







szárvetségek felett. A 18. században a navigáció terén a térképészet fejlődött a szármagmóros. Az első szárvet 1731-ben Hollandia által alkalmazott káttérkrájs megoldással egyszerre lehetett megfigyelni a horizontot és a mórni ká-vájt ágitest magasságát. A század végén megjelent a májig használatos szextáns. Megoldódott a földrajzi hosszúság megállapításának kérdése is: John Harrison angol ács 1735-ben készített kronométere némi továbbfejlesztéssel térképészetesen megfelelt a tengerhajózásnak, valójában alkalmazásuk a tengerészek számára. E század során az első 'század hajó' a pusa fejlődött tovább. A hajótest nagyobb lett, és a korábbi ívelt formát egyenesebb, majd teljesen vízszintes vonalvezetést váltotta fel. A nagyságuk növekedésére jellemzőek az első rásók váltózársai. Máj 1689-ben az első francia sorhajó első rásó hossza 52,81 m volt, ez 1786-ban már 63,60 m lett. Nagy jelentőségű a hajótest és a kormányszerkezet és a kormányszerkezet megjelenése, amely a kormánylapra járt nagyobb kitérésű kormányt tette lehetővé az angolok 1761 óta sárléteztek a hajótest felőli borításával, a hajótestre telepelt káttérkrájsok és csigák ellen 1780-tól a rászlemez borítását általánosan elterjedt. A lánoszás vált a szármagmóros használatára is. A tatarboc latinvitorlázata is megváltozott, a hártsá vitorlát felváltva egy rásó (gaff) káttérkrájs, amely villánsan illeszkedett az árbocon a rásóhoz. E vitorla máj káttérkrájs alul is kapott egy merev rásót (boom). A kereskedelmi hajók áptáse alig tő hadihajókáttérkrájs. Tovább fejlődtek a máj az első 'században is látezték kisebb hajópusok (brigg, snow, ketch, kutter), amelyek azután a 19. században kapták meg a vágás 'alakjukat. A legújabb kor vitorlái hajóia 19. század folyamán a nagy sorhajók első káttérkrájs fejlettségük legmagasabb fokát, amelyet a fakonstrukció máj lehetett. (Az 1847-ben a bocsított 'Valmy', az utolsó francia sorhajó 64 m hosszúságú és 17,40 m széles volt.) A hajóáptáseben a legnagyobb váltózársat a fémek alkalmazása jelentette. Előbb vegyes - fa és fém - ágyvezetett kompozit hajók áptástelek, majd megjelentek a vas-, illetve az acélhajók. (Az első vastestű hajó, a 'Trial'-t a birminghami John Wilkinson áptáste 1787-ben.) A kompozit hajók csak a bordák voltak vasból, a hajótest és a palánkozás máj fából készült. A vegyes áptáste és, majd a fémtestű hajók megjelentek a fémárbocon is. A vitorlázatban is történtek változások. A nagy derékvitorlákat kettőszetté alakították. Ez megkönnyítette kezelést. Káttérkrájs ugyanígy megosztották a sudárvitorlák. A vitorlák bevonására fából leges felhőzést készítőket kezdtek használni. A 19. században - a klipper kivételével - a hajó pusait már kizárólag vitorlázatok alapján készítették meg. A fregatt teljes vitorlázatú hajó hármasárbocon volt, mindhárom árbocon keresztvitorlával, a tatarbocon alul egy ágvitorlával. A bark ugyancsak hármasárbocon, amelyen az első kettő keresztvitorlázat, a tatarbocon csak