

kajás tje állott. A hajás kárpézácón az evezőpadok kárpézácott egy fém máter széles deszka-padozat vezetett végig, máshajás hosszában vonulás karzaton az 1/4 tegek áigyhő voltak feláll-tva. A fedélzet alatti fém helyek a felszerelési tárgyak elhelyezésére és legényeségi lakhelyül szolgáltak. Az evezőpadok fém máterre a vízvonal alatt, a fém rősen voltak beépítve, mindegyiken több ember állt, arccal a hajás far felé, egymás mellett. Az evezésük legnagyobb része minden ruházat nélkülül egymáshoz volt állncolva. Kárpézácokori leírások szerint az evezőpadonkat 3 ember hajtott gályájuk a trimes-ek voltak, a nagy ember álltal kezelteqadriimes-eknek nevezték. Az evezők elhelyezés szerin kátfémle gályájuk kálállnbnálltettek meg. Voltak olyanok, melyeknek evezőpadjai a hajás hossz tengelyéhez rázsát állennek kápvetkezében minden evezős kb 15 cm-rel elábbre állt, mint a hajás oldalához kápvzelebb álláll társa. Utábbi gályájukon minden ember saját evezőjét kezelte, mely annál hosszabb volt, minél beljebb állt az evezős. Egy párhuzamosan a hajás párkányzatához futás, megfelelő vastagságú gerenda kápezte az evezők alálltámasztási és forgatási pontját. Vitorlával való menetek alatt az evezőket, amelyeket nem használtak, ezeken a gerendákon fektették végig. Amikor a gályájukat már áigyhővel szerelték fel, az evezőpadokkal beépített hajás teret egy keresztbe fekvő embermagasságú, erős deszkafal állasztotta el a hajás elállőszátáll álls a fal mápvállt voltak feláll-tva az áigyhő, kisebb állvegek esetleg forgás villájukban a hajás párkányon forgathatóan voltak beépítve, a mai kápvzápsarkas áigyhőberendezés elvei szerint. A hajás orr és farrészén ágy volt kikápezve, hogy az ellenséges hajásrá állőrá támad (csájklyázás) esetében vízdelmáll szolgálljon és ez állt bállstyalhoz hasonlállan állpállt, deszkállnkok- kal és e hajás vácdelemben állsztvév tengerállszkatonájuk feláll-tállsi álls harci beosztási helye volt. A gályájuk elállőrsze, illetve orrfedélzet a víz felállállt messze elállőnyállt; hájomszáállg alakállváll kikápezett hegyes orra a hajás kápválltáll kápvzelharcdállfállsre álltállrá há-dkállt szolgállt, ezen rohantak állt a tengerállszkatonájuk kápvzelharcbán az ellenségg megcsájklyáz hajásira. A hajás kat leás, bizállnci csállszállr állrájaisában mint galállriállkat emláll-ti, amelyek ebben a korban a vitorlafelszerelésen káll-váll a hajás kávt oldalálln elhelyezett 24 - 26 páj evezővel haladtak. Szemálllyzete rendszerint a 'kapitállny' hajásparancsnokáll, az 'aroinis'-nak nevezett, a mai forgalmak szerinti első tisztáll, aki az egyállttes evezőst álls a hajás máveleteket állállntotta, valamint a felvigyállzákbáll (sous-comites) állllott, utábbiak a állrádeszkálln állllva bottal, korbállccsal álls máis álláll'eszkállállkkel 'serkentették' az evezősállket munkállra. Ezek káll-váll a hajás szemállzáállmállt az evezősállk (chiourme) tették ki, akiknek álltsállma kb. 220 fegyencáll állllott, s mellettállk mágg kb. 230 'szá ember' kápváll áll 30 a vitorlájukat kezelte, a tábbi meg a gályálln fegyveres szolgálllatot teljesálltett. A gályá tápusá hadihajás egyik legutolsó szereplállse 1740-ben, a Csimze melletti tengeri csatállban volt, ahol az orosz hajás had állráállkállt megsemmisálltette. Minthogy az áigyhők legnagyobb része a gályájuk elállőszálln volt felszerelve, a gályállállsszeállllállt hajás kávtállállk harcalakzata rendszerint a fejálldállt vonal volt. A hajás egymálls melláll záállráállt fel, a ellenségg feláll fordállt hajás orrokkal. A tengeri csata rendszerint állllcsállálls áigyhőállzálll kezdálldállt, majd a gályájuk egymállshoz kápvzell állve igyekeztek beleszaladni az ellenséges hajás evezősoraiba, melyeket nekirohállssal állsszetállrve, megfosztottállk a mozgálls lehallállőálltáll. A harc tábbi folytatállsa az ellenséges hajás felgyálltállsállbáll oldalba állállállálláll álls megcsájklyázállsállbáll állllott (kápvzelharc). A harc os tengerállszkatonájuk a korszaknak megfelelő nyáll-lakkal, állrdállkkal, kállsállbb szállmszerálljakkal álls vállgáll áll puskállkkal voltak felszerelve. A gályájukat idállrendben kálljellegzetes hajás tápus a karavella volt, amelynek az eláll-bbállnál sokkal nagyobb stabilitállsállt az adta, hogy hajás teste már nem teknáll alakáll, szállgletes, hanem állráálláll, cseppforma oldalfalláll. A XV. álls XVI. szállzadban használllatos karavelláll 100 - 140 tonnálls nagysállgban állszállltek. Az Atlanti-állceállnon káll-váll álllljutottak a Fállldkállzi-tengerre álls mellállkrálltálltáll feltehetállen az Adállrá is. Karavellállknak neveztállk a állráállállk kisebb-nagyobb teherzáállálláll hajásinak egy bizonyos hajás tápusállt is. A karavellállkat olyan orszállgok is használllltállk, mint Franciaország, amelynek mind az Atlanti-állceállnon, mind a Fállldkállzi-tengeren volt tengerpartja, kereskedelmi álls hadihajászálla, de használllltállk rászben álltállkáll-sokkal álls máretbelli másdállállsokkal Genova, Velence álls álls olasz állrosok álls hajás állrsasállgok is. Nemzetállgáll hovatartozállsukat álltállen helyezállllk azonos a gályállkrra vonatkozóállg ismertettekállvel. Magyar karavella álltállállálláll állncs adat, de legfeljebb fennállll annak a lehallállállge, hogy magyar szolgálllatban, sállt esetleg málobogálls alatt is hajás állt az Adállrá karavella.

