

# A magyar hajászás története - A magyar tengeri hajászás története

Contributed by lakosm

2004. October 19. Tuesday 18:42

Last Updated 2007. September 08. Saturday 20:14

There are no translations available

A honfoglalás magyarság nem volt tengerész nép. Azon az útvonalon, amelyen mai hazájában elkerült, éppen elnéhezésget jelenthetett a folyákon való átkelés is. A tengerrel való érintkezésre azonban elöng korán sor került.

Már elsősorban királyi politikai tervre való tekintettel szerepelt az igyekezet az Adriához való kijutásra. A feudalizmus fejlődésének eme korszakában természetesen ezek a tervre való tekintetek nem a szomszédos, tengerparttal rendelkező népekkel való kapcsolatokról szóltak, hanem a tengerparti területek elfoglalására az ott lakó népek leigáztatására. Így alakult ki már elöng korán, 1026-ban az érdekellett. I. István magyar király (1001 - 1038) az tengeri uralmat magának valló Horvátország az Velence királyságára. Mint ebben a korban ez szokásos volt, a hatalom kiterjesztése az a területre, amelyen az uralkodó családok trónját védelmezni igyekeztek. A magyar király (1040 - 1095) például a horvát királyi jogot tartotta Horvátországban a dalmát tengerpart felől. Ebben a korszakban Magyarország nem volt egyedül a tengerhez való tervre való tekintetekben. Vele egyidőben a nemzet-régi császárság is tervre kezdett elmozdulni az útvonal biztosítására az felé, de ugyanebben a korszakban elmozdult az érdekellett Magyarország az Velence királyságára is. II. Orbán maga sem látta szívesen az Adria királyi hatalom kiterjesztését az a tengerpart felől. Inkább Velencét támogatta. Kélmán magyar király (1068 - 1116) 1105-ben elkerültnek látta az idét, hogy hatalmát Zára, Taru és Spalato városokra és Brazza, Veglia, Osero és Arbe szigetekre erőszakosan kiterjesse. Kézből megindultak a kereszties hadjáratok az Adrián keresztül a irányuló tengerhajászás miatt mag jobban kiélt az érdekellett a magyar uralom alá került dalmát országrészek és Velence királyságára. Ké Simon, IV. László (Kun-, 1261 - 1290) király királysága emléti, hogy a királyi gályákat, hajásokat és dereglyéket fogad borbé a velenceiektől, ami annyit jelent, hogyha csak borbély formájában is, de ebben az időben - legalább is jogilag látezt az Adrián a magyar királynak tengeri hajászáda. Az érdekellett az okozta, hogy az Adria tenger volt a Szentföldre igyekező kereszties hadak vázú útvonala, amelyet a királyi népből a rendeltetésű szállítás hajók egyenként csoportoson a legmesszebbmenően kihasználtak. Minthogy az ózmán elterjedés az európai hatalmak között használt kereskedelmi útvonalait elvágta, pártisukrá pedig gondoskodni kellett, Barbarossa Frigyes hatalmi sálya teljes latbavetésével tervre kezdett az Adria felől a hatalom megszerzésére. Kélmán királyi terület szerzési politikát folytatva III. Istvánnak (1147-1172) sikerült a magog néphány dalmát városok kikötőit birtokaihoz csatolni, mag más tengerparti városok és kikötők Velencéhez, vagy a bizánci császársághoz csatlakoztak. Forreztet volt a magyar tenger haderő hiánya IV. Béla magyar király (1235-1270) az családja számára is, amikor a tatárok el a tengerpartra volt kénytelen menekülni. Szorult helyzetben a magyar király csak Trau és Spalato támogatására számthatott, mikézből a királyi helyzetét Velence, segélynyújtás helyet, igyekezett a maga elnyére kihasználni az elfoglalta városait. Ahogy a Dunán, úgy a tengeren is ebben a korszakban kereskedelmi, vagy hadi rendeltetésű hajók kénytelenek voltak a hajásópártás akkori szívonak megfelelően lányeges kényelést tenni nem lehet. Magog kevésbé feltéte hogy az ájtmeneti jellegű dalmát, vagy horvát kikötőkben rendelkezésre álló hajók pártas elört volna a tervi, Adri vagy Földközi-tengeri hajászás. Az Adria tengeri kikötők hajásópártás telepén kényelést a mörét, kisebb-nagyob tengeri hajók kényeltek, a hajásópártás mesterek viltakozás a-zláse az tudása szerint anélkül, hogy kategória-ri lányeges eltörést mutattak volna. Ilyen kélmányok kézből elképzeltet, hogy ebben a korban az Adrián eg kényelést teljes magyar tengeri gályá, vagy más hajásús kialakulhatott volna. Nem tudunk magyar tpusó gályákra, vagy egyé, magyar tengeri hajásús sem beszélni. Meg kell elégednünk azoknak a tengeri hajóknak ismeretével, amelyek ebben a korban azon voltak, tehát amelyeket a rvidebb-hosszabb ideig tartó magyar uralom alá került horvát, vagy dalmát kikötőkben a XI - XV. század kézből a magyarok is használtak.

