

A MAGYAR TENGERI HAJÓZÁS HELYZETE A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ ELŐTT

THE SITUATION OF THE HUNGARIAN SEA SHIPPING BEFORE THE WORLD WAR TWO

Magyarországon az első világháború előtt több mint 500 hajóegységből álló fiumei kereskedelmi tengerészet egykori szakemberei és a több mint 220 egységből álló osztrák—magyar hadiflotta magyar személyzete — leg-alábbis annak egy része — a két háború között újból létrehozta a magyar kereskedelmi tengerészetet. A trianoni békeszerződést követően az ország megváltozott diplomáciai, katonai, gazdasági környezetében a technikailag is eredményesen kivitelezett Duna-tengerhajózás sikeres vállalkozásnak bizonyult. A kormány hathatós támogatása mellett ugyanakkor a budapesti lajstromba bekerültek mélytengeri hajókat üzemeltető cégek is. Így a második világháború kitörésekor Magyarország egy 11 egységből álló tengerészettel rendelkezett, melyben a hajók egy része speciális Duna-tengerjáró, más része mélytengeri teherhajó volt.

Hungarian merchant marine has been re-established between World War I and World War II by former experts of the Fiume merchant marine that consisted of more than 500 units before WWI and part of the crew of the Austro-Hungarian navy fleet, consisting of more than 220 units. After the treaty of Trianon, in the altered diplomatic, military and economical climate of Hungary, a technologically effective implementation of Danube-see navigation proved to be a success. The government's efficient support made it possible that at the same time companies operating deep sea ships also got enlisted in the Budapest register. Thus at the time WWII broke out, Hungary had a navy consisting of 11 units, a part of which was specially built Danube-seafaring vessels, while the other part was deep sea cargo vessels.

BEVEZETÉS

A trianoni békeszerződés következtében Magyarország területeinek 2/3-ával együtt elveszítette egyetlen tengeri kijáratát, Fiumét, és tengeri hajóparkját, ami 1914 szeptemberében nem kevesebb, mint 549 egységet számlált.¹ Fontos leszögeznünk, hogy az egykori közös fenntartású, osztrák–magyar haditengerészet struktúrájával szemben a kereskedelmi tengerészetet a Monarchián belül különválasztották, így létezett közigazgatásilag önálló magyar kereskedelmi tengerhajózás.² Ennek kényszerű megszűnése mellett a békeszerződés az egykori, közös hadiflotta mintegy örökségeként csupán annyit engedélyezett, hogy az újjáalakuló magyar hadsereg a Dunán 3 felderítő naszáddal rendelkezhetett.³ Mindezek ellenére a háborús összeomlás után hamar megindult a magyar tengerészet újjászervezése a tenger nélkül maradt országban. A két világháború között az 1934-ben létrejött Duna-tengerhajózási Rt. (DTRT) vált a vezető társasággá, de rajta kívül számos hosszabb-rövidebb életű cég kísérletezett tengeri hajók üzemeltetésével. Rövid írásunkban arra vállalkoztunk, hogy felvázoljuk a magyar kereskedelmi tengerészet két világháború közötti újjáalakulását a háborúban később részt vevő cégekre és a Duna-tengerjárózásra koncentrálván.⁴

¹ Ideszámolva valamennyi vízi járművet (gőzösök, halászbárkák, kotrók, jachtok stb.). Magyar tengerészeti évkönyv az 1915. évre. Fiume, M. Kir. Tengerészeti Hatóság, 1915. LV. Az elveszített világháborút követően a magyar kereskedelmi hajópark mellett a közös haditengerészet 227 hadihajóegysége is a győztes országokhoz került. Ez utóbbiról bővebben: CSOKKARÉTI Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete. Budapest (továbbiakban: Bp.), Zrínyi Kiadó, 2001. 214.,

² DUBROVIĆ, Ervin (főszerk.): Riječka luka. Rijeka, 2001. p. 344.

³ HORVÁTH Csaba: A Hazáért — mindhalálig! Bp., 1999. p. 10.

⁴ E tanulmánnyal tehát nem célunk, hogy valamennyi magyar hajóstársaságot bemutassuk a két háború közötti időszakból. Írásunkban nem tárgyaljuk a húszas-harmincas években megalakult, ám rövid időn belül meg is szűnt magyar tengerhajózási cégeket, melyek közül a leghosszabb életűnek bizonyult Oceana Részvénytársaság is csak 5 évig működött 1922–1927 között.

ZSIGMOND Gábor

A Monarchia haditengerészetének utolsó parancsnoka, Horthy Miklós nevével jelzett időszakban a tengerhajózás támogatott intézménye volt az országnak, de felmerül a kérdés, hogy mit is jelenthetett ez saját tengerpart és tengeri kijárat nélkül. Az ország megváltozott diplomáciai, nemzetközi környezete, gazdasági lehetőségei mégis egyfajta kényszert jelentettek egy technikai, műszaki értelemben is különleges, és a második világháború kitörése után katonailag is értékelhető tengeri flotta megteremtésére.

