



Ezután a kormánylásos májri Árdemi Ágyeket tárgyalt, kimondta meggyázdását arról, hogy az alaptáke biztosító felmentette az alap-táakat; kijelentette a részvényhársaság megalakulását; alapszabályt fogadott el; a kormánylás viszony szabályozását a DDSG-vel; Általános hajászi program elfogadását és végül hajásyájak felszállását.

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

Átvette a MÁV Bázisánál lévő hajás helyet, amit később Orsovára telepített és ezzel a MÁV hajászi tevékenységét megszünt. Megvette a Gyári Gázhajászi Rt. hajásparkját, a komáromi hajás helyet egyétt és szintén megvásárolta, vagy bérelte további kisebb hajászi vállalatok hajásit. Mindezekkel egyidejűleg az Ájpesti hajásyájaknál rendelte meg Áj személyné-, vontatás- és uszályhajások építését.

Alig egy év elteltével, 1895 végén a MFTR hajásparkja tulajdonkörü vagy bérelménykörü májri 208 darab Ászáé állt. Mai Ártákkal is imponáló számú adat. Az elkövetkezendő Ávekben a Regensburgtúl Sulinájig terjedő Dunaszakaszokon ingatlanokat, kikötő helyeket, szónbányákat vásárolt és bérelt, valamint Áj hajásjáratokat indított. Talán a tárványhozák a Parlamentben, de még az alap-táak sem tátelezhettek fel ilyen lendületes egáson 1918-ig tartó - fejedásot és a végzi Áton tártónál szállás-táshoz fázásd' magyar Árdekkel teljes Állását. A kárponti Ágben még a Hungária Szállás náhánny szobájában intézte a társaság Ágyeit, de az első Ávi zársámadás kárpózt az igazgatóság májri ezt jelentette:

TISZTELT KÁ-ZGYÁLLÁSIBEN AZ. ESZTENDÁBEN TEVÁKI: NYSÁGÁNKET TERMÁSZETSZERÁLEG KÁKELLET' KIFEJTENÁNK. EGYRÁSZT TÁRSASÁG- UNK BELSÁ SZERVEZÁSE VETTE IGÁNYBE MUNKÁSSÁG MÁSRÁSZT AZ ÁZEMÁNKHÁ-Z SZÁKSÁGES ÁSSZÁ"EGYSÁGEKET ÁS EGYÁB ESZKÁZÁKET KELLETTILLETVE MEGRENDELNÁNK. ...FELHASZNÁLJUK A KÁNÁLKOZÁ" KEDVEZÁALKALMAT ARRA, HOGY A TÁRSASÁGUNK CZÁLJAINAK TELJESEN MEGFELELÁ ELÁNYÁ-S HELYEN FEKVÁ' MÁRIA VALÁRIA UTCA14. SZÁMELYBEN ÁNÁKET MA TISZTELETTELJESEN VAN SZERENCSÁNK ÁDVÁZÁ-LNI, 502.000 FRT. VÁTELÁROM MEGVEGYÁK...

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

Ezt Ánnepelte az ország és ezt Ánnepelte a MFTR. A MFTR egyfelül Ágy, hogy ráoszt vett a Kázkedési Csarnok rendezett vasóti, postai, hajászi és Vaskapu-csatorna Ápási kiállás-táson, amit a kiállás-tás bárállásbizottsága aranyÁrem és oklevél adományozásával ismert el.

Másfelül Ágy, hogy ráoszt vállalt az Ájonnan elkészült Vaskapu-csatorna megnyitá ÁnnepsÁgÁnek megrendezÁ. Ez alkalomra az I. FERENCZ JÁ"ZSEF, a MFTR Áj személyné hajásja Theodor Sándor kapitány parancsnok Ága alatt 1896. szeptember 26-án májri Orsován horgonyozott és várta I. Ferenc Jászsef császáj, Károly román és Sándor szerb király ÁrkezÁst, hogy májsnap ÁnnepÁlyesen megnyissák a csatornát a hajásforgalom számára.

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgtúl Sulinájig vállt hajászhatás. Az esemény után az I. FERENCZ JÁ"ZSEF Orsova és Galac kárpózt vágazte személyné Állás-tá járatát. Egyik Átja során 1902. szeptember Ájn Csernavodánál román hajásval Átkárpózt Ájssze és első Ályedt. A kiemelésre tett kásÁrletek 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 véghez hajászt. Elősegítve ezzel a magyar káikereskedelmi társaságot, az export-import áruforgalom növelését.

