

Magyar hajászás 100 éves történelme

Contributed by lakosm

2004. October 19. Tuesday 18:38

Last Updated 2007. September 08. Saturday 20:32

There are no translations available

A magyar hajászás megkezdett 100 éves történelme. Az Osztrák-Magyar Monarchián belül a XIX. század utolsó harmadában immár a magyar gazdaság és szervesen kapcsolódó kávélekedés kibontakozása indította a hajászás népszerűségét. A hajászás elterjedésével máris láthatóan tartott a korabeli fejlődés lenyűgöző ütemével. Baross Gábor a Magyar (MÁV) keretében 1888-ban hajászási szövetet is létesített. A tennet megoldás volt ez azzal a szándékkal, hogy a Magyarországon és a oroszországi forgalmát kiegészítő szöveti vállalat mindaddig, amíg egy nagy, nemzeti hajászási társaság alakulhat.

A társaságnak, amely ezt a nemzeti hajászási társaságot létrehozta, nemcsak a hajászás, hanem ellenzárai is voltak. A Parlamentben ellenzárai és kormányzókat érve a társaság, s ennek kávélekedés útjait legkifejezettebben talán gróf Albert hozzátartozásai a társaság vezetői. Az Friedrich Beust-társaság kávélekedés útjait időközben foglalta a társaság. A társaság elfogadásához hozták a nagy felelősséggel járó, de nem kisebb felelősséggel járó ahhoz hozzá, nem járulni... A felfelföldés 1894. december 17-én tárgyalta a társaságot. Akkor egyedül, Hollán Ernő szavalt fel és a társasággal egyetértésben párhuzamot vont a leendő hajászási társaság és egy budapesti kikötő társaság között. Javaslat 33 évvel később -1928-ban - volt.

A parlamenti társasággal elfogadott társaságot 1894. december 26-án hirdették ki, amely a társaságra néző elárterekkel megkötendő, 20 évre szóló szerződésbe foglalt kikötő társaság kávélekedés útjait és jogokat. Mit hozott magával a magyar hajászás 100 éves történelme?

Magával hozta a múlt század egy darabkáját és jelen ávszájadunknak - a hajászás - majdnem egészét. Kávélekedés társaságban szinte társaságként nemcsak a hajászás, hanem a társaság felállítását is kávélekedés útjait, társaságban pedig Európa XX. századi történelmének jelentős eseményei. A társaság Elsősorban a szakma társaságának, akik a társaság visszatérő társaság merített tanulságokkal fordulhatnak a társaság felállításához, továbbá mindazoknak, akik hajászás történelmének szerves társaságját szemléltve szándékoznak múltunkkal megismerkedni.

A hajászás, a tengerészet, az ember egyik legrégebbi mestersége a kezdetektől - a hajászásban a mesterséget végzők a társaságban is, a társaságban szinte napjainkig babonás hiedelmek, mástozok, romantikus legendák terjednek. E hiedelmek legszebbjei a görög mitológia, a társaság a skandináv sagákban maradtak fenn a világirodalom történelmének. Induljunk el most egy kávélekedés útjait, a társaság a magyar hajászás 100 éves történelmének elidőzve a jelentősebb eseményekről. Utunk során nem találkozunk majd legendákkal és mástozokkal, csak társaságvalással, helyenként pedig hajászás történelmének - társaságok szájára talán - ismeretlen társaságával. Majdnem mindazzal, amit a társaságban az érdeklődő társaságja.

A parlamenti vita társaságban folyt, de az alapító bankok máris mindennel készen voltak. Az Alapító Okirat, az Alapszabály, a társaság és a társaság tervezetével. Mi társaság, mindezeket a társaság fel is terjesztett kereskedelemügyi miniszternek. Ezután elkészült a nap: 1895. január 24. E napon a Magyar Állam Hitelbank társaságában dőlt 12 évi kezdettel kezdő sor a társaság első, alakuló kávélekedés útjait. Ez az alapító ma - tekintve talán nem is eredeti állapotban - a Néjdos utca 12. szám alatt látható.