A DUNA-TENGERHAJÓZÁS SIKERE

Az első világháborút lezáró békeszerződések jelentős mértékben változtatták meg a közép-kelet-európai térség politikai és katonai berendezkedését. Az Osztrák-Magyar Monarchia helyén új államalakulatok, új vám- és pénzrendszerek, új katonai szövetségek keletkeztek. Magyarországot a kisantant gyűrűje vette körül, katonailag, politikailag és külkereskedelmét tekintve is súlyos nehézségek elé állítva. A trianoni békeszerződés értelmében az ország nyersanyagbázisainak nagy részét is elveszítette, ami a dualizmus éveiben formálódó, viszonylag gyenge ipar megmaradt elemeinek továbbfejlesztését is megnehezítette. Az ország gazdasági mozgásteret rendkívül leszűkült. Ez utóbbin volt képes segíteni a Duna-tengerjáró flotta megteremtése, és a csepeli kikötő tengeri kikötővé fejlesztése.

A szomszédos országok tengeri kikötőinek illetékei rendre igen magasak voltak, így merült fel (ismét) a budapesti kikötő kiépítésének lehetősége. *Popper Ottónak*, az egykori császári és királyi haditengerészet főmérnökének tervei szerint a Dunán szállított rakományokat uszályokkal együtt rakták volna át egy óriási teherhajóra. A tervbe vett mintegy 11 000 tonnás hajó két, 1000 tonnás dunai uszályt vehetett volna fel. Ennek kivitelezéséhez azonban speciális egységek megépítésére és nem utolsósorban óriási tőkére is szükség lett volna, így az elgondolást végül elvetették.⁵ A történet érdekes előzménye, hogy még 1918. július 1-jén a Magyar Duna Bizottság ülésén Kvassay Jenő — akkori miniszteri tanácsos és az Országos Vízépítési Igazgatóság vezetője — a Duna-torkolat hajózásának kérdéseiről tartott előadásában a folyam és a Fekete-tenger között (Cernavoda és Constanza között) építendő 60 kilométeres csatorna tervét vázolta fel.⁶ A terület akkor éppen a központi hatalmakhoz tartozott.

A történeti előzmények mellett a Rajna-tengerjáró hajózás képében a nemzetközi példa is adva volt. Igaz, Budapest a tengertől a Duna mentén 1647 km-re fekszik, ami sokkal nagyobb távolság, mint ami a Rajna esetében adódhat. Ráadásul a dunai gázlók, a hidak és a veszélyes folyamszakaszok (pl. Al-Duna) miatt a Duna-tengerhajózás többszörösen nagyobb kihívás volt. Egy rendkívül izgalmas kísérlethez vezetett a *Liselotte* motoros megvásárlása a húszas évek végén. Az eredetileg a német haditengerészet számára kicsiny partközeli aknaszedőnek épült hajót a félig-meddig titokban fejlesztett dunai flottilla vásárolta meg.⁷ A *Liselottét* *Bornemissza Félix* kapitány, a *Budapesti Nemzeti Szabadkikötő* igazgatója hozta Budapestre 1928-ban. Éppen abban az évben, mikor elkészült a M. Kir. Budapesti Vámmentes Kikötő kereskedelmi és petróleum-kikötője Csepelen. A további csepeli beruházások azonban csak 1938-ra fejeződhetnek be a közbejött gazdasági világválság miatt.

A *Liselotte* tengeri útjával ugyanakkor nem voltak problémák, ám a konstrukció rávilágított arra, hogy a tengeri hajók merülése a dunai hajózáshoz túl nagy, továbbá a kormányrendszert is módosítani kell a biztonságos folyami hajózás érdekében. A kísérletek újabb fordulatot vettek, mikor *Páthy László*, *Páthy Ernő* és *ifjabb Horthy Miklós* irányításával 1933-ban létrejött a *Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Részvénytársaság* (MEKR, ill. HUNGYPT rövidítéssel). A társaság Hollandiából (havi 10 000 pengőért) bérbbe vette az *Apollinaris III.* nevű motorost, hogy megkezdje próbajaratát Alexandria

⁵ DEZSÉNYI Miklós — HERNÁDI Ferenc: A magyar hajózás története. Bp., 1967. p. 117. ill. HÁMORI Péter: A magyar hajózás képes története. Bp., 1999. p. 104.

⁶ Kvassay Jenő: A Duna-torkolat hajózásának kérdései. Bp., 1918.

⁷ A folyamőrőség illetve a Duna-flottilla megteremtése ugyanis időközben a norvég származású *Wulff Olaf* vezetésével ekkorra már újra megindult.

