

A magyar hajózás története - A magyar tengeri hajózás története

Hozzáadta: lakosm
2004. október 19. Kedd 18:42
Utolsó frissítés 2007. szeptember 08. Szombat 20:14

A honfoglalás magyarság nem volt tengerész nép. Azon az útvonalon, amelyen mai hazájában elérkezett, éppen elnéhséget jelenthetett a folyónkon való átkelés is. A tengerrel való érintkezésre azonban előg korán sor került.

Már elsősorban királyaink politikai tevékenységei szerepeltek az igyekezetek az Adriához való kijutásra. A feudalizmus fejlődésének eme korszakában természetesen ezek a tevékenységek nem a szomszédos, tengerparttal rendelkező népekkel, hanem a bennszobeli egyházi és világi hatalmakkal szembe fordultak, hanem a tengerparti területek elfoglalására az ott lakó népek leigazítására. Így alakult ki már előg korán, 1026-ban az érdekellett. I. István magyar király (1001 - 1038) az tengeri uralmat magának valló Horvátország és Velence kizárta. Mint ebben a korban ez szokásos volt, a hatalom kiterjesztése az a terület lehatárolása, a tevékenységek határterületen az uralkodó családok trónkaváltságos igényei által. László magyar király (1040 - 1095) példátul névadásnak, a horvát királyi vezegőnek jogán tartott igényt Horvát a dalmát tengerpart felé terjesztte. Ebben a korszakban Magyarország nem volt egyedül a tengerhez való tevékenységeiben. Vele egyidőben a német-római császárság is tevékenykedett a zökendős útvonal biztosítására az felé, de ugyanebben a korszakban elmozdult az érdekellett Magyarországon és Velence kizárta is. II. Orbán maga sem látta szívesen az Adria környékén a magyar uralom kiterjesztését az a tengerpart felé terjesztte uralom kizárta inkább Velencét támogatta. Kélmán magyar király (1068 - 1116) 1105-ben elérkezettnek látta az időt, hogy hatalmát zára, Taru és Spalato városokra és Brazza, Veglia, Osero és Arbe szigetekre erőszakosan kiterjeszse. Közben megindultak a keresztes hadjáratok az Adrián keresztül a irányuló tengerhajózás szállítás-területek miatt még jobban kiéleződtek az érdekellett a magyar uralom alá került dalmát országrészek és Velence kizárta. Károly Simon, IV. László (Kun-, 1261 - 1290) király kiránsága emléke, hogy a királyi gályákat, hajókat és dereglyéket fogadta borbé a velenceiektől, ami annyit jelent, hogyha csak borbély formájában is, de ebben az időben - legalább is jogilag - látott az Adrián a magyar királynak tengeri hajóhada. Az érdekellett az okozta, hogy az Adria tenger volt a Szentföldre igyekező keresztes hadak végi útvonala, amelyet a királyi névelés szállítás-terület hajók egyenként csoportosan a legmesszebbmenően kihasználtak. Minthogy az ózmán elretartás az európai hatalmak korábban használt kereskedelmi útvonalait elvágta, pártisukrá pedig gondoskodni kellett, Barbarossa Frigyes hatalmi selymának teljes latbavetésével tevékenykedett az Adria felé terjesztte hatalom megszerzésére. Kélmán királyi terület szerzési politikát folytatva III. Istvánnak (1147-1172) sikerült a még néhány dalmát városok kikötőit birtokaihoz csatolni, még májs tengerparti városok és kikötők Velencéhez, vagy a bizánci császársághoz csatlakoztak. Forrható volt a magyar tenger haderő hiánya IV. Béla magyar király (1235-1270) és családja számára is, amikor a tatárok elől a tengerpartra volt kénytelen menekülni. Szorult helyzetben a magyar király csak Trau és Spalato támogatására számíthatott, miközben a királyi helyzetet Velence, segélynyújtás helyet, igyekezett a maga előnyére kihasználni és elfoglalta városait. Ahogy a Dunán, úgy a tengeren is ebben a korszakban kereskedelmi, vagy hadi rendeltetésű hajók kizárta a hajózási tevékenység akkori szívonának megfelelően lényeges kizárta tenni nem lehet. Még kevésbé feltételezhető, hogy az ájtmeneti jellegű dalmát, vagy horvát kikötőkben rendelkezésre álló hajók tápusa előt volna a tölbbi, Adri vagy Földközi-tengeri hajózási. Az Adria tengeri kikötők hajózási tevékenység telepén kizárta névelés mőretés, kisebb-nagyobb tengeri hajók kizárta, a hajózási tevékenység mesterek viltakozás a zölse és tudása szerint ánkál, hogy kategória-ri lényeges eltérést mutattak volna. Ilyen körülmények kizárta elképzelhetetlen, hogy ebben a korban az Adrián eg kizárta lényeges magyar tengeri gályá, vagy májs hajózási pus kialakulhatott volna. Nem tudunk magyar tápusa gályákra, vagy egyébként, magyar tengeri hajókról sem beszélni. Meg kell előgdnünk azoknak a tengeri hajóknak ismeretével, amelyek ebben a korban azon voltak, tehát amelyeket a rövidebb-hosszabb ideig tartó magyar uralom alá került horvát, vagy dalmát kikötőkben a XI - XV. század kizárta a magyarok is használtak.

