17-én indult vissza a Pana-

ma-csatornához, ahonnan augusztus 7-én haladt tovább Avonmouthba. Innen Sharpensbe ment szeptember 11-én, majd Cardiffban talált fuvarra, ahonnan szeptember 18-án indult Iquiquebe október végi érkezéssel. Innen október 30-án indult a Panama-csatorna érintésével (november 20) Velencébe és Anconába, ahová december 24-én érkezett. Anconából 1938. január 8-án indult Traganaba, ahonnan január 22-én ment Rotterdamba (február 12.). Ezután áthajózott Barrydockba, ahonnan március 5-én indult La Platába (április 16.). Innen felhajózott San Nicholasba, a május-júniust töltötte. Végül július 9-én indult Amszterdamba, ahonnan augusztus 27-én ment át Cardiffba. Cardiffból újabb dél-amerikai út következett szeptember 3-i indulással Buenos Airesbe (október 22.), majd november 5-én vissza Hullba (december 10.). Ezt követően Flushingból indult december 17-én és 1939. január 28-án érkezett Bahia Blancába, ahonnan február 4-én fordult vissza Antwerpen irányába (március 11). Március 24-én Rotterdamból indult Rosario felé, ahová április 29-én érkezett. Rosarióból május 20-án indult Antwerpenbe (június 17). Ezt követte egy Cardiff (július 1) Alexandria (július 22) vonal, ahonnan Bonaba hajózott tovább július 29-én. Bonaból Middlesboroughba vette az irányt augusztus 5-én, majd Imminghamból indult szeptember 2-án vissza Alexandriába. Legutolsó magyarországi híradás alapján a Csikós 1939. október 7-én útban volt Alexandriából India irányába.

A háborús veszély miatt az Angol-Magyar Rt. vezetése úgy határozott, hogy a hajók feletti rendelkezési jogot Vincent Geoerge Craggs főrezsvényesre ruházzák. 1940-ben a Csárda az év elején javítás alatt volt Angliában, majd a német hajózási korlátozások miatt hat hetet vesztegelt La Platában. Október 27-én érkezett Lisszabonba, ahol december végén a magyar lobogót semlegesre cserélték. A Csárdát 1942 folyamán a Craggs vállalat átvette saját Vinvessels Ltd. nevű cégébe Vinriver néven, majd a hajó 1945-ben már Britkon néven hajózott. Végül 1949. november 27-én úton Kőpingből Oskharsamnbba az oskharsamni Furon révkalauzállomás közelében viharban partközélen megfeneklett és december 10–11-én kettétört.²⁶

A Csikós 1940 elején Baltimore-ban állt javítás alatt, majd francia bérletben hajózott fél évet, de a francia összeomlás miatt sem a bérleti díjat, sem a hajót nem kapta vissza a cég. Augusztus közepén vette át a bérleti jogot az Egyesült Királyság, ám a gőzös első Gibraltár–Írország útja alatt a németek által veszélyessé vált a tengeri szállítás, így a Craggs cég visszarendelte a hajót, melyet a bérlő brit kormány megtagadott és lefoglalta a gőzöst, mely december 22-én indult New Orleansból Lisszabonba, hogy a semleges lobogót britre cseréljék. A Csikós 1941-ben panamai-lobogó alá került, majd Vinlake név alatt hajózott a Craggs-csoport Kentship Ltd-je alatt. 1944-bán már a brit Közlekedési Minisztérium kezelésében volt, ekkor tudjuk, hogy az Atlanti-óceánon konvolyban haladt más hajókkal.²⁷ Június 9-én léket kapott a normandiai Goosberry 3-as kikötőpontonál. Kiemelése után úton a szétbontása helyére újra léket kapott így, St. Maws-nál partra futtatták és később szétvágták.²⁸

Az 1940. év nyeresége 42 839,92 P volt. Mivel a hajók mozgásáról a háború miatt a magyarországi vállalat nem kapott érdemi információkat, így a működési

költségekből fakadóan az 1941. év vesztesége 11 167,56 P, az 1942. évi 135 287,64 P, az 1943. évi pedig 10 065,79 P lett. Ezt követően közgyűlésre 1947. június 26-án került sor, ahol kiderült, hogy a budapesti ostrom miatt 1945. január 7-én Rákos Lajos otthona bombatalálatot kapott, és mivel itt volt a cég összes irata, azok teljesen elpusztultak. Ezzel egyidőben pedig a cég cégbírósági iratai is véget értek, így a vállalkozás további sorsa ismeretlen.

