







Mária Terézia idejében csatolták Fiumát Magyarországhoz, ami az ezzel kapcsolatos kázigazgatási intézkedések egyértelműen jobban fokozta a magyarellenes hangulatot Horvátországban, de a bizonytalanságot magában Fiumában is. Ebben a korszakban is erőteljesebben alakult ki a magyar tengermelléki kázigazgatási fogalma, amelyhez Fiume, Buccari, Portorico és Novi kikötők is hozzá tartoztak. Később kiderült, hogy Fiume város neve már a XIII. század kázigazgatási elnevezésében magyar oklevélanyagban. Ismeretes az is, hogy ebben az időben a kikötő magas városfalakkal volt körülvéve és az egykori kápigazgatási elnevezésű gályák és egyben kisebb tengeri hajók láthatók. Fiume lakosságjának száma a XV. században meghaladta az ezret. A kikötő lakói kázigazgatási magyar alig volt találhatók, a lakosság legnagyobb része tengerész, halász, kikötői- és arzenál munkás, kereskedő vagy hajózási iparos volt. A városi lakosság legnagyobb része káigazgatási nyelven, olaszul és horvátul beszélt. Maga a kikötő városi lakosok között teljesen nélkülözhetetlen volt a városi lakosság legnagyobb része káigazgatási nyelven, olaszul és horvátul beszélt. Maga a kikötő városi lakosok között teljesen nélkülözhetetlen volt a városi lakosság legnagyobb része káigazgatási nyelven, olaszul és horvátul beszélt. Maga a kikötő városi lakosok között teljesen nélkülözhetetlen volt a városi lakosság legnagyobb része káigazgatási nyelven, olaszul és horvátul beszélt.

A mennyire Fiume Magyarországhoz való csatolása nemzetgazdasági szempontból elenyészés volt, éppen annyira szertette a horvát és a dalmát lakosság nemzetiségi érzését. Ez a visszárs politikai állapot mindenben megfelelt a Habsburg uralkodás 'oszd meg és uralkodj' jelszével kifejezhető politikájának, mely szembeállította egymással a nemzetiségi érdekeket és ezzel megrontotta a viszonyt a szomszédos országok között. A magyar tengerparti városok sokban reményteljes erőszaktekelték a fejlődésük II. József császár korában lehanyaglott, mert világhírű lett, hogy a helyzet kialakítását nem magyar, hanem osztrák érdekek elátására nyomulása vezette. Ennek egyik megnyilvánulása volt Trieszt elátására helyezése a 'magyar' Fiumével szemben.

Á Á Á

Az 1797-es évben kitört felkelés az osztrák fegyverek segítségével megszüntette Velence uralmát a dalmát tengerparti városok felállítását, majd a campoformi béke értelmében Franciaország Velence, Ausztria pedig Isztria és Dalmácia birtokába jutott. Így mádon a monarchia Adria tengeri erői az eddigiekénél kedvezőbb alakultak ki. Ezt a helyzetet átmenetileg megzavarták a napóleoni háborúk, de később az egész tengerparti terület visszakerült az ausztriai császársághoz. Az 1848-évi szabadságharc kitört városok Fiumának mindössze 9000, Buccarinak pedig 2300 lakosa volt. Fiume hajó- és teherforgalma ebben az időben 5320 tonna és 5369 indulás hajót jelentett, összesen 120 861 tonnával és 5 125 544 Ft értékkel. Ugyanakkor a dalmát tengerpart magyarnak nevezett tengermelléki városok 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 káigazgatási mind kereskedelmi, mind haditengerészeti szempontból Portorico volt, de arányosan részt vettek a hajózási ipar és hajóforgalom munkájában Fiume, Zengg, Buccari és Carlopago kikötők hajózási ipartelepői és hajózási vállalatok, illetve vállalkozói is. A gőzperejés hajózási megindulása eladrián kisebb-nagyobb vitorlások káigazgatási. Ezek a hajók semmiben nem, vagy legalábbis alig különböztek a többi tengereken, elsősorban a Földközi-tengeren használt hasonló motoros vitorlásokkal. Különösen a tengeri tápuszó vitorlások kialakulására nem volt szükség, mert a hajózási feltételek a Földközi-tengeren és beltengereiben elöregedő egyformák voltak.