HAJÓTÁPUSOK AZ ADRIÁN

Mind az Adrián, mind a Földközi-tengeren és környékén ebben a korszakban használt gályák feltehetően egyformán mőretés és felszerelésűek voltak, kizárta az aránylag nyugodtabb tengerekre és semmi esetre sem az áceán és opá-tve, mely utóbbi cölökra teknő alakú, négyzetes gályákkal aligha lettek volna alkalmasak. Amikor az áceánokon elsősorban a felfedezés utak tevékenységben a tengerhajózás megkezdődött, a gályák használata, a Földközi-tenger környékére visszaszorulva lassan elvesztette jelentőségét, majd teljesen megszűnt. A gályák 35 méter hosszú, 4 - 5 méter széles, lapos fenékű tengeri hajók voltak, amelyeknek hajóteste nem borbé az erősebb hullámszerűst. Rendszerint két, ritkábban három vagy több árbócuk volt, melynek mindegyikén egy-egy aránytalanul hosszú keresztárbóc rádján egy hájromszögletes (latin) vitorla fűgött. Az árbócra nem volt magas és a tetején gyakran elhelyezett árbócos mellvéddel és lőrősszel kiképezve harc közben a lőrősszel elhelyezésére s ebből a korból ismeretes gályákat egy hájts evezővel kormányozták, még a kizárta gályáknak már a fartáka rágzá-tett, fűgő leges kormány kizárta forgó kormánylapátja volt. A gályá lapos tatja (farrész) felé terjesztte egy négyzetes, dongaszerű merevítésű opá, amelynek kizárta a hajóparancsnok emelőnye, ez alatt pedig

velencei uralom alá, s ez lehet a végtettes Magyarországra a tengerpart felől irányuló kereskedelem megindulása.

Miközben a torinói békeszerződés kitiltotta a velencei flottát a dalmát kikötőkből, a velencei hadvezetők biztosították a magyarországi szabad kereskedelmet és a tengeri kizárólagosságot. Az Adria és partvidékének felszabadítását Velence hatalma alá a tengeremléki népek számára vették, mert számukra a kiváltságokat biztosító magyar uralom kedvezőbb volt, mint a szerb-bosnyák, vagy velencei elnyomás. A török hatalmi terjeszkedéssel egyre inkább a magyar befolyás a dalmát tengerpartra. I. Lajos magyar király halála után Velence ismét jelentkezett, magának a tengerhez való jogot. A magyar uralom helyzete a dalmát városokban mégis megszilárdult. Zsigmond király hosszantartó uralkodása alatt megkötötték a magyar-velencei szövetséget, melynek be nem vallott célja a Njpoly Magyarországi királyi alatti egyesülésnek megakadályozása volt, nem utolsággal sorban a dalmát tengerpart biztosítása érdekében.

1402 nyarán Zára, Spalato, Trau és Sebenico városokat és szigeteket a Njpolyi flotta elfoglalta. Az ezt követő békét tárgyalásokat a Njpolyi flotta parancsnoka nem saját királyra, hanem a magyarnak mondott László király nevében vezette. A helyzetre jellemző, hogy ezekben a tengeri harcokban egymással szembeállított flotta a magyar királyi lobogókat viselte, tehát ebben az időben már nem is egy, hanem két egymással szembeállított, magyar Adria-tengeri flottáról lehet beszélni. Njpolyi László megjelenése a dunai tengerparton eleinte nagy reményeket, később azonban nagyobb csalódást okozott. László 1405-ben már belátta, hogy nem kerülhet Zsigmond király trónjára, ezért inkább igyekezett csak a tengerparti részek meghódítására álláspontra szállni. Politikájára mi sem jellemző, jobb mint az, hogy 1409 június 9-én a kezében levő tengerparti részeket, állászes ezekhez tartozó jogaikkal együttesen eladta Velencei hadvezetőknek, amelynek ehhez a városokhoz éppen annyira nem volt joga, mint Njpolyi Lászlónak az eladásához. Meghívta Zsigmond királyt állászes tovább, a dalmát partvidék visszaszerzésére irányuló igyekezete is sem változtatott ezen, hogy a dalmát hajóknak Zsigmond engedélyt adott a velencei hajók elfogására, vagyis kizárólagosra az Adrián. Ezzel szemben Velence, hatalmi és kereskedelmi érdekeinek biztosítására a 'pogány' törökkel szembeni szövetségre, melynek nyomán az 1418-ban megkötött triezsi békekötés megfosztotta Magyarországot az Adria tengerre és a tengeri hajózással vonatkozó állászes jogaitól. Azokban a győzelmes harcokban, amelyeket az Itáliában, Otrantónál partraszállt török ellen vettek, magyar csapatok is résztvettek, de ezeket már itáliai hajók szállították a tengeren, mert ebben az időben (1480) az Adrián magyar flotta már nem volt. Mártyás király a magyar tengeri hajózással fontosságának tudatában hajlandó volt arra, hogy Fiume és Triest ellenében Bécs és a Habsburgoknak visszaadja, de ezek a tárgyalások eredménytelenek maradtak. A Mártyás halálát követően álltalános nemzeti hanyatlás korában a magyar tengeri hajózással, amelynek elhagyása az ország kedvező érdekei voltak, lekerült a napirendről. A mohácsi csatavesztést követően korszakban a török hódoltság nemcsak Magyarországra, hanem a tengeremléki területre, Dalmáciában egészen Spalatoig kiterjedt. 1537-től a török flotta a Cattaroi állászes Chairaddin Barbarossa tengernagy parancsnoksága alatt szemben állt a Földközi-tenger állászes állászes flottájával. Ebben a korszakban a Földközi-tenger egészen a török tengeri hatalom uralta, vesztélyeztetve állászes tengeri hatalom érdekében is. Ás így látszott, hogy a török birodalom Kelet-Európában végleges megszilárdító hódoltságait és hasonlós volt a helyzetet a Földközi-tengerkerény is. Csak a Lepantónál 1571 október 7-én lefolyt tengeri csata vetett véget a török tengeri uralomnak, amelyben az egyesült spanyol-velencei-állászes hajóhad kegyetlen, véres harcban teljesen megsemmisítette a török flottát. A világhatalmak további terjesztése az időponttól kezdve már az ácsélnok felő fordultak és ezzel a Földközi-tenger és melléktengerei irányát az eddigi érdeklődés és a háttérbe szorult. A Habsburg uralkodóház, mivel birodalma teljesen el volt zárva az ácsélni felfedezés lehetőségeitől, még csak meg sem kísérelte, hogy a tengeri hajózással lehetőségeit országai számára legalább biztosítsa. Az egyetlen kísérlet, amely ebben az időben a tengerhajózással fejlesztésének irányában mégis megtörtént a Habsburg birodalom kereskedelmi érdekeit szolgáló 'Orientische Compagnia' (Keleti Társaság) megalakítása volt, amelynek az Adria kereskedelmi hajóforgalmát osztrák kikötőbe lehetett volna áttérnie. A hajózással való megindult a hajóforgalmi vonalai a Levante felé, nyugat felé pedig egészen Portugáliáig voltak kiterjesztve. Károly osztrák császár 1729-ben végleg rászárta, magát és személyesen állászes utasorán eljutott Portoró kikötőbe is, amelyet tengerészeti elgondolásoknak megfelelően kikötő, hadi és kereskedelmi szempontból alkalmasnak találta. A császár intőzkedésekre kállal kerétték a kikötőt a kikötőt állászes felépítették a haditengerészeti hadszállás (arsenál), amely hajójavításra és helyekkel és szállásokkal is fel volt szerelve. Mindez valószínűleg teni állászes azt, hogy, ha elkésve is, de a XVIII. század első éveiben a Habsburg uralkodók mégis felismerték a tengeri hajózással jelentőségeit. Komoly állászes állászes állászes állászes az Adria hajózással fejlesztésére. 1753-ban felállították a triezsi hajózással iskolát, majd megszervezték a Fiume, Buccari és Caropago kikötők rendtartását. 1774-ben már magyar nyelven is megjelent a kiadott 'Tengerészeti rendtartás', amely kellő részletességgel szabályozta a tengerparti és kikötői kizárólagosságot és a tengerész hivatással járó viszonyokat.