6. A Magyar Tengerentúli Hajózási Rt.

Az Angol-Magyar Rt. 1931. júniusi alapítása után Bartha József egy másik londoni hajótulajdonos bevonásával szeptember 12-én is alapított egy társaságot Magyar Tengerentúli Hajózási Rt. néven 280 000 P alaptőkével.²⁹ A társaság 1931. szeptember 21-én pedig megvásárolta az Arbor Shipping Co. Ltd. London-tól az Ulmus gőzöst, melyet Rákóczi Ferenc néven lajstromoztattak Budapesten. A hajóra jelzálogkölcönt is felvettek 30 000 font sterling értékben Sir James Lithgow és Henry Lithgow glasgowi lakosoktól. A részvényesek az alábbiak voltak:

5. táblázat: A Magyar Tengerentúli Hajózási Rt. alapítói
Sheet 5: The founders of the Hungarian Overseas Sea Navigation Company

Név	Foglalkozás	Lakhely	Részvények
Bartha József	hajózási vállalkozó	Trieste, Via Felice Veneziani 1.	72 800 P
Norman H. Foster	hajótulajdonos	London, Bevis Mark House 23–24.	72 800 P
Bartha Ferenc	hajózási vállalkozó	Braila	50 400 P
Robert S. Hex	hajózási vállalkozó	London, Billiter street 23.	72 800 P
Iványi József	részvénytársasági igazgató	Bp., V. Katona József u. 31. III/5.	2 240 P
Rákos Lajos	tengerészkapitány	Bp., I. Otthon utca 10.	2 240 P
Katona Sándor	mérnök	Bp., V. Sziget u. 19/B II. 2.	1 120 P
Rákos Manó	szobrász	Bp., VII. Szent Domokos u. 5.	1 120 P
Földes Henrik	részvénytársasági főtisztviselő	Bp., III. Elemér u. 3. IV/2.	1 120 P
Sándor Gyula	főiskolai tanár	Bp., VII. Rottenbiller u. 7.	1 120 P
érdi Krausz György	mérnök	Bp., VII. Stefánia út 26.	1 120 P
Dr. Csatkai Sándor	ügyvéd	Bp., I. Horthy Miklós u. 44. I. 9.	1 120 P

Forrás: BFL. VII–2–e. 32983–1931. Magyar Tengerentúli Hajózási Rt., 1931–1941 (Ügyirat).

A társaság ugyanabba a mély hajózási depresszióban alakult, mint az eddig bemutatottak, ám míg az Angol-Magyar Rt. sikeresen átvészelte azt, a Tengerentúli

Rt. hasonlóan a Pannóniához és a Transocéániához nem. A vesztesége 1932-ben 88 213 P, 1933-ban 49 558 P, 1934-ben 20 633 P volt. Ugyancsak 1934-ben a jelzalogot kölcsönző Lithgow-ok nyomására a Rákóczi Ferencet át is kellett adniuk. Ezután egy ideig még bizakodott a cég, hogy tud új tőkét és így hajót hozni a vállalkozásba, de végül ez sem sikerült. A veszteség 1935-ben 4 317 P lett. 1936-ban nem hívtak össze közgyűlést, amiért a Cégbíróság 10 P büntetést szabott ki Rákos Lajosra a cég magyarországi ügyintézőjére. 1937-ben a veszteség 5 907 P volt, majd végül 1941. április 30-án a közgyűlés kimondta a felszámolást.

