

Ezután a kormánylásos májri Árdemi Ágyeket tárgyalt, kimondta meggyázdásot arról, hogy az alaptáke biztosító felmentette az alap-tákat; kijelentette a részvényárnyasáig megalakulásait; alapszabályt fogadott el; a kormánylás viszony szabályozását a DDSG-vel; Általános hajászi program elfogadásait és végül hajásyájak felszállásait hajások Ápá-tásának ajánlattételére.

A kormányást követően az igazgatóság tartotta meg első Állását. Ott, májri gróf Száchányi Pál, mint a MFTR elnöke foglalta el az elnöki székét. Gróf Száchányi Pál ezt a tisztséget 1901-ben beállított haláláig látta el gróf Száchányi Aladár személyné keresztl a Száchányi családnak ez az Ága 1902-től tovább képviseltette MFTR igazgatóság testületében. Megalakulása után a MFTR Átvette a MÁV szerény személyné és teher szállító hajásparkját és tovább folytatta annak járatait a Dunán, a Tiszán és a Szávján.

Átvette a MÁV Bázisán Ióvái hajás máshelyt, amit később Orsovára telepített és ezzel a MÁV hajászi tevékenységét megszünt. Megvette a Gyári Gázhajászi Rt. hajásparkját, a komáromi hajás máshellyel egytt és szintén megvásárolta, vagy bérelte további kisebb hajászi vállalatok hajásit. Mindezekkel egyidejűleg az Ájpesti hajásyájaknál rendelte meg Áj személyné-, vontatás- és uszályhajások Ápá-tását.

Alig egy év elteltével, 1895 végén a MFTR hajásparkja tulajdonkört vagy bérlényként májri 208 darab Ászá Állt. Mai Ártákkal is imponáló számú adat. Az elkövetkezendő években a Regensburgt Sulináig terjedő Dunaszakaszokon ingatlanokat, kikötőhelyeket, szónbányákat vásárolt és bérelt, valamint Áj hajás járatokat indított. Talán a tárványhozák a Parlamentben, de még az alap-táak sem tátelezhettek fel ilyen lendületes egáson 1918-ig tartó - fejedásot és a v-zi Áton tártán szállítóhoz fázásdái magyar Árdekkel teljes Állását. A kormányzati igáben még a Hungária Szállás nőhány szobájában intézte a társaság Ágyeit, de az első Ávi zárszámadás kormányzati igazgatóság májri ezt jelenthette:

TISZTELT KÁZGYÁLSI EBBEN AZ. ESZTENDÁBEN TEVÁKI: NYSÁGÁNKET TERMÁSZETSZERÁLEG KÁKELLET' KIFEJTENÁNK. EGYRÁSZT TÁRSASÁG- UNK BELSÁ SZERVEZÁSE VETTE IGÁNYBE MUNKÁSSÁG MÁSRÁSZT AZ ÁZEMÁNKHÁZ SZÁKSÁGES ÁSSZÁEGYSÁGEKET ÁS EGYÁB ESZKÁZÁKET KELLETTILLETVE MEGRENDELNÁNK. ...FELHASZNÁLJUK A KÁNÁLKOZÁ KEDVEZÁALKALMAT ARRA, HOGY A TÁRSASÁGUNK CZÁLJAINAK TELJESEN MEGFELELÁ ELÁNYÁS HELYEN FEKVÁ MÁRIA VALÁRIA UTCA14. SZÁMELYBEN ÁNÁKET MA TISZTELETTELJESEN VAN SZERENCSSÁNK ÁDVÁZÁLNI, 502.000 FRT. VÁTELÁROM MEGVEGYÁK...

Ez az Ápállet a mai Árum Szállás helyén Állt, az Ápállet tártánete pedig 1909-ben folytatódott tovább. Az 1896. Áv, májri májs volt. Ami akkor tártánt, a magyar nemzet fennállása Áta elászárr és egyszer volt: honfoglalásunknak ezredik Ávfordulása.