FIUME

Mária Terézia idejében csatolták Fiumát Magyarországhoz, ami az ezzel kapcsolatos kifizetések miatt egyértelműen jobban fokozta a magyarellenes hangulatot Horvátországban, de a bizonytalanságot magában Fiumában is. Ebben a korszakban is erőteljesen alakult ki a magyar tengermellőnk kifizetési fogalma, amelyhez Fiume, Buccari, Portorico és Novi kikötők is hozzá tartoztak. Később kiderült, hogy Fiume város neve már a XIII. század kifizetési elírásai magyar oklevélanyagban. Ismeretes az is, hogy ebben az időben a kikötők magas városfalakkal voltak körülvéve és az egykori köröken a kikötők elírásai gályák és egyben kisebb tengeri hajók láthatók. Fiume lakosságának száma a XV. században meghaladta az ezret. A kikötők lakói kifizetési magyar alig voltak találhatók, a lakosság legnagyobb része tengerész, halász, kikötők- és arzenál munkás, kereskedő vagy hajózási iparos volt. A városi lakosság legnagyobb része kifizetési nyelven, olaszul és horvátul beszélt. Maga a kikötők- és városi lakosok kereszti teljesen néklőlték az és vagyonbiztonságot, és háborús-, valamint kifizetési madások állandó színhelye volt, amit a kifizetési uszkok telepesei szítottak. Ez a jellemző helyzet Fiumában a kifizetési és városi lakosok alatt lányegében változatlan maradt.

A mennyire Fiume Magyarországhoz való csatolása nemzetgazdasági szempontból elnyúlás volt, éppen annyira szorította a horvát és a dalmát lakosság nemzetiségi ártalomát. Ez a visszárs politikai állapot mindenben megfelelt Habsburg uralkodók 'oszd meg és uralkodj' jelszével kifejezhető politikájának, mely szembeállította egymással a nemzetiségi érdekeket és ezzel megrontotta a viszonyt a szomszédos országok kifizetési.A magyar tengerparti részek sokakban reményteljes érdekeket keltő fejlődése II. József császár korában lehanyaglott, mert világhossz lett, hogy helyzet kialakítását nem magyar, hanem osztrák érdekek elátóbe nyomulása vezette. Ennek egyik megnyilvánulása volt Trieszt elátóbe helyezése a 'magyar' Fiumával szemben.