## HAJÁS-PUSOK AZ ADRIÁN

Mind az Adrián, mind a Földközi-tengeren az királyi hatalom ebben a korszakban használt gályák feltehetően egyformán mörétés felszerelésűek voltak, kizárólag az aránylag nyugodtabb tengerekre az semmi esetre sem az áceájni áopártve, mely utábbi cölökra teknő alakú, négyzetes algalha lettek volna alkalmasak. Amikor az áceájnikon elsősorban a felfedezés utak tervre kezdett a tengerhajászás megkezdéséért, a gályák használata, a Földközi-tenger királyi hatalomra 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 hullámszást. Rendszerint ké, ritkábban három vagy tbb árbécuk volt, melynek mindegyikén egy-egy aránytalanul hosszú keresztárboc rádján egy háromszögletű (latin) vitorla fggótt. Az árbocód nem volt magas az a tetején gyakran elhelyezett árbocok mellvéddel az lárossékkal kiképezve harc kézből a lávások elhelyezésére s ebből a korból ismeretes gályákat egy hátsz evezével kormányozták, mag a kézből gályáknak már a fartáka rágzást, fggó leges kormány kért a forgó kormánylapátja volt. A gályá lapos tatja (farrásze) felől egy négyzetes, dongaszerű merev pártás áopárt, amelynek kézből a hajásparancsnok emelvénye, ez alatt pedig





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 várfalakkal volt körülvéve és az egykori káigazgatási elnevezés gályáik és egyben kisebb tengeri hajók láthatók. Fiume lakosságjának száma a XV. században meghaladta az ezret. A kikötő lakói káigazgatási 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 ávszázadokon keresztül teljesen néklélte a város biztonságát, és háborús-, valamint káigazgatási madások állandó színhelye volt, amit a környéki uszkok telepesei szíttak. Ez a jellemző helyzet Fiumában a káigazgatási ávszázadok alatt lányegében változatlan maradt.

A mennyire Fiume Magyarországhoz való csatolása nemzetgazdasági szempontból elnyúl volt, éppen annyira szírtette a horvát és a dalmát lakosság nemzetiségi áigazgatási. Ez a visszáis politikai állapot mindenben megfelelt Habsburg uralkodó 'oszd meg és uralkodj' jelszével kifejezhető politikájának, mely szembeállította egymással a nemzetiségi érdekeket és ezzel megrontotta a viszonyt a szomszédos országok káigazgatási. A magyar tengerparti részek sokakban reményteljes érdekeket keltő fejlődése II. József császár korában lehanyatlott, mert világgossá lett, hogy a 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 megzavarták a napóleoni háborúk, de később az egész tengerparti terület visszakerült az ausztriai császárshoz. Az 1848-évi szabadságharc kitört részek 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 tengermelléki 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 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 ipartelepei és hajózási vállalatai, illetve vállalkozói is. A gáigazgatási 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 máretű vitorlásokkal. Különben, jellegzetesen Adria tengeri típusú vitorlások kialakulására nem volt szükség, mert a hajózási feltételek a Földközi-tengeren és beltengereiben elöggö egyformák voltak.