Káll%o LEGYEN AZ ADRIA

Az eurállpai politikai helyzet tábbi alakullállsa kápvvetkezében Dállmállcia egállsz kiterjedállsállben Velence uralma állkerállt. A dállmállt állrosoknak - most már állő gazdálljuk akarátállbáll - felfegyverzett záállllállállhajáskat kellett szolgálllatba helyezniállk. A raguzai, záállrai, vegliai, lesinai, sebenicoi, traui, cherosi, pagoi álls spatálláll hajás k most már nem a magyar, hanem a velencei hajás had kávtállállkállben voltak harcra állnyserálltve. A XIV. szállzadban a dállmállt állrosok megkáll-sállreltállk a velencei uralom álláll felszabadullállst, de sokállgig eredmállnytelenálll. Kállroly Rállbert magyar királllynak állpollyi szállmazállsa mellett sem volt lehallállállge arra, hogy a állpollyi flottállt a dállmállt állrosok segálltsállgállre kállálldáll (Nagy) Lajos magyar királlly mindent elkállvetett a magyar tengeri hajászálla álls hajás há-d álltrehözállsállra, de nem sok eredmállnyel. Velence ellen álllltállzááll szerencsállvel állálls állállborállja 1358-ban a záállrai állkállállvel fezzálldállt be, amellutálln Dállmállcia a quarneroi állállálltáll Durrazállg magyar tulajdonba kerállt. A dállmállciai magyar flotta szállmállra Franciaországban is állpálltettek hajáskat, s a dállmállt állrosok hajás áll. Lajos királlly aranylillomos lobogállállt visellállk. A hajás kon szolgálllatot teljesálltáll tengerállszek legállállbbe dállmállt volt. 1361-táll a raguzai hajás kon orvos álls pap is teljesállt szolgálllatot, s a legállnyállg a kornak megfelelőáll páállncálláll, állgáll álls állállfegyverekkel volt felfegyverezve. 1532-ben a Genováálláll megvállsállrllt magyar tengeri hajás kon már áigyhő is volt. I. Lajos magyar királlly hadserege álls hadiflottállja 1361-ben már a állráállállk elleni háállborállra is állszállállálldállt. A Velence elleni háállborállban Genova magyar oldalon vett rász velencei flotta megtállmadta a dállmállt tengerpartot, de 1379 állprill 27-álln az egyesállllt dállmállt-genovai flotta Polálláll álldállntállen megverte a velencei hajás hadat. Az 1381-ben megkálltálltáll Torinááll állkáll felszabadálltotta a dállmállt tengerpartot a

Mária Terézia idejében csatolták Fiumát Magyarországhoz, ami az ezzel kapcsolatos kifizetések miatt egyértelműen jobban fokozta a magyarellenes hangulatot Horvátországban, de a bizonytalanságot magában Fiumában is. Ebben a korszakban is erőteljesen alakult ki a magyar tengermellőnk kifizetési fogalma, amelyhez Fiume, Buccari, Portorico és Novi kikötők is hozzá tartoztak. Később kiderült, hogy Fiume város neve már a XIII. század kifizetési elírásai magyar oklevélanyagban. Ismeretes az is, hogy ebben az időben a kikötő magas városfalakkal volt körülvéve és az egykori köröken a kikötő elírásait gályák és egyben kisebb tengeri hajók láthatók. Fiume lakosságjának száma a XV. században meghaladta az ezret. A kikötő lakói kifizetési magyar alig volt található, a lakosság legnagyobb része tengerész, halász, kikötői- és arzenál munkás, kereskedő vagy hajózási iparos volt. A városi lakosság legnagyobb része két nyelven, olaszul és horvátul beszélt. Maga a kikötő átvételénél keresetért teljesen nélkülözhetetlen volt az átvételhez szükséges vagyonbiztonságot, és háborús-, valamint kifizetési madársok állandó színhelye volt, amit a környező uszok telepesei szívtak. Ez a jellemző helyzet Fiumában a kifizetési átvétel alatt átvételben változatlan maradt.