Á Á Á

Az 1797-es évben kitört felkelés az osztrák fegyverek segítségével megszántette Velence uralmát a dalmát tengerparti részek felállítását, majd a campoformi béke értelmében Franciaország Velence, Ausztria pedig Isztria és Dalmácia birtokába jutott. Így mádon a monarchia Adria tengeri érdekei az eddigiekkel kedvezőben alakultak ki. Ezt a helyzetet átmenetileg megzavarják a napóleoni háborúk, de később az egész tengerparti terület visszakerült az ausztriai császársághoz. Az 1848-évi szabadságharc kitört részekor Fiumának mindössze 9000, Buccarinak pedig 2300 lakosa volt. Fiume hajó- és teherjáró-forgalma ebben az időben 5320 érkező és 5369 induló hajót jelentett, összesen 120 861 tonnával és 5 125 544 Ft értékkel. Ugyanakkor a dalmát tengerpart magyarnak nevezett tengermellőnk részek hajóállományába volt lajstromozva, ami összesen 1481 hajót és 36 780 tonnát jelentett.

72 tengeri hajó 17 060 tonna tartalommal, 504 nagy parti hajó 14 240 tonna tartalommal, 905 kis parti hajó 5 480 tonna tartalommal a hajózási ipar és az arzenál kifizetési mind kereskedelmi, mind haditengerészeti szempontból Portorico volt, de arányosan részt vettek a hajózási ipar és hajóforgalom munkájában Fiume, Zengg, Buccari és Carlopago kikötők hajózási ipartelepei és hajózási vállalatai, illetve vállalkozói is. A gőzperejés hajózási megindulása eladrián kisebb-nagyobb vitorlások kifizetési. Ezek a hajók semmiben nem, vagy legalábbis alig különböztek a többi tengereken, elsősorban a Földközi-tengeren használt hasonló motoros vitorlásokkal. Különösen, jellegzetesen Adria tengeri tápuszó vitorlások kialakulására nem volt szükség, mert a hajózási feltételek a Földközi-tengeren és beltengereiben elöggő egyformák voltak.

VITORLÁS-SHAJÁ TÁ-PISOK

Az Adria-tengeren a legismertebb vitorlások a kifizetési: Trabbaccolo. Az Adria jellegzetes vitorlásokhajója, rendszerint partmenti kifizetési használták. Később ártóccal volt felszerelve, pártzárudas vitorlásokkal és orrvitorlával. Teherszállásra és halászatra használták, nagysága 25 - 30 tonna. Legnyúg 3 - 6 fű. Brigg. 200 - 250 tonnás vitorlásokhajó, később teljes ártóccal, melynek mindegyike ártóccal felszerelt, derék - és sudárszárral és négy-négy vitorlával felszerelve. Az elírásai ártóccal elírásai, a másodikat fű ártóccal nevezik. A hajó 8 - 20 ártóccal felszerelt hadicélokra is használták. A gőzperejés hajózási kezdeti korszakában a gőzhajókat is briggvitorlásokkal látták el. Személyzetük a hajó nagysága szerint 25 - 50 fű kifizetési váltakozott. Bark, vagy barkhajó. Három ártóccos tengerhajó, amelyet kereskedelmi célokra használtak. Csak az elírásai és fű ártóccal van teljes vitorlázat, míg a hátsó kereszti ártóccal csak egy csonka rődon fűggő ártóccal van ellátva. Az olyan három ártóccos hajó, amelynek fű ártóccal van is csak csonkarődon fűggő ártóccal van, sárbaraknak nevezik. Az elírásai és három ártóccos barakhajókat ártóccal, amelyeken 3 vagy 4 teljes ártóccal és egy csonka ártóccal volt. Nagyságuk 400 - 1000 tonna, legnyúg ártóccal 10 - 16 fű kifizetési váltakozott. Brigantin a brigg egyik kifizetési fajta. Később ártóccos, kismotoros kereszti hajó, amelynek ártóccal, vitorlázata és kifizetési zete a briggéhoz hasonló. Rőggeben a Földközi-tengeri kifizetési hajó-pusa volt. Elnevezése is ebből ered. Nagysága ritkán haladta meg a 300 tonnát, legnyúg 10 - 15 fű. Kutt

egyárbbácos, sport- és mentési célokra most is használatos kisebb vitorlás. Egy nagyobb Ájgvitorlával és tálbb vagy kevesebb hájromszáglett vitorlával van felszerelve. Nagysága legfeljebb 50 tonna, személyzete 1 - 4 f. Kikapzasi célokra kálánásen já bevált vitorlás. Kereskedelmi célokra is használatos.

Hájromárbbácos. Teljesen sner tápus, hájrom, keresztvitorlával felszerelt árbbáccal. Elá- és fáárbbácin ngy, a hájrom hájrom keresztvitorla van, de ezen kálvél minden árbbácon Ájg- és hájromszáglett vitorla is felvonható. A hájás kereskedelmi célokra gyors menetkésge és Ájllákonysága miatt kálánásen alkalmas volt. Nagysága tonnát meghaladta, 15 - 20 f legénységgel. Briggsner, kátárbbácos, kismóret brigg. 100 - 150 tonnás, amelynek második árbbácin Ájgvitorla van felszerelve. Legénysége 4 - 6 f. Goletta, kátárbbácos vitorlás, első árbbáca a brigantinához hasonló, a második árbbáca csak Ájgvitorla van felszerelve. 250 - 300 tonnás hajás, 8 - 10 f legénységgel.

{mospagebreak title=Tengerre Magyar}

TENGERRE MAGYAR!