## VITORLÁS-HAJÓ TÁPISOK

Az Adria-tengeren a legismertebb vitorlások a káigazgatási: Trabbaccolo. Az Adria jellegzetes vitorlásokhajója, rendszerint partmenti káigazgatási használatú. Később áigazgatási volt felszerelve, páznarudas vitorlásokkal és orrvitorlával. Teherszállásra és halászatra használatú, nagysága 25 - 30 tonna. Legénysége 3 - 6 fő. Brigg. 200 - 250 tonnás vitorlásokhajó, később teljes áigazgatási, melynek mindegyike áigazgatási rzzsel, derék - és sudárszárral és négy-négy vitorlával van felszerelve. Az elválsá áigazgatási elválsácnak, a másodikat fájáigazgatási nevezik. A hajó 8 - 20 áigazgatási felszerelt hadicélokra is használatú. A gáigazgatási hajózási kezdeti korszakában a gáigazgatási is briggvitorlásokkal látták el. Személyzetük a hajó nagysága szerint 25 - 50 fő káigazgatási vállalkozott. Bark, vagy barkhajó. Három áigazgatási tengerhajó, amelyet kereskedelmi célokra használtak. Csak az elválsá és fájáigazgatási van teljes vitorlázat, míg a háigazgatási kereszthajó csak egy csonka rődon fájáigazgatási áigazgatási van ellátva. Az olyan három áigazgatási hajó, amelynek fájáigazgatási is csak csonkarődon fájáigazgatási áigazgatási van, sárbaraknak nevezik. Az elválsá és áigazgatási barakhajókat áigazgatási tettek, amelyeken 3 vagy 4 teljes áigazgatási és egy csonka áigazgatási volt. Nagyságuk 400 - 1000 tonna, legénységi látszáma 10 - 16 fő káigazgatási vállalkozott. Brigantin a brigg egyik káigazgatási fajta. Később áigazgatási, kisméretű kereszthajó, amelynek áigazgatási, vitorlázata és káigazgatási a briggéhoz hasonló. Régebben a Földközi-tengeri káigazgatási hajó-pusa volt. Elnevezése is ebből ered. Nagysága ritkán haladta meg a 300 tonnát, legénysége a 10 - 15 fő. 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 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 szálligáóv lett mondása az iparegylet "Hetilap" c-más Ájgának 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 átrehozását 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 árbbácosra terveztek. A hajás Prichard József és Eduárd portorói hajásgyárban építést voltna fel, s ez a hajásgyár tevékenységét egy másodikkal, "Buda" elnevezésű barkahajás is; de a vállalkozás megbukott 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 ánnepségek során vázrebecsítették 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 megelégen 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 megalakuló 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 Hárlap" elsőként arról hírt, hogy Fiumában szolgálatba helyezték az "Implacabile" magyar hadibrigget, amelynek fegyverzetét kát 12 kát 24 fontos Ágyóra tervezték, és a feladata az lett volna, ha a magyarnak mondott tengerparti észeket a jvben az osztrák flotta helyett biztosítsa. 1848 december kátt az "Implacabile" magyar hadibrigget megérkezett Londonba, ahol a magyar kormánnyal megkötött szerződés értelmében a tulajdonosnak a hajást fel kellett volna fegyvereznie. Erre az időpontra odaérkezett Domini sorhajászsízs, és mint Gopcevic céggel megbízottja, Matkovic is. Az angol kormány, semlegességgelre hivatkozva nem adott engedélyt a magyar hajás felfegyverzésére. Gopcevic, miután a szerződés végül kátteljesítéséig ezek után nem tudott megfelelni, további pénzügyi kátteljesítésekkel állt el. és azzal fenyegette, hogy a hajást visszairányítja osztrák kikötésbe. Gróf Domini öve az alkalommal, elkívette a legnagyobb Ájruást és Ájtadta a hajást bár Keller londoni osztrák kátteljesítéskor a hajás császár kincstári tulajdonná vált. Gróf Domini ezzel Ájmentette bárót a szabadságharc utáni idére. 1854-ben kezdődött a gázhajásforgalom a fiumei kikötésben, az első 33-ról a kikötésbe árkészák 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 fejlődése a fiumei kikötésvel együtt az 1867 évi kiegyezés után kezdődött.