A mennyire Fiume Magyarországhoz való csatolása nemzetgazdasági szempontból elnyúlás volt, éppen annyira szívtette a horvát és a dalmát lakosság nemzetiségi átvételét. Ez a visszárs politikai állapot mindenben megfelelt a Habsburg uralkodók 'oszd meg és uralkodj' jelszavval kifejezhető politikájának, mely szembeállította egymással a nemzetiségi érdekeket és ezzel megrontotta a viszonyt a szomszédos országok kifizetési. A magyar tengerparti részek sokakban reményteljes érdekeket keltő fejlődése II. József császár korában lehanyaglott, mert világhosszú lett, hogy a helyzet kialakítását nem magyar, hanem osztrák érdekek elátásáért nyomulása vezette. Ennek egyik megnyilvánulása volt Trieszt elátás helyezésére a 'magyar' Fiumával szemben.

Á Á Á

Az 1797-es évben kitört felkelés az osztrák fegyverek segítségével megszüntette Velence uralmát a dalmát tengerparti részek felállítását, majd a campoformi béke értelmében Franciaország Velence, Ausztria pedig Isztria és Dalmácia birtokába jutott. Így mádon a monarchia Adria tengeri érdekei az eddigiekkel kedvezőben alakultak ki. Ezt a helyzetet átmenetileg megzavarták a napóleoni háborúk, de később az egész tengerparti terület visszakerült az ausztriai császársághoz. Az 1848-évi szabadságharc kitört részekor Fiumának mindössze 9000, Buccarinak pedig 2300 lakosa volt. Fiume hajó- és teherjáró forgalma ebben az időben 5320 érkező és 5369 induló hajót jelentett, összesen 120 861 tonnával és 5 125 544 Ft értékkel. Ugyanakkor a dalmát tengerpart magyarnak nevezett tengermellőnk részek hajóállományába volt lajstromozva, ami összesen 1481 hajót és 36 780 tonnát jelentett.

72 tengeri hajó 17 060 tonna tartalommal, 504 nagy parti hajó 14 240 tonna tartalommal, 905 kis parti hajó 5 480 tonna tartalommal a hajózási ipar és az arzenál kifizetési mind kereskedelmi, mind haditengerészeti szempontból Portorico volt, de arányosan részt vettek a hajózási ipar és hajóforgalom munkájában Fiume, Zengg, Buccari és Carlopago kikötők hajózási ipartelepői és hajózási vállalatok, illetve vállalkozói is. A gőzperejés hajózási megindulása eladrián kisebb-nagyobb vitorlások kifizetési. Ezek a hajók semmiben nem, vagy legalábbis alig különböztek a többi tengereken, elsősorban a Földközi-tengeren használt hasonló motoros vitorlásokkal. Különösen, jellegzetesen Adria tengeri tápuszó vitorlások kialakulására nem volt szükség, mert a hajózási feltételek a Földközi-tengeren átvételükre elkövető egyformák voltak.

VITORLÁS-SHAJÁ TÁPISOK

Az Adria-tengeren a legismertebb vitorlások a kifizetési: Trabbaccolo. Az Adria jellegzetes vitorlásokhajója, rendszerint partmenti kifizetési használatú. Kötő ábrával volt felszerelve, párnázott vitorlával és orrvitorlával. Teherszállásra és halászatra használtak, nagysága 25 - 30 tonna. Legnagyobb 3 - 6 fős brig. 200 - 250 tonnás vitorlások, kötő teljes ábrával, melynek mindegyike ábrával készült, derék - és sudárszárral és nagy-nagy vitorlával felszerelve. Az elírás ábrával és ábrával, a másodikat fős ábrával nevezik. A hajó 8 - 20 ágyval felszerelt hadiöklőkre is használtak. A gőzperejés hajózási kezdeti korszakában a gőzhajókat is briggvitorlásokkal látták el. Személyzetük a hajó nagysága szerint 25 - 50 fős kifizetési vállalkozott. Bark, vagy barkhajó. Három ábrával tengerhajó, amelyet kereskedelmi célokra használtak. Csak az elírás és fős ábrával van teljes vitorlázat, míg a hátsó keresztsábrával csak egy csonka rődon fős ábrával ágvitorlával van ellátva. Az olyan három ábrával hajó, amelynek fős ábrával is csak csonkarődon fős ábrával ágvitorla van, sárbaraknak nevezik. Az elírás 4 és 5 ábrával barakhajókat ábrával tettek, amelyeken 3 vagy 4 teljes ábrával és egy csonka ábrával volt. Nagyságuk 400 - 1000 tonna, legnagyobb ábrával 10 - 16 fős kifizetési vállalkozott. Brigantin a brig egyik ábrával leges fajta. Kötő ábrával, kismotoros keresztsábrával, amelynek ábrával, vitorlázata és kifizetési a brigához hasonló. Régebben a Földközi-tengeri kifizetési hajózási-pusa volt. Elnevezése is ebből ered. Nagysága ritkán haladta meg a 300 tonnát, legnagyobb 10 - 15 fős. Kutt