Kossuth Lajosnak, a magyar polgári forradalom vezéralakjának azta is szálligv lett mondása az iparegylet "Hetilap" című sájának 1846 január 27-i számában jelent meg és eredeti fogalmazásban Ágy hangzott: "Tengerre magyar! El a tengerhez!" - tehát nem annyira a tengerre szállás, semmint inkább az Adria-tengerhez kivezetés vasótvonal átvezetését propagálta, amelynek Vukovárt Fiumával kellett összekötnie. Kossuth kezdeményezése a magyar tengeri hajás megalakítására vonatkozó tárgyalások is megindultak. Ágy jött létre március 1846-ban a "Magyar Tengerjárás Társaság", amely kezdete a "Magyar" elnevezésű első 350 tonnás hajásnak építését, amelyet 21 árbbácosra terveztek. A hajás Prichard József és Eduárd portorói hajásgyárban építésre volt fel, s ez a hajásgyár tevékenységét egy másodikként, "Buda" elnevezésű barkahajás is; de a vállalkozás megbukott és a megrendelt hajás a magyar kormány számára sohasem készült el. Miközben Kossuth a Vukovár-fiumei vasótvonal megépítését márciusban nem tudta megvalósítani, István főrcege nador megjelent Fiumában, ahol a tiszteletre rendezett ünnepségek során vezérelte az "István főrcege" a "bár Vay Miklós", a "Gróf Majláth György" és a "Gróf Apponyi György" tengeri hajásokat, melyeknek adatait és leírásait azonban sajnos nem ismerjük. Azokból a nagyszabású tervekből, amelyeket a szabadságharc kitörésekor Kossuth és kormánya az ország érdekében megalkotott, nem hiányoztak a magyar tengeri hajászás, sőt hadiflotta megszervezésére vonatkozó elképzelések sem. A magyar flotta felállítását a kialakult forradalmi és háborús helyzet folytatta megszűnt és a magyar kormány gondoskodnia kellett a kifizetéséről, silag magának számára tengerparti és katonai és védelmi biztosításra. Az Auszriával szembeni háborúban Ájllás Velencével a Kossuth-kormány 1849 június 3-án - sajnálatos módon megkésve - szétverte a magyar tengeri hajás és haditengerészetre felállítására vonatkozó megállapodás is létrejött. Már megelégedés a magyar kormány Gaspar Matkovic, fiumei hajás és vállalkozóval folytatott tárgyalásokat, hogy annak 8 kálánás nagyságú hajást megvásárolja. Mindezek alapján Fiume magyar kormányzója, Erdély Lajos elnöklettel megalakult bizottság első intézkedéseként Gopcevic Szpirdiont megvásárolta a 25 láb hosszú és "Implacabile" brigget, amelyet a korábban a császár haditengerészeténél szolgált gróf Dominci Vince, a fiumei tengerészeti akadémia tanára hajásparancsnoki minőségben vett át. A hajás vátelára 65 000 Ft volt, amelyből a hajás tulajdonos 40 000 Ft-ot azonnal megkapott, a hátralévő ársszeg pedig a vásárlási szerződésben megkötött felszerelés megteremtéséig után lett volna esedékes. Az 1848 augusztus 27-én megjelent "Alföldi Hírlap" első kőnt arra, hogy Fiumában szolgálatba helyezték az "Implacabile" magyar hadibrigget, amelynek fegyverzetét kőnt 12 kőnt 24 fontos Ágyóra tervezték, és a feladata az lett volna, ha a magának mondott tengerparti észeket a jövben a osztrák flotta helyett biztosítsa. 1848 december kőnt az "Implacabile" magyar hadibrigget megérkezett Londonba, ahol a magyar kormánnyal megkötött szerződés értelmében a hajás fel kellett volna fegyvereznie. Erre az időpontra odaérkezett Domini sorhajászás, és mint Gopcevic céggel megkötött, Matkovic is. Az angol kormány, semlegességgelre hivatkozva nem adott engedélyt a magyar hajás felfegyverzésére. Gopcevic, miután a szerződés végül kőnteztetéséig ezek után nem tudott megfelelni, további pénzügyi kőnteztetésekkel állt el és azzal fenyegette, hogy a hajás visszairányítja osztrák kikötésbe. Gróf Domini ölt az alkalommal, elkőntette a legnagyobb Ájruást és Ájtadta a hajás bár Keller londoni osztrák kőntnek, minek kőntkezésében a hajás császár kincstári tulajdonná vált. Gróf Domini ezzel Ájmentette bárót a szabadságharc utáni időre. 1854-ben kezdődött a gázhajásforgalom a fiumei kikötésben, az első 33-ról a kikötésbe érkezés gázhajás száma 104-re emelkedett. A kikötésben lajstromozott hajás ebben a korszakban március mindig az osztrák és nem a magyar lobogás alatt hajásztak. A magyar tengerhajászás komolyabb móretés fejlésével együtt az 1867 évi kiegyezés után kezdődött.

