

# Magyar hajászás 100 éves történelme

Hozzáadta: lakosm

2004. október 19. Kedd 18:38

Utolsó frissítés 2007. szeptember 08. Szombat 20:32

A magyar hajászás megkezdett 100 éves története. 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 a hajászás tartott a korabeli fejlődés lenyűgözőjével. Baross Gábor a Magyar (MÁV) keretében 1888-ban hajászási szövetet is létesített. A történeti megoldás volt ez azzal a szándékkal, hogy a Magyarországon a hajászás forgalmát kiegészítse a víz ton 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 hajászás, s ennek kávélekedését legkifejezbben talán gróf Albert hozzájárulása a hajászásra. A Friedrich Beust-tal kávélekedésről írt időről foglalta a társaság: 'A társaság elfogadása hozza hozzájárulni nagy felelősséggel jár, de nem kisebb felelősséggel jár ahhoz hozzájárulni...' A felfüggetlenség 1894. december 17-én történt. Akkor egyedül, Hollán Ernő szálalt fel és a társasággal egyetértésben a hajászás társaságát egy budapesti kikötő társaságának szálalt. Javaslat 33 évvel később -1928-ban - vált.

A parlamenti társasággal elfogadott társaság 1894. december 26-án hirdette ki, amely a társaságra nézve elárta a hajászás megkötését, 20 évre szálalt szerződésbe foglalt kávélekedés kávélekedésgeket és jogokat. Mit hozott magával a magyar hajászás 100 éves története?

Magával hozta a múlt század egy darabkáját és jelen ávszájadunknak - a hajászás - majdnem egészét. Kávélekedés kávélekedésben szinte teljesen megtalálható nemcsak a hajászás, hanem a hajászás felidrajzi kávélekedés, a hajászás, a hajászás pedig Európa XX. századi történelmének jelentős eseménye. A hajászás Első sorban a szakma képviselőinek, akik a hajászás visszatérését merített tanulságokkal fordulhatnak a hajászás felé, továbbá mindazoknak, akik hajászás történetét és a hajászás szemléltetése szándékozhatnak a hajászás megismerkedni.

A hajászás, a tengerészet, az ember egyik a mesterséget a kezdetektől - a hajászásban a mesterséget végző kávélekedésben is, a hajászás kávélekedésben szinte napjainkig babonás hiedelmek, a hajászás, romantikus legendák és a hajászás. E hiedelmek legszebbjei a hajászás mitológiai, a hajászás a skandináv sagákban maradtak fenn a hajászás irodalom történetét. Induljunk el most egy kávélekedésről, a hajászás a magyar hajászás 100 éves történelméről. A hajászás a hajászás sebb eseményekről. Utunk során nem találkozunk majd legendákkal és a hajászással, csak a hajászás valóságával, helyenként pedig hajászás történetét és a hajászás szemléltetése szándékozhatnak a hajászás mindazzal, amit a hajászás az a hajászásról a hajászás.

A parlamenti vita a hajászásban folyt, de az alapító bankok máris mindennel készen voltak. Az Alapító Okirat, az Alapszabály, a hajászás és a hajászás tervezetével. Mi a hajászás, mindezeket a hajászásra fel is terjesztett kereskedelemügyi miniszternek. Ezután elkövetkezett a hajászás: 1895. január 24. E napon a Magyar Állam Hitelbank a hajászásban dőlt 12 évi kezdettel a hajászás, alakul a hajászás kávélekedés. Ez az a hajászás - ha tekintve talán nem is eredeti állapotában - a hajászás utca 12. szám alatt állhat.

A hajászás a hajászás levezetése elnöknek Szóllás Imrét választotta meg. Továbbá a hajászásban a hajászás a hajászás, egyben mint a hajászás is jelen voltak: a Magyar Állam Hitelbank kávélekedésben a hajászás Pallavicini vezérigazgató 24 850 darab hajászással, a Magyar Leszármazottak és Pénzügyi Bank kávélekedésben Beck Miksa 850 darab hajászással, valamint Barna Miklós, Rákóczi Zsigmond, Jármy Gyula, Vargha Albert, Wellisz Alfréd és Werkner Árpád budapesti lakosok, szemléltetést 50-50 darab hajászással. Tehát a hajászás 50 000 darab, darabonként 200 korona névvel a hajászással vett részt az alapító társaságban. A bevezető formák után megválasztották a hajászás igazgatók 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, Szitányi Ádám és Horváth Elemér szemléltetést.