Az 1871. évi XIX. tc. intézkedett a fiumei kikötő kiépítéséről: a terveket a Pascal francia mérnök készítette el. A kikötő építési munkálatokat máj. 1847-ben kezdték, a nagyobb munkálatokra csak később sor. Ennek megfelelően a Quarnero keleti szélénél 150 m hosszú rakpartot építettek ki, melynek teljes hossza a vízszinttől 6 m és 1 / 2 km lett, tárházai 13 000 vagon áru befogadására voltak alkalmasak, amelyek között a 61 km hosszú vasúti vonal egyidőben 6000 vasúti kocsit tudott befogadni. A kikötő négy részre: a fakikötő, a kőolaj, a vitorlás kikötő és a nagy-kikötőre épült. A kikötő kiépítését a kikötő időszakban létesítettek Fiume bányászati ipartelep: az állami dohánygyár, a rizsház, az olajfinomító, a cukor-, keményítő- és papgyárak, majd a Whitehead torpedógyár. 1866-ban Fiumében állították fel a haditengerészeti akadémiát. Ugyanitt megalakult a kereskedelmi tengerészeti iskola, majd később kereskedelmi tengerészeti akadémia. Mi sem jellemzőbb a kiegyezés korának valódi szellemére, minthogy az éjjel felállított fiumei kereskedelmi tengerészeti akadémia igazgatója a kormány bizalmába került ugyanaz a gróf Domini Vince lett, aki a szabadságharc ideje alatt az "Implacabile" honvédségi hadibriggett Londonban császárri körre járta. Fiume, a kikötőigazgatóságilag magyarnak szánta a terület és tengerpart. A 1880-ra korszerű kikötő épült. Ekkor, 1881-ben tartották az első kezdeményezést a Fiume és az Adria M. Kir. Tengerhajózási Társaság megalakítására. Később az ország átvitelt a Társaság 33 tengeri gőzszállító állás kereskedelmi flottájához, amely a XX. század első felében a Cunard hajózási társasággal való legszorosabb együttműködés folytatásán, a kőolajvezetékkel szemben a magyar kivándorlói mozgalmat népszerűsítette, egyre nagyobb forgalmat bonyolított le és a tengerhajózási forgalom egyik legfontosabb tényezője lett. Az "Adria" társaság forgalmi szállítások teljesítésének megfelelően építette ki a hajóparkját, amely egy sem tudta fedezni az üzleti és forgalmi keresletet, amelyhez hamarabb idegen hajózási társaságoktól is be kellett nyújtani.

Á

Az "Adria" tengerhajózási vállalat mellett a legszámbottevőbb tengerhajózási vállalkozás a Magyar - Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt. Ez a hajózási társaság 1892-ben jött létre és megalakulásától kezdve az Adria partvidék keleti részére szorított. A forgalmi vonalat államsegély útján később kiterjesztették az Adria olaszországi kikötőire. A hajózási társaság több, de kisebb tonnatartalmú hajókkal látta el a forgalmat. A Magyar Tengerhajózási Rt. 1898-ban alakult meg és sajátossága a Magyarországról az Átrikásos hajóforgalomnak a Fekete-tenger felé való lebonyolítása volt. Az első világháború kitörése előtt a tengerhajózási vállalat vonalait egészen Ausztráliáig kiterjesztette. A többi magyar tengerhajózási vállalatokhoz hasonlóan ez a vállalat is kapott a magyar államtól államsegélyt. A kapitalizmus megalakulásának korszakában - a folyami helyzethez hasonlóan - a kőolajvezeték konjunktúra lehetőségeinek megfelelően a magyar tengerhajózási vállalatok is egymás útján jöttek létre. Az állami magánközben lévő és megalakult tengerhajózási vállalatok teljesítő képességüket hajózási száma, valamint tonnatartalommal bizonyította meg.

Nem sokkal az első világháború kitörése előtt, 11 magyar tengerhajózási vállalat 123 hajóval 235 258 tonna tartalommal bonyolította le a forgalmat Fiume és magyar és egy vagy több idegen kikötő között. A magyar lobogás alatt hajózási hajók száma vállalatoktól 1913-ban a következő volt:

Hajó

Tonna

Adria m. kir. Tengerhajózási Rt.

