

A magyar hajászás története - A magyar tengeri hajászás története

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

A honfoglalás magyarságig nem volt tengerész nép. Azon az útvonalon, amelyen mai hazájában elérkezett, éppen elnéhséget jelenthetett a folyákon 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 népek békés együttműködésére irányultak, hanem a tengerparti területek elfoglalására és az ott lakó népek leigazítására. Így alakult ki már előg korán, 1026-ban az érdekellett. I. István magyar király (1001 - 1038) és a tengeri uralmat magának valló Horvátország és Velence között. Mint ebben a korban ez szokásos volt, a hatalom kiterjesztése és a területi egységek közötti háttérben az uralkodó családok trónkaváltsági igényei álltak először magyar király (1040 - 1095) példájul a vörösné, a horvát király vezegőnek jogán tartott igényt Horvát a dalmát tengerpart felé terjesztte uralomra. Ebben a korszakban Magyarország nem volt egyedül a tengerhez való tevékenységeiben. Vele egyidőben a német-római császárság is tevékenykedett a zéledési útvonal biztosítására az felé, de ugyanebben a korszakban elmozdult az érdekellett Magyarországon és Velence között is. II. Orbán maga sem látta szívesen az Adria környékén a magyar uralom kiterjesztését és a tengerpart felé terjesztte uralomát 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 kiterjesse. Közben megindultak a keresztes hadjáratok és az Adrián keresztül irányuló tengerhajászás szállításai miatt még jobban kiéleződtek az érdekellett a magyar uralom alá került dalmát országrészek és Velence között. Károly Simon, IV. László (Kun-, 1261 - 1290) király kívánsága emlékeztet, hogy a király gályákat, hajásokat és dereglyákat fogadott be a velenceiektől, ami annyit jelent, hogyha csak bérelmény formájában is, de ebben az időben - legalább is jogilag - létezett az Adrián a magyar királynak tengeri hajászási hada. Az érdekellettet okozta, hogy az Adria tenger volt a Szentföldre igyekező keresztes hadak végi útvonala, amelyet a királyi névelés szállításai hajók egyenként csoportosan a legmesszebbmenően kihasználtak. Minthogy az ózmán elretartás az európai hatalmak közötti használati kereskedelmi útvonalait elvágta, pártisúkról pedig gondoskodni kellett, Barbarossa Frigyes hatalmi selymának teljes latbavetésével tevékenykedett az Adria felé terjesztte hatalom megszerzésére. Kélmán király területszerzési politikát folytatva III. Istvánnak (1147-1172) sikerült a magyar népháiny dalmát városait kiképzett birtokaihoz csatolni, míg a magyar tengerparti városok és kiképzett Velencéhez, vagy a bizánci császársághoz csatlakoztak. Forézhet volt a magyar tengerhaderő 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 király helyzetét Velence, segélynyújtás helyet, igyekezett a maga előnyére kihasználni és elfoglalta Zára városát. Ahogy a Dunán, úgy a tengeren is ebben a korszakban kereskedelmi, vagy hadi rendeltetésű hajók kifizetés a hajásópárt és akkori szívonak megfelelően lényeges kifizetésnek tenni nem lehet. Még kevésbé feltételezhető, hogy az ájtmeneti jellegű dalmát, vagy horvát kiképzettben rendelkezésre álló hajók párt előrt volna a tőbbi, Adriai vagy Földközi-tengeri hajászási. Az Adria tengeri kiképzett hajásópárt telepítését a királyi névelés, kisebb-nagyobb tengeri hajók készítése, a hajásópárt mesterek viltakozásai zölse és tudása szerint átképzett, hogy kategória-ri lényeges eltérést mutattak volna. Ilyen körülmények között elképzelhetetlen, hogy ebben a korban az Adrián eg kifizetés teljes magyar tengeri gályá, vagy más hajászási kialakulhatott volna. Nem tudunk magyar párt gályákról, vagy egyébként, magyar tengeri hajászási sem beszélni. Meg kell előggedni azoknak a tengeri hajóknak ismeretével, amelyek ebben a korban az voltak, tehát amelyeket a rövidebb-hosszabb ideig tartó magyar uralom alá került horvát, vagy dalmát kiképzettben a XI - XV. század között a magyarok is használtak.