## VITORLÁS-SHAJÁ TÁPISOK

Az Adria-tengeren a legismertebb vitorlások a káigazgatási: Trabbaccolo. Az Adria jellegzetes vitorlásokhajója, rendszerint partmenti káigazgatási használatú. Később ábrával felszerelve, párnázott vitorlásokkal és orrvitorlával. Teherszállásra és halászatra használtak, nagysága 25 - 30 tonna. Legnagyobb 3 - 6 fős brig. 200 - 250 tonnás vitorlások, később teljes ábrával, melynek mindegyike ábrával készült, derék - és sudárszárral és nagy-nagy vitorlával felszerelve. Az elnevezés ábrával elnevezésnek, a másodikat fős ábrával nevezik. A hajó 8 - 20 ágyúval felszerelt hadicélokra is használtak. A gőzperejés hajózási kezdeti korszakában a gőzhajókat is briggvitorlásokkal látták el. Személyzetük a hajó nagysága szerint 25 - 50 fős káigazgatási vállalkozott. Bark, vagy barkhajó. Három ábrával tengerhajó, amelyet kereskedelmi célokra használtak. Csak az elnevezés ábrával van teljes vitorlázat, míg a hátsó keresztsábrával csak egy csonka rődon fős ábrával ábrával van ellátva. Az olyan három ábrával hajó, amelynek fős ábrával van csak csonkarődon fős ábrával ábrával van, sárbaraknak nevezik. Az elnevezés 4 és 5 ábrával barakhajókat ábrával tettek, amelyeken 3 vagy 4 teljes ábrával és egy csonka ábrával volt. Nagyságuk 400 - 1000 tonna, legnagyobb ábrával 10 - 16 fős káigazgatási vállalkozott. Brigantin a brig egyik ábrával inleges fajtája. Később ábrával, kismotoros keresztsábrával, amelynek ábrával vitorlázata és káigazgatási a brigához hasonló. Régebben a Földközi-tengeri kalászkok keletre hajózási-pusa volt. Elnevezése is ebből ered. Nagysága ritkán haladta meg a 300 tonnát, legnagyobb ábrával 10 - 15 fős. 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. Kikapási célokra kálánásen já bevált vitorlás. Kereskedelmi célokra is használatos.