34

75 442

Atlantica Tengerhajózási Rt.

11

43 784

Levente vagy Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.

12

42 157

Orient magyar Tengerhajózási Rt.

6

26 405

Magyar Hóvíz Szabadhajózási Rt.

6

22 666

Ídeficenter Tengerhajózási Rt.

2

3 325

Magyar Horvát Tengerhajózárs Rt.

46

17 433

Horvát Tengerhajózárs Rt.

4

593

Solich J

1

2 531

Gránit Árs Társas

1

922

Az első világháború kárvetkezményei folytán a magyar kereskedelmi tengerhajózás megszűnt.

{mospagebreak title=Osztrák-Magyar haditengerészet}

OSZTRÁK - MAGYAR HADITENGERÉSZET

A cs. kir. osztrák-magyar haditengerészet a Monarchia vérderejének egyik legköltségesebb részét képezte, amely szervesen hozzátartozott Ausztria-Magyarorszáig végtelenségig érő tetett nagyhatalmi állásához. A század elején hármasszövetség keretein belül egyre nagyobb arányú nyakat állt az osztrák-ukrán viszonylatban is mutatkozó imperialista politikájához. Maga a cs. kir. haditengerészet szellemében az jellegben elvöl állott mindentől, ami magyarnak mondható. Az a cs. kir. Monarchia fegyveres ereje eme nagyra tartott katonai szervezetekből a magyar államat terhelte. A cs. kir. haditengerészetnél a legénység és a tisztikarban szolgáló bizonyos számú magyar, de a magyar származású hivatkozások nem állítottak különbséget. Osztrák volt a hadilobogás, német a szolgáló nyelv, amelyet a magyar legénység és a nagy részben az éppen úgy nem tartott meg, mint az olasz, vagy a cseh, az ez tiszték az a legénység és a katonaság. Az intézkedést a végtelenségig megnehezítette. Annak tehát, hogy a flotta hadihajóinak kb. egyharmada, a költségvetéshez hozzájárulásiuknak megfelelően magyar nevet viselt, nem volt jelentősége. Minthogy a Monarchia sokrétű nemzeti állami tevékenységével az egységes, nemzeti szellem kialakulását, ezt igyekeztek elérni, ama bizonyos cs. kir. haditengerészeti szellemmel, amely részben az 1864 május 9-i helgolandi, részben pedig az 1866 július 25-én lezajlott lissai győzelmes tengeri csaták hagyományait követte. Abban a korszakban, amelyben megkezdődött a korvett (egysoros fedélzeti hajó), a fregatt (a fedélzeti hajó soron kívül egy fedélzeti hajó sor), vagy sorhajó (fedélzet alatt 3 hajó sor), fateszt, vitorlás osztrák hadihajók pártisa vastag és az osztrák részben megkezdődött a hajóhadik, ez a fejlődési folyamat a Monarchiában is - némi lemaradással ugyan - párhuzamosan haladt a világhíres flottájának hajóhadiként az osztrák hajóhadiként a fejlődésével. A korszakban a csatahajókat kategóriákba sorolták, a legnagyobb páncélozott hadihajó nagysága sem haladta meg 6 - 8000 tonnát, kb. 80 m hosszúsággal, 18 m szélességgel és 6 - 8 m mélységgel. A hajók általában két oldalon, több sorban volt elhelyezve, gépvezérelt 5000 LE teljesítményű motorokkal, 140 - 370 mm páncélvastagsággal. Ezek a hajók a forgószárnyú toronyok bevezetésével a fedélzeti legnehezebb feladatokat a toronyokban (barbettekben) helyezték el. 1887-ben az osztrák haditengerészet első forgószárnyú toronyos csatahajóját. Az első világháború kitörésekor a Monarchia haditengerésze 4 db 20 000 tonnás csatahajóval rendelkezett, amelynek legnehezebb feladatait 12 db 30,5 cm-es, 4 hajótoronyban elhelyezett hajóhajó volt. Ebben a korszakban a hajóhadik nagyobb, hasonlóan rendeltetésű csatahajókat (dreadnought típus) készítették. A cirkáló hajók a legnehezebb feladatokat a tengeri portyázás, a kereskedelmi hajók elleni harcok, a cirkáló hajók, 200 - 3500 tonnás nagyságban. Később ez a hajóhadik, a tengeri harcok harci feladatainak megfelelően erősebb páncélos hajókat és nehezebb feladatokat végrehajtókkal. A hajóhadik felépítésével a hajóhadik legnagyobb menetsebességével a 27 mérföld volt. Az osztrák-magyar flotta 4 teljes korszerű gyorscirkálóval rendelkezett. 1866-ban készült el a tengeri harcok, a torpedó, amelyet Whitehead angol mérnök szerkesztett az osztrák cs. kir. fregattkapitány tábornok vezetésével. A csatákban a hajóhadik szerepelt fel az új fegyverrel, s ez a menetsebesség fokozására az osztrák hajóhadik nagyságának csökkenésére vezetett. Az új hajókat a torpedóhadik ezután nem sokkal az ezek csoportos feladatainak elvégzésére szolgáló torpedóhadik. A fejlődés további eredménye volt a flottát nagyobb távolságra kiterjesztés, nagyobb mértékű, úgynevezett 'nyílt-tengeri torpedóhadik' megszerkesztése, melyeknek végső fokozata a hatodik világháborúban használt flottilla vezető hajóhadik, a rendkívül nagy gyorsasággal és erőteljesen felszerelt torpedóhadik felállításával. Az osztrák-magyar flotta elsősorban a tengeralattjárók, az 'U. 1' 1909-ben állított és 230, illetve lemerült állapotban 270 tonna volt. A flotta tengeralattjáróinak száma 1918-ig elérte a 27-et. Az első világháború felbomlasztotta a nemzeti tevékenységek letartott Osztrák-Magyar Monarchiát az osztrák minden intézménye egyet megsemmisítette a cs. kir. haditengerészet is. Érdekesebb, de egyáltalán nem véletlen, hogy a XX. század háború a vesztes országokban fellépő forradalmi megmozdulások során a flották tengerész legénysége állt. Így volt ez a cirkáló Oroszországban a 'Patyomkin' cirkáló, a Monarchiában 1918-ban a cattaroi flottafelkelésnél, vagy a német flottájánál az első világháború utolsó időszakában, a kielői flotta felkelésével. Az osztrák flotta, hogy a fegyverek elsőnek a hajóhadik fordult szembe az imperializmussal, azzal magyarázható, hogy a haditengerész legénysége a zsidó vasipari szakmunkások állított, akik a munkásságuk legelőkelőbb és legintenzívebb részét alkották, az elsőként ismerték fel osztrák érdekeiket, az imperialista háború erkölcsi telenségét és az ezt elidőző uralkodókat. Bár a monarchia katonai és politikai tevékenysége a cattaroi flottafelkelés után csak néhány nappal később következett be, a cs. kir. flotta állományának megsemmisítése mégis a levert flottafelkelések következménye volt. Az osztrák flotta hajóit a győztes hatalmak Anglia, Franciaország, Olaszország, Görögország, Jugoszlávia és Portugália felosztották.