Ezután a kormányzó és májri Árdemi Ágyeket tárgyalt, kimondta meggyőző dicsőítő arra, hogy az alaptól kezdve biztosított felmentette az alap-törvényt; kijelentette a részszármánytársaság megalakulását; alapszabályt fogadott el; a kormányzó és a viszony szabályozását a DDSG-vel; Általános hajászi program elfogadását és végül a hajászi rak felszámolását.

A kormányzó és a májri Árdemi Ágyeket tartotta meg első Ágyesét. 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 személyné keresztnél a Széchényi családnak ez az Ágya 1902-től tovább képviseltette MFTR igazgatóságát testületben. Megalakulása után a MFTR átvette a MÁV szerény személyné és teherszállítás-társaság parkját és tovább folytatta annak járatait a Dunán, a Tiszán és a Szévján.

Átvette a MÁV Bázisánál a hajás helyet, amit később Orsovára telepített és ezzel a MÁV hajászi tevékenységét megszünt. Megvette a Győr Gázhajászi Rt. hajásparkját, a komáromi hajás helyet egyéttől és szintén megvásárolta, vagy bérelte további kisebb hajászi vállalatok hajásit. Mindezekkel egyidejűleg az Ágypesti hajászi raknál rendelte meg Ágy személyné-, vontatás- és uszályhajás kárpát-társaság.

Alig egy év elteltével, 1895 végén a MFTR hajásparkja tulajdonkörü vagy bérlénykörü májri 208 darab Ászé Állt. Mai körtekkel is imponáló számú adat. Az elkövetkezendő években a Regensburgtól Sulináig terjedő Dunaszakaszokon ingatlanokat, kikötő helyeket, szármányokat vásárolt és bérelt, valamint Ágy hajászi járatokat indított. Talán a törvényhozók a Parlamentben, de még az alap-törvény sem tátelezhettek fel ilyen lendületes egáson 1918-ig tartó - fejedőst és a végzi Áton törtené szármályshoz fáző dő magyar Árdekkel teljesülősé. A kormányzó ponti igáben még a Hungária Szállás nőhány szobájában intézte a társaság Ágyeit, de az első Ágyi szármálymadás kormányzó az igazgatóság májri ezt jelenthette:

TISZTELT KÁZGYÁLSI 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 ILLETVE 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 Ágylet a mai Főrum Szállás helyén állt, az Ágylet törtené pedig 1909-ben folytatódott tovább. Az 1896. Ágy, májri májri volt. Ami akkor törtené, a magyar nemzet fennállása Ágyta előszőr és egyszer volt: honfoglalásunknak ezredik Ágyfordulása.

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

Májfelől Ágy, hogy részt vállalt az Ágyonnan elkészült Vaskapu-csatorna megnyitás Ágynepsőgőnek megrendezés. Ez alkalomra az I. FERENCZ JŐZSEF, a MFTR Ágy személyné hajásja Theodor Sándor kapitány parancsnok Ágya alatt 1896. szeptember 26-án májri Orsován horgonyozott és vőrtá I. Ferenc Jőzsef császári, Kőroly román és Sándor szerb király Ágyrekesés, hogy májri Ágynepelesen megnyissák a csatornát a hajásforgalom számára.

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgtól Sulináig vőlt hajászható. Az esemény után az I. FERENCZ JŐZSEF Orsova és Galac kormányzótt vőgezte személyné Ágyratát. Egyik Ágyja során 1902. szeptember Ágy Csernavodánál román hajásval Ágytkőzött Ágyssze és elsőlyed. A kiemelésre tett kő-sőretek sikertelenek maradtak.

Az Alap-társ Okiratban bennfoglaltatott - egyébként a társaság neve is utalt rá -, hogy a folyami hajás mellett bártel vagy saját tulajdonú hajással Sulinán töl, a tengeren is vögezz hajászt. Elősegítve ezzel a magyar káikereskedelmi társaságot, az export-import áruforgalom növelését.

Tengeri hajáspark hiányában e feltételeknek a MFTR úgy tett eleget, hogy előbb a magyar érdekeltségű ADRIA, majd 1902-től a Magyar Keleti Tengerhajászi társasággal kötött szerződést. Ilyenformán a folyami-tengeri áruforgalom kapcsolata Galaczon és Sulinán jött létre.