ágvitorlázat található. A század végén 4-5 árbocon barkok is áptástelek. A barkentin hármasárbocon, de csak első árbocon keresztvitorlázat, fém és tatarbocon ágvitorlázatú visel. A brigg káttérbocon, mindkettő keresztvitorlázattal, fémárbocon egy ágvitorlát is viselt. A szkónner eredetileg Amerikában készült, az ármazás káttérbocon volt, első árbocon elsőbb egy, majd káttér keresztvitorlát, fémárbocon pedig ágvitorlát. Az ebből kifejlődött latin szkónner egyre több árbocon és kizárólag hosszvitorlázattal volt felszerelve. A világon leghíresebb szkónner, az 'America' 1851-ben megnyerte a Wight-szigeti regattát, ettől kezdve rendezik meg a rangos Amerika-kupa-versenyeket. A vitorlái áptáste és a káttérkrájs felvirágzásához Anglia új tengeri vetélytársa, az Amerikai Egyesült Államok hajógyárjai is hozzájárultak. A vitorlái hajók fejlődése a klipperek megjelenésével érte el a csúcspontját. Klippereket kezdtek áptáste az amerikai Baltimore-ban. A Baltimore-klipperek elsőbb szkónner-, vagy briggvitorlázatot viseltek, káttérkrájs hármasárbocon fregattvitorlázatú fejlődtek. Az amerikai és a angol klipperek minden idők legszebb és leggyorsabb vitorlái voltak. E hajók hosszabbak és keskenyebbek voltak az eddigieknél, s orrkikáttérkrájs is sokkal karcsúbb és áleesebb volt, mint a korábbi áptáste hajók. Ennek az áptáste smádnak, valamint hatalmas vitorlái káttérkrájsnak a klipper 6-8 csomós átlagsebességét, igen kedvező számban pedig a szinte hihetetlen 18 csomós sebességét, amely a káttérkrájsi gázhajók teljes tmányát felváltotta. (1 csomós sebességgel halad az a hajó, a 3 rásókáttérkrájs 1 tengeri márföldet, azaz 1853 mátert tesz meg.) E hajók nagy szerepet játszottak a tájvolkeleti kereskedelmi forgalomban, az árú és személynépszerűsítésben egyaránt. A 19. század a vitorlái hajók aranykora volt, de nagyok és máj a század elején egyre terjedelmesebb árnyékokot vetett a megjelenő gázhajók káttérkrájsnak a nem okvetlenül gyors szállást igénylő árú tengeri szállásánál egy ideig máj kifizetését az olcsóbb ázemeltetésű vitorlái sok alkalmazása, de a 20. század elején ez a sok ezer éves meghajtású d kiszorult a kereskedelmi hajózásból. A gáphajózás kibontakozása a káttérkrájs ellenére a gázhajó nem a 19., hanem máj az első 'század század végén. Elsőnek a francia Denis Papin káttérkrájs léteztet vele 1707-ben. 1783-ban Jouffroy d'Albans májrt a Saone folyón sikeres utakat távra gázhajója máj csak káttérkrájs káttérkrájs. Nem kapott kellő figyelmet Robert Fulton első, 1797-ben a Szaján bemutatott gázváltó. Az első gázhajó, amelynek nemcsak a prásbajáratok voltak sikeresek, hanem az ázembe helyezést után is megfelelt a hozzájáruló rakozásoknak, a 'Charlotte Dundas' volt. 1801-ben Lord Dundas megbízásából William Symington áptáste azzal a céllal, hogy a dereglyét vontató lovakat a farkerekes gázváltó váltja fel a skóciai Clyde-csatornában. Azonban a gáttalat a hajó keltette hullámmoktató főtá part menti telektulajdonosok tiltakozása miatt a hajó ázemeltetését határsáigilag betiltották. A gázhajó csak 1807-től kezdte igázán komolyan venni, amikor Fulton megáptáste a 'Clermont'-ot. A lapátkerákkal hajtott gázhajó 32 órára a 240 km-t tett meg a Hudson folyón. A vitorlái sokhoz szokott tengerészek eleinte csak a vitorlával is rendelkező gázhajókra árezték magukat biztonszáiban. 