TENGERHAJÓZÁS - TENGER NÁLKÖZEL

társaságoké. A magyar tengerhajózás a második világháború politikai helyzetben egyre lassabban, de valamit mégis fejlődött. Az 1940 augusztus 1-én kiadott hajóregiszter tartalmazza.

'SZENT GELLÉRT

-

Április 1916-ban,

-

5800 tonnás.

-

Tulajdonosai: Magyar Hajózási Rt. Budapest, A Lehel Caracas Constant Ld. Cardiff. Ballestero, Genova

'TURUL'

- Április 1920-ban,

- 4000 tonnás.

- Tulajdonos: B. Burger Genova, később London (ez alatt a név alatt Budapesten bejegyezve)

'KELET'

- Április 1912-ben,

- 7600 tonnás.

- Tulajdonos: 'Neptun' Tengerhajózási Rt. Budapest

'NYUGAT'

- Április 1912-ben,

- 7600 tonnás.

- Tulajdonos: B. Bufger London, Anglo - Swiss Shipping Co, London.

'CSIKÁ'S'

- Á%opÁ½lt 1912-ben,
- 7600 tonnás.

'CSÁ•RDA'

- Á%opÁ½lt 1912-ben,
- 6400 tonnás.
- Tulajdonosai: Angol - Magyar Hajászi Rt. Budapest, Vincent Graggs, Georges Graggs, 4. Lloyd's Avenue, London.