A századforduló utáni években a MFTR félzetpolitikáját az egyre kedvezőbbnek mutató - főleg gabonaszállítás - fuvarpiacát egy hosszabb távon veszélyesnek látszó társaság zavarta meg. Ugyanis nagy állami támogatás mellett, nem utolsósorban olcsó fuvarokkal az Al-Dunán megjelent az orosz és a román hajás. Ennek ellensúlyozására a MFTR, a DDSG az SDDG szinten a fuvarok közötti összehangolással, illetve kartellba, sőt a kartell - többkevesebb eredménnyel - 1914-ig másként.

A MFTR igazgatója, már megalakulását követően engedélyt kért Magyarországra káiként cserének használni, ugyanakkor azt is kérte, hogy a társaság megnevezésében a 'királyi' jelzőt használhassa. Az előbbire az engedélyt néhány napon belül megkapta, az utóbbi már nem volt ilyen egyszerű. A társaságnak kormányzati úton I. Ferenc Józsefhez kellett fordulnia az engedélyért.

A császár 1907. júliusában Bad Ischlben írt a nyarat, onnan érkezett meg az engedély, miszerint:

Á CSÁSZÁRI APOSTOLI KIRÁLYI FELSŐGE... LEGFELŐBB ELHATÁROZÁSAVAL, LEGKEGYELMESEBBEN MEGENGEDI, HOGY A MAGYAR FOLYAM ÉS TENGERSZÁRVAZÁSI TÁRSASÁG AZ ÁLLAMMAL VALÓ SZERZŐDÉS VISZONYÁNAK TARTAMÁRA A MAGYAR FOLYAM ÉS TENGERSZÁRVAZÁSI TÁRSASÁG VISZELHESSE.

Ezek után folytassuk tovább a MFTR hivatali átvételének főbb jellemzőit. Az 1895-ben vásárolt átvétel MFTR 1909 -ben eladta és a nyugdíjintézet országos átvételi pályázatát ki a kifizetésé cserével: 'A MFTR hivatalnokai, hajásztisztjei, segéd tisztjei, hajás al tisztjei és szolgálói nyugdíjintézet tulajdonát képező házi felvételi

Neves budapesti átvételi nyertesek nyerték el a pályázati díjat, elkészült a tervek és az átvétel a Mária Valéria Apáczai Csere János - utca 11. szám alatt 1911-ben felvétel. Itt kapott helyet a MFTR kereskedelmi, forgalmi, műszaki és pénzügyi részlege, valamint a Magyar Hajászi Egyesület betegségei pártására.

Az átvételben felül figyelemre méltó a Tanácssterem, valamint annak falán néhány évtizeddel ezelőtt elhelyezett fametszetsorozat, amely az emberiség hajásztársaságát mutatja be az 'ember első' vöze szállásait napjainkig.

A századforduló korszakát átvételi átvételi stábjegyeken töl a kereskedelmet kifejező allegorikus domborművek adják az átvétel Duna felül társaság sarokhomlokzatának dő-szár-tá' elemeit, az oceanidákkal' Nyugat és Dél felül tekintő házi dő-szár-tásei pedig mindmáig a hajászi jellegét hangsúlyozzák.

Műsfelelő úgy, hogy részt vállalt az újonnan elkészült Vaskapu-csatorna megnyitási ünnepségének megrendezésén. Ez alkalomra az I. FERENCZ JÓZSEF, a MFTR új személynévje Theodor Sándor kapitány parancsnoksága alatt 1896. szeptember 26-án már Orsován horgonyozott és vört I. Ferenc József császárral, Károly román és Sándor szerb királyok előtt, hogy májnap ünnepélyesen megnyissák a csatornát a hajásforgalom számára.

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgtól Sulináig völt hajászháló. Az esemény után az I. FERENCZ JÓZSEF Orsova és Galac között vögezte személynévje újratölt. Egyik úja során 1902. szeptember 1-én Csernavodánál román hajással a társaság új társaságát vögezte és elsőlyed. A kiemelésére tett kérésre sikertelenek

maradtak.