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

Ídeficenter 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.



Az első világháború után már az ellenforradalmi kormányzat uralomra jutását követően nem sokkal, de még inkább a győzelemmel szembe fordított korszakában, az ezzel járó átmeneti fellendülés időszakában a tengerpart felőli irányú kivétel nélkül a gazdaságcsökkenés csakhamar mutatkozott. Megoldás - egyelőre lehetetlenül - a kombinált szállítás-társaság, ami annyit jelentett, hogy a magyar termékeket, vagy iparcikkeket vasúton szállították a Fekete-tengeri, adriai, vagy más tengeri kikötőkhöz, ahol a szállítást magyar vagy lobogó alatt kifizelték a tengeri hajókba rakták át. Az első világháború előtt magyar kereskedelmi hajóállományban magyar közben nem maradt semmi. Azok az egykori magyar tengeri kereskedelmi hajók, amelyek a háborús pusztulást túléltek, legnagyobb részben olasz közbe kerültek. Más tengeri hatalom nem is igényelt a maga számára a magyar hajókat, a háború kitörésekor is elavult hajók, melyeknek legfeljebb magyar legfeljebb csak partmenti hajózársra volt alkalmas. Amint erről az első világháború előtt is volt, a dunai magyar hajópark felosztásához több nem Dunamenti imperialista nagyhatalom is igényelt a maga számára. Azután a megrázkódtatás után, amelyet az első imperialista világháború okozott, az azt követően a békészerződés okozott, katasztrofális az volt a létszám, hogy az új határai között a tengertől elvált Magyar tengerhajózársi lehetőségei egyszer s mindenkorra megszűntek. Az események, sokkal inkább az alatt, mint azt gondolni lehetett volna, másképpen alakultak. Az érdekes az, hogy a kedvezőtlen megemlékezés, hogy a magyar tengerhajózársi újjászervezésében kezdtem elvezetett volt a magyar vitorlásos dunai flottilla egykori kapitányja Lehel Jenő, aki a Tanácsköztársaság bukása után Olaszországba emigrált és kiváltságos szervező, képviselővel megindította a magyar kereskedelmi tengerészet újjáépítését. Nevével kapcsolatban, mint a magyar Hajózársi Rt. Budapestben bejegyzett tengerhajózársi vállalat egyik tulajdonosával találkoztunk. Az újonnan megalakult magyar kereskedelmi tengerhajózársi hajózársnak csekély száma miatt nem tudott állandó vonalakra vonalhajózársi járatokat indítani. Minden hajó esetében oda indult, ahova az újjászervezővel foglalkozó parti újjászervezők, esetleg ezzel megbízott ideiglenes újjászervezők egy-egy hajózársra fuvart alkalomszerűen lefoglaltak. Menetrendszerrel járatokra inkább csak kapcsolatban, a Duna-tengerhajózárs bevezetése és kiterjesztése után került sor. Az újonnan megindult magyar tengerhajózársi vállalatok egyrésze már az első világháború kitörése előtt megemlékezés korszakban megvolt. Ez az újjászervezés szempontjából azelőtt is volt, mert már ismert névvel hajózársi megindulása minden bizalmatlanságot, amely rendszerint minden új hajózársi vállalattal szemben mutatkozik, eloszlatott. Már 1920-ban, tehát az ellenforradalmi korszak berendezkedésének első éveiben megkezdte a magyar 'Atlantica' tengerhajózársi vállalat. Az újonnan megalakított tengerhajózársi társaság az 'Atlanticia' nevet vette fel és név szerint, magyar lobogó alatt kifizelték a hajóval rendelkezett. A vállalatot a kifizert Harrimann amerikai politikussal azelőtt, szintén amerikai társaság csoport finanszírozta. Kapcsolatban a magyarországi kedvezőtlen nemzetgazdasági helyzet és a szállítási forgalmi újjászervezés miatt az amerikai társaság visszalépett, az 'Atlanticia' tengerhajózársi vállalat megszűnt és hajóit eladták. Az újonnan megalakult magyar tengerhajózársi vállalatok között tartozott