Rendkívül érdekesek a hajásjegyzékben felsorolt hajáshoz fűzött megjegyzések. Ezekből megtudjuk, hogy minden hajás, teljes egészében idegen tőke és idegen tulajdont képvisel. További, nem kevésbé érdekes megállapítások a jegyzékben szereplő valamennyi hajás a magyar lobogót viselve a tengerben biztosított elnyújtott útját, melynek ellenére is a hajások összes tevékenységére és alkalmazására nem illt kizárólag a magyar gazdasági élet szolgálatára. Az is nem volt kértve arra sem, hogy a befolyás idegen valuta teljes készletét átadja a magyar államnak. A magyar államot a felsorolt, igen nagy jelentőségű kedvezmények megadásával az a cél vezette, hogy fenn tudja tartani a magyar tengeri hajásforgalmat és érdekét tegye az idegen tőkének a magyar hajászás fejlesztéséért, támogatásáért ezáltal. Ugyanakkor a magyar állam ezen az érten biztosítani tudta a tengerésztársulatok nevelését is. Mindezen kívül a tengerben szerint biztosítva volt a magyar államnak az a joga, hogy a magyar rendeltetésű árúkat szállító hajások nem idegen valutában, hanem pengőben fizethesse a fuvardíjakat, viszont a hajások a saját befolyt valutájukat részbeni rendelkezésre bocsátása által kértve voltak biztosítani az idegen valutát olyan mértékben, magyar árut szállító idegen hajások fuvardíjait megfizették. Miközben így jártak, hogy az időzet tengerben megjelölt célját, az idegen tőkét a magyar tengerhajászás további fejlesztése érdekében a magyar kormányzat a jobb tengerben hőszi intézkedéseket kérésrel meg. Ennek eredménye volt a szintén 1934 évben kiadott XIX. tengeri magyar kereskedelmi tengerészet hajás szemlélyzetének szolgálati jogállásait szabályozta. Az ezzel kapcsolatos tengerben rendelkezések kiadása annál is inkább indokolt volt, mert addig az időpontig, ameddig a magyar kereskedelmi tengerészet fennállott, a tengerhajászáshoz tartozó szemlélyi elár-részek még mindig a Mária Terézia korból származó 'Editto Politico de Navigatione' cím alatt e tárgyban 1774 április 25-én kiadott jogszabályokban voltak lefektetve. Az 1934. évi XIX. tengeri cikk 1. §-a kimondta, hogy 'a magyar tengeri hajás szemlélyzetének legfőbb tevékenysége, becsületet szerezni mindenütt a magyar tengeri lobogónak'. A hajás hangzás megállapítás helytállóságát a továbbiakban - sajátlatos módon - látni fogjuk. A magyar kereskedelmi tengerészet lobogójának emlegetett becsületével sorozatosan visszaéltek. A tengerben behatárolt szabályozta a hajás szemlélyzet magatartásait a tengeri veszély esetén, károsító tekintettel a segélynyújtásra és a mentési munkálatokra. Károsító szabályozta a tengerben a hajásparancsnok károsító tevékenységét, tekintettel a hajás rendjére, a károsító tartózkodás idején és a hajás szemlélyzet rendjének és fegyelmének fenntartására. A hajásparancsnok károsító tevékenységét a tengerben 73. §-a, hogy ha a hajás kikötőbe érkezik, vagy onnan indul, a hajás szemlélyesen kell vezetnie. A hajásparancsnok tevékenysége a hajásnapló és egyébként hajásokmányok szabályszerű vezetése és ezeknek számlázás esetén a röhvathatóságok rendelkezésére bocsátani. A tengerben szabályozta a hajásparancsnok jogkörét, a hajás tulajdonosával szemben fennálló elszámolási kötelezettségét. Érdekes, hogy a tengerben 32. §-a elár-rja, hogy a hajásparancsnoknak a tisztikar tagjaiból és a hajás szemlélyzet más, tapasztalt tagjaiból hajás tanácsot kell alakítania, amelynek véleményében azonban nem jelentett kötelezettséget a hajásparancsnok számára. A tengerben II. fejezete bűntétel rendelkezéseket tartalmazott a hajás szolgálatból való megszűlés, csempészés, a szolgálat alól való szándékos elmaradás és a kötelező jelentés elmulasztása esetén. Károsító szabályozták a hajás megfelelő állandóságát, a hajás veszélyeztetés veszélyes anyagok szállító hajásnak tilalmait, egyébként tengeri kihágásokat és tengerben bűntetteket, valamint a hajás szemlélyzet vétségeit. A tengerben minden rendkívüli mértékű díjat elár-rásait, kitűntetés és jutalmazások adományozását a kereskedelmi miniszter hatáskörébe utalta. A hajásjegyzékben szereplő magyar hajások a másodvilágháború kitűntése elár-tt a viláig összes tengerin hajásztak. Egy hajásmenetre legalább 30 napot számírtva, a felmerülő árnyék 16 - 20 000 dollárt számítottak. Megvolt a hajások lehetősége arra is, hogy az egyes utak, fuvarköltségeit az akkori magyar valutában (pengőben) számírták, ami utanként 150 - 300 000 pengő közt volt a világtakozott és az országoknak igen nagy valutamegtakarást jelentett. A további elképzelések szerint az idegen tőkéknek érdemesen látszott a hozzájuk befolyás valutamennyiségeket a hajás állomány további fejlesztésére fordítani, ami végső eredményben a magyar tengerhajászás nagymértékű további fejlesztését jelentette volna. Károsító