1819-ben a 'Savannah' Amerikában Európába tartva vitorlái mellett már gázváltó is használt. 1838-ban Julius Smith 'Sirius'-a, majd Isambard Kingdom Brunel 'Great Western'-je már kizárólag gázváltóval szelték át az Atlanti-óceánt. A gázváltó Bristolban New Yorkba 16 nap alatt tették meg az utat, visszafelé a Golf-áramlat segélye 13 nap alatt. (A vitorlái sok menetideje ezen az úton 30-45, illetve 18-25 nap volt.) Ettől fogva a vitorla helyébe egyre inkább a gázváltó lépett. Ábra: Robert Fulton gázhajója, a 'Clermont' az első gázhajó lapátkerekes meghajtással áptástelek. A lapátkerákok azonban a tengerhajózásban nem bizonyult kielégítőnek. A megfelelő megoldást a hajócsavar jelentette. Első - 1836-ban az 'Archimedes' gázváltó tálant - gyakorlati alkalmazás az angol F.P. Smith néhez fázá dik. Az 1840-es években megindult a csavargázváltó áptáste, de a lapátkerákok hajócsavar háve káttérkrájs vita csak 1845-ben dőlt el, amikor a brit Admirális egy sajátos káttérkrájs versenyt rendezett káttér 200 LE teljes tmányú gázhajó káttérkrájs. Az eredmény meggyőzően bizonyította a hajócsavar főtá 888 tonnás 'Rattler' csavargázváltó 2,8 csomós sebességgel vonszolta maga után a vizet vadul csapkodó 800 tonnás





vontatás hajók a szomszédos országoktól is. A gyár dinamikus fejlődése révén rövidesen az egyik legnagyobb hazai iparvállalatnak számát. 1839-ben itt alapították a kontinens első vastestű hajóját, a 'Sophie'-t. A 19. század első felében a Tiszán is megjelentek a gőzhajók. Szóchenyi Mihály 1833-ban kipurította a Tisza alsó szakaszának hajózhatóságát a 'Franz I.' fedélzetén. Másodikban 1846-ban a Tisza szabályozásait szervező károlyi hajózási bizottságig a folyón a 'Pannónia' gőzszállítóval. 1846-ban létrehozták az Első Tiszagőzhajózási Társaságot, melynek megalakulása azonban a DDSG elleni lépései miatt megbukott. A DDSG megalakulásától kezdve folyamatosan fejlődött, de korántsem úgy, hogy a hazai gazdasági igényeit kielégítette volna. A társaság a magyar érdekektől félő gőzvető tarifapolitikát folytatott, amely a magyar liszt- és gabonaexportot hátrányos helyzetbe juttatta. 1846-ban a DDSG újabb 35 évre szóló kizárólagos szabadalmat nyert a Dunán és mellékfolyóján a gőzhajózással, s így természetesen nem maradhat ki a krónika a hajózási ügyekről. 