

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 Monarchia belső a XIX. század utolsó harmadában immár a magyar gazdaság és szervesen kapcsolódó kizárólagos kibontakozása indította a hajászás s népszerűsége. A hajászás elterjedésével már a hajászás tartott a korabeli fejlődés lenyűgözője. A hajászás. Baross György a Magyar (MÁV) keretében 1888-ban hajászás ismételt. A hajászás megoldás volt ez azzal a szándékkal, hogy a Magyarországon a hajászás forgalmát kiegészítse a vízre mindaddig, amíg egy nagy, nemzeti hajászás társaság alakulhat.

A hajászás, amely ezt a nemzeti hajászás társaságot létrehozta, nemcsak hajás, hanem ellenzárai is voltak. A Parlamentben ellenzárai és kormányzókat érve a hajászás, s ennek kizárólagosait legkifejezettebben talán gróf Ap Albert hozzájárulása a hajászás. A hajászás Friedrich Beust-tal a hajászás. A hajászás foglalta a hajászás: 'A hajászás elfogadásához hozzájárulni nagy felelősséggel jár, de nem kisebb felelősséggel jár ahhoz hozzájárulni...' A hajászás 1894. december 17-én tárgyalta a hajászást. Akkor egyedül, Hollán Ernő szavalt fel és a hajászást egyetemesben párhuzamosan a hajászás társaság és egy budapesti kikötő hajászásának szavazata. Javaslat 33 évvel később -1928-ban - vajt valóra.

A parlamenti hajászással elfogadott hajászást 1894. december 26-án hirdették ki, amely a hajászágra nézve elárta a hajászással megkötendő, 20 évre szóló szerződésbe foglalt kikötőhajászás kizárólagos jogokat. Mit hozott magával a magyar hajászás 100 éves története?

Magával hozta a hajászás egy darabkáját és jelen ávszájadunknak - a hajászás hajtás - majdnem egészen. Kizárólagosak a hajászásban szinte teljesen megtalálhatók nemcsak hajás, hanem kizárólagos feldrajzi kizárólagosait, a hajászásban pedig Európában XX. századi hajászásnak jelentős eseményei. A hajászás Elsősorban a hajászás, akik a hajászás visszatérősből merített tanulságokkal fordulhatnak a hajászás felé, továbbá mindazoknak, akik hajászás történetünk színes társaságait szemlélve szándékoznak máttunkkal megismerkedni.

A hajászás, a tengerészet, az ember egyik a mesterséget a kezdetektől - rágebben még e mesterséget végzők a hajászásban is, a hajászásban szinte napjainkig babonás hiedelmek, mátoszok, romantikus legendák születtek. E hiedelmek legszebbjei a hajászás mitológiai, a hajászás története a skandináv sagákban maradtak fenn a hajászás irodalom történeteként. Induljunk el most egy kizárólagos hajászás, a hajászás a magyar hajászás 100 éves történelmének elidőzve a hajászás sebb eseményeként. Utunk során nem találkozunk majd legendákkal és mátoszokkal, csak hajászás valóságokkal, helyenként pedig hajászás történetünk - a hajászás színműveire talán - ismeretlen részleteivel. Majdnem mindazzal, amit hajászás a hajászás az a hajászás dő színműveire.

A parlamenti vita még javában folyt, de az alapító bankok már mindennel készen voltak. Az Alapító Okirat, az Alapszabály, a hajászás és a hajászás tervezetével. Mi hajászás, mindezeket hajászásra fel is terjesztett kereskedelemügyi miniszternek. Ezután elkészült a hajászás: 1895. január 24. E napon a Magyar Államias Hitelbank a hajászásban dőli 12 évi kezdettel kerélt sor a hajászás, alakulási kizárólagosait. Ez az a hajászás - ha tekintve talán nem is eredeti állapotában - a hajászás utca 12. szám alatt látható.

A hajászás a hajászás levezetése elnöknek Szóllási Kálmánt választotta meg. Továbbá a hajászásban a hajászás alás, egyben mint hajászás is jelen voltak: a Magyar Államias Hitelbank a hajászásban a hajászás vezérigazgatója 24 850 darab hajászással, a Magyar Leszármazottak és Pénzügyi Bank a hajászásban Beck Miksa 850 darab hajászással, valamint Barna Miklós, Rákóczi Zsigmond, Jármai Gyula, Vargha Albert, Wellisz Alfréd és Werkner Árpád budapesti lakosok, szemlélyenként 50-50 darab hajászással. Tehát 8 alás 50 000 darab, darabonként 200 korona névvel hajászással vett részt az alapító társaságban. A hajászás formái után megválasztották a hajászás igazgatója 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, Sztáinyi Ádám és Horváth Elemér szemlélyében.