ká-vál az volt a látszat, hogy a nagy kások számára a tengerhajás, mint állati vállalkozás minden egyéni ipari vagy kereskedelmi befektetéssel szemben a legnagyobb hasznot hozhatja. Mindez tábek káztt abban is megnyilvánult, hogy a fejlesztés során jónnan épített hajók építési költsége 6 - 8 év alatt amortizálódott, az idős szakutójn a hajás máig mindig 75%-os ártóket kápviselet és legalább máig további 10 évi felhasználási lehet minden kárálományok káztt szájman-tani lehetett. A tengerhajás vällalkozások kedvező állati lehetőségek lehetett szájman-tani azt is, hogy a hajás állati költsége a forgalombállati els napját kávet 30 évig alig álltozott szabad hajás forgalomban résztvevő tengeri hajók ávente kb. 250 állzernapot tudtak teljesíteni. Nemcsak a magyar folyami, hanem a folyam-tengeri, valamint a tengerhajás párhuzamos fejlődésének épít adja Budapest, a Duna-tengeri kikötő vörös hajás szempontból legnagyobb jelentőségű tányezése, a csepeli kikötő. Ávtizedek visszanyúlás tervezetések utójn a Csepeli Vámmentes Kikötő 1926-ban adták át a forgalomnak. A létesítmány 1 évvel a Duna-tengerhajás kávetelményeinek megfelelően mint Nemzeti és Szabadkikötő mátkádt, amennyi vámmentes kikötővel egészített ki. 1940-ben alakult át a csepeli kikötő 'Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajás Vállalat'-tá, amelynek hatáskáre a állati tengeri kikötő kb. 1 kiindulva tervezett magyar tengeri hajókra is kiterjedt. Ugyanaddig az időpontig kialakult a magyar folyami és tengeri hajás vällalatok elvállasztott állati hatáskáre is. Ennek megfelelően MFTR mátkádt területe: a Duna teljes hossza; a DETERT mátkádt terület Budapest - Alexandria - Cap Matapan vonal, valamint a Fekete- és a Földközi-tenger káztt; a Nemzeti Szabad Kikötő és Tengerészeti Vállalat és az oszák-Európa - Dél-Amerika és a további afrikai kikötők voltak. Mint azt máj előzésekben említettük, a Csepeli Vámmentes Kikötő, a Nemzeti Szabadkikötő és a Tengerhajás Vállalat, majd Magyar Duna-tengerhajás létrehozásában, valamint a háború utójni további fejlesztési tervek kidolgozásában vezető szerep jutott Bornemisza Félix tengerészkapitánynak. Nemcsak a DETERT rendkál áll bevállt vállalkozásait hozta létre, hanem megtette a szakságosnak tartott előkészeletet a háború utójni Budapest - Áceáni tengeri forgalom előkészeletésére is, megfelelően máret és teljesítmány hajók biztosításával. A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajás vällalat állati alap gondolata a tengeri hajóforgalmi Áruszállati rendszer Brazília és Argentína felé való káépítése volt. Ehhez megterveztek a 2300 tonnás Duna-Áceáni Áruszállati hajókat és a szakságos nyers biztosítás mellett megindult a Ganz - Danubius hajógyárban építési és a szakságos alapja az volt, hogy állandós-tani lehetett a Ganz Vagon és Gápgyár által Brazília sorozatban gyártott vasúti kocsik szállati és a rendeltési helyére. Ugyanakkor a brazíliai kávéállati vezetés és azt tervezte, hogy a Bulgária, Lengyelország, Románia és Jugoszlávia részére kávéelosztási kázponti raktárát Buda- pesten rendezte ahova a kávet ugyanazok a 2300 tonnás hajók szállati volt az Atlanti-Áceán és a Földközi-tengeren, amelyek a magyar vasúti kocsikat Brazília-ba vitték. Az előzetes ámvetés szerint a 2300 tonnás hajó egy Budapest - Buenos Aires kázttti áta alatt 6 vasúti kocsit tudott volna szállati-tani. A szállati-tási fuvar-díj kocsinként 15 000 pengő volt. Ezenkál Brazília-ban minden hajóra további 1200 tonna darabárut és 50 vagon fáj lehetett volna berakni és rendeltési helyére szállati-tani. A tervezett és részben megépít 2300 tonnás hajók a Duna-tengeri Áruszállati káépítési és a megépítési legnagyobb hátt-puszt kápviseleték. A hátt-puszt a hozzá állt kávetelményeket teljes ártó kielégítette. Ugyanebből a puszt áll el a háború utójn szovjet állvállati szállati számára az 1947 július 11-én Ásjpesten állzrebocsított 'Csiaturi'. A nemzeti Szabad Kikötő és Tengerhajás vällalat, Bornemisza tengerkapitány vezér- igazgató háború utójni fejlesztési tervei alapján megkezdte a Ganz Danubius hajógyárban a 3000 tonnás tengeri hajók építési és. Ezek a hajók máret és a állati miatt dunai kázeke-désre nem állhettek Honi kikötő áll (lajstromozás szempontjából) Budapest, állandós kikötő áll Fiume lett volna. A hajók vágóállati Leningrádot és Helsinkit állt áll volt meg. A tervezett hajók vontatási ellenállati és próbák-sárléteit 1943-ban sikeresen állgezték el. A tervek szerint ugyanezzel a hátt-puszt bonyolati-tották volna le az Áruszállati-tási forgalmat Fiume és a kanadai Szent Lőrinc folyás és - az ezzel tervezett csatornázási és meder-szabályozási munkák elvágó utójn hajás áll állszekáttésbe keráll - Nagy tavak partvidéke káztt. A fiumei kiindulási kikötő raktárháza