⁸ Páthy Lászlót 1926-ban egyiptomi magyar konzullá nevezték ki.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 1. szám

ZSIGMOND Gábor

és Budapest között.⁹ A választás nem véletlenül esett a kicsiny, 120 tonna hordképességű, és csupán egyetlen 120 lóerős motorral felszerelt hajóra, ugyanis az korábban Appolinaris nevű ásványvizet szállított a Rajnárról Londonba.¹⁰ A hajót esélyesnek látták a Duna-tengerhajózás kiszolgálására is. Az *Apollinaris III.* első útja viszontagságos volt: motor-tengelytörés miatt egy francia vontató *Bizert*-ba vontatta, ahol az egyik matróz hibájából tűz ütött ki a hajón. A szerencsétlenségben a holland *Johannes* kapitány és magyar kollégája is életét veszítette. A holland kapitány helyét a mindössze 19 éves *G. Kuur* vette át, a magyar érdekeket *Gramantik Mihály* kapitány, a HUNGYPT küldötte képviselte. Ő viszont Alexandriában betegsége miatt kénytelen volt elhagyni a hajót, így azzal *Bornemissza Félix* kapitány érkezett meg 1933. szeptember 20-án a csepeli kikötőbe.¹¹ Az *Apollinaris III.* után egy évvel később az eredetileg német *Atid* is szerencsésen hajózott fel Budapestre.¹² Akkor azonban már vízre bocsátották az első magyar Duna-tengerjárót. Az *Apollinaris III.* próbaútjának eredményességét követően, a tapasztalatok kiértékelése után a parlament ugyanis 500 000 pengőt szavazott meg egy Duna-tengerjáró hajó megépítésére. A hajó tervezési munkáit *Scharbert Gyula* végezte, aki az első világháború éveiben részt vett a valaha vízre bocsátott legnagyobb magyar csatahajó, a *Szent István* építésében is.¹³ Az elkészült 470 tonna hordképességű Duna-tengerjáró a *Budapest* nevet kapta.¹⁴ A hajót 1934. augusztus 14-én bocsátották vízre, és október 6-án indult el a budapesti Eötvös téri hajóállomásról első útjára isztambuli, bejrúti, jaffai és alexandriai rendeltetésű 255 tonna áru rakománnyal.¹⁵ Parancsnoka *Kádár Ferenc* kapitány lett, aki korábban a fiumei Tengerészeti Akadémia (Nautica) elvégzése után az *Oceana*¹⁶ gőzösein, majd belga és angol hajókon szerelte meg tapasztalatait.¹⁷ A sikereket látva az olasz érdekeltségű Neptun Rt.¹⁸ az 1910-ben épült, ex-Marquise de

⁹ A hajó legnagyobb hossza: 35,5 m, szélessége: 6,5 m, úrtartalma 209 BRT és 128 NRT volt. Épült 1929-ben. A hajó első részén árbocdaru volt, amelyre egy könnyen kezelhető vitorlát is fel lehetett szerelni. Eredetileg Remagenből szállított ásványvizet Londonba. Dr. Zsembery Gyula: Harminc éve indult el az első magyar Duna-tengeri hajó Budapestről. In: Közlekedési Közlöny. 1964. október 11. 41. szám. p. 676.

¹⁰ DEZSÉNYI – HERNÁDI: i.m.: p. 118., ill. dr. Zsembery Gyula: Harminc éve indult el az első magyar Duna-tengeri hajó Budapestről. In: Közlekedési Közlöny. 1964. október 11. 41. szám. p. 676.

¹¹ KÁDÁR Ferenc: Egy kapitány naplójából. I. kötet, kézirat, Bp., é. n., 150–169. A bérelt hajót visszafelé, egészen Rotterdamig Kádár Ferenc kapitány vitte.

¹² A hajó német lobogó alatt érkezett 1934 szeptemberében és a hitleri Németországból menekülő zsidók vették meg, mikor szabad volt még ingóságaiak egy részét kivinniük az országból. A hajó lobogót cserélve Haifa honi kikötővel működött tovább. Palesztin lobogó alatt kapcsolódott be a Budapest–közel-keleti forgalomba, azonban gyenge gépe miatt később már nem jött fel az Al-Dunán, Russeban, Turnu-Severinben rakodott át. Az *Atid Navigation and Transport Co. Ltd.* tulajdona volt. 1921-ben Hamburgban épült. Eredetileg tengeri uszály volt, majd 1934-ben folyam-tengerjáróvá építették. Méretei: hossza 50,5 m, szélessége 8,04 m, merülése 700 tonna rakománnyal 3,05 m. 1,85 m dunai merülésnél 160 tonna rakományt tudott felvenni. Két darab, egyenként 3000 lóerős Krupp-Diesel nyersolajmotor főgéppel bírt. Dr. Zsembery Gyula: Harminc éve indult el az első magyar Duna-tengeri hajó Budapestről. In: Közlekedési Közlöny. 1964. október 11. 41. szám. p. 676.