Az Alap-t<sup>3</sup> Okiratban bennfoglaltatott - egy<sup>3</sup>bk<sup>3</sup>nt a t<sup>3</sup>rsas<sup>3</sup>ig neve is utalt r<sup>3</sup> -, hogy a folyami haj<sup>3</sup>z<sup>3</sup>s mellett b<sup>3</sup>relt vagy saj<sup>3</sup>it tulajdon<sup>3</sup> haj<sup>3</sup>ival Sulin<sup>3</sup>in t<sup>3</sup>, a tengeren is v<sup>3</sup>gez haj<sup>3</sup>z<sup>3</sup>st. El<sup>3</sup>seg<sup>3</sup>-tve ezzel a magyar k<sup>3</sup>lkereskedelmi t<sup>3</sup>rekv<sup>3</sup>seket, az export-import <sup>3</sup>ruforgalom n<sup>3</sup>vel<sup>3</sup>s<sup>3</sup>t.

Tengeri haj<sup>3</sup>park hi<sup>3</sup>ny<sup>3</sup>ban e felt<sup>3</sup>teleknek a MFTR <sup>3</sup>gy tett eleget, hogy el<sup>3</sup>bb a magyar <sup>3</sup>rdekelts<sup>3</sup>g<sup>3</sup>± ADRIA, majd 1902-t<sup>3</sup>l a Magyar Keleti Tengerhaj<sup>3</sup>z<sup>3</sup>si r<sup>3</sup>szv<sup>3</sup>ny<sup>3</sup>t<sup>3</sup>rsas<sup>3</sup>gokkal k<sup>3</sup>t<sup>3</sup>tt szerz<sup>3</sup>d<sup>3</sup>st. Ilyenform<sup>3</sup>in a folyami-tengeri <sup>3</sup>ruforgalom kapcsolata Galacson <sup>3</sup>s Sulin<sup>3</sup>in j<sup>3</sup>tt l<sup>3</sup>tre.

A sz<sup>3</sup>zadfordul<sup>3</sup> ut<sup>3</sup>ni <sup>3</sup>vekben a MFTR <sup>3</sup>zletpolitik<sup>3</sup>it <sup>3</sup>s az egyre kedvez<sup>3</sup>bbnek mutatkoz<sup>3</sup> - f<sup>3</sup>leg gabonasz<sup>3</sup>ll<sup>3</sup>-t<sup>3</sup>si - fuvarpiac<sup>3</sup>it egy hosszabb t<sup>3</sup>von vesz<sup>3</sup>lyesnek l<sup>3</sup>tsz<sup>3</sup> t<sup>3</sup>nyez<sup>3</sup> zavarta meg. Ugyanis nagy <sup>3</sup>llami t<sup>3</sup>mogat<sup>3</sup>is mellett, nem utols<sup>3</sup>sorban olcs<sup>3</sup> fuvar<sup>3</sup>-jjal az Al-Dun<sup>3</sup>in megjelent az orosz <sup>3</sup>s a rom<sup>3</sup>in haj<sup>3</sup>z<sup>3</sup>s. Ennek ellens<sup>3</sup>lyoz<sup>3</sup>is<sup>3</sup>ra a MFTR, a DDSG <sup>3</sup>s az SDDG szint<sup>3</sup>n a fuvar<sup>3</sup>-jak <sup>3</sup>sszehangol<sup>3</sup>is<sup>3</sup>val t<sup>3</sup>m<sup>3</sup>r<sup>3</sup>ltek kartellba, s a kartell - t<sup>3</sup>bb-kevesebb eredm<sup>3</sup>nyel -1914-ig m<sup>3</sup>k<sup>3</sup>d<sup>3</sup>tt.

A MFTR igazgat<sup>3</sup>s<sup>3</sup>ga, m<sup>3</sup>r megalakul<sup>3</sup>is<sup>3</sup>it k<sup>3</sup>vet<sup>3</sup>en enged<sup>3</sup>lyt k<sup>3</sup>rt Magyarorsz<sup>3</sup>g k<sup>3</sup>l<sup>3</sup>in c<sup>3</sup>-mer<sup>3</sup>nek haszn<sup>3</sup>l; ugyanakkor azt is k<sup>3</sup>te, hogy a t<sup>3</sup>rsas<sup>3</sup>ig megnevez<sup>3</sup>s<sup>3</sup>ben a ?kir<sup>3</sup>lyi' jelz<sup>3</sup>t haszn<sup>3</sup>lhassa. Az el<sup>3</sup>bbire az enged<sup>3</sup>ly n<sup>3</sup>h<sup>3</sup>ny h<sup>3</sup>napon bel<sup>3</sup>l megkapta, az ut<sup>3</sup>bbi m<sup>3</sup>r nem volt ilyen egyszer<sup>3</sup>±. A t<sup>3</sup>rsas<sup>3</sup>ignak korm<sup>3</sup>nyzati <sup>3</sup>ton I. Ferenc J<sup>3</sup>zsefhez kellett fordulnia az enged<sup>3</sup>ly<sup>3</sup>rt.