Hájromárbbácos. Teljesen sner tpus, hájrom, keresztvitorlával felszerelt Ájrbáccal. Elá- és fáárbbácin ngy, a hájrbácon hájrom keresztvitorla van, de ezen ká-vál minden Ájrbácon 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 Ájrbácin Ájgvitorla van felszerelve. Legénysége 4 - 6 f. Goletta, kátárbbácos vitorlás, első Ájrbáca a brigantinához hasonló, a második Ájrbáca 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" c-más ágának 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 létrehozását propagálta, amelynek Vukovárt Fiumával kellett összekötnie. Kossuth kezdeményezése a magyar tengeri hajás megalakítására vonatkozó tárgyalások is megindultak. Ágy jött létre máig 1846-ban a "Magyar Tengerjárás Társaság", amely kezdete a "Magyar" elnevezésű első 350 tonnás hajásnak építését, amelyet 21 Ájrbácosra terveztek. A hajás Prichard József és Eduárd portorói hajásgyárban építést volt fel, s ez a hajásgyár tevékenységét egy másodikként, "Buda" elnevezésű barkahajás is; de a vállalkozás meg-bukott és a megrendelt hajás a magyar kormányra szorosan sohasem készült el. Miközben Kossuth a vukovári -fiumei vasótvonal megépítését máig nem tudta megvalósítani, István fherceg nádor megjelent Fiumában, ahol a tiszteletre rendezett ünnepségek során a zrebocsátották az "István fherceg" a "bár Vay Miklós", a "Gróf Majláth György" és a "Gróf Apponyi György" tengeri hajásokat, melyeknek adatait és leírását azonban sajnos nem ismerjük. Azokból a nagyszabású tervekből, amelyeket a szabadságharc kitörésekor Kossuth és kormánya az ország érdekében megalkotott, nem hiányoztak a magyar tengeri hajás, sőt hadiflotta megszervezésére vonatkozó elképzelések sem. A magyar flotta felállítását a kialakult forradalmi és háborús helyzet folytán megszünt és a magyar kormány gondoskodnia kellett a kifizetéséről, silag magyarnak számára tengerparti és katonai és védelmi biztosítás. Az Auszriával szembeni háborúban Ájllás Velencével a Kossuth-kormány 1849 június 3-án - sajnálatos módon megkésve - szétverte. kátt. A magyar tengeri hajás és haditengerészetre felállítására vonatkozó megállapodás is létrejött. Máig 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 elnök alatt megalakul 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 árát pedig a vásárlási szerződésben megkötött felszerelés megteremtéséig után lett volna esedékes. Az 1848 augusztus 27-én megjelent "Alföldi Hírlap" első kátt arra, hogy Fiumában szolgálatba helyezték az "Implacabile" magyar hadibrigget, amelynek fegyverzetét kátt 24 kátt 24 fontos Ágyóra tervezték, és a feladata az lett volna, ha a magyarnak mondott tengerparti észeket a jvben a osztrák flotta helyett biztosítsa. 1848 december kátt 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 megbízottja, Matkovic is. Az angol kormány, semlegességgelre hivatkozva nem adott engedélyt a magyar hajás felfegyverzésére. Gopcevic, miután a szerződés vállalt káttelésnek ezek után nem tudott megfelelni, további pénzügyi káttelésekkel állt el. és azzal fenyegette, hogy a hajás visszairányítja osztrák kikötésbe. Gróf Domini ölt az alkalommal, elkáttette a legnagyobb Ájruást és átadta a hajás bár Keller londoni osztrák káttvetnek, minek káttvetésében a hajás császár kincstári tulajdonná vált. Gróf Domini ezzel átmentette bárát a szabadságharc utáni időre. 1854-ben kezdődött a gázhajásforgalom a fiumei kikötésben, az első 33-ról a kikötésbe érkező gázhajás száma 104-re emelkedett. A kikötésben lajstromozott hajás ebben a korszakban máig mindig az osztrák és nem a magyar lobogás alatt hajásztak. A magyar tengerhajás komolyabb móretés felállítására a fiumei kikötésvel 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 férő befogadásra 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 épült. A kikötő kiépítését a kikötő építési időszakban illetékesek Fiume bányászati ipartelepének: 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 újonnan 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 császári kőzre járt szította. Fiume, a kikötőigazgatóságilag magyarnak számitott terület és tengerpartjának 1880-ra korszerű kikötő építését. Ekkor, 1881-ben építették az első kezdeményezést a kikötő az Adria M. Kir. Tengerhajózási Társaság megalakítására. Később az újonnan alapított társaság 33 tengeri gőzszállító állomás kereskedelmi flottát hozott létre, amely a XX. század első felében a Cunard hajózási társasággal való legszorosabb együttműködés folytatásán, a kikötőn keresztül tekintettel a magyar kivándorlásra mozgalom 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 mihamarabb idegen hajózási társaságoktól is be kellett nyújtatni.

Á

Az "Adria" tengerhajózási vállalat mellett a legszámbavetőbb tengerhajózási vállalkozás a Magyar - Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt. Ez a hajózási társaság 1892-ben épített újonnan megalakított területén az Adria partvidék keleti részén szorított. A forgalmi vonalat államsegély útján később kiterjesztették az Adria olaszországi kikötőre. A hajózási társaság tovább, de kisebb tonnatartalommal hajókkal látta el a forgalmat. A Magyar Tengerhajózási Rt. 1898-ban alakult meg és saját költségén a Magyarországról az Átrikásos hajóforgalomnak a Fekete-tenger felé való lebonyolítását látta el. Az első világháború kitörése előtt a tengerhajózási vállalat vonalait egészen Ausztráliáig kiterjesztette. A társaság magyar tengerhajózási vállalatához hasonlóan ez a vállalat is kapott a magyar államtól államsegélyt. A kapitalizmus megalakításának korszakában - a folyami helyzethez hasonlóan - a kikötő közeli konjunktúra lehetővé teszi a magyar tengerhajózási vállalatok is egymás útján építettek újonnan. Az állami magánközben lévő és megalakított tengerhajózási vállalatok teljesítő képességét hajózási száma, valamint tonnatartalmával határozta 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 tengerhajózás megszűnt.