7. A Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt.

Az 1930-as évek első felének katasztrófája nem szegte Bartha József hajózási vállalat alapítási kedvét. 1939. január 31-én 300 000 P alaptőkével új céget hozott tető alá Magyar-Orient Vonal Tengerhajózási Rt. néven.³⁰ A részvényesek között pedig az akkori hajós elit legmeghatározóbb személyiségei is feltűntek:

6. táblázat: A Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt. alapítói Sheet 6: The founders of the Hungarian Orient-Line Sea Navigation Company

Név	Foglalkozás	Lakhely	Részvények
Bartha József	hajózási vállalkozó	Bp., V. Mária Valéria u. 14.	50 000 P
Wulff Olaf	m. kir. titkos tanácsos	Bp., Múzeum körút 31.	75 000 P
nemes Suhay Imre	nyugalmazott m. kir. altábornagy	Bp., Múzeum körút 31.	50 000 P
vitész Bornemissza Félix	M. Kir. Szabadkikötő igazgatója	Bp., Ruszti út 10.	50 000 P
Kispétery Jenő	M. Kir. Szabadkikötő osztályvezetője	Bp., Sziget u. 34.	25 000 P
nemes Sponer Sándor	M. Kir. Szabadkikötő aligazgatója	Bp., Trombita u. 20.	25 000 P
Szeibert Lajos	tengerészkapitány	Bp., Dorottya utca 2	25 000 P

Forrás: BFL. VII–2–e. 40797–1939. Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt., 1939–1948 (Ügyirat).

A részvényesek összetétele 1941-re úgy változott, hogy Bornemissza és Szeibert helyükre pedig Dr. borostyánkői Borostyánkeőy László és Dr. néveri Fóris József került úgy, hogy az 50 P névértékű részvényekből 2000 db Wulff Olaf, 1500 db Suhay Imre és 500–500 db illetve a többi tulajdonost; majd 1943-ban Dr. Fórisé lett az előbbieket megtartásával 600 db, báró Malcomes Alberté 450 db, Gyalokay

Dezsőé 250 db, vitéz Bornemissza Félixé 200 db, Kispétery Jenőé 230 db, nemes Ligarth Béláé 400 db és Bartha Józsefé 370 db.³¹

Az alapítás körüli költségek miatt az 1939-es év vesztesége 4 607 P volt. Bartha József még 1939-ben megállapodást kötött a Ganz és társa villamosági, gép, vagon és hajógyár Rt-vel két modern 4 000 tonnás és egy 2 500 tonnás Duna-tengerjáró hajó építésére. Az Orient-Vonal részére épített hajó később a Magyar Vitéz, a Kereskedelmi Rt. részére épült a Magyar Tengerész és az Adria-Tengeri Magyar Szabadhajózási Rt. (máshol Földközi-tengeri Hajózási Rt.) részére készült hajó az Adria nevet kapta.³²

1940-ből maradt fenn a megrendelt hajó részletes leírása és tervrajza.³³ A hajót Ivo Schiavon trieszti mérnök, a Studio Ingegneria Navale Meccanica & Laboratorio Sperimentale cég alkalmazottja tervezte.³⁴ A hajó építését és a felhasznált alapanyagok minőségét a Germanischer Lloyd ellenőrizte, ugyanakkor a Ganznak törekednie kellett arra, hogy alapvetően hazai alapanyagokból és eszközökkel építse a hajót.³⁵ Az 1940-es év vesztesége forgalomban levő hajó hiányában 39 841 P volt.³⁶

A társaság 1941-es közgyűlése tájékoztat minket arról, hogy „a társaság magasabb helyekről jövő óhajásoknak eleget téve, az eléje tárt országos érdekre való tekintettel készségét nyilvánította abban a tekintetben, hogy a társaság részére épülő 4 000 tonnás tengeri hajóépítési szerződése hatálytalaníttassék avégből, hogy a szóban forgó hajó külföldre adathassék el az ország nyersanyagszükségletének hathatósabb módon való biztosítása érdekében”.³⁷ Amint az a Ganz irataiból kiderül a hajót az 1940. szeptember 3-án aláírt magyar-szovjet kereskedelmi szerződés értelmében a szovjet nyersanyagokért cserébe ajánlották fel megvételre, testvérhajójával a Magyar Tengerésszel egyetemben. A Magyar Vitéz nevét ekkor jelképesen Simferopolra is változtatták.³⁸ Ugyanakkor a Németország és a Szovjetunió között 1941. június 22-én kitört háború miatt ez az elképzelés meghiúsult, ezért az időközben a Ganz birtokába került félkész hajót az Orient-Vonal Rt. már június 26-án szóban jelezte a Ganz vezérigazgatója Práger úr és Varga József miniszter felé, hogy a hajót szeretnék visszavásárolni.³⁹ A Ganz 1941. szeptember 29-én kelt leveléből kiderült, hogy hajlandó a hajókat értékesíteni az Orient-Vonal és a Kereskedelmi Rt. részére méghozzá 6 000 000 P vételáron, amelyet 1942. április 30-ig kellett megfizetni.