HAJÁS-PUSOK AZ ADRIÁN

Mind az Adrián, mind a Földközi-tengeren és környékén ebben a korszakban használt gályák feltehetően egyformán készültek és felszerelésük is voltak, kizárólag az aránylag nyugodtabb tengerekre és semmi esetre sem az árcéjn és pártve, mely utóbbi célokra teknő alakú, négyzetgletes hajótesttel aligha lettek volna alkalmasak. Amikor az árcéjnokon első sorban a felfedezés utáni tevékenységben a tengerhajászás megkezdődött, a gályák használatát, 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 birta az erősebb hullámzást. Rendszerint két, ritkábban három vagy több árbócuk volt, melynek mindegyikén egy-egy aránytalanul hosszú keresztárbóc rádján egy hájromszögletű (latin) vitorla függött. Az árbócok nem voltak magasak és a tetején gyakran elhelyezett árbócok mellvéddel és láróssal kiképezve harc közben a lóvások elhelyezésére is ebből a korból ismeretes gályákat egy hájromszögletű evezővel kormányozták, míg a középkori gályáknak már a fartákról rögztett, függőleges kormányt forgó kormánylapátja volt. A gályák lapos tatja (farrész) felé terjesztte egy négyzetgletes, dongaszerű merevített és párt, amelynek közepén a hajásparancsnok emelvénye, ez alatt pedig