{mospagebreak title=Osztrák-Magyar haditengerészet}

## OSZTRÁK - MAGYAR HADITENGERÉSZET

A cs. kir. osztrák-magyar haditengerészet a Monarchia véőderejének egyik legköltségesebb részét képezte, amely szervesen hozzátartozott Ausztria-Magyarorszáig véőtelenségig erőteltett nagyhatalmi állásához és a század elején hármaszövetségek keretein belül egyre nagyobb arányú nyakat álltát és világvizonylatban is mutatkozó imperialista politikájához. Maga a cs. és kir. haditengerészet szellemben és jellegben elvöl állott mindentől, ami magyarnak mondható és a gy. Monarchia fegyveres ereje eme nagyraértékelt részének magyar jellegét majdnem kizárólagos anyagi hozzájárulás adta meg, amely a fenntartási költségekből a magyar államat terhelte. A cs. és kir. haditengerészetnél a legénység és a tisztikarban szolgáló bizonyos számú magyar, de a magyar származásával hivatkozni nem lehetett. Osztrák volt a hadilobogó, német a szolgáló nyelv, amelyet a magyar legénység és a nagy részben még nem értett meg, mint az olasz, vagy a cseh, és ez tisztek és a legénység között árintkezést a véőtelenségig megnehezítette. Annak tehát, hogy a flotta hadihajóinak kb. egyharmada, a költségesen hozzátartozóknak megfelelően magyar nevet viselt, nem volt jelentősége. Minthogy a Monarchia sokrétű nemzeti állásfoglalásait a győzelem után kizárólagos tette a flottánál egy egységes, nemzeti szellem kialakulásait, ezt igyekeztek pártani, ama bizonyos cs. és kir. haditengerészeti szellemmel, amely részben az 1864 május 9-i helgolandi, részben pedig az 1866 július 25-én lezajlott lissai győzelmes tengeri ütközetek hagyományait táplálkozott. Abban a korszakban, amelyben megkezdődött a korvett (egysoros fedélzeti hajó), a fregatt (a fedélzeti hajó soron kívül egy fedélzeti hajó sor), vagy sorhajó (fedélzet alatt 3 hajó sor), fatest, vitorlás és hadihajók pártása vastag és részben megzavart és a házi hadihajókkal, ez a fejlődési folyamat a Monarchiában is - némi lemaradással ugyan - párhuzamosan haladt a viláig távoli flottájának hajóépítésével és a hajóépítési és a hajóépítési fejlődésével. A későbbi csatahajókat kategóriájuk legnagyobbnak tekintett hadihajó nagysága sem haladta meg 6 - 8000 tonnát, kb. 80 m hosszúsággal, 18 m szélességgel és 6 - 8 m mélységgel. A hajók általában a két oldalon, távoli sorban volt elhelyezve, gépvezérelt 5000 LE teljesítményű vitorlakozott, 140 - 370 mm átmérővel. Ezek a hajók a forgószárnyú toronyok bevezetésével a fedélzeti legnehezebb feladatokat nyitott fel a toronyokban (barbettekben) helyezték el. 1887-ben a haditengerészet első forgószárnyú toronyos csatahajókat. Az első világháború kitörésekor a Monarchia haditengerésze 4 db 20 000 tonnás csatahajóval rendelkezett, amelynek legnehezebb részét képezte 12 db 30,5 cm-es, 4 hajótoronyban elhelyezett hajóhajó volt. Ebben a korszakban a felállításnál nagyobb, hasonlóan rendeltetésű