

AZ OCEANA TENGERHAJÓZÁSI RT. ESETE MÁRIA TERÉZIÁVAL ÉS A LÁZADÓ TENGERÉSZEKKEL

BATHÓ GÁBOR



ELTE ÁJK
Jogtörténeti Kutatások

A SZERZŐ:

DR. BATHÓ GÁBOR

ADJUNKTUS

NKE ÁLLAMTUDOMÁNYI ÉS
NEMZETKÖZI TANULMÁNYOK KAR,
ÁLLAM- ÉS JOGTÖRTÉNETI TANSZÉK

BATHO.GABOR@UNI-NKE.HU

2025. március 24.

Az Oceana Tengerhajózási Rt. 1922-ben jött létre egy amerikai-magyar vegyes vállalkozás eredményeként. Ez a társaság az I. világháború és a trianoni békeszerződés traumája után a lassan és nehezen újrainduló magyar tengerhajózás úttörője volt. Ennek kiváló bizonyítéka, hogy a nagy háború utáni hajórajstromban egyes számmal ennek a cégnek a hajóját, az *Alföld egycsavaros tengeri áruszállító gőzhajót* tüntették fel (a 100 méteres gőzhajót 1900-ban építették Glasgowban és 1963-ban bontották szét Isztambulban). Az Oceana nem túl hosszú fennállása alatt 6-7, kb. 100 méteres gőzössel rendelkezett, amelyeket 1900 és 1912 között építettek.¹ A cég 1926-ban azonban nem tengeri áruszállítási tevékenysége miatt vált híressé.

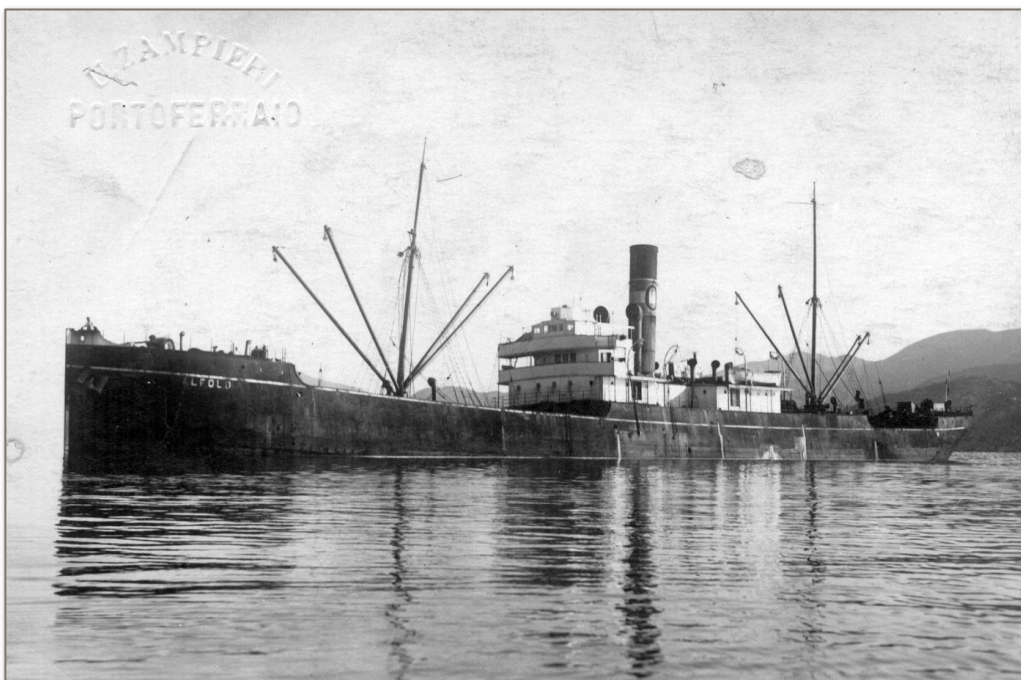
1925 végén a társaság már említett Alföld nevű gőzöse Várnában vesztegelt. A hajó kapitánya eközben egy éppen Várnában tartózkodó hölgyismerőst látta vendégül a