kajás tje állott. A hajás kárpézácón az evezőpadok kárpézácott egy fém mőter széles deszka-padozat vezetett végig, más hajás hosszában vonulás karzaton az 1/4 tegek áigyhő voltak feláll-tva. A fedőzet alatti főrőhelyek a felszerelési tárgyak elhelyezésére és legényiségi lakhelyül szolgálta. Az evezőpadok fém mőterre a vízvonal alatt, a főrősen voltak beépítve, mindegyiken több ember állt, arccal a hajás far felé, egymás mellett. Az evezőst legnyobb rőse minden ruházat nélkül áll egymáshoz volt állncolva. Kárpézácokori leírások szerint az evezőpadonkat 3 ember hajtott gályák a trimes-ek voltak, a nagy ember álltal kezelteqadriimes-eknek nevezték. Az evezők elhelyezés szeri kőtfőle gályák kálállnbnálltettek meg. Voltak olyanok, melyeknek evezőpadjai a hajás hossz tengelyéhez rőzső állnak ennek kárpvetkezőben minden evezős kb 15 cm-rel előbbre állt, mint a hajás oldalához kárpzelebb állt; társa. Utóbbi gályákon minden ember saját evezőt kezelte, mely annál hosszabb volt, minél beljebb állt az evezős. Egy párhuzamosan a hajás párkányzatához futó, megfelelő vastagságú gerenda kőpezte az evezők alját; masztájsi és forgatási pontját. Vitorlával való menetek alatt az evezőket, amelyeket nem használtak, ezeken a gerendákon fektették végig. Amikor a gályákat már áigyhővel szerelték fel, az evezőpadokkal beépített hajóteret egy keresztben fekvő embermagasságú, erős deszkafal választotta el a hajás előrőszától. És a fal mögött voltak feláll-tva az áigyhők, kisebb állvegek esetleg forgó villákban a hajó párkányon forgathatóan voltak beépítve, a mai kárpzácopsarkas áigyhőberendezés elvei szerint. A hajás orr és farrőszé ágy volt kikőpezve, hogy az ellenséges hajórá őrá; támadó (csáklyázás) esetében vízdelmél szolgáljon és ez őrt báistyalhoz hasonlőan ápál, deszkaláncokkal és e hajóvődelemben rősztvő tengerőszkatonák feláll-tájsi és harci beosztási helye volt. A gályák előrőse, illetve orrfőzet a víz felől állt messze előrenyőlt; hájromszáll alakú kikőpezett hegyes orra a hajó kárpzácott kárpzelharcdőfőre állt; há-dkőnt szolgálta, ezen rohantak át a tengerőszkatonák kárpzelharcban az ellenséggel megcsáklyázó hajóira. A hajókat leás, bizánci császár irősaiban mint galériákat emlőti, amelyek ebben a korban a vitorlafelszerelésen kívül a hajókat oldalán elhelyezett 24 - 26 párr evezővel haladtak. Szemőlyzete rendszerint a 'kapitány' hajóparancsnokból, az 'aróisn'-nak nevezett, a mai forgalmak szerinti első tisztől, aki az egytőtes evezőst és a hajómvőleteket irányította, valamint a felvigyázókból (sous-comites) állott, utóbbiak a járrőszkőn állva bottal, korbáccsal és más álltészakállkkel 'serkentették' az evezőst munkáira. Ezeket kívül a hajószemőz állmő az evezőst (chiourme) tették ki, akiknek álltszáma kb. 220 fegyencből állott, s mellettük mőg kb. 230 'szó ember' kárpzál 30 a vitorlák kezelte, a többi meg a gályán fegyveres szolgálta teljes-tett. A gályá tápusó hadihajók egyik legutolsó szereplőse 1740-ben, a Csimze melletti tengeri csatában volt, ahol az orosz hajóhad a tárrőkőkő megsemmisőtte. Minthogy az áigyhők legnagyobb rőse a gályák előrőszán volt felszerelve, a gályák állsszeáll-tott hajókállőkek harcalakzata rendszerint a fejldőtt vonal volt. A hajók egymás mellett zárkőztak fel, az ellenséggel fordőtt hajóorokkal. A tengeri csata rendszerint kárpcsállnálls áigyhőtől kezdődőtt, majd a gályák egymáshoz kárpzel őrve igyekeztek beleszaladni az ellenséges hajó evezősorába, melyeket nekirohással állsszetállrve, megfosztották a mozgás lehetősőgától. A harc további folytatása az ellenséges hajó felgyőjtéséből oldalba dőfőőbáll ő és megcsáklyázásából állott (kárpzelharc). A harcok tengerőszkatonák a korszaknak megfelelő nyálakkal, dőrdállkkal, kősből számszerőjakkal és vőgáll puskákkal voltak felszerelve. A gályákat időrendben kárpjellegzetes hajótpus a karavella volt, amelynek az előbbinél sokkal nagyobb stabilitásait az adta, hogy hajóteste már nem teknő alakú, szállgletes, hanem gállrbáll, cseppforma oldalfalú. A XV. és XVI. században használlatos karavellák 100 - 140 tonnás nagyságban kőszálltek. Az Atlanti-őceánon kívül eljutottak a Főldkőzi-tengerre és mellőkrő őteltelt az Adriára is. Karavelláknak nevezték a tárrőkőkő kisebb-nagyobb teherszáll-tő hajóinak egy bizonyos hajótpusait is. A karavellákat olyan országok is használlták, mint Franciaország, amelynek mind az Atlanti-őceánon, mind a Főldkőzi-tengeren volt tengerpartja, kereskedelmi és hadihajózása, de használlták rőszben álltalak-tál; sokkal ő és mőretbeli másdő-tállsokkal Genova, Velence és más olasz vőrosok és hajóstállrsaságok is. Nemzetiségi hovatartozásukat illetően helyeztőlk azonos a gályákra vonatkozólag ismertettekővel. Magyar karavella őteztőőrá' nincsen adat, de legfeljebb fennáll annak a lehetősőge, hogy magyar szolgáltaiban, sőt esetleg ma lobogó alatt is hajóztott az Adrián karavella.

Kiő LEGYEN AZ ADRIA

Az európai politikai helyzet további alakulása kárpvetkezőben Dalmácia egősz kiterjedőőben Velence uralma alá került. A dalmáit vőrosoknak - most már ő gazdálljuk akarátájből - felfegyverzett száll-tő hajókat kellett szolgálta helyezniük. A raguzai, zárai, vegliai, lesinai, sebenicoi, traui, cherosi, pagoi és spatál hajók most már nem a magyar, hanem a velencei hajóhad kárptelőkőben voltak harca kőnyszerőve. A XIV. században a dalmáit vőrosok megkő-sőrelték a velencei uralom alá ő felszabadulást, de sokáig eredmőnytelenül. Kárpoly Rőbert magyar királlynak nálpolyi származása mellett sem volt lehetősőge arra, hogy a nálpolyi flottát a dalmáit vőrosok segőtsőgőre kállldje (Nagy) Lajos magyar királlly mindent elállvetett a magyar tengeri hajózáss és hajóhá-d őtrehőzása, de nem sok eredmőnyel. Velence ellen állllakozó szerencsővel folyó hájborőja 1358-ban a zárai bőlővel fejeződőtt be, amely után Dalmácia a quarneroi állbálltáll Durrazőig magyar tulajdonba került. A dalmáciai magyar flotta szármájra Franciaországban is őpő-tettek hajókat, s a dalmáit vőrosok hajó I. Lajos királlly aranyliliomos lobogóállt viselték. A hajókon szolgálta teljes-tő tengerőszek legállbbje dalmáit volt. 1361-től a raguzai hajókon orvos és pap is teljes-tő szolgálta, s a legényisőg a kornak megfelelő páncállal, vőgő ő és áll fegyverekkel volt felfegyverezve. 1532-ben a Genovááll megvősjállt magyar tengeri hajókon már áigyhő is volt. I. Lajos magyar királlly hadserege és hadiflotta 1361-ben már a tárrőkőkő elleni hájborőra is kőszállálldőtt. A Velence elleni hájborőban Genova magyar oldalon vett rőszben velencei flotta megtállmadta a dalmáit tengerpartot, de 1379 április 27-őn az egyesőllt dalmáit-genovai flotta Polánáll dőntően megverte a velencei hajóhadat. Az 1381-ben megkálltállt Toriná bőlő felszabadótt a dalmáit tengerpartot a