Az 1871. évi XIX. tc. intézkedett a fiumei kikötő kiépítéséről: a terveket a Pascal francia mérnök készítette el. A kikötő építési munkálatokat május 1847-ben kezdték, a nagyobb munkálatokra csak később sor. Ennek megfelelően a Quarnero keleti szélénél 150 m hosszú rakpartot építettek ki, melynek teljes hossza a vízszinttől 6 m, a víz alatti rész 1/2 km lett, tárházai 13 000 vagon férőhelyre voltak alkalmasak, amelyek között a 61 km hosszú vasúti vonal egy részén 6000 vasúti kocsi tudott befogni. A kikötő négy részre: a fakikötő, a kőolaj, a vitorlás kikötő és a nagy-kikötőre építették. A kikötő kiépítését a kikötő építési időszakban létesítettek Fiume bányászati ipartelep: az állami dohánygyár, a rizsház, az olajfinomító, a cukor-, keményítő- és papgyárak, majd a Whitehead torpedógyár. 1866-ban Fiumében állították fel a haditengerészeti akadémiát. Ugyanitt megalapították a kereskedelmi tengerészeti iskola, majd később kereskedelmi tengerészeti akadémiát. Mi sem jellemzőbb a kiegyezés korának valódi szellemére, minthogy az éjjel felállított fiumei kereskedelmi tengerészeti akadémiát igazgatója a kormány bizalmába került ugyanaz a gróf Domini Vince lett, aki a szabadságharc ideje alatt az "Implacabile" honvédségi hadibriggett Londonban császárri körre járta. Fiume, a kikötőigazgatóságilag magyarnak szánt terület és tengerpartján 1880-ra korszerű kikötőt építettek. Ekkor, 1881-ben tárták az első kezdeményezést a kikötő az Adria M. Kir. Tengerhajózási Társaság megalakítására. Később az ország átvitelt a Társaság 33 tengeri gőzszállító állomás kereskedelmi flottájához, amely a XX. század első felében a Cunard hajózási társasággal való legszorosabb együttműködés folytatásán, a kikötőn keresztül tekintettel a magyar kivándorlói mozgalmak népszerűsítésére, egyre nagyobb forgalmat bonyolított le és a tengerhajózási forgalom egyik legfontosabb területe lett. Az "Adria" társaság forgalmi szállítások teljesítésének megfelelően építette ki a hajóparkját, amely egy sem tudta fedezni az üzleti és forgalmi keresletet, amelyhez hamarabb idegen hajózási társaságoktól is be kellett nyújtani.

Á

Az "Adria" tengerhajózási vállalat mellett a legszorosabban tengerhajózási vállalkozás a Magyar - Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt. Ez a hajózási társaság 1892-ben jött létre és megalapította az Adria partvidék keleti részén szorított. A forgalmi vonalat államsegély útján később kiterjesztették az Adria olaszországi kikötőre. A hajózási társaság több, de kisebb tonnatartalmú hajókkal látta el a forgalmat. A Magyar Tengerhajózási Rt. 1898-ban alakult meg és sajátossága a Magyarországról az Átrikásos hajóforgalomnak a Fekete-tenger felé való lebonyolítása volt. Az első világháború kitörése előtt a tengerhajózási vállalat vonalait egészen Ausztráliáig kiterjesztette. A többi magyar tengerhajózási vállalatokhoz hasonlóan ez a vállalat is kapott a magyar államtól államsegélyt. A kapitalizmus megalapításának korszakában - a folyami helyzethez hasonlóan - a kikötő közeli konjunktúra lehetőségeinek megfelelően a magyar tengerhajózási vállalatok is egymás útján jöttek létre. Az állami magánközben lévő és megalapított tengerhajózási vállalatok teljesítő képességüket hajózási száma, valamint tonnatartalommal bizonyította meg.

Nem sokkal az első világháború kitörése előtt, 11 magyar tengerhajózási vállalat 123 hajóval 235 258 tonna tartalommal bonyolította le a forgalmat Fiume és magyar és egy vagy több idegen kikötő között. A magyar lobogás alatt hajózási hajók száma vállalatoktól 1913-ban a következő volt:

Hajó

Tonna

Adria m. kir. Tengerhajózási Rt.

34

75 442

Atlantica Tengerhajózási Rt.

11

43 784

Levente vagy Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.

12

42 157

Orient magyar Tengerhajózási Rt.

6

26 405

Magyar Hóvíz Szabadhajózási Rt.

6

22 666

Deficienter Tengerhajózási Rt.

2

3 325

Magyar Horvát Tengerhajózárs Rt.

46

17 433

Horvát Tengerhajózárs Rt.

4

593

Solich J

1

2 531

Gránhút Árs Társas

1

922

Az első világháború kárvetkezményei folytán a magyar kereskedelmi tengerhajózárs megszűnt.

társaságoké. A magyar tengerhajózás a második világháború politikai helyzetben egyre lassabban, de valamit mégis fejlődött. Az 1940 augusztus 1-én kiadott hajóregiszter a következő hajók regiszterét tartalmazta.

'SZENT GELLÉRT

-

Április 1916-ban,

-

5800 tonnás.

-

Tulajdonosai: Magyar Hajózási Rt. Budapest, A Lehel Caracas Constant Ld. Cardiff. Ballestero, Genova

'TURUL'

- Április 1920-ban,

- 4000 tonnás.

- Tulajdonos: B. Burger Genova, később London (ez alatt a név alatt Budapesten bejegyezve)

'KELET'

- Április 1912-ben,

- 7600 tonnás.

- Tulajdonos: 'Neptun' Tengerhajózási Rt. Budapest

'NYUGAT'

- Április 1912-ben,

- 7600 tonnás.

- Tulajdonos: B. Bufger London, Anglo - Swiss Shipping Co, London.

'CSIKÁ'S'

- Épült 1912-ben,
- 7600 tonnás.

'CSÁRDA'

- Épült 1912-ben,
- 6400 tonnás.
- Tulajdonosai: Angol - Magyar Hajzársági Rt. Budapest, Vincent Graggs, Georges Graggs, 4. Lloyd's Avenue, London.