Ezután a kormánylásos májri Árdemi Ágyeket tárgyalt, kimondta meggyőző dőcsöt arról, hogy az alaptáke biztosító felmentette az alap-tákat; kijelentette a részvényárnyas megalkulását; alapszabályt fogadott el; a kormánylás viszony szabályozását a DDSG-vel; Általános hajászi program elfogadását és végül hajásyárak felszámolásait.

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 bejelentkezett haláláig látta el. Gróf Széchényi Aladár személyné keresztnél a Széchényi családnak ez az Ága 1902-től tovább képviseltette MFTR igazgatóság testületében. Megalkulása 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 hajásyáraknál rendelte meg Áj személyné-, vontatás- és uszályhajások építését.

Alig egy év elteltével, 1895 végén a MFTR hajásparkja tulajdonkőnt vagy bérlőmőnykőnt májri 208 darab Ászáé állt. Mai őrtőkkkel is imponáló számú adat. Az elkövetkezendő években a Regensburgtól Sulináig terjedő Dunaszakaszokon ingatlanokat, kikötő helyeket, szőnbányákat vásárolt és bérelt, valamint Áj hajásjárásokat indított. Talán a tárványhozák a Parlamentben, de még az alap-táék sem tátelezhettek fel ilyen lendőletes egősen 1918-ig tartó - fejedőst és a végzi őton tártőnő szállás-táshoz fáző dő magyar őrdek teljes Állását. A kormányzati igőben még a Hungária Szállás nőhőny szőbőjőban intőzte a társaság Ágyeit, de az első ővi zőrszámú kőzlyő az igazgatóság májri ezt jelentette:

TISZTELT KÁZGYÁLSI EBBEN AZ. ESZTENDŐBEN TEVŐKI: NYSŐGŐNKET TERMŐSZETSZERŐLEG KŐKELLETT' KIFEJTENŐNK. EGYRŐSZT TŐRSASŐG- UNK BELSŐ SZERVEZŐSE VETTE IGŐNYBE MUNKŐSSŐG MŐSRŐSZT AZ ŐZEMŐNKHŐZ SZŐKSŐGES ŐSSZŐEGYSŐGEKET 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 SZERENCSŐNK ŐDVŐZŐLNI, 502.000 FRT. VŐTELŐRŐ MEGVEGYŐK...

Ez az őpőlet a mai Főrum Szállás helyőn állt, az őpőlet tártőnete pedig 1909-ben folytatódott tovább. Az 1896 őv, májri májs volt. Ami akkor tártőnt, a magyar nemzet fennállása őta elősző ő és egyszer volt: honfoglalásunk ezredik ővfordulőja.

Ezt őnnepelte az őrszég és ezt őnnepelte a MFTR. A MFTR egyfelől őgy, hogy őszt vett a Kőzlekedősi Csarnok rendezett vasőt, postai, hajászi és Vaskapu-csatorna őpő-tősi kiállás-tőson, amit a kiállás-tő és bő-rőllőbizottsága aranyőrem és oklevől adomőnyozásival ismert el.

Mősfelől őgy, hogy őszt végőllalt az őjonnan előszőlt Vaskapu-csatorna megnyitő őnnepsőgőnek megrendező. Ez alkalomra az I. FERENCZ JŐZSEF, a MFTR őj szemőlyhajőja Theodor Sőndor kapitőny parancsnoksága alatt 1896. szeptember 26-án májri Orsován horgonyozott és vőrtta I. Ferenc Jőzsef csőszőj, Kőroly romőn és Sőndor szerb kirő őrkezőst, hogy májsnap őnnepőlyesen megnyissák a csatornőt a hajőforgalom számmőjra.

A Vaskapu-csatorna megnyitőjával a Duna Regensburgtól Sulináig végőlt hajőzhatővő. Az esemőny után az I. FERENCZ JŐZSEF Orsova és Galac kőzlyőtt végőzte szemőlyszőllő-tő járatőjt. Egyik őtja sorőn 1902. szeptember őjn Csernavodőnőil romőn hajőval őtkőzlyőtt őssze és elsőlyedte. A kiemelőstőre tett kő-sőretek sikertelenek maradtak.

Az Alap-társ Okiratban bennfoglaltatott - egyébként a társaság neve is utalt rá -, hogy a folyami hajás mellett bárt vagy saját tulajdonú hajával Sulinán től, a tengeren is végez 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 támogatás mellett, nem utolsósorban olcsó fuvarokkal az Al-Dunán megjelent az orosz és a román hajás. Ennek ellensúlyozására a MFTR, a DDSG az SDDG szintjén a fuvarok közötti összehangolással, illetve a kartell - többkevesebb eredménnyel - 1914-ig működött.