Ezt Ánnepelte az ország és ezt Ánnepelte a MFTR. A MFTR egyfelül Ágy, hogy rást vett a Kázkedési Csarnok rendezett vasóti, postai, hajászi és Vaskapu-csatorna Ápá-tási kiállító-tán, amit a kiállító és bárállásbizottsága aranyrem és oklevél adományozásával ismert el.

Másfelül Ágy, hogy rást vállalt az Ájonnan elkészült Vaskapu-csatorna megnyitá Ánnepságának megrendezése. Ez alkalomra az I. FERENCZ JÁZSEF, a MFTR Áj személyné hajásja Theodor Sándor kapitány parancsnok Ága alatt 1896. szeptember 26-án májri Orsován horgonyozott és várta I. Ferenc Jászsef császárr, Károly román és Sándor szerb király Árkezését, hogy májsnap Ánnepélyesen megnyissák a csatornát a hajásforgalom számára.

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgt Sulináig vállt hajászhatóvá. Az esemény után az I. FERENCZ JÁZSEF Orsova és Galac kormányzótt Ágezte személyné Áll-tás járatát. Egyik Átja során 1902. szeptember Ájn Csernavodánál román hajásval Átkáztált Ássze és elsőlyedte. A kiemelésre tett kásárlatok sikertelenek maradtak.

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

Tengeri hajzápark hiányában e feltételeknek a MFTR úgy tett eleget, hogy előbb a magyar érdekeltségű ADRIA, majd 1902-től a Magyar Keleti Tengerhajzási 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 hajzás. Ennek ellensúlyozására a MFTR, a DDSG az SDDG szinten a fuvarokaként a hajzásszervezőkkel kötött kartellba, s a kartell - többkevesebb eredménnyel - 1914-ig működött.

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... LEGFELSŐBB 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 országhoz átvételét ki a káiként cserével: 'A MFTR hivatalnokai, hajzástisztjei, segéd tisztjei, hajzás al tisztjei és szolgálói nyugdíjintézet tulajdonát képező hajzási feladatok'

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

Az átvételben felül figyelemre méltó a Tanácssterem, valamint annak falán néhány óvattal ezelőtt elhelyezett fametszetsorozat, amely az emberiség hajzását társaságként mutatja be az 'ember első' vízre szállásait napjainkig.

A századforduló káiként átvétel-átvételi stábilusjegyeken töl a kereskedelmet kifejező allegorikus domborművek adják az átvétel Duna felül társaság sarokhomlokzatának dő-szár-tal elemait, az oceanidákkal Nyugat és Dél felül tekintő há dő-szár-talpei pedig mindmáig a hajzásai jellegét hangsúlyozzák.

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

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgtól Sulináig velt hajzáshatár. Az esemény után az I. FERENCZ JÓZSEF Orsova és Galac között végzte személyszállításait. Egyik útja során 1902. szeptember 1-én Csernavodánál román hajzával társaságként átvétel-átvételi társaság tett káiként sikertelenek

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 Galacson 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 szint³ a fuvar³-jak ³sszehangol³s³val t³m³r³ltek kartellba, s a kartell - t³bb-kevesebb eredm³nyel -1914-ig m³k³d³tt.

A MFTR igazgat³s³ga, m³r megalakul³s³it k³vet³en enged³lyt k³rt Magyarorsz³g k³ll³ 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 szolg³ 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 Á'sember els³ v³-zre sz³ll³s³it³l napjainkig

A sz³zadfordul³t k³vet³ ³p³-t³szeti st³-lusjegyeken t³l a kereskedelmet kifejez³ allegorikus domborm³vek adj³k az ³p³let Duna fel³rekv³ sarokhomlokzat³nak d³-sz³-t³ elemeit, az oceanid³kkal' Nyugat ³s D³ fel³ tekint³ h³ d³-sz³-t³sei pedig mindm³ig a haj³z³si jelleg³t hangs³lyozz³k.