¹³ JUBA Ferenc: A magyar tengerészet a második világháborúban. Kaposvár, Magyar Nemzeti Történelmi Társaság 1993. p. 9.

¹⁴ A hajó adatai: legnagyobb hosszúsága 56,34 m, szélessége 8,50 m, hordképessége 1,85 m merülésnél 300 tonna, 2,30 m merülésnél 477,8 tonna volt. Sebessége tengeren 8,9 csomó volt. A test 8-10 mm-es Siemens-Martin lágy folytacélból készült. A belső szerkezetet hegesztették, a külső héjazat középső részét borító lemezelés varratainál és a fedélzeti lemezeknél alkalmaztak szegecselést. A hajólastromba 1934. október 1-jén került be. Dr. Zsembery Gyula: Harminc éve indult el az első magyar Duna-tengeri hajó Budapestről. In: Közlekedési Közlöny. 1964. október 11. 41. szám. p. 674.

¹⁵ A Duna-tengerhajózás kezdeteinek és háborús szereplésének regényes elbeszélését adja Hegedűs Hubert tengerészkapitány. Hegedűs a tengerész szakképzésben használt szakirodalmi munkák (pl.: Angol jegyzet, 1964; Hajófelszerelés- és művelettan, 1972; Hajózási angol–magyar és magyar–angol szakszótár, 1970) mellett szépirodalmi és ismeretterjesztő munkákat írt. Ilyen a témában: Hegedűs Hubert: Dunán-tengeren, Bp., 1966. Emellett a hajó vízrebocsátásáról megjelent szakmai sajtóhírekből: Mladiata A. János: „Budapest” folyami és tengeri hajó vízrebocsátása. In: Hajózási Hírlap. IX. évf. 9. szám. p. 1-4. U. ő: A „Budapest” motoros első alexandriai útja. In: A Tenger 1935. V-VIII. (különlenyomat) pp. 11.; Mladiata A. János: Beitrag zum Donau-Seeschiffartsproblem. In: Werft-Reederei-Hafen. 1935. évi 21. füzet, p. 319-322.

¹⁶ Az *Oceana* Tengerhajózási Részvénytársaság 1922-ben alakult. A háború előtti *Atlantica Rt.* volt vezérigazgatója, tiszasülyi Polnay Jenő korábbi kapcsolatait felhasználva az Egyesült Államokból vett át 7 —főleg zsákmányolt, vagy leszerelt— hajót azzal a feltétellel, hogy öt éven belül törleszti a vételárát. A New Yorkban megalakult Magyar-Amerikai Tengerhajózási Rt. adta át a hajókat a Budapestben bejegyzett *Oceana* használatára. A társaság a szabadhajózásban volt érdekelt, hajóin sok magyar tengerész kapott munkát, azonban a vételárát nem sikerült kifizetni a megadott öt éven belül, így azokat 1927-ben vissza kellett adni. A hajózás üzeme biztosította volna a vételár törlesztését, de a társaság nem megfelelő gazdálkodása miatt fizetőképzetlenséget jelentett.

¹⁷ JUBA: i.m.:1995. p. 98–99.

¹⁸ A *Neptun Tengerhajózási Rt.* 1933-ban jött létre olasz tőkével, de Budapest székhellyel.

Lubersaque tengerjárót *Duna* néven állította be a Duna-tengeri forgalomba, miközben a görög *Marmaros* is bekapcsolódott a magyar folyam-tengeri kereskedelembé.