A hajókat a következő napokban megtekintették a cégek tulajdonosai és Ivo Schiavon tervező-mérnök is, aki a Magyar Vitézen, melynek építése előrehaladott állapotban volt, számos hibát fedezett fel. Erről egy október 17-i levelezés tudósít minket, amely azt is rögzíti, hogy az esetleges javítások ügyében sikerült egyezsége jutni.⁴⁰ 1941-ben egyébként a cég 589 185,61 P nyereséget ért el.

A következő információnk az 1942-es évről szóló igazgatósági beszámoló, melyből kiderül, hogy a cégen kívül álló okok miatt nem tudott sor kerülni a tranzakcióra. Ezért az Orient-vonal Rt. Winterthurban hajómotorokat rendelt, hogy értékálló befektetésbe mentse pénzét, egyúttal elősegítse a Ganz gyárban épülő

további megrendeléseit biztosítását. Ugyancsak ezügyben 450 tonna vaslemez is vásároltak Belgiumból az épülő Adria 2 500 tonnás motorhajó részére (amelyet egyébként a Bartha csoport Földközi-tengeri Rt-je építtetett). Az év nyeresége 1 900,86 P volt. Ezzel pedig lezárul a cégről megmaradt iratok halmaza. A Magyar Vitézt elkészülte után lehajózták az Al-Dunára, ahol 1944-ben a német lefoglalták és Totila néven lajstromozták. Ezt követően 1944. május 10-én bombatalálat következtében kigyulladt és a Herszon-fok közelében 5 000 emberrel a fedélzeten elsüllyedt.⁴¹

8. A Kereskedelmi Tengerhajózási Rt.

A Kereskedelmi Tengerhajózási Rt. is Bartha József irányítása alatt röviddel az Orient-Vonal Rt. megalapítása után 1939. március 1-én történt 150 000 P alaptőkével.⁴² A részvényesek köre szinte teljesen megegyezik az Orient-vonal Rt-vel.

7. táblázat: A Kereskedelmi Tengerhajózási Rt. alapítói
Sheet 7: The founders of the Merchant Sea Navigation Company

Név	Foglalkozás	Lakhely	Részvények
Bartha József	hajózási vállalkozó	Bp., V. Mária Valéria u. 14.	15 000 P
Wulff Olaf	nyug. folyamórségi főkapitány, m. kir. titkos tanácsos	Bp., Múzeum körút 31.	50 000 P
nemes Suhay Imre	nyugalmazott m. kir. altábornagy	Bp., Múzeum körút 31.	35 000 P
vitész Bornemissza Félix	M. Kir. Szabadkikötő igazgatója	Bp., Ruszti út 10.	15 000 P
Kispétery Jenő	M. Kir. Szabadkikötő osztályvezetője	Bp., Sziget u. 34.	10 000 P
nemes Sponer Sándor	M. Kir. Szabadkikötő aligazgatója	Bp., Trombita u. 20.	9 000 P
Görgey Richárd	nyug. sorhajóhadnagy	M. Kir. Szabadkikötő, Csepel	10 000 P

Forrás: BFL. VII–2–e. 40879–1939. Kereskedelmi-Tengerhajózási Rt., 1939–1948 (Ügyirat).