csatahajókat (dreadnought típus) készítették. A körhízi hajók a régi fregattok feladatának megfelelően a tengeri portyázás, a kereskedelmi hajók elleni háború cöljaira építettek, 200 - 3500 tonnás nagyságban. Később ez a hajótípus, a tengeri háború harci feladatainak megfelelően erősebb átmérővel és nehezebb feladatokat végrehajtó mellett. A könnyebb részét képezte a körhízi legnagyobbnak tekintett 27 méter hosszú volt. Az osztrák-magyar flotta 4 teljes korszerű gyorskörhízi részét képezte. 1866-ban készült el a tengeri háború, felkelmes fegyver, a torpedó, amelyet Whitehead angol mőrnök szerkesztett és cs. és kir. fregattkapitány távolléte alatt. Később a könnyebb hajókat a fregattok feladatára szerelték fel az új fegyverrel, s ez a menetebbé fokozására és a hajóvezérlés nagyságának csökkenésére vezetett. Egy újabb típus a torpedóvezérlés ezután nem sokkal az ezek csoportos átmérőjének elhárítására szolgáló torpedóromboló. A fejlődés további eredménye volt a flottánál nagyobb távolságra készítésének tudása, nagyobb méretű, úgynevezett 'nyál-tengeri torpedóvezérlés' megszerkesztése, melyeknek véőssé fokozata a májusodik világháborúban használt flottilla vezető hajótípus, rendkívül nagy gyorsasággal és erőteljesen és a régi torpedóvezérlésű hajókat a partbiztosító szolgálókat alkalmazásba. A torpedó az XX. század első éveiben bevezetett tengeralattjáróvezérlésű hajókat alkalmazták. Az osztrák-magyar flotta első tengeralattjárója, az 'U. 1' 1909-ben épült és 230, illetve lemerült állapotban 270 tonna volt. A flotta tengeralattjáróinak száma 1918-ig elérte a 27-et. Az első világháború felbomlasztotta a nemzeti társaságok letartásának fenntartott Osztrák-Magyar Monarchiát és minden intézményét egyúttal megszünt a cs. és kir. haditengerészet is. Érdekesebb, de egyáltalán nem véőletlen, hogy a XX. század háború a vesztes országokban fellépő forradalmi megmozdulások miatt a flották tengerész legénysége állt. Egy volt ez a cseri Oroszországban a 'Patyomkin' körhízi, a Monarchiában 1918-ban a cattaroi flottafelkelésnél, vagy a német flottánál az első világháború utolsó időszakában, a kielői flotta felkelésével. Az állásfoglalás, hogy a fegyver elsőnek a hajóhadaknál fordult szembe az imperializmussal, azzal magyarázható, hogy a haditengerész legénység a zűléme vasipari szakmunkásból állt, akik a munkásosztály legközelebbi és legintudatosabb részét alkották, az elsőként ismertek fel az állásfoglalásukat, az imperialista háború erkölcsi telenségét és az ezt elidőző uralkodókat és a monarchia katonai és polgári állásfoglalásait a cattaroi flottafelkelés után csak néhány nappal később következett be, a cs. és kir. flotta állásfoglalásának megsemmisítésével és a levert flottafelkelések felvetésével. Az állásfoglalás után a flotta hajóit a győztes hatalmak Anglia, Franciaország, Olaszország, Görögország, Jugoszlávia és Portugália között osztották.