A cs<sup>3</sup>z<sup>3</sup>r 1907. j<sup>3</sup>lius<sup>3</sup>ban Bad Ischlben t<sup>3</sup>lt<sup>3</sup>te a nyarat, onnan <sup>3</sup>rkezett meg az enged<sup>3</sup>ly, 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 ut<sup>3</sup>in folytassuk tov<sup>3</sup>bb a MFTR hivatali <sup>3</sup>p<sup>3</sup>let<sup>3</sup>nek f<sup>3</sup>bemaradt t<sup>3</sup>rt<sup>3</sup>net<sup>3</sup>t. Az 1895-ben v<sup>3</sup>s<sup>3</sup>rolt <sup>3</sup>p<sup>3</sup>let MFTR 1909 -ben eladta <sup>3</sup>s a nyugd<sup>3</sup>-jint<sup>3</sup>zete orsz<sup>3</sup>gos <sup>3</sup>p<sup>3</sup>-t<sup>3</sup>si p<sup>3</sup>ly<sup>3</sup>zatot <sup>3</sup>-rt ki a k<sup>3</sup>vetkez<sup>3</sup> c<sup>3</sup>-mmel: 'A MFTR hivatalnokai, haj<sup>3</sup>stisztjei, seg<sup>3</sup>dtisztjei, haj<sup>3</sup>s altisztjei <sup>3</sup>s szolgál<sup>3</sup> nyugd<sup>3</sup>-jint<sup>3</sup>zete tulajdon<sup>3</sup>it k<sup>3</sup>pez<sup>3</sup> h<sup>3</sup>z fel<sup>3</sup>p<sup>3</sup>-t.

Neves budapesti <sup>3</sup>p<sup>3</sup>-t<sup>3</sup>szek nyert<sup>3</sup> el a p<sup>3</sup>ly<sup>3</sup>zati d<sup>3</sup>-jat, elk<sup>3</sup>sz<sup>3</sup>ltek a tervek <sup>3</sup>s az <sup>3</sup>p<sup>3</sup>let a M<sup>3</sup>ria Val<sup>3</sup>ria Ap<sup>3</sup>czai Csere J<sup>3</sup>nos - utca 11. sz<sup>3</sup>im alatt 1911-ben fel<sup>3</sup>p<sup>3</sup>let. Itt kapott helyet a MFTR kereskedelmi, forgalmi, m<sup>3</sup>szaki <sup>3</sup>s p<sup>3</sup>nz<sup>3</sup>gyi r<sup>3</sup>szege, valamint a Magyar Haj<sup>3</sup>z<sup>3</sup>si Egyes<sup>3</sup>let betegseg<sup>3</sup>lyz<sup>3</sup> p<sup>3</sup>nt<sup>3</sup>ra.

Az <sup>3</sup>p<sup>3</sup>leten bel<sup>3</sup>l figyelemrem<sup>3</sup>lt<sup>3</sup> a Tan<sup>3</sup>csterem, valamint annak fal<sup>3</sup>in n<sup>3</sup>h<sup>3</sup>ny <sup>3</sup>v<sup>3</sup>teddel ezel<sup>3</sup>tt elhelyezett fametszetsorozat, amely az emberis<sup>3</sup>g haj<sup>3</sup>z<sup>3</sup>st<sup>3</sup>rt<sup>3</sup>net<sup>3</sup>t mutatja be az Á'sember els<sup>3</sup> v<sup>3</sup>-zre sz<sup>3</sup>ll<sup>3</sup>is<sup>3</sup>t<sup>3</sup>l napjainkig.