1856. évi párizsi békeszerződés XV. cikkelye kimondta a Duna szabad hajózhatóságát, az 1858-ban életbe lépett Duna-hajózási egyezmény pedig elterjedte a DDSG monopóliumát. Az 1860-as években egymás után alakultak meg a magyar magánhajózási társaságok, azonban többségük nem sokáig bírta a versenyt a fejlettebb, államilag is támogatott osztrák vállalattal. Károlyi László legerősebb, az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társaság - 45 gőzphajóval, 125 uszályal, 45 állóhajóval, 26 szeszderégyel - 1874-ben ment csúcsra, hanem egyúttal a világon legnagyobb folyamhajózási vállalat lett. Az "budai Hajógyárban 1869-ben becsülték a vízre a 'Hattyú' - kifejezeten a Pest és Buda közötti útkelét: hajózási csőlyára tervezett - szimmetrikus alapú, elhárított kormánnyal ellátott hajó. 1870-ben a társaság itt alapította a 19. század legnagyobb folyami személynéző vállalatát, a 79 méter hosszú, 8,7 méter széles, a kerékhöz 16,1 méter széles 'Orient'-et is. Ugyancsak itt alapították a 'Hattyú' Európa első szeszderégyel DDSG monopóliumát elszűrt a hajózási alapú az 1860-as években az őpesti kőolajipar partjain létesült hajógyárak fejlődését előmozdította. Hartmann József hajózási alapító tervező vállalkozóként is részt vett a DDSG-től független magyar hajóipar megerősítésében. Az őpesti hajógyár kezdetétől sok hajó adtak el a Balkánra és Oroszországba, de a majdani német magyar hajózási vállalatok is megfélemből jelentettek. Hartmann József hajógyárjában alapított a 'Hableány', gróf Szóchenyi Ádám vezette is, amellyel 1867-ben Pesttől Párizsig hajózázt. Ugyancsak Áspersten futottak le a szőlőgyárak 1871-ben a korszerűbb legmodernebb folyami hadihajók, Európa első monitorjai, a 'Maros' és a 'Leitha'. Károlyi László emellett Árdemél Garibaldi volt tábornoka, társaságján vállalkozása. Társaság 1872-ben megalakította a 'Budapesti Csavargásos Társaság' és Hajózási Társaságát, a 'BCSóV'-ot, amely, kezdetben a Vigadó - Debrecen Szálloda, Pálffy utca - Rudas fűzők gyártásával, majd további útvonalakon is csavargásos vállalkozást vállalt. 1883-tól, Baross György szénre alapított és illetve 1886-ban kereskedelmi és közlekedési miniszterként vállalt kinevezésétől a fejezet kezdődött a közlekedéspolitikában, amely a vasúti fejlesztés mellett a hajózási szempontjából is kedvező változtatásokat hozott. Megkezdődött a magyar tengeri kikötők, Fiume korszerűsítése. 1886-ban újra indult a Felső-Duna, majd 1890-ben a Vaskapu szabályozása. Baross 1888-ban megerősítette a Magyar Államvasutak Hajózási Vállalatát, amelynek eredményei megalapozták egy államilag támogatott nemzeti gőzhajózási vállalat létrehozását. Hosszas elkövetés után a munka után megszületett az '1894. évi XXXVI. törvény', a magyar folyami és tengerhajózási társaságok alakításáról. E törvény alapján kerülni lehetett sor a Magyar Folyami és Tengerhajózási Társaság (MFTR) alapítására 1895. január 24-én. Az MFTR átvette a MÁV hajóit, fokozatosan megszerezte számos kisebb vállalatot, és gyorsan fejlődött a hajókat is, főleg Áspersten. A társaság egymás után indította be járatait, tevékenységét rövidesen az egész Dunára és hajózhatóság mellékfolyóira kiterjesztette, komoly konkurenciát támasztva a DDSG-nek. A folyamatos fejlődés az első világháború kitörése után lelassult, majd a vereség követését követően megtört. A háború után lezárta a békeszerződés feltételei szerinti veszteségek a hajózási vállalatok, így az MFTR-re is. Járóváltóteljesítésre a legújabb, legjobb egységeit vették el től, amelyek - a versenyteljesítőket is szolgáló - az utódaik hajózási vállalatainak birtokába kerültek. A magyar folyami partok hossza, a nemzeti hajózási gazdasági hálózata, forgalmának bővítése és szeszszugorodott. 