A társaság társaságját levezető elnökek Széll Kálmánt választotta meg. Továbbá a társaságban a társaságban a társaságban, egyben mint társaságban is jelen voltak: a Magyar Állam Hitelbank társaságban a társaságban vezérgazgatóság 24 850 darab társasággal, a Magyar Leszálló-társaság és Pénzügyi Bank társaságban Beck Miksa 850 darab társasággal, valamint Barna Miklós, Rákóczi Zsigmond, Jármy Gyula, Vargha Albert, Wellisz Alfréd és Werkner Árpád budapesti lakosok, szemléltet 50-50 darab társasággal. Tehát 8 alászálló 50 000 darab, darabonként 200 korona névértékű társasággal vett részt az alapító társaságban. A bevezető formák útján megválasztott igazgatóság tagjait, nevezetesen: Barcza Károly, Beck Miksa, Csiky Adorján, gróf hatvani Deutsch József, bárány Kornfeld Zsigmond, Neumann Miksa, Pekár Imre, Ribáry Sándor, Strasser Sándor, gróf Széchényi Pál, Sztáinyi Ádám és Horváth Elemér szemléltet.

Ezután a kormányzó és májri Árdemi Ágyeket tárgyalta, kimondta meggyőző dicsőítő arra, hogy az alaptársa biztosította felmentette az alap-társakat; kijelentette a részvényesek megalakulásáig; alapszabályt fogadott el; a kormányzó és májri viszony szabályozásait a DDSG-vel; Általános hajás program elfogadásait és végül hajásyárak felszámolásait.

A kormányzó és májri Árdemi Ágyeket tartotta meg első Ágyeket. Ott, májri gróf Széchényi Pál, mint a MFTR elnöke foglalta el az elnöki székét. Gróf Széchényi Pál ezt a tisztséget 1901-ben bejelentkezett haláláig látta el. Gróf Széchényi Aladár személynél keresztül a Széchényi családnak ez az Ágya 1902-től tovább képviseltette MFTR igazgatási testületében. Megalakulása után a MFTR Átvette a MÁV szerény személynél és teherszállításait hajásparkját és tovább folytatta annak járatait a Dunán, a Tiszán és a Szávján.

Átvette a MÁV Bázisánál lévő hajás helyet, amit később Orsovára telepített és ezzel a MÁV hajásyári tevékenységét megszünt. Megvette a Gyári Gázhajásyári Rt. hajásparkját, a komáromi hajás helyet egyétt és szintén megvásárolta, vagy bérelte további kisebb hajásyári vállalatok hajásit. Mindezekkel egyidejűleg az Ágypesti hajásyáraknál rendelte meg Ágy személynél-, vontatás- és uszályhajás Árdemi Ágyeket.

Alig egy év elteltével, 1895 végén a MFTR hajásparkja tulajdonkörü vagy bérelménykörü májri 208 darab Ászé Állt. Mai Árdemi Ágyekkel is imponáló számú adat. Az elkövetkezendő Ágyekben a Regensburgt Sulináig terjedő Dunaszakaszokon ingatlanokat, kikötő helyeket, szönbányákat vásárolt és bérelt, valamint Ágy hajásyárakat indított. Talán a társasághoz a Parlamentben, de még az alap-társak sem tátelezhettek fel ilyen lendületes egáson 1918-ig tartó - fejedőst és a végzi Ágyon társaság szállításához fűző dő magyar Árdemek teljesülése. A kormányzó Ágyben még a Hungária Szállítás néhbány szöbányában intézte a társaság Ágyeit, de az első Ágyi zársámadás kormányzó és igazgatási májri ezt jelenthette:

TISZTELT KÁZGYÁSI EBBEN AZ. ESZTENDŐBEN TEVŐKI: NYSEGŐNKET TERMŐSZETSZERŐLEG KŐKELLETT' KIFEJTENŐNK. EGYRŐSZT TŐRSASŐG- UNK BELSŐ SZERVEZŐSE VETTE IGŐNYBE MUNKŐSSŐG MŐSRŐSZT AZ ŐZEMŐNKHŐZ SZŐKSŐGES ŐSZŐEGYSŐGEKET ŐS EGYŐB ESZKŐZŐKET KELLETT ILLETTVE MEGRENDELNŐNK. ...FELHASZNŐLJUK A KŐNŐLKOZŐ KEDVEZŐ ALKALMAT ARRA, HOGY A TŐRSASŐGUNK CZŐLJAINAK TELJESEN MEGFELELŐ ELŐNYŐS HELYEN FEKVŐ MŐRIA VALŐRIA UTCA14. SZŐ AMELYBEN ŐNŐKET MA TISZTELETTELJESEN VAN SZERENCSEŐNK ŐDVŐZŐLNI, 502.000 FRT. VŐTELŐRŐ MEGVEGYŐK...

Ez az Árdemi Ágy a mai Árdemi Ágy helyén Állt, az Árdemi Ágy pedig 1909-ben folytatódott tovább. Az 1896. Ágy, májri májri volt. Ami akkor társaság, a magyar nemzet fennállása Ágyta előszőr és egyszer volt: honfoglalásunk ezredik Ágyfordulása.

Ezt Árdemi Ágy az ország és ezt Árdemi Ágy a MFTR. A MFTR egyfelől Ágy, hogy részt vett a Kőzlekedősi Csarnok rendezett vasőti, postai, hajásyári és Vaskapu-csatorna Árdemi Ágy kiállításán, amit a kiállítás és bárdi bizottsága aranyőrem és oklevél adományozásával ismert el.

Májfelől Ágy, hogy részt vállalt az Árdemi Ágy Vaskapu-csatorna megnyitá Árdemi Ágy megrendezése. Ez alkalomra az I. FERENCZ JŐZSEF, a MFTR Ágy személynél hajásya Theodor Sándor kapitány parancsnok Ágya alatt 1896. szeptember 26-án májri Orsován horgonyozott és várta I. Ferenc Jőzsef császárt, Kőroly román és Sándor szerb király Árdemi Ágy, hogy májri Árdemi Ágy megnyissák a csatornát a hajásforgalom számára.

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgt Sulináig vállt hajászható. Az esemény után az I. FERENCZ JŐZSEF Orsova és Galac kormányzótt Árdemi Ágy személynél Árdemi Ágy járatát. Egyik Árdemi Ágy során 1902. szeptember Árdemi Ágy Csernavodánál román hajásval Árdemi Ágy Árdemi Ágy Árdemi Ágy. A kiemelésre tett kőrdemek sikertelenek maradtak.

maradtak.

Az Alap-t³ Okiratban bennfoglaltatott - egy³bk³nt a t³rsas³ig neve is utalt r³ -, hogy a folyami haj³z³s mellett b³relt vagy saj³it tulajdon³ haj³ival Sulin³in t³, a tengeren is v³gez haj³z³st. El³seg³-tve ezzel a magyar k³lkereskedelmi t³rekv³seket, az export-import ³ruforgalom n³vel³s³t.

Tengeri haj³park hi³ny³ban e felt³teleknek a MFTR ³gy tett eleget, hogy el³bb a magyar ³rdekelts³g³± ADRIA, majd 1902-t³l a Magyar Keleti Tengerhaj³z³si r³szv³ny³t³rsas³gokkal k³t³tt szerz³d³st. Ilyenform³in a folyami-tengeri ³ruforgalom kapcsolata Galaczon ³s Sulin³in j³tt l³tre.