A DUNA-TENGERI HAJÓPARK GYARAPODÁSA A HÁBORÚ KITÖRÉSÉIG

A megindult Egyiptom–Budapest járat révén átrakodás nélkül olcsóbban lehetett folytatni az árucserét a közel-keleti kikötőkkel. A *Budapest* átmenetileg a *Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR)* tulajdonába került, majd két év múlva megalapították a *Magyar Királyi Duna-Tengerhajózási Részvénytársaságot*, a DTRT-t. A társaság elnöke *Wulff Olaf* ny. folyamőr vezérfőkapitány¹⁹ lett, üzletvezető igazgatója pedig *Roediger-Schluga Miklós*²⁰ és *Nagy Gábor*.²¹ Az igazgatóságban a kereskedelemügyi, pénzügyi minisztériumok képviselői mellett a MFTR, a Külkereskedelmi Hivatal, a Tengerészeti Hivatal és a Magyar-Egyiptomi Részvénytársaság részéről maga *ifj. Horthy Miklós* is részt vett.²² A társaság 1936. március 9-én kezdte meg működését egymillió pengő alaptőkével, melyet 1938-ban kétféle emeltek fel. A brit *Lloyd's* intézet Budapestet felvette a tengeri kikötők sorába, *Rákos Lajost* pedig a cég magyarországi képviselőjévé nevezte ki.²³ A társaság még 1935-ben a szállítási kapacitás növelése érdekében megvette a Neptuntól *Duna* nevű hajóját.²⁴ Az alacsonyabb merülésű, és a Duna-hidak miatt alacsonyabb felépítményű speciális Duna-tengerjáró hajókat az újpesti hajógyárban kezdték építeni. (Megjegyezzük, hogy a számos — a folyami és tengeri körülményeknek egyaránt megfelelő — speciális követelmény miatt az említett *Atid* és *Marmaros* ki is állt a Duna-tengeri forgalomból.) A *Budapest* után két évvel, 1936-ban elkészült *Szeged* esetében a hegesztés megbízhatósága miatt elhagyták a „szögvasakat”. Egy évvel később a még nagyobb *Tiszát*, majd 1939-ben a *Kassát* is vízre bocsátották.²⁵ A *Kassa* már az első revíziós sikerek után kapta nevét, május 17-én bocsátották vízre Újpesten. Az ünnepségen *Wulff Olaf*, a DTRT elnöke, Bornemissza Félix, a Szabadkikötő igazgatója, valamint a magyar kormány képviselői mellett *Bukovich Károly*, *Kassa* város helyettes polgármestere is jelen volt.²⁶ A hajó keresztanyja *Pajor Miklósné*, a város képviselőjének hitvese lett.²⁷ Megjegyezzük, hogy a hajópark növelése annál is inkább indokolt volt, mivel időnként előfordult, hogy le kellett mondani fuvarokat, miközben télen a hajókat a Dunán nem lehetett használni. Ez fontos jellemzője volt ennek a flottának, amivel egyes hajózási társaságok vissza is éltek, szerződéseikkel átalakítva a fuvardíjakat a térségben.

A magyar tengerhajózási ügyének támogatói az egykori osztrák–magyar hajóépítésben, a közös flottánál, vagy a fiúmei kereskedelmi hajózásnál dolgozók köréből kerültek ki. Ilyen volt az említett *Scharbert Gyula*, a későbbi Duna-tengerjáró hajókat építő Ganz Hajógyár ügyvezető igazgatója, *Mladiáta János* főkapitány, aki ezeket a hajókat építésük alatt ellenőrizte az üzemeltető társaság részéről, vagy a hajókat tervező és a tervezési munkákat is irányító *Kemény Sándor* főkonstruktor is.²⁸ A már fentebb is említettek közül *Rákos Lajos*, *Wulff Olaf*, *Nagy Gábor*, *Roediger-Schluga Miklós* mellett természetesen ide soroljuk az ötvenéves koráig a haditengerészetnél szolgált akkori magyar kormányzót, *Horthy Miklóst* is.

¹⁹ *Wulff Olaf Richárd* (1877–1955) a fiúmei Haditengerészeti Akadémián végzett, majd 1901–1902-ben az első nemzetközi ázsiai békefenntartó műveletben, a kínai tűzoltási hadműveletben (a boxerlázadás elfojtásában) vett részt, de még emlékezetesebbek voltak a Fekete-tengeri különítmény parancsnokaként tett mozdulatai (*Wulff-különítmény*), melynek során folyami hajókkal Odesszáig hajózott a hadsereg támogatására. 1920-tól a M. Kir. Folyamőrség megteremtője és első parancsnoka.

²⁰ *Roediger-Schluga Miklós* (1894–1950) fiúmei születésű tengerész, cs. és kir. sorhajóhadnagy, hj. tengerészkapitány.

²¹ *Nagy Gábor* (1893–1951) a fiúmei Haditengerészeti Akadémia elvégzése után számos osztrák–magyar hadihajón teljesített szolgálatot. Az egykori fiúmei M. Kir. Tengerészeti Hatóság helyett megszervezett Tengerészeti Hivatal első vezetője lett.

²² Dr. BÍRÓ József: A magyar Duna-tengerhajózási története a felszabadulásig. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve VI. Bp., 1983. p. 227.

²³ JUBA: i.m.: 1995. p. 84-86.

²⁴ Uo.: p. 106.

²⁵ JUBA: i.m.: 1993. p. 14. A *Kassa*, későbbi nevén Debrecen megmaradt, ma egy alapítvány kezelésében folyik a hajó felújítása.

²⁶ A Tenger 1939. IV–VI. szám. p. 44.

²⁷ Hajózási Hírlap. IX. évf. 6. szám. p. 2-3.

²⁸ BALOGH Béla: Duna-tengerjáró hajóink fejlődése. In: Járművek, Mezőgazdasági Gépek. 11. évfolyam, 1964. 4. szám. p. 133.