1932-ben az országgyűlés felismerte, hogy a tengeri hajózási vállalatok számára kedvezőbb alkalmi hajózási vállalatok létrehozása alapvetően nemzeti érdekeket szolgálna - jelentős állami támogatással. Az 1935-1936-ban végrehajtott szanálás eredményeként az MFTR-társaságok a kincstár és a MÁV tulajdonába kerültek. A hajópark modernizálására átfogó programot indítottak. Az 1930-as évek közepétől a dunai hajózási vállalatok fellendültek. A háború után a közszolgálati németországi társaságok a németországi és nyersanyagszállításra a vállalatok konjunktúra. Ez a társaságok korszerűsítését, a motorosvontatás-állomány növelését. 1938-ban a Ganz Hajógyárban vízre bocsátott 'Szóchenyi' lapátkerekű vontató volt Európában az első dízel-elektromos meghajtású hajó. A második világháború első szakaszában a hadiszállítások kedvezően hatottak a hajózási forgalom fejlődésére, de 1944 tavaszától, amikor a harci cselekmények elterjedtek a folyamhajózási útvonalon, igen súlyos veszteségek történtek a magyar hajózási is. Több mint 200 vízjáró pusztult el a Dunán a német csapatok miatt. A visszavonuló német csapatok a magyar hajópark jelentős részét Németországba és Auszriába menekítették. A visszamaradt hajók zöme vagy elpusztult, vagy hadiszállomány lett. 1945-ben az MFTR útkelét járattak indította újra a hajóforgalmat. Megkezdte az első világháború kiemelését, a szállítások javítását. Nyugatra vitt hajó az új békeszerződés megkötését követően, 1946/47-ben hazatértek, azokat azonban 1950-ig fokozatosan kellett adni az 1946. március 30-án megalakult Magyar-Szovjet Hajózási Társaságnak (MESZHART), amely tevékenységét első sorban a kárpátvidéki viszonylaton át oroszországi társaságok folytatta. A személynéző vállalatot 1950-ben az MFTR-rel, majd a Balatoni Hajózási Vállalattal megosztva léte el. A fejlesztés a roncsok helyreállítására és a hajópark személynéző átvételére korlátozódott. A magyar hajópark kapacitása nagy részét a szovjet járóváltóteljesítő kielégítésére kielégítette. 1948-ban a hajóparkot a dunai hajózási vállalat megkötötte a dunai hajózási vállalatot vonatkozó belgrádi egyezményt. Az egyezmény alapján megkezdte a békeszerződés a Duna Bizottság, amely székelytől 1954-ben Galambudapestre helyezte át. 1954 végén a Szovjetunió megszüntette a közlekedést a magyar hajózási szektorban. 1955. január