Tengeri hajáspark hiányában a 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 közlekedéspolitikáját az egyre kedvezőbbnek mutató - főleg gabonaszállítás - fuvarpiacát egy hosszabb távon veszélyesnek látszó társaság zavarta meg. Ugyanis nagy állami támogatással, nem utolsósorban olcsó fuvarokkal az Al-Dunán megjelent az orosz és a román hajás. Ennek ellensúlyozására a MFTR, a DDSG az SDDG szinten a fuvarjakkal összehangolással a társaságok kartellba, s a kartell - társaságok kevesebb eredménnyel - 1914-ig működött.

A MFTR igazgatója, majd megalakulásait követően engedélyt kért Magyarországra káiképzés céljára használni, ugyanakkor azt is kérte, hogy a társaság megnevezésében a 'királyi' jelzőt használhassa. Az előbbire az engedélyt néhány napon belül megkapta, az utóbbi pedig nem volt ilyen egyszerű. A társaságnak kormányzati tőntől. Ferenc Józsefhez kellett fordulnia az engedélyért.

A császári 1907. júliusában Bad Ischlben kötött nyilatkozat, onnan érkezett meg az engedély, miszerint:

„CSÁSZÁRI APOSTOLI KIRÁLYI FELSŐGE... LEGFELŐBB ELHATÁROZÁSAVAL, LEGKEGYELMESEBBEN MEGENGEDI, HOGY A MAGYAR FOLYAM ÉS TENGERSZÁRVAZÁRSÁG AZ ÁLLAMMAL VALÓ SZERZŐDÉSEK VISZONYÁNAK TARTAMÁRA A MAGYAR FOLYAM ÉS TENGERSZÁRVAZÁRSÁG VISZELHESSE.

Ezek után folytassuk tovább a MFTR hivatali tevékenységének főbb jellemzőit. Az 1895-ben vásárolt tevékenység MFTR 1909 -ben eladta és a nyugdíjintézet országos tevékenységét átadta a társaságnak. A MFTR hivatalnokai, hajásztisztjei, segéd tisztjei, hajás al tisztjei és szolgálói nyugdíjintézet tulajdonát képező hajó feltevése.

Neves budapesti tevékenységek nyertek el a társasági díjat, elkészült a tervek és az tevékenység a Mária Valéria Apáczai Csere János - utca 11. szám alatt 1911-ben feltevése. Itt kapott helyet a MFTR kereskedelmi, forgalmi, műszaki és tevékenység részlege, valamint a Magyar Hajászi Egyesület tevékenységének tevékenysége.

A tevékenységben feltevése figyelemreméltó a Tanácssterem, valamint annak falán néhány tevékenység elhelyezett festsorozat, amely az emberiség hajásztársaságát mutatja be az 'ember első' vízre szállásának napjainkig.

A századforduló társasági tevékenységi stílusjegyeken töl a kereskedelmet kifejező allegorikus domborművek adják a tevékenység Duna feltevése sarokhomlokzatának díszítő elemeit, az oceanidokkal Nyugat és Dél feltevése a díszítő elemei pedig mindmég a hajászi jellegét hangsúlyozzák.

Művelés, hogy részt vett az éjjel az éjjel elkészült Vaskapu-csatorna megnyitási ünnepségének megrendezésén. Ez alkalomra az I. FERENCZ JÓZSEF, a MFTR új személynévén Theodor Sándor kapitány parancsnoksága alatt 1896. szeptember 26-án a Orsován horgonyozott és vőta I. Ferenc József császárral, Károly román és Sándor szerb királyok között, hogy májnap ünnepélyesen megnyissák a csatornát a hajásforgalom számára.

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgtól Sulináig vőta hajászháló. Az esemény után az I. FERENCZ JÓZSEF Orsova és Galac között vőgte személynévén a hajászi. Egyik éjjel során 1902. szeptember 26-án Csernavodánán román hajással a társaság vőtte a társaság első ünnepét. A kiemelésére tett kísérletek 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>tt<sup>3</sup> szerz<sup>3</sup>d<sup>3</sup>st. Ilyenform<sup>3</sup>in a folyami-tengeri <sup>3</sup>ruforgalom kapcsolata Galaczon <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>on 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>ll<sup>3</sup> 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>.

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>tt<sup>3</sup> 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>-t 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 szolg<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 <sup>3</sup>'sember els<sup>3</sup> v<sup>3</sup>-zre sz<sup>3</sup>ll<sup>3</sup>is<sup>3</sup>it<sup>3</sup> 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>on 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 HÁBORÚS ALATT A HADÉRGY BŐRLETÉBEN ÁLLÓ HAJÓK RENDELTEKÉNT SŐKNŐL FOGVA ELVESZÉTEK. MAGYANTULAJDON JELLEGŰK, HADIANYAGGAL VÉLTAK, A NEMZETKÖZI JOGOK 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 résztvevőket.