Rendkívül érdekesek a hajóregiszterekben felsorolt hajókhoz fűzött megjegyzések. Ezekből megtudjuk, hogy minden hajó, teljes egészében idegen tőke és idegen tulajdont képvisel. További, nem kevésbé érdekes megállapítások a regiszterekben szereplő valamennyi hajó a magyar lobogót viselve a tengerben biztosított elnyújtott útját, melynek ellenére is a hajó összes tevékenységére és alkalmazására nem illt kizárólag a magyar gazdasági élet szolgálatára. Az is nem volt kértve arra sem, hogy a befolyás idegen valuta teljes készletét átadja a magyar államnak. A magyar államot a felsorolt, igen nagy jelentőségű kedvezmények megadásával az a cél vezette, hogy fenn tudja tartani a magyar tengeri hajóforgalmat és érdekeit tegye az idegen tőkének a magyar hajózás fejlesztéséért, támogatásáért ezáltal pedig érdeklődést. Ugyanakkor a magyar állam ezen az úton biztosítani tudta a tengerésztársulatok nevelését is. Mindezen kívül a tengerben szerinti biztosítva volt a magyar államnak az a joga, hogy a magyar rendeltetésű árúkat szállító hajókat nem idegen valutában, hanem pengőben fizethesse a fuvardíjakat, viszont a hajó a saját befolyt valutájuk részbeni rendelkezésre bocsátása által kértve voltak biztosítani az idegen valutát olyan mértékben, magyar árú szállító idegen hajók fuvardíjait megfizették. Miközben úgy látszott, hogy az időzet tengerben megjelölt célját, az idegen tőke a magyar tengerhajózás további fejlesztése érdekében a magyar kormányzat ájjabb tengerben hőszi intézkedéseket kérésrel meg. Ennek eredménye volt a szintén 1934 évben kiadott XIX. tengeri magyar kereskedelmi tengerészet hajószemélyzetének szolgálati jogállásait szabályozó - ta. Az ezzel kapcsolatos tengeri személyzet kiadásai annál is inkább indokolt volt, mert addig az időpontig, ameddig a magyar kereskedelmi tengerészet fennállott, a tengerhajózás szorosan tartozó személyi elárterés meg mindig a Mária Terézia korból származó 'Editto Politico de Navigazione' cím alatt e tárgyban 1774 április 25-én kiadott jogszabályokban voltak lefektetve. Az 1934. évi XIX. tengeri személyzet 1. §-a kimondta, hogy 'a magyar tengeri hajószemélyzetének legfőbb kötelessége, becsülettel szerezni mindenütt a magyar tengeri lobogónak'. A hajóhangzás megállapítás helytállóságát a továbbiakban - sajnos - látni fogjuk. A magyar kereskedelmi tengerészet lobogójának emlegetett becsülettel sorozatosan visszaéltek. A tengerben behatárolt szabályozta a hajószemélyzet magatartását a tengeri veszély esetén, kizárólag tekintettel a segélynyújtásra és a mentési munkálatokra. Kizárólag szabályozta a tengerben a hajóparancsnok kizárólagos kötelességét, tekintettel a hajó rendjére, a kizárólag tartózkodás idején és a hajószemélyzet rendjének és fegyelmének fenntartására. A hajóparancsnok kizárólagos kötelességét a tengerben 73. §-a, hogy ha a hajó kikötőbe érkezik, vagy onnan indul, a hajó személyesen kell vezetnie. A hajóparancsnok kötelessége a hajónapló és egyéb hajóokmányok szabályszerű vezetése és ezeknek szigorú betartása esetén a röhvatásai rendelkezésekre bocsátani. A tengerben szabályozta a hajóparancsnok jogkörét, a hajó tulajdonosával szemben fennálló elszámolási kötelezettségét. Érdekes, hogy a tengerben 32. §-a elárterés, hogy a hajóparancsnoknak a tisztakar tagjaiból és a hajószemélyzet más, tapasztalt tagjaiból hajótanácsot kell alakítania, amelynek véleménye azonban nem jelentett kötelezettséget a hajóparancsnok számára. A tengerben II. fejezete bántetést rendelkezőket tartalmazott a hajószolgálatból való megszűlés, csempészés, a szolgálat alól való szándékos elmaradás és a kötelesség teljes elmulasztása esetén. Kizárólag szabályozták a hajó megfelelő állandó elhelyezését, a hajó veszélyeztetés veszélyes anyagok szállító hajóknak tilalmát, egyben tengeri kizárólagokat és tengerben bánteteket, valamint a hajószemélyzet vétségeit. A tengerben minden rendkívüli mértékű dőlése elárterés, kitűnő és jutalmazás adományozását a kereskedelmi miniszter hatáskörébe utalta. A hajóregiszterekben szereplő magyar hajók a második világháború kitűrése előtt a világon összes tengerin hajóztak. Egy hajómenetre legalább 30 napot számoltva, a felmerülő árnyék 16 - 20 000 dollárt számoltak. Megvolt a hajók lehetősége arra is, hogy az egyes utak, fuvardíjakat az akkori magyar valutában (pengőben) számolták, ami utanként 150 - 300 000 pengő kifizetését az országoknak igen nagy valutamegtakarást jelentett. A további elképzelések szerint az idegen tőkéknek érdemesnek látszott a hozzájuk befolyás valutamennyiségeket a hajószállomány további fejlesztés érdekében, ami végső eredményben a magyar tengerhajózás nagymértékű további fejlesztését jelentette volna. Kéz