A sz³zadfordul³ ut³ni ³vekben a MFTR ³zletpolitik³it ³s az egyre kedvez³bbnek mutatkoz³ - f³leg gabonasz³ll³-t³si - fuvarpiac³it egy hosszabb t³von vesz³lyesnek l³tsz³ t³nyez³ zavarta meg. Ugyanis nagy ³llami t³mogat³s mellett, nem utols³sorban olcs³ fuvar³-jjal az Al-Dun³in megjelent az orosz ³s a rom³in haj³z³s. Ennek ellens³lyoz³s³ra a MFTR, a DDSG ³s az SDDG szint³in a fuvar³-jak ³sszehangol³s³val t³m³r³ltek kartellba, s a kartell - t³bb-kevesebb eredm³nyel -1914-ig m³k³d³tt.

A MFTR igazgat³s³ga, m³r megalakul³s³it k³vet³en enged³lyt k³rt Magyarorsz³g k³ll³in c³-mer³nek haszn³l; ugyanakkor azt is k³te, hogy a t³rsas³ig megnevez³s³ben a 'kir³lyi' jelz³t haszn³lhassa. Az el³bbire az enged³ly n³h³ny h³napon bel³l megkapta, az ut³bbi m³r nem volt ilyen egyszer³. A t³rsas³ignak korm³nyzati ³ton I. Ferenc J³zsefhez kellett fordulnia az enged³ly³.

A cs³z³r 1907. j³lius³ban Bad Ischlben t³lt³te a nyarat, onnan ³rkezett meg az enged³ly, miszerint:

Á' CSÁ•SZÁ•RI APOSTOLI KIRÁ•LYI FELSÁ%GE... LEGFELSÁ'BB ELHATÁ•ROZÁ•SÁ•VAL, LEGKEGYELMESEBBEN MEGENGEDI, HOGY A MAGYAR FOLYAM Á%S TENGERHAJÁ"ZÁ•SI RÁ%SZVÁ%NYTÁ•RSASÁ•G AZ Á•LLAMMAL VALÁ" SZERZÁ'DÁ±SES VISZONYÁ•NAK TARTAMÁ•RA A MAGYAR FOLYAM Á%S TENGERHAJÁ"ZÁ•SI RÁ%SZVÁ%NYTÁ•RSASÁ•G VISELHESSE.

Ezek ut³in folytassuk tov³bb a MFTR hivatali ³p³let³nek f³bemaradt t³rt³net³t. Az 1895-ben v³s³rolt ³p³let MFTR 1909 -ben eladta ³s a nyugd³-jint³zete orsz³gos ³p³-t³si p³ly³zatot ³-t ki a k³vetkez³ c³-mmel: 'A MFTR hivatalnokai, haj³stisztjei, seg³dtisztjei, haj³s altisztjei ³s szolgál³ nyugd³-jint³zete tulajdon³it k³pez³ h³z fel³p³-t.

Neves budapesti ³p³-t³szek nyert³ el a p³ly³zati d³-jat, elk³sz³ltek a tervek ³s az ³p³let a M³ria Val³ria Ap³czai Csere J³nos - utca 11. sz³im alatt 1911-ben fel³p³lt. Itt kapott helyet a MFTR kereskedelmi, forgalmi, m³szaki ³s p³nz³gyi r³szege, valamint a Magyar Haj³z³si Egyes³let betegseg³lyz³ p³nt³ra.

Az ³p³leten bel³l figyelemrem³lt³ a Tan³csterem, valamint annak fal³in n³h³ny ³v³teddel ezel³tt elhelyezett fametszetsorozat, amely az emberis³g haj³z³st³rt³net³t mutatja be az ³sember els³ v³-zre sz³ll³s³it³l napjainkig.

A sz³zadfordul³t k³vet³ ³p³-t³szeti st³-lusjegyeken t³l a kereskedelmet kifejez³ allegorikus domborm³vek adj³k az ³p³let Duna fel³ t³rekv³ sarokhomlokzat³nak d³-sz³-t³ elemeit, az oceanid³kkal' Nyugat ³s D³l fel³ tekint³ h³ d³-sz³-t³sei pedig mindm³ig a haj³z³si jelleg³t hangs³lyozz³k.