## TENGERHAJÓZÁS - TENGER NÁLKÖZEL



társaságoké. A magyar tengerhajózási és a szőlősbodász világgazdasági helyzetben egyre lassabban, de valamit mégis fejlődött. Az 1940 augusztus 1-én kiadott hajózási jegyzék a következők regisztrációját tartalmazza.

#### 'SZENT GELLÉRT

-

Épült 1916-ban,

-

5800 tonnás.

-

Tulajdonosai: Magyar Hajózási Rt. Budapest, A Lehel CaracasConstant Ld. CardiffM. Ballestero, Genova

#### 'TURUL'

- Épült 1920-ban,

- 4000 tonnás.

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

#### 'KELET'

- Épült 1912-ben,

- 7600 tonnás.

- Tulajdonos: 'Neptun' Tengerhajózási Rt. Budapest

#### 'NYUGAT'

- Épült 1912-ben,

- 7600 tonnás.

- Tulajdonos: B. Bufger London, Anglo - Swiss ShippingCo, London.



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 tét hajók átveszi a kálltságra 6 - 8 év alatt amortizálódott, az időszerű utat a hajó máig mindig 75%-os ártóket kápviselet és legalább máig további 10 év felhasználási lehet minden kárrálmányok kállás-tani lehetett. A tengerhajózási vállalkozások kedvező üzleti lehetőségekhez lehetett számára-tani azt is, hogy a hajó ázemkáltságra a forgalomban állás-első napját követően 30 évig alig változó szabad hajózási forgalomban résztvevő tengeri hajók évente kb. 250 üzennapot tudtak teljesíteni. Nemcsak a magyar folyami, hanem a folyam-tengeri, valamint a tengerhajózás párhuzamos fejlődésének káppót adja Budapest, a Duna-tengeri kikötő város hajózási szempontból legnagyobb jelentőségű tanyezése, a csepeli kikötő. Ávrtizedek visszanyúlás tervezetések utat a Csepeli Vámmmentes Kikötő 1926-ban adták át a forgalomnak. A látes-tmány 1. ávtál má a Duna-tengerhajózás kávetelmányeinek megfelelően mint Nemzeti és Szabadkikötő mákádtt, amely vámmmentes kikötővel egészített ki. 1940-ben alakult át a csepeli kikötő 'Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózás Vállalat'-tá, amelynek hatáskáre a kálfláldi tengeri kikötő kb. 1 kiindulva tervezett magyar tengeri hajókra is kiterjedt. Ugyanaddig az időpontig kialakult a magyar folyami és tengeri hajózási vállalatok elváltasztott üzleti hatáskáre is. Ennek megfelelően MFTR mákádtt területe: a Duna teljes hossza; a DETERT mákádtt területe Budapest - Alexandria - Cap Matapan vonal, valamint a Fekete- és a Földközi-tenger kállás-tani; a Nemzeti Szabad Kikötő és Tengerészeti Vállalat és az oszák-Európa - Dél-Amerika és a további afrikai kikötők voltak. Mint azt má előzésekben említettük, a Csepeli Vámmmentes Kikötő, a Nemzeti Szabadkikötő és a Tengerhajózási Vállalat, majd Magyar Duna-tengerhajózás létrehozásában, valamint a háború utáni további fejlesztési tervek kidolgozásában vezető szerep jutott Bornemisza Félix tengerészkapitánynak. Nemcsak a DETERT rendkál-vál jár bevált vállalkozásait hozta létre, hanem megtette a szakságosnak tartott előkészeletet a háború utáni Budapest - Áceáni tengeri forgalom előkészeletésére is, megfelelően máret és teljes-tmány hajók biztosításával. A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat üzleti alapjainak a tengeri hajóforgalmi Áruszállás-tási rendszer Brazília és Argentína felé való káppátése volt. Ehhez megterveztek a 2300 tonnás Duna-Áceánjáró hajókat és a szakságos nyers biztosítás mellett megindult a Ganz - Danubius hajógyárban átvesztés is. A tervezett hajózási vonal üzletforgalm alapja az volt, hogy Állandós-tani lehetett a Ganz Vagon és Gápgyár által Brazília sorozatban gyártott vasúti kocsik szállás-tási helyére. Ugyanakkor a brazíliai kávváltóltványesek vezetése az tervezte, hogy a Bulgária, Lengyelország, Románia és Jugoszlávia részére kávváelosztás kállás-tani raktárát Buda- pesten rendezte ahova kávvált ugyanazok a 2300 tonnás hajók szállás-tották volna át az Atlanti-Áceán és a Földközi-tengeren, amelyek a magyar vasúti kocsikat Brazília-ba vitték. Az előzetes ámvetés szerint a 2300 tonnás hajó egy Budapest - Buenos Aires kállás-tani útja alatt 6 vasúti kocsit tudott volna szállás-tani. A szállás-tási fuvar-j kocsinként 15 000 pengő volt. Ezenkál-vál Brazília-ban minden hajóra további 1200 tonna darabárut és 50 vagon fáj lehetett volna berakni átvesztési helyére szállás-tani. A tervezett és részben megáppált 2300 tonnás hajók a Duna-tengerjáró hajók káppátése a megáppátés legnagyobb háttá-pus kápviseleték. A háttá-pus a hozzá fáztt kávetelmányeket teljes mártó kielégáltette. Ugyanebből a tápusból kávszált el a háború utáni szovjet járóvteli szállás-tani mára az 1947 július 11-én Ásjpesten vőzrebocsított 'Csiaturi'. A nemzeti Szabad Kikötő és Tengerhajózási Vállalat, Bornemisza tengerkapitány vezérgazgató háború utáni fejlesztési tervei alapján megkezdte a Ganz Danubius hajógyárban a 3000 tonnás tengeri hajók átvesztését. Ezek a hajók máret és merészá miatt dunai kállás-tani dőre nem járhattek Honi kikötő-j (lajstromozás szempontjából) Budapest, Állandós kikötő-j (Fiume lett volna. A hajók vőgcállás-tani Leningrádot és Helsinkit jelölték volna meg. A tervezett hajók vontatási ellenállási prőbakásóleteit 1943-ban sikeresen vőgezték el. A tervek szerint ugyanezzel a háttá-pussal bonyolították volna le az Áruszállás-tási forgalmat Fiume és a kanadai Szent Lőrinc folyás és - az ezzel tervezett csatornázási és meder-szabályozási munkák elvőgés utáni hajózási ásszekáltsábe kál-vál - Nagy tavak partvidőke kállás-tani. A fiumei kiindulási kikötő raktárházzain