ká-vál az volt a látszat, hogy a nagy kások számára a tengerhajózás, mint üzleti vállalkozás minden egyéni ipari vagy kereskedelmi befektetéssel szemben a legnagyobb hasznot hozhatja. Mindez többek között abban is megnyilvánult, hogy a fejlesztés során ajánlott tenni hajók építésére kátságra 6 - 8 év alatt amortizálódott, az időszak után a hajó még mindig 75%-os értéket képvisel és legalább még további 10 évig felhasználási lehet minden kárlímlények közötti lehetett. A tengerhajózási vállalkozások kedvező üzleti lehetőségekhez lehetett számára azt is, hogy a hajó üzemi forgalomban állás-társ elsősorban napi 30 évig alig változó szabad hajózási forgalomban résztvevő tengeri hajók évente kb. 250 üzemi napot tudtak teljesíteni. Nemcsak a magyar folyami, hanem a folyami-tengeri, valamint a tengerhajózás párhuzamos fejlődésének káppal adja Budapest, a Duna-tengeri kikötő város hajózási szempontból legnagyobb jelentőségű tanyája, a csepeli kikötő. A vízi utak visszanyúlás tervezései után a Csepeli Vízmentes Kikötőt 1926-ban adták át a forgalomnak. A létesítmény 1 évvel a Duna-tengerhajózás kávételemeinek megfelelően mint Nemzeti és Szabadkikötő másként, a vízmentes kikötővel egyszertés ki. 1940-ben alakult át a csepeli kikötő 'Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat'-t, amelynek hatáskörre a kálföldi tengeri kikötő kb. 1 kiindulva tervezett magyar tengeri hajókra is kiterjedt. Ugyanaddig az időszak kialakult a magyar folyami és tengeri hajózási vállalatok elváltasztott üzleti hatáskörre is. Ennek megfelelően MFTR másként területe: a Duna teljes hossza; a DETERT másként terület Budapest - Alexandria - Cap Matapan vonal, valamint a Fekete- és a Földközi-tenger között; a Nemzeti Szabad Kikötő és Tengerészeti Vállalat és az osztrák-Európa - Dél-Amerika és a további afrikai kikötők voltak. Mint azt másként elzárásokban említettük, a Csepeli Vízmentes Kikötő, a Nemzeti Szabadkikötő és a Tengerhajózási Vállalat, majd Magyar Duna-tengerhajózási társaságban, valamint a háború után további fejlesztési tervek kidolgozásában vezető szerep jutott Bornemisza Félix tengerészkapitánynak. Nemcsak a DETERT rendkívül jól bevált vállalkozását hozta létre, hanem megtette a szükséges tartott elköszáleteket a háború után Budapest - Áceni tengeri forgalom elköszá-társára is, megfelelően a terület és teljesítmény hajók biztosításával. A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat üzleti alapjainak a tengeri hajóforgalmi Áruszállás-társi rendszer Brazília és Argentína felé való káppal volt. Ehhez megterveztek a 2300 tonnás Duna-Áceni hajókat és a szükséges nyersanyagok mellett megindult a Ganz - Danubius hajógyárban építendő ká is. A tervezett hajózási vonal üzleti forgalmi alapja az volt, hogy Állandós-tani lehetett a Ganz Vagon és Gápgyár által Brazília sorozatban gyártott vasúti kocsik szállás-társát a rendeltési helyre. Ugyanakkor a brazíliai kávételemeinek vezetése azt tervezte, hogy a Bulgária, Lengyelország, Románia és Jugoszlávia részére kávéelosztás központi raktárát Budapestben rendezték ahova a kávé ugyanazok a 2300 tonnás hajók szállították volna át az Atlanti-Áceni és a Földközi-tengeren, amelyek a magyar vasúti kocsikat Brazília-ba vitték. Az elzetes számvetés szerint a 2300 tonnás hajó egy Budapest - Buenos Aires közötti útja alatt 6 vasúti kocsit tudott volna szállítani. A szállás-társi fuvarj kocsinként 15 000 pengő volt. Ezenkívül Brazília-ban minden hajóra további 1200 tonna darabrut és 50 vagon fűt lehetett volna berakni a rendeltési helyre szállítani. A tervezett és részben megépült 2300 tonnás hajók a Duna-tengeri hajók a megépítést a legnagyobb hajótá-pus képviselték. A hajótá-pus a hozzá fűzött kávételemeiket teljes értékű kielégítette. Ugyanebből a társaság el a háború után szovjet javított teli szállására az 1947 július 11-én Ásjpesten víz-zreocsított 'Csiaturi'. A nemzeti Szabad Kikötő és Tengerhajózási Vállalat, Bornemisza tengerkapitány vezetésigazgatás háború után fejlesztési tervei alapján megkezdte a Ganz Danubius hajógyárban a 3000 tonnás tengeri hajók építését. Ezek a hajók a terület és a merész miatt dunai kávételemei dőre nem jöhettek Honi kikötőjé (lajstromozás szempontjából) Budapest, Állandós kikötőjé Fiume lett volna. A hajók végül Leningrádot és Helsinkit jelölték volna meg. A tervezett hajók vontatási ellenállási próbák-sorolteit 1943-ban sikeresen végezték el. A tervek szerint ugyanezzel a hajótá-pussal bonyolították volna le az Áruszállás-társi forgalmat Fiume és a kanadai Szent Lőrinc folyás és - az ezzel tervezett csatornázási és meder-szabályozási munkák elvégzés után hajózási állásbe kerülés - Nagy tavak partvidéke között. A fiumei kiindulási kikötő raktárháza