Neh³z esztend³k k³vetkeztek. Esztend³k? ³v³tedek! Ter³let³ben, k³zleked³si h³l³zat³ival, 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 els³lyedt 40 darab. A trianoni b³keszerz³d³sben el³-³-rtak v³grehaj³s³ra kirendelt amerikai d³nt³b³-r³, Walker D. Hines ³ll³s³pon³tja p³t³bbek k³z³tt - a k³vetkez³ volt:

...A HÁBORÚS ALATT A HADÉRGY BŐRLETÉBEN ÁLLÓ HAJÓK RENDELTELTÉSÉKNEK L FOGVA ELVESZÉSEK MEGANTULAJDON JELLEGÉKET, HADIANYAGGÁ VÁLTAK, A NEMZETKÖZI JOGOK L FOGVA ELKOBOZHATÓK.

Ennek szellemében osztottak fel a háború után arányban 197 darab magyar hajót a szerbek, a franciák, a románok és a csehek között, nem beszélve továbbá a tengerszálló ingatlantulajdonjában részesítést vagy elvesztést illetően.

Milyen lehetőségek kínálkoztak a MFTR-nek e nehéz helyzetben a tengeri közlekedés kijuttatására? Először is a pénzügyi viszonyok rendezése az állammal, valamint igazodás az újonnan kialakult nemzetközi helyzethez. Ez utóbbi körbe tartozott az új kereskedelmi szerződés a Duna-menti államokkal, nem utolsósorban szoros szabályozott együttműködés kialakítása a hasonló helyzetben lévő DDSG-vel, SDDG-vel és a BL-e1.

Ez annál is fontosabb volt, mert a jobb versenytársak jelentenek meg a Dunán, és pedig a franciák, az angolok és a hollandok. Az együttműködés 1927-től - később máris tengerszállókkal bővülve - 1944-ig állt fenn. Mintha Hollandia 1894-es, a Parlamentben elhangzott szavai ismétlődtek volna, amikor 1928. október 20-án Horthy Miklós kormányzó a kikötővel kapcsolatos mondatokkal nyitotta meg a Budapesti Vámmentes Kikötőt:

...SZOLGÁLTATJON EZ AZ ÚJ KIKÖTŐ NEMCSAK HAZÁNK GAZDASÁGI ÉLETÉNEK HATALMAS FELLENDÍTÉSÉRE, A DUNA-VÁLLGATÁSÉBEN ÉLŐLÉSI SZERES NEMPEK JAVÁRA ÉS GAZDASÁGI MEGERŐSÍTÉSÉRE...

A nagy elgondolás, a Csepel-sziget északi csúcsjára tervezett kereskedelmi és ipari kikötőkomplexum mindmáig nem valósulhatott meg, de ennek ellenére a kikötőnek is voltak az őt reményteljes fejlődési szakaszai.

Az 1929-es évi kikötővel kapcsolatos átvételig tartó nemzetközi gazdasági vitákra hatása 1933-ra már a közlekedési döntés ezen témen a hajózási tervet illetően ezt az átvételt jelentés márféldkötés is szíjmon tartja. Nézzük tehát a tengeri közlekedés nyújtott állami támogatással megkezdődött a MFTR pénzügyi és más szakmai szanálás, amelynek eredményeképpen az új folyami hajók ápréltek.

Horthy Miklós kormányzó elnökletével 1933. március 18-án állást tartott a Koronatanács, amelynek egyik napirendi pontja volt a magyar Duna-tengeri hajózási megindításának kérdése.

Az előzményekhez az is hozzátartozik, hogy a hajózási módszer szorgalmazta, Wulff Olaf és Bornemissza Félix a 'British ships, for British goods angol' jelszó magyar értelmezéséül vitatott, azaz a 'Hungarian ships, for hungarian goods' jelszó tüzöttök zászajukra.

A Koronatanács árdemi döntéseinek megfelelően - tükbbek között - a magyar közlekedés bővítésére cölj megalkult a Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. (HUNGEGYPT) és a HUNGEGYPT bérbe vette a holland APOLLINARIS III. folyam-tengerjáró hajót, amely Európát körtőhazáza egyiptomi rakományával 1933. szeptember 20-án befutott a csepeli Vámmentes Kikötőbe.

Bizonyságul annak, hogy Budapest a kontinens belsejében is tengeri kikötővel rendelkezik, valamint a hajózási módszert magyar tervezés és áptálás hajóval hasonlóképpen lehet végezni.