a szintén magyar az első világháború előtt korszakban szállított 'Levante' hajózársi társaság. Ez az akkori kapitalista természetű és gazdasági viszonyoknak megfelelően a budapesti Hitelbank társaságához tartozott és egyetlen hajója a 'Honvéd' gőzű volt. Minthogy az újjászervezési forgalom nagyobb arányú kiépítéséhez szükséges megfelelő társaság nem állt rendelkezésre, a harmincas évek elején el kellett adni a lussinicolai Martinovics tengerhajózársi vállalatnak, amely a további években a hajózársi rendkívüli eredményesen tudta felhasználni. 1928-ban a magyar kereskedelmi tengerészet kifejlesztésére szorosan kötött terv merült fel. Ebben az évben ugyanis a magyar honvédség a Grönlandi hamburgi hajózársi újjászervezőtől megvásárolta a 'Lislotte' tengeri aknakereső hajókat, ami a német haditengerészet kisebített és amelyet magyar részről a Dunán aknakereső hajókat akarták felhasználni. A 166 tonnás hajó 2 méter mélységű mellett sem akna-, sem pedig egyéb dunai célokra nem volt alkalmas, tehát megvásárolásait semmi sem indokolta. Ezt követően a Grönlandi cég további ajánlatot tett egy hasonló, de sokkal nagyobb méretű, 600 tonnás egykori aknakereső megvásárlására. Felmerült a hajónak egy teljesen más, rendkívüli helyes tengeri felhasználási lehetősége. Az új, és minden vonatkozásban gyakorlatiasnak mondható gondolat egy 'kiállítás' hajózársi vállalat létrehozása volt. Maga az ötlet nem volt teljesen új, mert olasz és angol lobogó alatt hasonlóan rendeltesz hajók már járatták a kikötőket. A tervezett állomás után erre a célra alkalmas lett magyar kiállítás hajózársi vállalatok, francia, spanyol, balkáni és észak-afrikai kikötőin kívül a német és skandináv kikötőket is kifizelték. A kiállítás-célokra megfelelően állomás-töltő hajón bemutatják volna a magyar iparcikkeket, mezőgazdasági termékeket, bort és mindenféle egyéb magyar gyártmányt. A hajón más kifizelt volna egy bankkirendeltség, amely a megfelelő propagandával kiállítás-töltő állomásra a megrendeléseket a helyszínen felvette volna. A hajóval kapcsolatos ügyek intézésében részt vett volna a Nemzetközi Városi Iroda, valamint a magyar Kereskedelmi és Iparkamara. A hajó szemlézetét köpezte legényeket és tiszteteket a honvéd folyamierők vezényelték a kikötőben, mind a munkások és a szemlézők szempontjából rendkívüli előnyöknek ítélt. A hajó eladási árát a hajózársi iroda 27 500 fontsterling összegben határozta meg, amely összeget hármas áron alatt, egyszer 50 és kifizert 25%-os részesletekben kellett volna kifizetni. A terv szerint a hajó 'Hungaria' elnevezést kapott volna, a közelmúltéig havi 20-25000 pengőben irányozták el. A nemzetközi szempontból rendkívüli gyakorlatias és célszerű terv az 1919-1933-ig világgazdasági válság kifizertében nem valósult meg. A magyar tengeri kereskedelmi hajózársi fejlődés eltekintésével akarták biztosítani az 1934. évi IV. tc.-vel. A tervről nyertes-társaságot biztosított a magyar tengerhajózársi vállalatoknak mind a kereseti-, mind a társulati és vagyonadók szempontjából. Kifizelték a tervről a tengerhajózársi vállalatokat arra is, hogy szemlézeti felvételkor a magyar állampolgárokat előnyben részesítse, nemkülönben azok is, akik a hajózársissal összefüggő szakképzéssel rendelkezők, mint a volt haditengerészek és a folyamán képzett. Témogatta a magyar állam a tengerhajózársi vállalatokat a hajózársi vállalatokban, valamint a tengeri kikötőket vezető vasúti vonalakon a fuvar-jak munkások és elszármolásában is. Ugyanakkor a tengerhajózársi társaságok engedélyt kaptak az újonnan kifizert-töltő hajók átvételére a kifizert állami előleg alapján 30 évi részesletek