velencei uralom alá, s ez lehet a végtettes Magyarországra a tengerpart felőli irányú kereskedelem megindulása.

Miközben a torinói békeszerződés kitiltotta a velencei flottát a dalmát kikötőkből, a kikötőket senki sem biztosította a magyarországi kereskedelmet és a tengeri kereskedést. Az Adria és partvidékének felszabadítását Velence hatalma alá a tengeremléki népek szívesen 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 utolsáig sorban a dalmát tengerpart biztosítása érdekében.

1402 nyarán Zaira, Spalato, Trau és Sebenico városokat és szigeteket a Njpolyi flotta elfoglalta. Az ezt követő békét tárgyalásokat a Njpolyi flotta parancsnoka nem saját királyja, 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 királyi 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 együtt eladta Velencenek, amelynek ehhez a városokhoz éppen annyira nem volt joga, mint Njpolyi Lászlónak az eladásához. Meghiúsult Zsigmond királyi állászes tovább, a dalmát partvidék visszaszerzésére irányuló igyekezete is sem változtatott ezen, hogy a dalmát hajóknak Zsigmond engedélyt adott a velencei hajók elfogására, vagyis kálzokodásra az Adrián. Ezzel szemben Velence, hatalmi és kereskedelmi érdekeinek biztosítására a 'pogány' törökkel szembeni állászes, melynek nyomán az 1418-ban megkötött triezti 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 Trieszt ellenében Bécs és a Habsburgoknak visszaadja, de ezek a tárgyalások eredménytelenek maradtak. A Mártyás halálát követő általános nemzeti hanyatlás korában a magyar tengeri hajózás, amelynek elhagyása az ország kedvező érőviszonyai voltak, lekerült a napirendről. A mohácsi csatavesztést követő korszakban a török hódoltság nemcsak Magyarországra, hanem a tengeremléki területre, Dalmáciában egészen Spalatoig kiterjedt. 1537-től a török flotta a Cattaroi felbő Chairaddin Barbarossa tengernagy parancsnoksága alatt szemben állott a Földközi-tenger állászes felbő flottájával. Ebben a korszakban a Földközi-tenger egészen a török tengeri hatalom uralta, vesztélyeztetve a tengeri hatalom érdekeit is. Ágyúhasználat, hogy a török birodalom Kelet-Európában végleges megszilárdító hódoltságait és hasonlós volt a helyzetet a Földközi-tengerkörnyékén is. Csak a Lepantónál 1571 október 7-én lefolyt tengeri csata vetett véget a török tengeri uralomnak, amelyben az egyesült spanyol-velencei pápai hajóhad egyetlen, véres harcban teljesen megsemmisítette a török flottát. A világhatalmak további terjesztése az időponttól kezdve már az észak 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 észak felé, lehetőséget látott, hogy a tengeri hajózás lehetőségeit országai számára legalább biztosítsa. Az egyetlen kérés, amely ebben az időben a tengerhajózás 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 hajózási vállalkozás megindult a hajóforgalmi vonalai a Levante felé, nyugat felé pedig egészen Portugáliáig voltak kiterjesztve. Károly osztrák császár 1729-ben végleg rászárította, magát és személynél is itogatót el az Adria tenger partvidékére. Utasorán eljutott Portoró kikötőbe is, amelyet tengerészeti elgondolásoknak megfelelően kikötő, hadi és kereskedelmi szempontból alkalmasnak talált. A császár intőzkedésekre kállal kerétték a kikötőt a kikötőt felőpállották a haditengerészeti hadszékhelyet (arzenált), amely hajózási és helyekkel és szállaterekkel 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 hajózás jelentőségét. Komoly lépések történtek Mária Terézia császár az Adria hajózás fejlesztésére. 1753-ban felállították a triezti hajózási iskolát, majd megszervezték a Fiume, Bucco Zeng és Carlopago kikötők rendtartását. 1774-ben már magyar nyelven is megjelent a kiadott 'Tengerészeti rendtartás', amely kellő részletességgel szabályozta a tengerparti és kikötői kállzgatást 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 elírás magyar oklevélanyagban. Ismeretes az is, hogy ebben az időben a kikötő magas városfalakkal volt körülvéve és az egykori köröket a kikötő előtől gályák és egyben kisebb tengeri hajók láthatók. Fiume lakosságának száma a XV. században meghaladta az ezret. A kikötő lakói kifizetési magyar alig volt található, a lakosság legnagyobb része tengerész, halász, kikötői- és arzenál munkás, kereskedő vagy hajózási iparos volt. A városi lakosság legnagyobb része két nyelven, olaszul és horvátul beszélt. Maga a kikötő átvizsgálásokon keresztül teljesen elválasztotta a város biztonságát, és háborús-, valamint katasztrófák miatt szülőhelye volt, amit a környező uszkok telepesei szabtak. Ez a jellemző helyzet Fiumában a kifizetési átvizsgálások alatt lányegében változatlan maradt.