já@vel I@trej@tt a Magyar Haj@z@;si R@szv@nyt@rsas@;g (MAHART). A v@llalat kezdetben az @r@k@lt r@gi haj@kk@ folytatta @zem@t, de az 1950-es @vek v@g@n megindult a haj@park korszer@s@-t@se. Ennek el@felt@telek@nt sor haj@p@-t@ ipar, els@sorban a Balatonf@redi Haj@gy@, valamint a MAHART @pesti @s t@p@i haj@jav@-t@ @zeme fejleszt@re is. A d@zeles@-t@s keret@ben a r@gi csavarg@z@st@ket @talak@-t@;k, a kerekas vontat@kat @zeme k@-v@l helyez@k. Egym@s ut@;n k@sz@ltek az @j 800, 1200, majd 1600 LE-s motoros vontat@haj@k. A vontat@;jllom@;nyal p@;rhuzamosan az us@;lypark korszer@s@-t@se is megt@rt@nt. A kisebb szem@lyhaj@kat szint@ @;talak@-t@;k. Az @n@;ll@ mozg@;st biztos@-t@ 'Z' hajt@m@vel ell@;tott 400 tonn@s us@;lyhaj@kb@l 1962 @s 1968 k@z@tt 33 darab @p@;lt. Az 1960-as @vek selejtez@si hull@;ma nyom@;n elt@ntek a klasszikus oldalkerekas utass@;ll@ g@z@st@. Az els@ @j motoros szem@lyhaj@k a V@;ci Haj@gy@;rban 1956-ban gy@rtani kezdett v@-zibuszok voltak, majd megjelentek a MAHART saj@;t fejleszt@s@ben az @pesti haj@jav@-t@ban @p@;lt 600 szem@lyes kir@;ndul@haj@k is. A 1962-ben Budapest @s B@cs k@z@tt beind@-tott sz@;myashaj@;rat m@;lt@;n v@;lt idegenforgalmi nevezetess@gg@. A @vekben a tol@haj@z@s egyre nagyobb t@rt h@d@-tott a Dun@;n. Megkezd@d@tt a motoros vontat@k tol@-vontat@ haj@v@; alak@-t@;sa. Els@k@nt a 'Miskolc' @;t@p@-t@s@re ker@;lt sor 1967-ben, de az ugyanebben @vben @zemb helyezett 'K@;szeg' m@;r az @j t@-pus@ tol@-@;nj@;r@s egys@ggek protot@-pusa volt. A MAHART tervez@;i az akkor legkorszer@sbb szekci@s haj@p@-t@si technol@;gi@;t vezet@k be a dunaharaszti haj@p@-t@ @zemben, @s folyam @p@-tettek az 1300, az 1500, 1600, illetve 1800 tonn@s b@;rk@;kat. Az Eur@s pa t@-pus@ @;nj@;r@s haj@k m@;r a csatornahaj@z@s k@;vetelm@;nyeinek megfelel@en @p@;lt. A MAHART a kor@;bban @p@-tett 'K@;szeg' mellett tov@;bb @;nj@;r@s egys@ggel rendelkezett. A 'Buda' (eredeti neve 'DET-1') 1977-ben a MAHART Haj@jav@-t@ @pesti @zem@ben @p@;lt, ugyanott, ahol az 1991-ben v@-zre bocs@;tott 'Baross', amely jelenleg a MAHART legnagyobb @s legkorszer@sbb folyami @;nj@;r@s motoros @;rusz@;ll@-t@s haj@;ja. Haj@z@;si r@szv@nyt@rsas@;gunk fenn@;ll@;sa @;ta eredm@;nyesen szo magyar gazdas@;g @rdekeit. Id@;r@;l id@;re s@;lyos vesztes@ggek is @rt@k, de a legv@;ls@;gosabb id@;kben is k@pes volt maradni. Az 1980-as @vekt@;l egyre kedvez@;tlenebb@ v@;ll@s gazdas@;gi k@;rnyezet, a magyar haj@gy@;rt@s megsz@;n@dunai haj@z@;st akad@;lyoz@s konfliktusok, a hagyom@;nyos k@;lkereskedelmi kapcsolatok sz@;tzi@;l@s d@;sa, az @;llami szerepv@;ll@;s cs@;kken@;se k@;vetkezt@ben nemzeti haj@z@;sunk ism@;t neh@;z helyzetbe ker@;lt. Gondjainak megold@s@;ra a MAHART igazgat@s@;ga @j piaci, szervez@;fejleszt@s @s befekt@s @si strat@;gi@;t fogadott el. Ennek sik az eur@s pai haj@z@;sban a k@;vetkez@ @vekben @rv@;nyes@;l@s domin@s tendenci@;k helyes felismer@s@n @s me @;llami k@;zleked@;spolitika @rv@;nyre juttat@s@;n alapulhat. 