társaságoké. A magyar tengerhajászás a százévesbodás világgpolitikai helyzetben egyre lassabban, de valamit mégis fejlődött. Az 1940 augusztus 1-én kiadott hajásjegyzék a következők regisztrációját tartalmazza.

#### 'SZENT GELLÉRT

-

Épült 1916-ban,

-

5800 tonnás.

-

Tulajdonosai: Magyar Hajászi 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' Tengerhajászi Rt. Budapest

#### 'NYUGAT'

- Épült 1912-ben,

- 7600 tonnás.

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

## 'CSIKÁ'S'

- Á%opÁ½lt 1912-ben,
- 7600 tonnás.

## 'CSÁ•RDA'

- Á%opÁ½lt 1912-ben,
- 6400 tonnás.
- Tulajdonosai: Angol - Magyar Hajászi Rt. Budapest, Vincent Graggs, Georges Graggs, 4. Lloyd's Avenue, London.

Rendkívül érdekesek a hajásjegyzékben felsorolt hajáshoz fűzött megjegyzések. Ezekből megtudjuk, hogy minden hajás, teljes egészében idegen társaság idegen tulajdonra került. További, nem kevésbé érdekes megállapítások a hajásjegyzékben szereplő valamennyi hajás a magyar lobogás viselve a tengeri hadseregben biztosított elnyújtott vezetéssel, melynek ellenére is a hajások teljes tevékenységükre alkalmasak nem állt kiállításlag 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 hajásforgalmat és érdekeit. Tegye az idegen társaság a magyar hajászás fejlesztését, támogatás, ezáltal az érdeklődést. Ugyanakkor a magyar állam ezen az érteken biztosítani tudta a tengerészeti hajás nevelését is. Mindezen kívül a tengeri hadsereg szerint biztosítva volt a magyar államnak az a joga, hogy a magyar rendeltetésű hajások szállítását nem idegen valutában, hanem pengőben fizethesse a fuvardíjakat, viszont a hajások a saját befolyt valutájuk részbeni rendelkezésre bocsátása által kértve voltak biztosítani az idegen valutát olyan mértékben, magyar árut szállító idegen hajások fuvardíjait megfizették. Miközben úgy látszott, hogy az időzet tengeri hadsereg megjelölt, az idegen társaság a magyar tengerhajászás további fejlesztése érdekében a magyar kormányzat ájjabb tengeri hadsereghez intőzkedéseket készített meg. Ennek eredménye volt a szintén 1934 évben kiadott XIX. tengeri hadsereg magyar kereskedelmi tengerészet hajás szemlélyzetének szolgálati jogállásait szabályozta. Az ezzel kapcsolatos tengeri hadsereg rendelkezések kiadása annál is inkább indokolt volt, mert addig az időpontig, ameddig a magyar kereskedelmi tengerészet fennállott, a tengerhajászáshoz tartozó szemlélyi elárak sokáig mindig a Mária Terézia korból származó 'Editto Politico de Navigazione' című alatti törvényben 1774 április 25-én kiadott jogszabályokban voltak lefektetve. Az 1934. évi XIX. tengeri hadsereg cikk 1. §-a kimondta, hogy 'a magyar tengeri