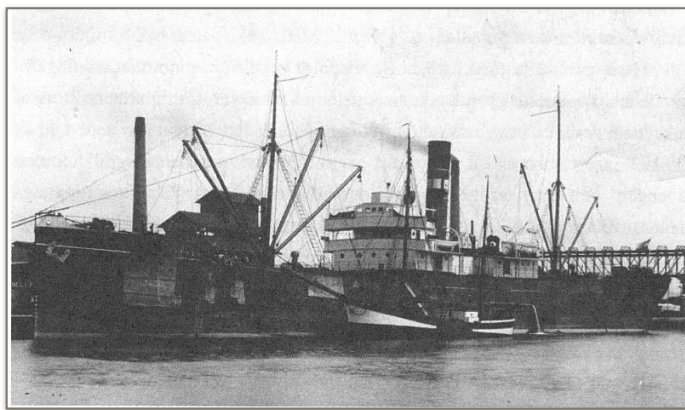
hajón. Mikor a hajó parancsnoka erről tudomást szerzett, utasította a kapitányt, hogy távolítsa el a hölgyet a hajóról. (Az említett nő egy Várnában élő magyar színész volt, egyes beszámolók szerint a kapitány rokona.) A hölgy eltávolítása közben a parancsnok olyan magatartást tanúsított, amelyet a kapitány magára és a hölgyre nézve is sértőnek talált. Mikor emiatt tiltakozását fejezte ki, a parancsnok közölte, hogy a kapitányt elbocsátja a szolgálatból. A kapitány ekkor hivatkozva a rá vonatkozó tengerészeti szabályokra azt követelte, hogy a legközelebbi magyar konzulátushoz mint elsőfokú tengerészeti hatósághoz forduljanak, és az vizsgálja felül az esetet, a parancsnok döntését. A parancsnok megtagadta a kapitány kérését. Miután az esetről tudomást szerzett a hajón szolgáló többi tiszt és a legénység is, egyként szolidaritást vállaltak a kapitánnyal, és táviratot küldtek az Oceana Rt. budapesti igazgatóságának. A budapesti igazgatóság hamar válaszolt: „A kapitány a hajón maradhat.”

A hajó tisztjei és legénysége megnyugodott az igazgatóság döntésében. A hajó több hónapnyi nyugalmas utazás és szolgálat után, 1926 februárjában az Alföld Rotterdam kikötőjébe futott be, ahol már várta a hajót és legénységét a tulajdonos Oceana egyik igazgatója. Ez az igazgató a rotterdami magyar főkonzulnál az Alföld tisztikarát és legénységét függelemsértéssel vádolta meg, és kérte elbocsátásuk kimondását. A főkonzul – mint elsőfokú tengerészeti hatóság – döntése összetett volt. A legfontosabb megállapítása az volt azonban, hogy a legénység a távirat elküldésével függelemsértést követett el, ezért őket elbocsátotta, az Alföld elhagyására kötelezte azzal, hogy emellett megállapította kártérítési igényüket az Oceana Rt.-vel szemben. A kereskedelemügyi miniszter – mint másodfokú tengerészeti hatóság – helyben hagyta a főkonzul döntését.²

A legénység a két, egybehangzó hatósági döntésben foglaltaknak megfelelően kártérítésért perelte az Oceana Rt.-t. Legfőbb érvük mellett az volt, hogy a főkonzul és a kereskedelemügyi miniszter egybehangzóan állapította meg igényüket. A budapesti törvényszék előtt zajló perben az érintett Oceana tengerhajózási részvénytársaság a kártérítés alóli mentesülése jogi alátámasztásként az 1774-es, Mária Terézia-féle *Editto politico di navigazione mercantile austriaca* nevű ediktumot hozta fel.

Az esetről a 8 Órai Ujság is beszámolt, melynek szerkesztője az újsághoz méltó módon kissé bulvárszerű kérdést tett fel a cikkben: „Vonatkozhatik-e egy másfél évszázados rendelet a rádiótisztre?” Választ is fabrikáltak hozzá, miszerint az ediktumot „a mai viszonyok közt komolyan nem lehet hivatkozni, mert





például az Alföldön rádiótiszt is volt alkalmazva, márpedig Mária Terézia korában nem volt rádió s így az eddigi rádiótisztra semmi esetre sem vonatkozhatik.”³ Bár a lap gondolatmenete kétségtelenül logikus és elfogadható is lehetne, de a kereskedelemügyi miniszter egy rendelete egyértelmű jogi helyzetet teremtett. A 1926. évi 94.602/XII. számú, a magyar tengeri kereskedelmi hajók hajósszemélyzetének szolgálati viszonyaiban érvényes jogszabályok tárgyában kiadott rendelet a következőket tartalmazta: „Felmerült kétség eloszlátása végett rendelem: Minthogy a tengeri kereskedelmi hajózás tekintetében Mária Teréziától 1774. évi április hó 25-én kibocsátott Editto politico di navigazione mercantile, valamint az ezt kiegészítő és módosító hajózási jogszabályok ... ma is hatályban vannak, a bennük szabályozott jogviszonyokban – így különösen a magyar tengeri kereskedelmi hajók hajósszemélyzetének szolgálati viszonyai tekintetében is – azokat kell továbbra is alkalmazni.”⁴ Ennek a rendeletnek a hatására a bírói gyakorlatba is visszatért az ediktum. A Budapesti Hírlap így tudósított: „legutóbb a magyar királyi Kúria a P. II. 7084/1927. számú ítéletében az ősi – de rossz – jogszabályok alapján magyar tengerésztsztek perében újra kimondotta, hogy a köztük és a hajósvállalat között fennálló szolgálati jogviszonyra