1992-ben a Duna-Majna-Rajna v@-zi @t megnyit@s@;val 350 kilom@;teres @;sszef@;gg@ eur@s pai haj@z@;si @t j@;tt @tre, amit 12 000 kilom@;teres mell@;kfolys@; @s csatornah@;ll@ eg@s z@-t ki. Az @;szaki-tengert@;l a Fekete-tengerig h@;z@d@s transzkontinent@;lis v@-zi @t a belv@-zi haj@z@;s el@;tt olyan t@;vlatokat nyitott, amelyek a magyar haj@z@;s sz@;m@;ra is - j@;rszt m@;g kiaszn@;latlan - @j lehet@s@geket teremtette t@;meg@;ruk energiatakar@;kos @s k@;rnyezetk@-m@;l@s sz@;ll@-t@;sa ir@;nti ig@;ny n@;veked@;se v@;rhat@s an maga ut@; a k@;z@;ti, vas@;ti, I@;gi @s v@-zi k@;zleked@s k@;z@;tt jelenleg @rv@;nyes@;l@s ar@;nyoknak a haj@z@;s jav@;ra t@;rt m@s dosul@s@;t. Balatoni haj@z@;s Balaton-K@;z@;p-Eur@s pa legnagyobb tava - t@;bb mint 20 ezer @;vvel ezel@;tt keletkezett. A m@;lt sz@;zad elej@;n m@;g j@s val nagyobb ter@;letet foglalt el. Mai kiterjed@;se 595 n@;gyzetkilom@;ter, hossza 77 km, sz@;less@gge 1,5 @s 14 km k@;z@;tt v@;ltozik. A t@s partjain@;l 15 ezer @;ve jelent meg el@s z@;r az ember. A Balaton-vid@; lak@s;inak @;let@;ben a hal@s;zat, a haj@z@;s @s a haj@p@-t@s mindig jelent@s szerepet j@;tszott. A r@s mai korban az Aquincumot l@s;ll@;val @;sszek@;t@s hadi @t a fen@;kpusztai r@;ven kereszt@;l haladt @;t a Balatonon. K@;z@;kori oklevele tan@s@s-t@;k, hogy a balatoni r@;v@;tkel@s helyek a honfoglal@s ut@;n is meg@;rzt@k jelent@s@s@g@;ket. A tihanyi @s foki 1055-ben, a f@;l@;pir@s 1093-ban, a h@d@;gir@s 1430-ban tesznek el@s z@;r eml@s-t@;st. A 16. sz@;zad k@;z@;p@;n a t@;r el@s nyomul@s el@;rte a Balaton vonal@;t. A vid@;k hadsz@;nt@;rr@s v@;lt. A v@-zen t@;r@;k @s magyar sajk@s;ok k@;zd@s egym@s;sal. A t@;r@;k ki@s z@;se ut@;n a mez@s gazdas@;gi termel@s @s a kereskedelem fel@;l@s nk@;l@s, ami a haj@z@;s fejl@s d@s@s@re is @;st@;n z@; leg hatott. A haj@s@p@-t@s alapanys@g;it a Balaton-mell@;k d@;lnyugati t@;rs@;g@ben eg sz@;zadig fennmarad@s t@;lgyesek szolg@;ltatt@;k. 9. @;bra: A 'Phoenix' balatoni vitorl@s; tervrajza 'magyar tenger' els@s nagyobb vitorl@s;@;t, a 'Cristoph' s@s;sz@;ll@-t@s haj@s; Festetics P@;l gr@s; @p@-tette 1753-ban. A Festetics csal@;d - amely a 18. sz@;zad els@s fel@;ben szerzett kiterjedt birtokot a Balaton-mell@;k d@;lnyugati t@;rs@;g@ben - a fen@;kpusztai r@;v n haj@s;@;cstelepet l@;tes@s-tett, ahol kompokat, cs@s;nakokat @p@s-tettek, jav@s-tottak. Ebb@s l a telepb@s l alakult ki a fen@;kpusztai 'arzen@;l', amely id@s vel eg@s z kis flott@;t bocs@;tott ki. A t@s k@;t v@;ge k@;z@;tti @;rusz@;ll@-t@s sokkal gyorsabb @s olcs volt a v@-zen, mint a sz@;razf@;ldi utakon. A Festeticek haj@s; Kenes@;ig fa@;rut, visszafel@s s@s; sz@;ll@s-tottak. A legt@;bb haj@s a keszthelyi Georgikont alap@s-t@s Gy@;rgy gr@s; idej@;ben @p@s;lt, akinek haj@s@p@-t@s mestere az l@s;ll@s b@s; hozat Antonio Borri volt. Minden id@s k legnagyobb balatoni vitorl@s; haj@s;ja, a 'Phoenix', Sebesty@;n 'f@;indzsell@;r' tervei alap@;n @p@s;lt 1797-ben. A 'keszthelyi nagyhaj@s;', mint a t@s nevezetess@gge, hamarosan orsz@;gos h@-rre tett szert. A Festeticek n@;gy nemzed@;ken kereszt@;l vir@;gz@s haj@s;@;s@;nak a birtok z@;rgondnoks@;g al@; v@;tele vetett v@;get. 10. @;bra: Az balatoni g@s;zhaj@s;, a 'Kisfaludy' A 19. sz@;zad