hajás szemlélyzetének legfőbb tevékenység, becsületet szerezni mindenütt a magyar tengeri lobogásnak'. A hajás hangzás megállapítás helytállóságát a továbbiakban - sajátlatos módon - látni fogjuk. A magyar kereskedelmi tengerészet lobogásjának emlegetett becsületével sorozatosan visszaéltek. A tengeri hadsereg behatárolta a hajás szemlélyzet magatartásait a tengeri veszély esetén, a hajásnak a segélynyújtásra és a mentési munkálatokra. Kétféle szabályozást a tengeri hadsereg a hajásparancsnok kétféle tevékenységét, tekintettel a hajás rendjére, a hajás ifjúit tartózkodás idején, valamint a hajás szemlélyzet rendjének és fegyelmének fenntartására. A hajásparancsnok kétféle tevékenységét a tengeri hadsereg 73. §-a, hogy ha a hajás kikötésbe érkezik, vagy onnan indul, a hajás szemlélyesen kell vezetnie. A hajásparancsnok kétféle tevékenységét a hajásnapló és egyébként hajásokmányok szabályszerű vezetése és ezeknek számla esetén a röhvatásai rendelkezésekre bocsátani. A tengeri hadsereg szabályozta a hajásparancsnok jogkörét, a hajás tulajdonosával szemben fennálló elszámolási kötelezettségét. Érdekes, hogy a tengeri hadsereg 32. §-a elárakja, hogy a hajásparancsnoknak a tisztikar tagjaiból és a hajás szemlélyzet más, tapasztalt tagjaiból hajás tanácsot kell alakítania, amelynek véleménye azonban nem jelentett kötelezettséget a hajásparancsnok számára. A tengeri hadsereg II. fejezete bűntetté rendelkezéseket tartalmazott a hajás szolgálatban való megszállás, csempészés, a szolgálat alás való szándékos elmaradás és a kétféle jelentés elmulasztása esetén. Kétféle szabályozták a hajás megfelelő átleltelét, a hajás veszélyeztetés veszélyes anyagok szállásának tilalmát, egyébként tengeri kihágásokat és tengeri bűntetteket, valamint a hajás szemlélyzet vétségeit. A tengeri hadsereg minden rendkívüli másként elárakításait, kitárolás és jutalmazások adományozását a kereskedelmi miniszter hatáskörébe utalta. A hajásjegyzékben szereplő magyar hajások a második világháború kitárolása előtt a viláig összes tengerin hajásztak. Egy hajásmenetre legalább 30 napot számoltva, a felmerülő áraknak 16 - 20 000 dollárt számoltak. Megvolt a hajások lehetősége arra is, hogy az egyes utak, fuvarköltségeit az akkori magyar valutában (pengőben) számolták, ami utanként 150 - 300 000 pengő kétféle viltakozott és az országoknak igen nagy valutamegtakarást jelentett. A további elképzelések szerint az idegen társaságoknak érdekesnek látszott a hozzájuk befolyás valutamennyiségeket a hajás állomány további fejlesztés, fordítási, ami végső eredményben a magyar tengerhajászás nagymértékű további fejlesztését jelentette volna. Kétféle