A megalakulás évében 2 497 P veszteséget szenvedett el a társaság és az Orient-Vonal Rt-vel együtt ők is megrendeltek egy 4 000 tonnás motorhajót a Ganznál, mely később a Magyar Tengerész nevet kapta. Az 1940-es évben ők is veszteségesek voltak (31 816 P), majd 1941-ben nekik is el kellett adniuk a hajót a Ganznak (950 000 dollár értékben), akik azt tovább szándékoztak értékesíteni orosz megrendelők részére, melyből a Németország-Szovjetunió közötti háború miatt ugyanúgy nem lett végül semmi, igaz így 1941-ben lett 621 458 P nyereségük (a

félkész hajó eladásából).⁴³ A nyereség azért csak ekkora lett, mert a cég már ekkor beruházta a befolyt vételár nagyobb részét egy jövőbeli 2 300 tonnás hajó motorjába, amelyet ők is Winterthurban a Sulzer-féle motorgyárban rendeltek meg.⁴⁴

1942-ben hasonlóan az Orient-Vonalhoz, ők sem tudták visszavásárolni rajtuk kívül álló okokból a Magyar Tengerészt, így a maradék vagyonukból ők is további motorokat rendeltek, illetve 450 tonna vaslemezt vásároltak az épülő Uzsok nevű motorhajó részére. Ezzel pedig a cég iratai véget érnek. A Magyar Tengerész, testvérhajójához hasonlóan 1942-ben elkészültekor a Sewastopol néven érkezett az Al-Dunára, ahol a német elfoglalták és Teja nével lajstromozták. Ezt követően ugyanaznap, amikor az egykori Magyar Vitéz, tehát 1944. május 10-én ez a hajó is orosz légitámadás áldozata lett és Szevasztopoltól dél-nyugatra elsüllyedt. 5 000 főből alig 400-an tudtak megmenekülni.⁴⁵

9. Összefoglalás

Bartha József személye meghatározta a magyar kereskedelmi tengerészet életét a Horthy-kor második felében. Alapításai révén sikerült a magyar lobogót a világ óceánjain megtartani, és még ha időlegesen is, de a magyar tengerészek újra munkához is jutottak. Bartha tevékenysége az iratok hiányában csak erős korlátok között értelmezhető, mégis, ami kép a tevékenységéből kirajzolódott, az ahogyan az 1934. évi IV. tc. indoklásából is kitűnt: egyedülálló.

Ő maga hozta létre a korszak szinte összes magyar tengerhajózási vállalatát, ráadásul a bemutatottakon felül, noha iratok nem maradtak fenn róluk, nyoma van még a Földközi-tengeri Hajózási Rt-nek is és a Transzatlantica Magyar Szabadhajózási Rt-nek is, ahogy a Dorottya utca 2. alá még számos szállítmányozási cég is be volt jegyezve. Bartha jelentős szereplő volt, ugyanakkor nem egyedüli. mellette kibontakozott az 1930-as évek közepétől a Burger Bernát-féle genovai érdekkör, akik látva Bartha-csoport működését, inkább a Duna-tengerhajózásra koncentráltak. Végül ez utóbbi lett a sikeres és ezért fordult Bartha is a Wulff Olaf-féle érdekkörökkel a Magyar Tengerész és a Magyar Vitéz megépítése felé, ám ahogy ezen hajók elsüllyedtek a háborúban, úgy a teljes Bartha hajózási céghálózat is elsüllyedt a háború okozta viszontagságok közepett.