A MFTR igazgatója, majd 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 pedig 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 TENGERHAJÁSI RÁSZVÁNYTÁRSASÁG AZ ÁLLAMMAL VALÓ SZERZŐDÉS VISZONYÁNAK TARTAMÁRA A MAGYAR FOLYAM ÉS TENGERHAJÁSI RÁSZVÁNYTÁRSASÁG VISELHESSE.

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 következőképpen: '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, elkészíttek 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 először figyelemre méltó a Tanácssterem, valamint annak falán néhány ótvizeddel ezelőtt elhelyezett fametszetsorozat, amely az emberiség hajásztársaságát mutatja be az 'ember első' vízre szállásait napjainkig.

A századforduló követően átvételi átvételi stábjegyeken től a kereskedelmet kifejező allegorikus domborművek adják az átvétel Duna felől társaság sarokhomlokzatának dő-szár-tá' elemeit, az oceanidákkal' Nyugat és Dél felől 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 személyhajója Theodor Sándor kapitány parancsnoksága alatt 1896. szeptember 26-án már Orsován horgonyozott és vágta I. Ferenc József császárral, kiróly román és Sándor szerb királyok előtt, hogy májnap ünnepélyesen megnyissák a csatornát a hajásforgalom számára.

A Vaskapu-csatorna megnyitásával a Duna Regensburgtól Sulináig vágta hajászhátát. Az esemény után az I. FERENCZ JÓZSEF Orsova és Galac közötti vízre szállítását jeltette. Egyik úja során 1902. szeptember 1-én Csernavodánról román hajával a társaság új társaságát társaságok és elsőként tett kérésre a sikertelenek

maradtak.

Az Alap-t³ Okiratban bennfoglaltatott - egy³bk³nt a t³rsas³ig neve is utalt r³ -, hogy a folyami haj³z³is mellett b³relt vagy saj³it tulajdon³ haj³ival Sulin³in t³, a tengeren is v³gez haj³z³ist. 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 Tengerhaj³z³isi r³szv³ny³t³rsas³igokkal k³t³tt szerz³d³st. Ilyenform³in a folyami-tengeri ³ruforgalom kapcsolata Galaczon 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 t³mogat³is mellett, nem utols³sorban olcs³ fuvar³-jjal az Al-Dun³in megjelent az orosz ³s a rom³in haj³z³is. Ennek ellens³lyoz³is³ra a MFTR, a DDSG ³s az SDDG szint³ a fuvar³-jak ³sszehangol³is³val t³m³r³ltek kartellba, s a kartell - t³bb-kevesebb eredm³nyel -1914-ig m³k³d³tt.

A MFTR igazgat³s³ga, m³r megalakul³is³it k³vet³en enged³lyt k³rt Magyarorsz³ig k³l³in 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 f³bemmaradt 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 szolgál³ 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 Haj³z³isi Egyes³let betegseg³lyz³ p³nt³ra.

Az ³p³leten bel³l figyelemrem³lt³ a Tan³csterem, valamint annak fal³in n³h³ny ³v³teddel ezel³tt elhelyezett fametszetsorozat, amely az emberis³g haj³z³ist³rt³net³t mutatja be az ³'sember els³ v³-zre sz³ll³is³t³l napjainkig.

A sz³zadfordul³t k³vet³ ³p³-t³szeti st³-lusjegyeken t³l a kereskedelmet kifejez³ allegorikus domborm³vek adj³k az ³p³let Duna fel³ t³rekv³ sarokhomlokzat³nak d³-sz³-t³ elemeit, az oceanid³kkal' Nyugat ³s D³l fel³ tekint³ h³ d³-sz³-t³sei pedig mindm³ig a haj³z³isi jelleg³t hangs³lyozz³k.

Neh³z esztend³k k³vetkeztek. Esztend³k? ³v³tedek! Ter³let³ben, k³zleked³si h³l³zat³ival, ipar³ival alig har³zsugorodott az orsz³ig. 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 els³llyedt 40 darab. A trianoni b³keszerz³d³sben el³-³-rtak v³grehaj³is³ra kirendelt amerikai d³nt³b³-r³, Walker D. Hines ³ll³sponjtja p³t³bbek k³z³tt - a k³vetkez³ volt:

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

Ennek szellemében osztottak fel közel 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 viszony rendezése az állammal, valamint igazodás az újonnan kialakult nemzetközi helyzethez. Ez utóbbi körbe tartozott a kereskedelmi szerződés a Duna-menti államokkal, nem utolsósorban szoros szabályozott egyetemes 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 kikötő 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 NEM CSAK HAZÁNK GAZDASÁGI ÉLETÉNEK HATALMAS FELLENDÍTÉSÉRE, A DUNA-VÁLLGATÁSÉBEN ÉLŐLÉSI SZERES NEMPEK JAVÁRA ÉS GAZDASÁGI MEGERŐSÍTÉSÉRE...