ZSIGMOND Gábor

A DTRT és a Magyar–Egyiptomi Kereskedelmi Rt. közösen jelentős szállítási ügyleteket tudott megszervezni: a célállomások között leggyakrabban Isztambul, Szaloniki, Bejrút, Haifa és Alexandria szerepelt, de vasúti átrakással Bagdadba és Teheránba címzett küldeményeket is szállítottak.²⁹ A DTRT 1936-ban három hajóval összesen 21 038 tonna árut szállított. A három hajó összesen ötvenfős személyzetet foglalkoztatott. A hajók több mint 70 ezer tengeri mérföldet tettek meg.³⁰ A következő évben a forgalom 24 410 tonnára nőtt, majd 1938-ban elérte a 30 942 tonnát.³¹ A kiviteli cikkek között elsősorban mezőgazdasági áruk, élelmiszerek, gépek, hídszerkezetek szerepeltek. Az importárak közt az egyiptomi gyapot játszott fontos szerepet, emellett port-szaídi átrakással madagaszkári rafiát és nagy mennyiségű görög és török déligyümölcsöt szállítottak.³²

A MAGYAR MÉLYTENGERI HAJÓZÁS

A speciálisnak nevezhető Duna-tengeri flotta mellett a magyar tengerészet rendelkezett mélytengeri hajókkal is, melyek a „hagyományos” nyílt tengeri forgalomban vettek részt. Magyarország két világháború közötti tengerentúli forgalma 16 európai tengeri kikötőn át bonyolódott le.³³

A Bethlen és Mussolini közötti tárgyalások során már 1927-ben foglalkoztak Fiume kérdésével, de ez ekkor még elsősorban a város Olaszországhoz csatolásának pénzügyi kérdései tisztázásában merült ki.³⁴ A Gömbös által képviselt Olaszországhoz való közeledés egyik eredménye lett viszont az 1935. március 8-án kihirdetett 2350/1935. ME rendelet. Ez a fiumei kikötőn keresztül átmenő magyar forgalom fejlesztése tárgyában, Rómában 1934. november 18-án kelt egyezmény ideiglenes életbe léptetéséről rendelkezett.³⁵ A tárgyalások során megállapodtak abban, hogy a Fiumén átmenő és Magyarországról származó vagy ide irányuló áruk „a közterhek és a forgalmi könnyítések tekintetében, valamint minden egyéb tekintetben ugyanolyan elbánásban fognak részesülni, mint az Olaszországból származó vagy olaszországi rendeltetésű hasonló áruk, és mindenesetre nem kevésbé kedvező módon fognak kezeltetni, mint bármely más országból származó, vagy más országba rendelt azonos áruk. E tekintetben nem tétetik különbség olasz lobogó vagy magyar lobogót viselő hajókon fuvarozott áruk között.”³⁶ A megegyezés egy fiumei magyar vámhivatali kirendeltség létrehozását is engedélyezte. Az 1927. július 25-i magyar–olasz jegyzőkönyveket ezeknek megfelelően a szükséges mértékben módosították. Kimondták, hogy amennyiben Fiume végállomással magyar járat létesül, gondoskodnak egy raktár kialakításáról, továbbá engedélyezték, hogy a rendszeres szolgálatra alkalmazott hajók a kikötést illetően elsőbbségben részesülhetnek. Fiumét elsősorban a magyar gabona és hüvelyesek kiviteli irányaként kívánták használni, melyek számára a termények tisztításához szükséges tárhelyek kialakítása is szóba került.³⁷ Az olasz gesztusok mellett az előkészületek is komolyak voltak. Egy hónap elteltével az 5140/1935 ME rendelet rendelkezett a *Fiumei Magyar Királyi Fővámhivatal* felállításáról.³⁸ A 1934. november 18-án kelt egyezmény ideiglenes életbe léptetése után három hónappal sor került a megállapodások végleges hitelesítésére. Az erről szóló 5830/1935 ME rendeletet Gömbös június 11-én látta el kézjeggyével.³⁹ Az adókedvezményekkel Budapestre csalogatott Angol–Magyar Hajózási Rt. és az olasz érdekeltségű Neptun Tengerhajózási Rt. hajói meg is fordultak Fiume és Trieszt kikötőiben, azonban az átrakások, illetve jelentős

²⁹ HÁMORI: i.m.: p. 109.

³⁰ KÁDÁR: i.m.: p. 112.

³¹ BORNEMISSZA Félix: A Duna nemzetközi-jogi, gazdasági és politikai jelentősége. In: A Kikötő-Tengerhajózás. 1943. június 3.

³² A Tenger 1939. IV-VI. szám. p. 45.

³³ A Kikötő-Tengerhajózás. 1943. április 1. p. 5.

³⁴ Corpus Iuris Hungarici 1928:XXIII. tc.

³⁵ JUBA: i.m.: 1993. p. 12.

³⁶ Magyarországi rendeletek tára. Bp., 1935. p. 29–30.

³⁷ Uo.: p. 32–36.