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

Ez annál is fontosabb volt, mert a jobb versenytársak jelönte meg a Dunán, azelőtt a franciák, az angolok és a hollandok. Az egyetemes kikötői kikötő 1927-től - kikötőben máris tengerszállókkal bőségesen - 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 NEM CSAK HAZAI GAZDASÁGI ÉLETTÉRE HATALMAS FELLENDÍTÉS, A DUNA-VÁLLGÁBEN ÉLŐLÉSI ÉSSZES NEMZETI 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 azóta reményteljes fejlődési szakaszai.

Az 1929-es évi kikötővel kapcsolatos átvételig tartó nemzetközi gazdasági viták hatása 1933-ra már a kikötő felújításán és ezen túlmenően a hajózási tevékenység újraindításán ezt az átvételt jelentősen megérővelő is szem előtt tartja. A közvéleménynek tehát a kikötővel kapcsolatos nyújtott állami támogatással megkezdődött a MFTR pénzügyi és más szakmai szanálás, amelynek eredményeképpen a hajózási tevékenység újraindult.

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

Az előzményekhez az is hozzátartozik, hogy a hajózási módszerek szorgalmazása, Wulff Olaf és Bornemissza Félix a 'British ships, for British goods angol' jelszava magyar értelmezésével a 'Hungarian ships, for Hungarian goods' jelszava a kikötő felújítására.

A Koronatanács elnöki feladatainak megfelelően - a kikötő felújítását - a magyar kikötőkereskedelemben a kikötő megalakult a Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. (HUNGEGYPT) és a HUNGEGYPT körbe vette a holland APOLLINARIS III. folyam-tengerjáró hajót, amely Európát a kikötő felújításáig egyiptomi rakományával 1933. szeptember 20-án befutott a csepeli Vámmentes Kikötőbe.

Bizonyosággal annak, hogy Budapest a kontinens belsejében is tengeri kikötővel rendelkezik, valamint a hajózási módszerek magyar tervezésű és a kikötővel hajóval hasonlóképpen lehet megvalósítani.

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

A budapesti kikötő felújításán pedig 1936. március 11-én egy új kikötőt jegyeztek be, amelynek neve: 'Magyar királyi Duna-tengerhajózási Rt.' (DTRT). Ezt követően a GANZ-hajógyárban már egy új hajó indult útjára a magyar Duna-tengerjáró hajó.

A magyar Duna-tengeri hajózási megindítás a maga nemében a tengeri kikötő felújításával volt. A kikötő felújításán a Vaskapu-

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

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

Mielőtt továbbmennék - egy esemény kapcsán - álljunk meg egy pillanatra és időben is tekintsünk vissza. A Budapesti Áru- és Értéktársaság 1941-ben a Társaságok és Értéktársaságok törvényével adott át a MFTR számára Emléklapot, igazolva ezzel a társaság 46 éve fennállását és tagságát.

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

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

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

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

Az angolok 1919-ben megalakították Danube Navigation Co. Ltd. néven a dunai hajózási társaságot 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 részvénytulajdonosaként. A pénzügyi viszonyoknál megfelelően változott a részvényes névtéke is. Eredeti létszámot megtartva ezek az egymást követő felülbővölveshettek ki.

A tengeri és dunai hajózást egyúttal szimbolizáló grafikával a MFTR- részvényt a magyar részvénytárta ma már a legjobb részvények között tartja nyilván.

E rövid körútán induljunk tovább. A hajók teherátvitelére elmentek, de már egy egész másféle háborúba. A Dunai tengeri hajók bázisát 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 szállítást. A tengeri hajóparkot érte először veszteség.

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

A folyami hajópark 1944-ben került kritikusan helyzetbe, amikor az angol repülőgépek a Duna Pozsonyig terjedő szakaszát aknáztották el. Az elsőként aknára futott magyar hajó a GRÁF SZAPÁRY GYULA vontatógőzvezetőt követően a hajók egymás után süllyedtek el, ezek közül az utolsó repülőgépmadársok.

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

A hajásk többsége személyzetükkel 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 tettük azt 1921-ben. A MFTR hajáspark 1944. január 1-jén 373 darab egységben állt, ezekből a hadműveletek során elsúlyelt 143 és megsérült 50 darab, továbbá a hajásmáshely és egyéb építményei is jelentős kárt szenvedtek.

A háború befejeztével volt ugyan újra prízsi békeszerződés, de nem volt Trianon és nem volt döntés, így a hadiszámény címén idegen tulajdonba került néhány hajás kivételével a MFTR az őszakságos állományát többséget visszakapta.

Á