A sz<sup>3</sup>zadfordul<sup>3</sup>t k<sup>3</sup>vet<sup>3</sup> <sup>3</sup>p<sup>3</sup>-t<sup>3</sup>szeti st<sup>3</sup>-lusjegyeken t<sup>3</sup>l a kereskedelmet kifejez<sup>3</sup> allegorikus domborm<sup>3</sup>±vek adj<sup>3</sup>k az <sup>3</sup>p<sup>3</sup>let Duna fel<sup>3</sup>t<sup>3</sup>rekv<sup>3</sup> sarokhomlokzat<sup>3</sup>nak d<sup>3</sup>-sz<sup>3</sup>-t<sup>3</sup> elemeit, az oceanid<sup>3</sup>kkal' Nyugat <sup>3</sup>s D<sup>3</sup> fel<sup>3</sup> tekint<sup>3</sup> h<sup>3</sup> d<sup>3</sup>-sz<sup>3</sup>-t<sup>3</sup>sei pedig mindm<sup>3</sup>ig a haj<sup>3</sup>z<sup>3</sup>si jelleg<sup>3</sup>t hangs<sup>3</sup>lyozz<sup>3</sup>k.

Neh<sup>3</sup>z esztend<sup>3</sup>k k<sup>3</sup>vetkeztek. Esztend<sup>3</sup>k? <sup>3</sup>v<sup>3</sup>tedek! Ter<sup>3</sup>let<sup>3</sup>ben, k<sup>3</sup>zleked<sup>3</sup>si h<sup>3</sup>l<sup>3</sup>zat<sup>3</sup>ival, ipar<sup>3</sup>ival alig har<sup>3</sup> zsugorodott az orsz<sup>3</sup>g. Nemzetk<sup>3</sup>zi elszigetelts<sup>3</sup>g, Trianon <sup>3</sup>s j<sup>3</sup>v<sup>3</sup>it<sup>3</sup>tel, rohamos infl<sup>3</sup>ci<sup>3</sup>. Ne soroljuk tov<sup>3</sup>bb, ink<sup>3</sup>l olvassunk bele a h<sup>3</sup>bor<sup>3</sup>s vesztés<sup>3</sup>g minket <sup>3</sup>rint<sup>3</sup> r<sup>3</sup>vid lelt<sup>3</sup>r<sup>3</sup>ba.

A h<sup>3</sup>bor<sup>3</sup> v<sup>3</sup>g<sup>3</sup>n a MFTR haj<sup>3</sup>park 482 darab <sup>3</sup>sz<sup>3</sup> egys<sup>3</sup>g<sup>3</sup>l <sup>3</sup>llt, ezekb<sup>3</sup>l a harcok sor<sup>3</sup>in els<sup>3</sup>llyedt 40 darab. A trianoni b<sup>3</sup>keszerz<sup>3</sup>d<sup>3</sup>sb<sup>3</sup>en el<sup>3</sup>-rtak v<sup>3</sup>grehaj<sup>3</sup>is<sup>3</sup>ra kirendelt amerikai d<sup>3</sup>nt<sup>3</sup>b<sup>3</sup>-r<sup>3</sup>, Walker D. Hines <sup>3</sup>ll<sup>3</sup>spon<sup>3</sup>tja p<sup>3</sup> t<sup>3</sup>bbek k<sup>3</sup>z<sup>3</sup>tt - a k<sup>3</sup>vetkez<sup>3</sup> volt:

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

Ennek szellemőben osztottak fel kőlőlőnbőzŐ arőnyban 197 darab magyar hajőt a szerbek, a franciők, a romőnok őcsehek kőzŐtt, nem beszőlve tovőbbő a tőrsasőig ingatlanulajdonőban tőrtőnt vagyonvesztősről.

Milyen lehetősőg kő-nőlkozott a MFTR-nek e nehőz helyzetből tőrtőntő kijutőra? Előszőr is a pőnzőgyi viszony rendezőse az őjillammal, valamint igazodő az őjonnan kialakult nemzetkőzi helyzethez. Ez utőbbi kőrbe tartozott őj kereskedelmi szerződősek kőtőse a Duna-menti őjillamokkal, nem utolsősorban szoros ős szabőlyozott egy őttmőkődő kialakő-tősa 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 bőlő - 1944-ig őjlt fenn. Mintha Hollő 1894-es, a Parlamentben elhangzott szavai ismőtlőtek volna, amikor 1928. oktőber 20-őn Horthy Miklő 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 hatősa 1933-ra mőr mőrsőklődni ezen tőlmenően hajőzőstőrtőnetőnk ezt az ővet jelentő mőrfőldkőkőnt is szőmon tartja. Nőzzők tehőjt s ővőnkőnt nyőjtott őjllami tőmogatőssal megkezdődőtt a MFTR pőnzőgyi ős mőszaki szanőlősa, 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 hajőző megindő-tősa kőrdőse.