JEGYZETEK / NOTES

- 1 Gulyás László-Bali Lóránt 2012: Ten years from the history of Fiume, 1914-1924. 41-53. pp. *The Twentieth Century*. 2012/2. szám 41-52. old.
- 2 Pelles 2023.
- 3 Hamerli 2018. Noha ezen tárgyalások nem hoztak eredményt, áttételesen mégis a Levante elérésére tett korai kísérlet alapozhatta meg az 1930-as évek nagy szállítmányozási forradalmát, a Magyarország–Egyiptom között tesztelt, majd az egész Levante térségére kiterjesztett Duna-Tengerhajózást.
- 4 Rákos 1928.
- 5 Az 1934. évi IV. tc. indoklása, aláhúzás és kiemelés a szerzőtől.
- 6 Nevét a korszakban alapvetően háromféleképpen írták: Barta József, Bartha József, Giuseppe Bartha. Tanulmányunkban az egység jegyében mindhárom testvér esetében Bartha-t fogunk alkalmazni akkor is, ha az adott cég „h” nélkül írta épp.
- 7 Reichmann (Rákos) Lajos (1878, Budapest – 1952., Budapest), 1897-ben végzett a Nauticán, majd spanyol, amerikai és német vitorlásokon szolgált. 1900-ban tengerész-hadnagy, 1902-től kapitány. Az Adria Rt-nél helyezkedett el, 1903-ban a Széchenyi I. tiszte, 1907-től az Atlantica állományában a Morawitz, majd a Gróf Khuen Héderváry, a Szerényi és az Atlantica parancsnoka. 1922-től az Oceana Háros gőzösén szolgált 1927-ig. 1935-től tanár a M. Kir. Tengerésztisztképző Tanfolyamon. 1948-ban a Műszaki Egyetem angoltanára, 1950-től a Vasipari kutatóintézet fordítója. 1952-ben öngyilkos lett (Horváth 1999:149).
- 8 Rákos Manórol bővebben: <https://epiteszforum.hu/dinasztiak-mesterek-es-muveszek-a-rakos-csaladban>.
- 9 Günsberger (Sági) Ödön (1894, Mihályi – 1970-es évek Haifa) 1912-ben véget a Nauticán, 1913-ban az Atlantica III. tiszte. 1916-tól hadnagy, és II. tiszt a Fiume gőzö-sön, 1918-ban a Gróf Khuen Héderváry II. tiszte, 1921-től kapitány és a Szerényi I. tiszte. 1929-től az SS Magyar III. tiszte, majd Transocéánia Rt. Tisza gőzösének I. tiszte, majd újra a Magyar gőzö-sön szolgált, ekkor már parancsnokként. 1934-től a Palestine Lloydnál hajózott, ahol az Atid motorhajó kapitányaként Budapest – Haifa útvonalat is tett. A háború után, az izraeli tengerészet egyik alapítója lett, 1948-ban ő kapta meg az 1. számú izraeli tengerészképesítést. 1970-ben ment nyugdíjba (Horváth 1999:117–118).
- 10 Horváth 1999:153.
- 11 Horváth 1999:121.
- 12 BFL. VII–2–e. 30654–1929. Pannónia Magyar Tengerhajózási Rt. 1929–1936 (Ügyirat).
- 13 Érdekesképp jegyezzük meg, hogy a háború előtt a Grünhut & Co. fiumei cég is birtokolt egy Magyar nevű gőzöst, de annak ehhez semmi köze nem volt (Pelles–Zsigmond 2021). A Pannónia Rt. hajója eredendően Stella néven a trieszti Navigazione Libera társaság hajója volt, melyet 1915-ben a Fekete-tengeren az oroszok elfoglaltak, majd, amely 1918-ban visszakerült eredeti tulajdonosához, ahonnan 1929-ben a Pannónia Rt. vásárolta meg. A hajóról lásd bővebben: Gatscher-Riedl 2022:197–205.
- 14 A Tenger1929. 238.