³⁸ Uo.: p. 254–265.

³⁹ Uo.: p. 270.

összegeket vittek el, ráadásul ezeknek a mélytengeri hajóknak a nagy befogadóképességét nem tudták kihasználni, így a fuvar költségek relatíve magasak voltak.

Kétségtelen, hogy Fiume magyar exportja 1936 után növekedni kezdett, olyannyira, hogy az 1936. évi 477 ezer métermázsza gabona helyett 1939-ben már megközelítette az 1,15 millió métermázsát. Jelentős növekedés tapasztalható a szarvasmarha, a szárazfőzelék, a maláta, paradicsomlé, húskonzerv és kisebb mértékben a burgonya tekintetében is. Mindeközben a Triesztből irányuló magyar export a gabona esetében 563 ezerről 1,67 millió métermázsára emelkedett, és a többi említett termék volumene is magasabb volt a fiumeinél. A Duna torkolatában fekvő *Braila* magyar gabonaexportja mindezek mellett az 1936. évi közel 2 millióról, 1939-re elérte a 3,62 milliót.⁴¹ Ez az útvonal így érthetően nagyobb érdeklődést váltott ki idehaza, mint az olaszokkal folytatott „fiumei megbeszélések”.

Meg kell említenünk, hogy mindezek mellett a két háború között több, rövid életű magyar tengerhajózási céget is bejegyeztek Budapesten, melyek mélytengeri hajókat üzemeltettek. Ezek közül azonban 1939-ben már csak négy társaság működött. Ezek némiképpen tartították a második világháborúra kialakult kereskedelmi flotta összetételét. Megalakulásukhoz és működésükhöz a segítségét a magyar kormány adta. Az 1934:IV törvénycikk ugyanis rendezte a tengerhajózási vállalatoknak adható kedvezmények ügyét, melyet a 10.000/1939 ME rendelet tovább bővített.⁴² A magyar kormány teljes adómentességet, illetékek alóli kedvezményeket adott, valamint engedélyezte a külföldi tőke bevonását a Magyarországon bejegyzett tengerhajózási társaságoknak.⁴³ Ezek a kedvezmények Budapestre csalogattak néhány hajózási társaságot. A DTRT mellett így 1939-ben még négy, Budapesten bejegyzett tengerhajózási vállalat működött. A fentebb már említett *Angol–Magyar Hajózási Részvénytársaság* és az olasz érdekeltségű *Neptun Tengerhajózási Részvénytársaság* 1933-ban jött létre. A svájci érdekeltségű és *Burger Bernát* genovai konzul nevéhez fűződő vállalkozás (*Finagra SA*) 1936-ban lajstromoztatta az akkor húsz éves, *Turul* névre keresztelt gőzöst, és csupán a háború kitörése előtti utolsó békeévben került a *Magyar Hajózási Részvénytársaság* tulajdonába egy Baltimore-ban, 1916-ban épült teherhajó. Ezek a cégek szabadhajózást űztek, külföldi tőkével jöttek létre, és rendszerint csak a magyar adókedvezmények miatt telepedtek meg Budapesten. A négy cég együtt is csupán 6 hajót birtokolt a háború kitörésekor, azonban nem elhanyagolható, hogy a Duna-tengerjárók mellett magyar lobogó alatt — igaz, döntően külföldi érdekeltség mellett — mélytengeri hajókat is találunk 1939 szeptemberében.

ÖSSZEGRÉS

Magyarországon nagy nehézségek árán, az egykori fiumei kereskedelmi és a volt császári és királyi haditengerészet kapitányai, tisztjei segítségével, a kormányzó személyes támogatása mellett sikerült fenntartani, újjászervezni a magyar tengerészetet. Az egykor több mint 500 hajóegységből álló fiumei kereskedelmi tengerészet és a több mint 220 egységből álló közös hadiflotta magyar személyzete — legalábbis annak egy része — át tudta menteni szakértelmét, tudását, így munkáját is a két háború közötti magyar tengerészet intézményébe.

A trianoni békeszerződést követően megváltozott diplomáciai, katonai, gazdasági környezetben a technikailag is eredményesen kivitelezett Duna-tengerhajózás sikeres vállalkozásnak bizonyult, miközben a budapesti lajstromba — megfelelő kormányzati intézkedések, támogatások, adókedvezmények révén — bekerültek mélytengeri hajókat üzemeltető cégek is. A háború kitörésekor Magyarország így egy 11 egységből álló tengerészettel rendelkezett, melyben a hajók egy része speciális Duna-tengerjáró, más része szabadhajózást űző, mélytengeri teherhajó volt.

⁴⁰ BORNEMISSZA Félix — BARTOS Dezső: Magyarország és a tengerhajózás. Bp., 1942. p. 259–261.

⁴¹ Uo.: p. 259.

⁴² Magyarországi rendeletek tára. Bp., 1939. p. 2004.