A mennyire Fiume Magyarországhoz való csatolása nemzetgazdasági szempontból elnyúlás volt, éppen annyira szertette a horvát és a dalmát lakosság nemzeti és politikai állapot mindenben megfelelt a Habsburg uralkodó 'oszd meg és uralkodj' jelszével kifejezhető politikájának, mely szembeállította egymással a nemzeti és érdekeket és ezzel megrontotta a viszonyt a szomszédos országok kifizetési. A magyar tengerparti városok sokban reményteljes érdekeket keltő fejlődése II. József császár korában lehanyatlott, 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 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 érdekei az eddigiekkel kedvezőben 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 érkező és 5369 induló hajót jelentett, összesen 120 861 tonnával és 5 125 544 Ft értékkel. Ugyanakkor a dalmát tengerpart magyarnak nevezett tengermellőnk városai 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 ipartelepői és hajózási vállalatok, 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 a tengeri tápuszó vitorlások kialakulására nem volt szükség, mert a hajózási feltételek a Földközi-tengeren és beltengereken elöggö egyformák voltak.

VITORLÁS-SHAJÁ TÁ-PISOK

Az Adria-tengeren a legismertebb vitorlások a kifizetési: Trabbaccolo. Az Adria jellegzetes vitorlásokhajója, rendszerint partmenti kifizetési használták. Kötő árbáccal volt felszerelve, páznarudas vitorlával és orrvitorlával. Teherszállásra és halászatra használták, nagysága 25 - 30 tonna. Legnagyobb 3 - 6 fős brig. 200 - 250 tonnás vitorlások, kötő teljes árbáccal, melynek mindegyike árbáccal felszerelt, derék - és sudárszárral és nagy-nagy vitorlával felszerelve. Az elválasztó árbáccal elválasztóknak, a másodikat fősárbáccnak nevezik. A hajó 8 - 20 ágyúval felszerelt hadicélokra is használták. A gőzperejés hajózási kezdeti korszakában a gőzhajókat is briggvitorlásokkal látták el. Személyzetük a hajó nagysága szerint 25 - 50 fős kifizetési vállalkozott. Bark, vagy barkhajó. Három árbáccos tengerhajó, amelyet kereskedelmi célokra használtak. Csak az elválasztó fősárbáccán van teljes vitorlázat, míg a hátsó keresztsárbácc csak egy csonka rődon fősárbáccal ágvitorlával van ellátva. Az olyan három árbáccos hajó, amelynek fősárbáccán is csak csonkarődon fősárbáccal ágvitorla van, sárbaraknak nevezik. Az előtől 4 és 5 árbáccos barakhajókat árbáccok, amelyeken 3 vagy 4 teljes árbácc és egy csonka árbácc volt. Nagyságuk 400 - 1000 tonna, legnagyobb ártészám 10 - 16 fős kifizetési vállalkozott. Brigantin a brig egyik különleges fajtája. Kötő árbáccos, kismotoros kereskedő hajó, amelynek árbáccai, vitorlázata és kifizetési a brigához hasonló. Régebben a Földközi-tengeri katasztrófák keletkezésére volt. Elnevezése is ebből ered. Nagysága ritkán haladta meg a 300 tonnát, legnagyobb 10 - 15 fős. Kutt