nem a kereskedelmi és ipartörvénynek és nem az 1920. évi 1910. M. E. számú rendeletnek, hanem a tengerészeti szolgálat különleges természeténél fogva az ezt a szolgálati viszonyt külön szabályozó tengerészeti jognak a szabályai alkalmazandók.”⁵ A Magyar Ujság tudni vélte a rendelet kibocsátásának okait is, hiszen nemcsak beszámolt Hermann Miksa kereskedelemügyi miniszter rendeletéről, hanem már a cikk címével is állást foglalt: „Az Atlantica Trust érdekében visszavarázsolják a XVIII. századot.” A cikk a miniszter felelősségét firtatta abban, hogy a 150 évvel korábbi, elavult rendelkezéseket hatályukban – valószínűleg néhány tengerhajózási társaság nyomására – fenntartotta. A lap kiemelte, hogy a rendelet néhány konkrét rendelkezés anakronizmusa miatt tarthatatlan. Ilyen például a rendszeres gyónás, így a rendelet hatályban tartása mellett elméletben nem katolikusok nem is szolgálhattak volna magyar tengeri kereskedelmi hajókon, vagy a kapitány számára biztosított fegyelmi jogkör, amely lehetővé tette, hogy a matrózokat „megmártsa,” illetve a hajó alatt áthúzassa. „Ami igaz volt 1774-ben, az nem igaz 1926-ban, és semmiféle miniszteri rendelet nem fogja tudni az idő kerekét 150 esztendővel visszaforgatni.”⁶

Az Oceana a fordultatos eljárás során a rotterdami főkonzult azzal vádolta,

hogy jogsértést követett el, amikor a tengerészek kártérítési igényét megállapította. Erre hatóságsértés és rágal-mazás miatt az Oceana ellen indult büntetőeljárás. A rotterdami főkonzul pedig a bíróság számára úgy nyilatkozott, hogy az Oceana anyagi gondokkal küzdött, és ezért próbált meg a Mária Terézia-féle ediktum alkalmazásával mentesülni a fizetési kötelezettségek alól. Odavetve megjegyezte, hogy még az ediktum is a tengerészeknek adott volna igazat.⁷ A budapesti törvényszék ítélete a tengerészek keresetét elutasította azzal, hogy azonnali elbocsátásra a hajósszemélyzet okot szolgáltatott a távirat megküldésével, a hajóstársaság pedig csak kényszerből nem élt az azonnali elbocsátással és türe meg a személyzetet még hónapokig a fedélzetén.⁸ Az Oceana anyagi gondjairól szóló pletykák igazak lehettek, mert a társaság 1927 februárjára az összes hajóját eladta.⁹ Mire ez megtörtént már több mint 70 kártérítési per volt folyamatban a társaság ellen, főleg az ediktumra alapított, végkielégítés nélküli elbocsátások miatt. A jelentős sajtóvisszhangot követően a másodfokú ítéletről már csak egy lap számolt be: az ítéletábra az elsőfokú döntést helyben hagyta.¹⁰

Hivatkozások:

- 1 Pelles Márton: Az Atlantica Trust története, in: Századok, 2023/4. sz. 797-800. p.
- 2 Sz. N.: Az „Alföld” óceánjáró tisztikarának és legénységének szomorú sorsa egy nő miatt. Pesti Napló, 77. évf. 87. sz. (1926. április 13.) 7. p.
- 3 Sz. N.: Az Oceana hajóstársaság egy Mária Terézia korabeli rendeletre hivatkozással lázadással vádolta meg egy hajója személyzetét. 8 Órai

Ujság, 12. évf. 82. sz. (1926. április 13.) 4. p.

⁴ Magyarországi rendeletek tára 1926. 679. p.; Budapesti Közlöny, 60. évf. 255. sz. (1926. november 9.) 3. p.

⁵ Sz. N.: Magyar tengerésztsztek kárváriája a bíróság előtt.

Memento az újrászülető kereskedelmi tengerészetünk számára. Budapesti Hírlap, 48. évf. 159. sz. (1928. július 15.) 4. p.

⁶ Sz. N.: Az Atlantica Trust érdekében visszavarázsolják a XVIII. századot. Magyar Ujság, 8. évf. 136. sz. (1926. november 14.) 3. p.

⁷ Sz. N.: Az Atlantica Trust „Oceana” nevű fiókállalata ellen bűnvádi följelentést tett a rotterdami m. kir. konzulátus. Magyar Ujság, 8. évf. 141. sz. (1926. november 20.) 1. p.

⁸ Sz. N.: Törvényszék. Budapesti Hírlap, 47. évf. 25. sz. (1927. február 1.) 12. p.

⁹ Sz. N.: Az Oceana eladta összes hajóit. Pesti Napló, 78. évf. 27. sz. (1927. február 4.) 20. p.

¹⁰ Sz. N.: Törvényszék. Budapesti Hírlap, 47. évf. 137. sz. (1927. június 19.) 22. p.

Képek elérhetősége:

1. oldal: Az ALFÖLD gőzös Portoferraio-ban 1925-ben.

Forrás:

https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/ikbal_exdoris_exalfold_exmount_summit_exkerkenna_exborneo/alfold/1162/1028

Letöltve: 2025. március 21.

2. oldal: Az ALFÖLD.

Forrás:

https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/ikbal_exdoris_exalfold_exmount_summit_exkerkenna_exborneo/alfold/1162/1028

Letöltve: 2025. március 21.