⁴³ Corpus Iuris Hungarici. 1934:IV. tc.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 1. szám

ZSIGMOND Gábor

Kulcsszavak: Duna-tengerhajózás, második világháború, magyar tengerészet, szabadhajózás, kereskedelmi tengerészet

Keywords: Danube-see navigation, World War II, Hungarian marine, tramp steamers, merchant marine

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BALOGH Béla: *Duna-tengerjáró hajóink fejlődése.* =Járművek, Mezőgazdasági Gépek. 11. évfolyam, 1964. 4. szám.
- Dr. BÍRÓ József: *A magyar Duna-tengerhajózás története a felszabadulásig.* -In: Közlekedési Múzeum Évkönyve VI., 1983.
- BOGNÁR Jenő: *A magyar Duna-tengerjáró hajógyártás 50 éve.* =Haditechnika. 1985. 3. szám
- BORNEMISSZA Félix — BARTOS Dezső: *Magyarország és a tengerhajózás.* -Bp.: k.n. 1942.
- BORNEMISSZA Félix: *A Duna nemzetközi-jogi, gazdasági és politikai jelentősége.* -In: A Kikötő-Tengerhajózás. (1943. június 3.)
Corpus Iuris Hungarici
- CSONKARÉTI Károly: *Az Osztrák--Magyar Monarchia haditengerészete.* -Bp.: Zrínyi Kiadó, 2001.
- DEZSÉNYI Miklós -- HERNÁDI Ferenc: *A magyar hajózás története.* -Bp.: Műszaki Könyvkiadó, 1967.
- DUBROVIĆ, Ervin (főszerk.): *Riječka luka.* -Rijeka: k.n. 2001.
- GOSZTONYI Péter: *A magyar honvédség a második világháborúban.* -Bp.: Európa Könyvkiadó, 1995.
- HEGEDÜS Hubert: *Dunán-tengeren.* -Bp.: Gondolat, 1966.
- HORVÁTH Csaba: *A Hazáért — mindhalálig!* -Bp.: Honvéd Kiadó, 1999.
- HORVÁTH József: *A "Nautica" -- A fiumei Tengerészeti Akadémia története.* -Bp.: Ha-jós Bt., 1999.
- JUBA Ferenc: *A magyar tengerészet a második világháborúban.* -Kaposvár: Magyar Nemzeti Történelmi Társaság, 1993.
- JUBA Ferenc: *A magyar tengerészet nagyjai.* -Kaposvár: Magyar Nemzeti Történelmi Társaság, 1995.
- KÁDÁR Ferenc: *A magyar tengeri kereskedelmi hajózás története.* -Bp., .: Gépipari Tudományos Egyesület, 1975
- KÁDÁR Ferenc: *Egy kapitány naplójából. I. kötet,* -Bp.: k.n. 1981
- KVASSAY Jenő: *A Duna-torkolat hajózásának kérdései.* -Bp.: k.n. 1918.
- Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1915-iki évről.* -Fiume: M. Kir. Tengerészeti Hatóság, 1915.
- Magyarországi rendeletek tára.* -Bp.: M. Kir. Belügyminisztérium, 1935.
- Magyarországi rendeletek tára.* -Bp.: M. Kir. Belügyminisztérium, 1939.
- MLADIÁTA A. János: *„Budapest” folyami és tengeri hajó vízrebocsátása.* =Hajózási Hírlap. IX. évf. 9. szám. -pp. 1-4.
- MLADIÁTA A. János: *A „Budapest” motoros első alexandriai útja.* -In: A Tenger 1935. V--VIII. (különlenyomat)
- MLADIÁTA A. János: *Beitrag zum Donau-Seeschiffartsproblem.* =Werft-Reederei-Hafen. 1935. évi 21. füzet
- MOLNÁR GYÖRGY: *A magyar folyamhajózás főbb eseményei 1935-1941 között.* -In: Közlekedési Múzeum Évkönyve VI., -Bp.
- Sziji Jolán (főszerk.) *Magyarország az első világháborúban.* (Főszerk.: Sziji Jolán) -Bp.: Petit Real Könyvkiadó, 2000
- ZSEMBERY Gyula: *A Duna-tengerhajózás története.* -Bp.: k.n. 1951.
- ZSEMBERY Gyula: *Harminc éve indult el az első magyar Duna-tengeri hajó Budapestről.* =Közlekedési Közlöny. 1964. október 11.
41. szám.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

ZSIGMOND Gábor

Budapest, 2010.
3. évfolyam 1. szám

Hivatkozott korabeli szaksajtó:

PILLER Vilmos (szerk.): *A Kikötő-Tengerhajózás*. 1943.

GONDA Béla (szerk.): *A Tenger*. 1939.

PILLER Vilmos (szerk.): *Hajózási Hírlap*. 1934–1939.