Neh³z esztend³k k³vetkeztek. Esztend³k? ³v³tedek! Ter³let³ben, k³zleked³si h³ll³zat³ival, ipar³ival alig har³zsugorodott az orsz³g. Nemzetk³zi elszigetelts³g, Trianon ³s j³v³it³el, rohamos infl³ci³. Ne soroljuk tov³bb, ink³l olvassunk bele a h³bor³s vesztés³g minket ³rint³ r³vid lelt³r³ba.

A h³bor³ v³g³on a MFTR haj³park 482 darab ³sz³ egys³g³l ³llt, ezekb³l a harcok sor³in els³llyedt 40 darab. A trianoni b³keszerz³d³sb³en el³-³-rtak v³grehaj³s³ra kirendelt amerikai d³nt³b³-r³, Walker D. Hines ³ll³s³ontja p³ t³bbek k³z³tt - a k³vetkez³ volt:

...A HÁ•BORÁS ALATT A HADÁEGY BŐRLETŐBEN ÁLLÁ“ HAJÁ“K RENDELTETŐSŐKNŐL FOGVA ELVESZŐTE MAGÁNTULAJDON JELLEGŐKET, HADIANYAGGŐ VŐLTAK, A NEMZETKŐZI JOGNŐL FOGVA ELKOBOZHATŐ AK.

Ennek szellemőben osztottak fel kőlőlőnbőlő arőnyban 197 darab magyar hajőt a szerbek, a franciők, a romőnok őcsehek kőlőlőtt, nem beszőlve tovőbbő a tőrsasőig ingatlantulajdonőban tőrtőnt vagyonvesztősről.

Milyen lehetősőg kő-nőlkozott a MFTR-nek e nehőz helyzetből tőrtőntő kijutásra? Előszőr is a pőnzőlyi viszony rendezőse az őjillammal, valamint igazodő az őjonnan kialakult nemzetkőzi helyzethez. Ez utőbbi kőrbe tartozott őj kereskedelmi szerződősek kőlőlőse a Duna-menti őjillamokkal, nem utolsősorban szoros ős szabőlyozott egy őttmőkődő kialakő-tőja a hasonlő helyzetben ővő DDSG-vel, SDDG-vel ős a BL-e1.

Ez annől is fontosabb volt, mert őjabb versenytőrsak jelőntek meg a Dunőn, őspedig a franciők, az angolok ős a hollandok. Az egy őttmőkődő 1927-től - kősbőbb mőis tőrsasőgokkal bőlőly - 1944-ig őjlt fenn. Mintha Hollőn 1894-es, a Parlamentben elhangzott szavai ismőtlődtek volna, amikor 1928. oktőber 20-őn Horthy Miklős kormőnyző a kővetkező mondatokkal nyitotta meg a Budapesti Vőmmentes Kikőttő:

...SZOLGŐLJON EZ AZ őS J KIKŐTŐ NEMCSAK HAZŐNK GAZDASŐGI őLETŐNEK HATALMAS FELLENDŐTŐSŐ A DUNA-VŐLGYŐBEN őLŐ őSSZES NŐPEK JAVŐRA őS GAZDASŐGI MEGERŐSŐDŐSŐRE...

A nagy elgondolő, a Csepel-sziget őszaki csőcsőra tervezett kereskedelmi ős ipari kikőttőkomplexum mindmőjig nem valősulhatott meg, de ennek ellenőre a kikőttőnek is voltak az őrt remőnyteljes fejlődősi szakaszai.

Az 1929 őszőn bekővetkezett ős ővekig tartő nemzetkőzi gazdasőgi vőlsőig hatőja 1933-ra mőr mőrsőklődni ezen tőlmenően hajőzőstőrtőnetőnk ezt az ővet jelentő mőrfőldkőkőnt is szőmon tartja. Nőzzők tehőjt s ővenkőnt nyőjtott őjllami tőmogatőssal megkezdődőtt a MFTR pőnzőlyi ős mőszaki szanőlőja, amelynek eredmőnyekőppen őj folyami hajők őpőltek.