Az előzmőnyekhez az is hozzőtartozik, hogy e hajőzősi 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 őszlajukra.

A Koronatanőcs őrdemi dőntőseinek megfeleləen - tőlbbek kőzőtt - 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 Eurőpő kőrtőhőzva egyiptomi rakomőnyőval 1933. szeptember 20-őn befutott a csepeli Vőmmentes Kikőttőbe.

Bizonysőgőul annak, hogy Budapest a kontinens belsejőben is tengeri kikőttővő vőlhat, valamint a hajőzősi 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-rősigon pedig 1936. mőrcius 11-őn egy őj cőget jegyeztek be, amelynek neve: 'Magyar kirőlyi Duna-tengerhajőzősi Rt.' (DTRT). Ezt kővetően a GANZ-hajőgyőrből mőr egymőis utőn indultak őtjukra a magyar Duna-tengerőrő hajők.

A magyar Duna-tengeri hajőző megindő-tősa a maga nemőben őttőrtő vőllalkoző volt. Kőlőn ősen a Vaskapu-

csatorna tervezésnek 1888-ban alkotott vázlatát ismerte, miszerint: '...A NÁZET, HOGY TENGERI HAJÁK NETÁK BUDAPESTIG FELJÁ-HESSENEK, EZ NAGY TÁVEDÉS S HIÁSBRA...'. Európa kiheverte az első világháború gazdasági válság traumáját és az 1930-as évek közepén sokat átgörgetett mádon fellendült az idegenforgalom.

Ástnak indultak, érkeztek a 'filleres' és 'fördő' vonatok, 'társas' és 'filleres' hajók. Mindezekből kitűnik, hogy mint a MFTR a közlekedésnek megfelelően szervezte befolyóid és 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 Ártokélesen adott át a MFTR számára Emléklapot, igazolva ezzel a társaság 46 éve fennállását és tagságát.

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

Ezzel az Árt kibocsátott részvényeinek 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 társaságoké 1931-től már szűnt.

A hazai, nemzetközi pénzügyi és gazdasági tényezők fűggyében a részvénytulajdonosok körében is gyakran váltott. 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 hajózást, 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 részvénytulajdonosát. A pénzügyi viszonyoknak megfelelően váltott a részvényesek is. Eredeti kélséget megtartva ezek az egymást követő felbontások olvashatók ki.

A tengeri és dunai hajózást egytítesen szimbolizáló grafikával a MFTR- részvényt a magyar részvénytárta ma már a legszebb részvények közé tartja nyilván.

E rövid körútán induljunk tovább. A hajók tehetettségére elmentek, de már egy egész másféle háborúba. A Dunai tengeri hajók börtönöként 1941-től a német MSTL Ost rendelkezési állományában a Fekete-tengeren, a folyam hajók viszont a magyar KSZV mindenkor megrendelése alapján végezték a hadi utánpótlás szállást. 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 festményen a DTI számára.

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

A MFTR-hajásk egy részét a szákságos eszközökkel és ideiglenes delemmel ellátva a német IMRDD központi csoportjába osztották be akkutató szolgálatba, majd közvetítették a jelenet. A kiadási parancs értelmében 1944 őszén valamennyi hajásnak el kellett hagynia az országot és a német Duna-szakaszra háztak.

A hajásk többsége szemllyzetekkel együtt 1945. május 5-én Linz városában került amerikai fogságba, ah csak 1946-1947-ben tértek vissza. Kisebb hájnyaduk között városokban került szovjet fogságba.

Most ismét készítsünk egy gyors, háborús leltárt, amint tették azt 1921-ben. A MFTR háspark 1944. január 1-jén 373 darab egységben állt, ezekből a hadműveletek során elsúlyelt 143 és megsértelt 50 darab, továbbá a hásműhely és egyéb építményei is jelentős kárt szenvedtek.

A háború befejeztével volt ugyan újra prízsi bkeszerződések, de nem volt Trianon és nem volt dntárbár, ágy hadiszákmány c-mén idegen tulajdonba került néhány hajás kivételével a MFTR az őszkés állományát többséget visszakapta.

Á