k@;sz@;bb@;t @;t l@s; Magyarors@;gon egyre er@s;teljesebb gazdas@;gi @rde k@;vetelt@;k a k@;zleked@s @si viszonyok korszer@s@s-t@s@s@t. Az 1830-as @vekben a dunai g@s;zhaj@s; rohamos fejl@s d@s; indult, ugyanakkor az orsz@;gos forgalomb@s; kies@s; Balaton-vid@;ken a kor@;bban vir@;gz@s haj@s;@;s szinte elsorvad. A hosszir@;ny@s k@;zleked@s megsz@;nt a tavon, csak a fontosabb r@;v@;tkel@s helyek @;rzt@k meg jelent@s@s@g@;ket. Mik n@;h@;ny Balaton-mell@;ki birtokos szorgalmazni kezdte a helyi g@s;zhaj@s;@;s megteremt@s@s@t, Hertelendy K@;roly Zala me alisp@;n gr@s; Sz@;chenyi Istv@;n t@;mogat@s;@;t k@;rte a v@;llalkoz@s;hoz. Sz@;chenyi a 'Balatoni G@s;zhaj@s;@;s' c@;m@s r@;pirat@;ban sz@;mba vette a v@;rhat@s neh@s z@s@geket, felh@s-vta a figyelmet a kik@;t@s k@;p@-t@s@s@nek sz@;ks@gess kit@;rt a haj@s;@;s@;nak az idegenforgalommal, a hal@s;szattal, a v@-zszab@;lyoz@s;sal, az iparosod@s;sal @s a munkahelyteremt@s;sal val@s @;sszef@;gg@s@;re. Felvetette a Balaton @s a Duna a Si@s-csatorna r@;v@;n t@;rt@;n@s @;szek@;t@s@s@nek lehet@s@s@g@;t is. Rendk@;v@s l er@s;teljes szervez@s; munk@;ja eredm@;nyek@;nt 1845. december 27-@; ker@s;lt a Balaton G@s;zhaj@s;@;s T@;rsas@;g alakul@s @;l@s@s@re. A t@;rsas@;g els@s haj@s;ja, a 'Kisfaludy' fatest@;t az @;buc Haj@s;gy@;rban kezd@s@k @p@s;-teni, 40 LE-s g@s;zg@;p@;t az angliai Penn c@;gt@s l hozatt@;k. A haj@s; egyes r@s;zei tengelye @;rkeztek f@;redre, ahol @;sszeszerel@s@s@;t v@;gezt@;k. A haj@s; a 'legnagyobb magyar' 55. sz@;let@s nap@;n, 1846.

szeptember 21-én bocsátották vízre. A rendszeres járatokat 1847 tavaszán indították be, ugyanakkor elkészült a teherszállás céljára épített úszály is. A teherforgalom meglehetősen csekély javítást biztosított a társaságnak. A személyforgalom is csak a fődínyre korlátozódott. A hajózási forgalmára is kedvezően hatott, hogy 1861. április 2-án megindult a fűvőrost és a Balaton déli partját átszelő 'vasúti kábel'. Az új vaspályát vízszintesen elmosással fenyegette a Balaton. Szerencsénélkül a vízszint szabályozása, a Sió-zsilip megépítésével, amelynek megnyitására 1863. október 25-én került sor. A balatoni vízdélkezőhelyek - első sorban fűred - napszerésége és forgalma fokozatosan emelkedett, ami a víz sportok meghonosodásait is elősegítette. Az 1867-ben megalakult Balatonfűredi Yacht Egylet máig csak 25 tagot számlált. 1881-ben Richard Young hajóépítő és -kihatózó telepet létesített Balatonfűreden. Az új javaslatokra alakult meg 1884. január 28-án a hűressé váló Stefánia Yacht Egylet. A 'Magyar Tenger' májodik gőzhajókat s egyben első csavargókat, a 'Balaton'-t az 1872-ben megalakult Zala-Somogyi Gőzhajózási Társulat építette Veruda Péter őpesti hajógyárjában. A hajó rendszeres járatait rávfűző Boglár és Badacsony körítésével folytatta. Az újruszállás céljára hat fűszályt használtak, amelyek fűleg kábel szállításra a máj vasúti átszelőttel összekötésével bű-rű dűli partra. A társaság 1876-ban csűbe ment. Idű kűzben a 'Kis gűzűs is