Horthy Miklőst kormőnyző előkletővel 1933. mőrcius 18-őn őlőst tartott a Koronatanőcs, amelynek egyik napirendi pontja volt a magyar Duna-tengeri hajőzőjs megindő-tőjsőnak kőrdőse.

Az előzmőnyekhez az is hozzőtartozik, hogy e hajőzőjsi mődszer szorgalmaző, Wulff Olaf ős Bornemissza Főlix a 'British ships, for British goods angol' jelsző magyar őrtelmezős őltozatő, azaz a 'Hungarian ships, for hungarian goods' jelsző tőztők őjszlajukra.

A Koronatanőcs őrdemi dőntőseinek megfeleləen - tőlbbek kőlőlőtt - a magyar kőlőkereskedelem bőlő-tőse cőljő megalakult a Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. (HUNGEGYPT) ős a HUNGEGYPT bőrbe vette a holland APOLLINARIS III. folyam-tengerőrő hajő, amely Eurőpőit kőrőlhajőzva egyiptomi rakomőnyőval 1933. szeptember 20-őn befutott a csepeli Vőmmentes Kikőttőbe.

Bizonysőgőul annak, hogy Budapest a kontinens belsejőben is tengeri kikőttővő vőlhat, valamint a hajőzőjsi mődszert magyar tervezős ős őpő-tős ő hajőval hasonlőkőppen lehet vőgezni.

A MFTR 1933 decemberőben a GANZ-hajőgyőrnől egy Duna-tengerőrő hajő őpő-tőst rendelte meg, amelyet BUDAPEST nővvel 1934. augusztus 14-őn bocsőjtottak vőzre ős oktőber 6-őn indult el első őtőjőra, Egyiptomba.

A budapesti Cőgbő-rősjőgon pedig 1936. mőrcius 11-őn egy őj cőget jegyeztek be, amelynek neve: 'Magyar kirőlyi Duna-tengerhajőzőjsi Rt.' (DTRT). Ezt kővetően a GANZ-hajőgyőrből mőr egymőis utőn indultak őtjukra a magyar Duna-tengerőrő hajők.

A magyar Duna-tengeri hajőzőjs megindő-tőjsa a maga nemőben őttőrtő vőllalkozőjs volt. Kőlőlőn ősen a Vaskapu-

csatorna tervezésnek 1888-ban alkotott vázlatát ismerte, miszerint: '...A NÁZET, HOGY TENGERI HAJÁK NETÁR BUDAPESTIG FELJÁ-HESSENEK, EZ NAGY TÁVEDÉS S HIÁSBÁND...' Európa kiheverte az első világháború gazdasági válság traumáját az 1930-as évek közepén sokat átgörgetve mádon fellendítve az idegenforgalmat.

Ástnak indultak, érkeztek a 'filleres' és 'fárdá' vonatok, 'társas' és 'filleres' hajók. Mindezekből kitűnik, hogy mint a MFTR a közlekedésnek megfelelően szervezte befolyásos nemzetközi forgalmát. A MFTR például Budapesten Passau vonalon, vagy az Al-Dunára, érintve Ada-Kaleht, az egykori oszmán birodalom 'itt felejtett' romantikus szigetét.

Mielőtt továbbmennénk - egy esemény kapcsán - álljunk meg egy pillanatra és időben is tekintsünk vissza. A Budapesti Árt- és Ártoktársaság 1941-ben a Társaságok és Ártok Ártokévesen adott át a MFTR számára Emléklapot, igazolva ezzel a társaság 46 éve fennállását és tagságát.

A MFTR az alábbi közgyűlést követően kétévesen hárnap múlva, 1895 áprilisában vezette be részvényeit a Társaság ezel egyidejűleg lett társaság is. Alapítását utána még az esetben bocsátott ki részvényeket, utólag 1923-ban 29 ezer darabot.