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 azonban épített hajók építési költsége 6 - 8 év alatt amortizálódott, az időszak után a hajó még mindig 75%-os értéket képviselt és legalább még további 10 évig felhasználási lehetőséget kínált. Minden vállalkozásnak lehetett a tengerhajózási vállalkozások kedvező üzleti lehetősége. A hajó üzemi költségei az is, hogy a hajó üzemi költsége a forgalomban lévő hajókhoz képest 30 évig alig változott. 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 épít adja Budapest, a Duna-tengeri kikötő város hajózási szempontból legnagyobb jelentőségű tanyája, a csepeli kikötő. A vízvezeték visszanyúló tervezetések után a Csepeli Vízmentes Kikötőt 1926-ban adták át a forgalomnak. A létesítésmunka 1 év alatt a Duna-tengerhajózás költségeinek megfelelően mint Nemzeti és Szabadkikötő márkájú, a vízmentes kikötővel egyensúlyt teremtett ki. 1940-ben alakult át a csepeli kikötő 'Nemzeti Szabadkikötő' és Tengerhajózási Vállalat-tá, amelynek hatáskörre a közlekedési tengeri kikötő kb. 1 kiindulva tervezett magyar tengeri hajókra is kiterjedt. Ugyanaddig az időszak kialakult a magyar folyami és tengeri hajózási vállalatok elválasztott üzleti hatáskörre is. Ennek megfelelően MFTR márkájú területe: a Duna teljes hossza; a DETERT márkájú terület Budapest - Alexandria - Cap Matapan vonal, valamint a Fekete- és a Földközi-tenger között; a Nemzeti Szabad Kikötő és Tengerészeti Vállalatok évesak-Európa - Dél-Amerika és a további afrikai kikötők voltak. Mint azt már az előzőekben 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 szükségesnek tartott előkészítőket a háború után Budapest - Ácseáni tengeri forgalom előkészítésére is, megfelelően a terület és teljes mértékben hajók biztosításával. A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat üzleti alapjainak a tengeri hajóforgalmi Áruszállás-társi rendszer Brazília és Argentína felé való kiépítése volt. Ehhez megterveztek a 2300 tonnás Duna-Ácseáni hajókat és a szükséges nyersanyagok mellett megindult a Ganz - Danubius hajógyárban építési munkák is. A tervezett hajózási vonal üzleti forgalmi alapja az volt, hogy állandósítani lehetett a Ganz Vagon és Gőpályát által Brazília sorozatban gyártott vasúti kocsik szállását a rendeltési helyre. Ugyanakkor a braziliai közlekedési vezetők azt tervezte, hogy a Bulgária, Lengyelország, Románia és Jugoszlávia részére közlekedési központi raktárakat Budapestben rendezni ahova a közlekedési ugyanazok a 2300 tonnás hajók szállították volna az Atlanti-Ácseanon és a Földközi-tengeren, amelyek a magyar vasúti kocsikat Brazília-ba vitték. Az előzetes számítások szerint a 2300 tonnás hajó egy Budapest - Buenos Aires közötti út alatt 6 vasúti kocsit tudott volna szállítani. A szállítási fuvarj kocsinként 15 000 pengő volt. Ezenkívül Brazília-ban minden hajóra további 1200 tonna darabjait és 50 vagon fűtést lehetett volna berakni a rendeltési helyre szállítani. A tervezett és részben megépült 2300 tonnás hajók a Duna-tengeri hajók a megépítéskor a legnagyobb hajóipari építési munkák. A hajóipari munkák a hozzájárult költségeket teljes mértékben kielégítette. Ugyanebből a területen az előkészítő munkák után szovjet javított közlekedési vállalkozás az 1947 július 11-én Ásjpesten létrehozott 'Csiaturi'. A nemzeti Szabad Kikötő és Tengerhajózási Vállalat, Bornemisza tengerkapitány vezetésével háború után fejlesztési tervei alapján megkezdte a Ganz Danubius hajógyárban a 3000 tonnás tengeri hajók építését. Ezek a hajók a terület és a merész munkák miatt dunai közlekedésére nem jöhettek. Honi kikötő (lajstromozás szempontjából) Budapest, állandósított kikötő Fiume lett volna. A hajók végül a Leningrádot és Helsinkit jelentették volna meg. A tervezett hajók vontatási ellenállási próbák sorozatát 1943-ban sikeresen végezték el. A tervek szerint ugyanezzel a hajóipari munkával a hajóipari munkák elvégzése Fiume és a kanadai Szent Lőrinc folyás és - az ezzel tervezett csatornázási munkák és meder- szabályozási munkák elvégzése után hajózási állomásokat be kell építeni - Nagy tavak partvidékét közlekedési raktárakkal.