- 15 Schláth 2017:284.
- 16 BFL. VII-2-e. 30654-1929. Pannónia Magyar Tengerhajózási Rt. 1929-1936 (Ügyirat).
- 17 Pelles 2023.
- 18 Schláth 2017:285. Vesd össze: MMKM. KEZ. 677. Egyes kutatók biztosítási csalást emlegetnek a hajó elsüllyedése kapcsán, melyen források hiányában nem tudunk megerősíteni, de a cég jegyzőkönyvei alapján nem valószínű, hogy ez történt, mert a hajó elsüllyedése csak felgyorsította a cég megszűnését, nem pedig megakadályozta azt a remélt biztosítási forrásokkal (MATE 2021:28).
- 19 BFL. VII-2-e. 30654-1929. Pannónia Magyar Tengerhajózási Rt. 1929-1936 (Ügyirat).
- 20 Schláth 2017:285-286. A hajók mind a Hermann Kimme brémai cégtől érkeztek a Transoecánia flottájába (hajoregiszter.hu).
- 21 BFL. VII-2-e. 32831-1931. Angol-Magyar Hajózási Rt., 1931-1949 (Ügyirat).
- 22 Schláth 2017:287.
- 23 A Csárdára szintén Craggs biztosított jelzáloghitelt 26 050 font sterling összegben (Schláth 2017:286.).
- 24 Schláth 2017:288.
- 25 Napi tudósítások, 1920-1944 | Könyvtár | Hungaricana.
- 26 https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/britkon_excscarda_exleominster_excapelcastle/1021.
- 27 Hague 2000:31.
- 28 https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/vinlake_excscikos_exnorth_pacific/1019.
- 29 BFL. VII-2-e. 32983-1931. Magyar Tengerentúli Hajózási Rt., 1931-1941 (Ügyirat).
- 30 BFL. VII-2-e. 40797-1939. Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- 31 BFL. VII-2-e. 40797-1939. Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- 32 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.
- 33 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.
- 34 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.
- 35 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.
- 36 BFL. VII-2-e. 40797-1939. Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- 37 BFL. VII-2-e. 40797-1939. Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- 38 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.

- 39 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.
- 40 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.
- 41 hajoregiszter.hu
- 42 BFL. VII-2-e. 40879-1939. Kereskedelmi-Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- 43 MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.
- 44 BFL. VII-2-e. 40879-1939. Kereskedelmi-Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- 45 hajoregiszter.hu

FELHASZNÁLT IRODALOM / REFERENCES

Levéltári források

- BFL. VII-2-e. 30654-1929. Pannónia Magyar Tengerhajózási Rt. 1929-1936 (Ügyirat).
- BFL. VII-2-e. 32831-1931. Angol-Magyar Hajózási Rt., 1931-1949 (Ügyirat).
- BFL. VII-2-e. 32983-1931. Magyar Tengerentúli Hajózási Rt., 1931-1941 (Ügyirat).
- BFL. VII-2-e. 40797-1939. Magyar Orient-Vonal Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- BFL. VII-2-e. 40879-1939. Kereskedelmi-Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- BFL. VII-2-e. 40879-1939. Kereskedelmi-Tengerhajózási Rt., 1939-1948 (Ügyirat).
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívum. Kézirattár. 677. kézirat.
- MNL. OL. Z. 429. Ganz és Társa Villamossági Rt. 25. cs. 159. tétel Tengeri motoros áruszállító hajók építése.

Szakirodalom

- Gulyás László-Bali Lóránt (2012):** Ten years from the history of Fiume, 1914-1924. 41-53. pp. *The Twentieth Century*. 2012/2. szám 41-52. old.
- Gatscher-Riedl, Gregor (2022):** *Dampfer unter dem doppeladler. Handelsschiffe und reedereien in der Habsburgermonarchie*. Berndorf. 197-205. old.
- Hague, A. (2000):** *The allied convoy system 1939-1945: its organization, defence and operation*.
- Hajóregiszter:** hajoregiszter.hu
- Hamerli Petra (2018):** *Magyar-olasz diplomáciai kapcsolatok és regionális hatásaik (1927-1934)*. Fakultás Kiadó, Budapest.
- Horváth József (1999):** *A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története*. Róna, Budapest. *Hungaricana, Napi Tudósítások: Napi tudósítások, 1920-1944* | Könyvtár | *Hungaricana*.
- MATE (2021):** *A magyar tengerhajózás története*. Magyar Tengerészek Egyesülete. 608. o.

Pelles Márton (2023): Az Atlantica Trust története (1906–1944). Századok 2023/4, 789–814. old.

Pelles Márton – Zsigmond Gábor (2021): A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története 1868–1921. 2. bővített kiadás. Szülőföld Kiadó, Szombathely.

Rákos Lajos (1928): Az új szabadhajózási törvény. A Tenger 1928. 250–252.

Schláth János (2017): Eltékozolt örökség. Szemelvények a magyar tengerhajózás történetéből. Budapest.