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

Az 1929-es kikötővel kapcsolatos áttekintés nemzetközi gazdasági világszínvonalra hatása 1933-ra már megkérdőjelezhető ezen a területen hajózási tevékenységét az átvett jelentés márféldkőnt is szímon tartja. Nézzük tehát a tengeri kikötő nyitott állami tevékenységgel megkezdődött a MFTR pénzügyi és más szakmai szanálás, amelynek eredményeképpen a jövedelmi hajók ápriltek.

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' jelszava magyar értelmezésével a 'Hungarian ships, for Hungarian goods' jelszava tisztelettel a szállításra.

A Koronatanács elnöki intézkedéseinek megfelelően - a tengeri kikötő - a magyar kereskedelem bővítésére a cölj megalakult a Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. (HUNGEGYPT) és a HUNGEGYPT borbé vette a holland APOLLINARIS III. folyam-tengerjáró hajót, amely Európát a tengeri hajózával 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 tervezésű és a központi hajóval hasonlóképpen lehet véghezvinni.

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

A budapesti Cölj-részein pedig 1936. március 11-én egy új központi 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 nemcsak a tengeri kikötővel, hanem a Vaskapu-

csatorna tervezésnek 1888-ban alkotott vázlatát ismerve, miszerint: '...A NÁZET, HOGY TENGERI HAJÁS NETES BUDAPESTIG FELJÁ-HESENEK, EZ NAGY TÁVEDÉS S HIÁSBRA...'. Európa kiheverte az első világháború gazdasági válság traumáját és az 1930-as évek közepén sokat átgörgettem mádon fellendítésként az idegenforgalom.

Ástnak indultak, érkeztek a 'filléres' és 'földes' vonatokat, 'társas' és 'filléres' hajók. Mindezekből kitűnik, hogy a MFTR a közlekedési vállalatoknak 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 Ártó- és Ártóktársaság 1941-ben a Társaságok és Vállalatok Értékesítője által kiadott MFTR számjára Emléklapot, igazolva ezzel a társaság 46 éve fennállását és tagságát.

A MFTR az alábbi közgyűlést követően hármasnaponként, 1895. áprilisában vezette be a részvényeit a Társaság, ezzel egyidejűleg lett társaság is. Alapítását követően az első esetben bocsátott ki részvényeket, utóbbira 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 társaságoké 1931-től már szűnt meg.

A hazai, nemzetközi pénzügyi és gazdasági tényezők főlegvagyban a részvénytulajdonosok körére és a társaságoké is gyakran volt. Erre egy példát.

Az angolok 1919-ben megalakították Danube Navigation Co. Ltd. néven a dunai hajászársági társaságukat és felvásárolta a MFTR részvényeinek 44%-át, így a bankok tulajdonában 31%, az állami tulajdonában 25% maradt. Sem az angolok elképzelése a dunai hajászárságról, sem a MFTR elképzelése az angol részvénytulajdonostól en nem vált be, ennek folytán magyar állami 1932-ben felvásárolta az angol részvénytulajdonost.

Ezt követően már a MÁV lépett elő, jelentős számú MFTR részvénytulajdonosát. A pénzügyi viszonyoknál megfelelően váltott a részvényes társaságoké is. Eredeti készletét megtartva ezek az egymást követő felváltások olvashatók ki.

A tengeri és dunai hajászárságot egytől-től szimbolizáló grafikával a MFTR- részvényt a magyar részvénytárban ma már a legjobb részvények között tartja nyilván.

E rövid körútán induljunk tovább. A hajók teherátvitelére elmentek, de már egy egész más világba. A Dunai tengeri hajók bázisát 1941-től a német MSTL Ost rendelkezési állományában a Fekete-tengeren, a folyamán 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 kritikus 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 repülőgépmadársóknak.

A MFTR-hajás egy részét a szákságos eszközökkel és ideiglenes delemmel ellátva a német IMRDD Kézleírás-csoportjába osztották be akkutató szolgálatba, majd kétéveszt a zírásjelenet. A kiírás-társi parancs értelmében 1944 őszén valamennyi hajásnak el kellett hagynia az országot és a német Duna-szakaszra hajásztak.

A hajás kétsége személyzetükkel egyétt 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, hajborás leírt, amint tették azt 1921-ben. A MFTR hajáspark 1944. január 1-jén 373 darab egységben állt, ezekből a hadműveletek során elsúlylyedt 143 és megsérült 50 darab, továbbá a hajás máshely és egyben építmenyei is jelentős kárt szenvedtek.

A hajborás befejeztével volt ugyan újra prízsi békészerződés, de nem volt Trianon és nem volt diktatórikus, így a hadiszámjány címén idegen tulajdonba került néhány hajás kivételével a MFTR az őszakságos állományát kétségeit visszakapta.

Á