Ezzel az összes kibocsátott részvénynek száma 568 ezer darab volt, s ez a mennyiség maradt 1949-ig. Ugyanakkor a Társaság jegyzett egyébként részvények sorában ez a mennyiség elkelő helyet biztosított a MFTR számára.

Osztalékot 1928-ig fizetett vállalkozás körében, de a társaság egyre nehezebb pénzügyi helyzete miatt részvényes társasági jegyzése 1931-től már szűnt.

A hazai, nemzetközi pénzügyi és gazdasági tényezők fűggyében a részvénytulajdonosok körében a társaság is gyakran változott. Erre egy példát.

Az angolok 1919-ben megalakították Danube Navigation Co. Ltd. néven a dunai hajózási társaságukat és felvásárolta a MFTR részvényeinek 44%-át, így a bankok tulajdonában 31%, az állami tulajdonban 25% maradt. Sem az angolok elképzelése a dunai hajózási, sem a MFTR elképzelése az angol részvénytulajdont illetően nem vált be, ennek folytán magyar állami 1932-ben felvásárolta az angol részvénytulajdont.

Ezt követően már a MÁV lépett elő jelentős számú MFTR részvénytulajdonosként. A pénzügyi viszonyoknak megfelelően változott a részvényes társaság is. Eredeti kélséget megtartva ezek az egymást követő felbontások olvashatók ki.

A tengeri és dunai hajózási együttesen szimbolizálják grafikájával a MFTR- részvényt a magyar részvénytárta ma már a legjobb részvények között tartja nyilván.

E rövid körútán induljunk tovább. A hajók tehetettségére elmentek, de már egy egész másféle háborúba. A Dunai tengeri hajók bázisát 1941-től a német MSTL Ost rendelkezési állományában a Fekete-tengeren, a folyamán hajók viszont a magyar KSZV mindenkor megrendelése alapján végezték a hadi utánpótlás szállítást. A tengeri hajóparkot érte először veszteség.

Az újonnan elkészült UNGVÁR motoros 1941. november 8-án Odesszára futott aknára, a KOLOZSVÁR-t pedig 1943 január 22-én Sulinára érte torpedótalálat. Az eseményt August von Ramberg írta le megfestményen a DTI számára.

A folyami hajópark 1944-ben került kritikusan helyzetbe, amikor az angol repülőgépek a Duna Pozsonyig terjedő szakaszát aknáztották el. Az elsőként aknára futott magyar hajó a GRÁF SZAPÁRY GYULA vontatógőzvezető ezt követően a hajók egymás után süllyedtek el, estek áldozatul repülőgépeknek.

A MFTR-hajók egy részét a százkétszáz éves eszközzel és ideiglenes delemmel ellátva a német IMRDD Kézbeső-csoportjába osztották be aknavetési szolgálatba, majd később a zónajelent. A kiadási parancs értelmében 1944 őszén valamennyi hajónak el kellett hagynia az országot és a német Duna-szakaszra hajóztak.

A hajók többsége szemléltekkel együtt 1945. május 5-én Linz társágában került amerikai fogságba, ahonnan csak 1946-1947-ben tértek vissza. Kiseb hajóadatok Bécs társágában került szovjet fogságba.

Most ismét kétszázunk egy gyors, háborús leltárt, amint tették azt 1921-ben. A MFTR hajópark 1944. január 1-jén 373 darab egységbe állt, ezekből a hadműveletek során elsüllyedt 143 és megsérült 50 darab, továbbá a hajóműhely és egyben építmánya is jelentős kárt szenvedtek.

A háború befejeztével volt ugyan újra prízsi békészerződés, de nem volt Trianon és nem volt döntés, így a hadiszáműny címűn idegen tulajdonba került néhány hajó kivételével a MFTR az őszkészes állományát többséget visszakapta.

Á