A MFTR 1933 decemberében a GANZ-hajógyárnál egy Duna-tengerjáró hajó áptálását rendelte meg, amelyet BUDAPEST névvel 1934. augusztus 14-én bocsátottak vízre és október 6-án indult el első útjára, Egyiptomba.

A budapesti Cölj-résén pedig 1936. március 11-én egy új cölget jegyeztek be, amelynek neve: 'Magyar királyi Duna-tengerhajózási Rt.' (DTRT). Ezt követően a GANZ-hajógyárban már egymás után indultak útjukra a magyar Duna-tengerjáró hajók.

A magyar Duna-tengeri hajózási megindítása maga nemcsakben a tengeri közlekedés volt. Közlekedésen 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 kitánik, hogy a MFTR a közlekedésnek megfelelően szervezte beföldi 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 Ártáktársaság 1941-ben a Társaságok és Ártársaságok Ártársaságán Ártársaságként adta a MFTR számára Emléklapot, igazolva ezzel a társaság 46 éve fennállását és tagságát.

A MFTR az alábbi közgyűlést követően a köznap mára, 1895 áprilisában vezette be a köznyelvi társaságokat, ezzel egyidejűleg lett társaság is. Alapítását utána mára Ártársaságok esetében becsült ki a köznyelvi társaságokat, utólag 1923-ban 29 ezer darabot.

Ezzel az Ártársaságok köznyelvi társaságok száma 568 ezer darab volt, s ez a mennyiség maradt 1949-ig. Ugyanakkor a Társaságok jegyzett egyéni köznyelvi társaságok sorában ez a mennyiség elkelő helyet biztosított a MFTR számára.

Osztályokat 1928-ig fizetett állítólagos köznyelvi társaságokban, de a társaság egyre nehezebb pénzügyi helyzete miatt köznyelvi társaságok jegyzése 1931-től már szűnt.

A hazai, nemzetközi pénzügyi és gazdasági társaságok fűggyűléseiben a köznyelvi tulajdonosok közre és a köznyelvi is gyakran állított. Erre egy példát.

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

Ezt követően a köznyelvi társaságok jelentős számú MFTR köznyelvi tulajdonosok. A pénzügyi viszonyoknak megfelelően állított a köznyelvi köznyelvi is. Eredeti köznyelvi megtartva ezek az egymást követően felbővült olvashatók ki.

A tengeri és dunai hajózási együttesen szimbolizálják grafikájával a MFTR- köznyelvi a magyar köznyelvi társaságok ma már a legjobb köznyelvi köznyelvi tartja nyilván.

E rövid kitétel után induljunk tovább. A hajók teherátvitelére elmentek, de már egy egész márfőle háborúba. A Dunai tengeri hajók köznyelvi társaság 1941-től a köznyelvi MSTL Ost rendelkezési állományában a Fekete-tengeren, a folyam hajók viszont a magyar KSZV mindenkor megrendelése alapján véggezték a hadi utánpótlás szállítást. A tengeri hajóparkot érte el a köznyelvi 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 köznyelvi társaság megfestményen a DTI számára.

A folyami hajópark 1944-ben került kritikusan helyzetbe, amikor az angol repülőgépek a Duna Pozsonyig terjedő szakaszt aknáztották el. Az első köznyelvi társaság futott magyar hajók a GRÁF SZAPÁRY GYULA vontatógázvezetőt követően a hajók egymás után szállítottak el, ezek közül az utolsó repülőgépek társaságok.

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

A hajásk többsége személyzetekkel együtt 1945. május 5-én Linz városában került amerikai fogságba, ahonnan csak 1946-1947-ben tértek vissza. Kiseb hajnyaduk Bécs városában került szovjet fogságba.

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

A háború befejeztével volt ugyan újra prízsi békészerződés, de nem volt Trianon és nem volt döntés, így a hadisákmány cés-mén idegen tulajdonba került néhány hajás kivételével a MFTR az őszákságos állományát többséget visszakapta.

Á