egyárbácos, 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 fÁ. Kiképzési és sportcélokra kÁlÁlnÁsen já³ bevÁjt vitorlás. Kereskedelmi célokra is hasznÁlatos.

HÁjromÁjrbácos. Teljesen sÁner tÁpus, hájrom, keresztvitorlÁkkal felszerelt Ájrbáccal. ElÁ- és fÁ-Ájrbácin nÁgy, a hájrbácon hájrom keresztvitorla van, de ezen kÁ-vÁl minden Ájrbácon Ájg- és hájromszáglett vitorla is felvonhatÁ. A háj³ kereskedelmi célokra gyors menetkéssége és ÁjllÁkonysÁga miatt kÁlÁlnÁsen alkalmas volt. Nagysága a tonnÁjt meghaladta, 15 - 20 fÁ legÁnysÁggel. BriggsÁner, kÁtÁjrbácos, kismÁretÁ± brigg. 100 - 150 tonnÁjs, amelynek májsodik Ájrbácin Ájgvitorla van felszerelve. LegÁnysÁge 4 - 6 fÁ. Goletta, kÁtÁjrbácos vitorlás, elsÁ- Ájrbáca a brigantinÁhoz hasonlÁ, a májsodik Ájrbáca csak Ájgvitorla van felszerelve. 250 - 300 tonnÁjs hajÁ³, 8 - 10 fÁ legÁnysÁggel.

{mospagebreak title=Tengerre Magyar}Á

TENGERRE MAGYAR!

Kossuth Lajosnak, a magyar polgÁri forradalom vezÁralakÁjának azÁta is szÁjllÁsigÁvÁ lett mondÁsa az iparegylet "Hetilap" cÁ-mÁ± ÁsÁgÁjának 1846 januÁr 27-i szÁjmÁban jelent meg és eredeti fogalmazÁsban Á-gy hangzott: "Tengerre magyar! El a tengerhez!" - tehát nem annyira a tengerre szÁjllÁs, semmint inkább az Adria-tengerhez kivezetÁ vasÁtvonal ÁtrehozÁsÁjt propagÁlta, amelynek VukovÁrt FiumÁvel kellett ÁsszekÁtnie. Kossuth kezdemÁnyezÁsÁc magyar tengeri hajÁzÁjs megalakÁ-tÁjsÁjra vonatkozÁ tájrgyalÁsok is megindultak. Ágy jÁtt látre mág 1846-ban a "Magyar TengerjÁrÁ³ TársasÁg", amely kezdete a "Magyar" elnevezÁsÁ± elsÁ 350 tonnÁjs hajÁjÁnak ÁpÁ-tÁsÁc, amelyet 21 Ájrbácosra terveztek. A hajÁ³ Prichard JÁzsef és EduÁrd portorÁi hajÁgyÁjában ÁpÁl³ volna fel, s ez a hajÁgyÁj te ajÁnlatot egy májsodik, "Buda" elnevezÁsÁ± barkahajÁ³ is; de a vÁjllalkozÁs meg- bukott és a megrendelt hajÁk a magyar kormány rÁszÁre sohasem kÁszÁltek el. MikÁzben Kossuth a vukovÁjri -fiumei vasÁtvonal megÁpÁ-tÁsÁc mág nem tudta megvalÁsÁ-tani, IstvÁjn fÁherceg nÁdor megjelent FiumÁban, ahol a tisztelekre rendezett ÁnnepsÁgek sor vÁ-zrebecsÁjtottÁjk az "IstvÁjn fÁherceg" a "bÁjrá³ Vay MiklÁs", a "GrÁf Majláth GyÁjrgy" és a "GrÁf Apponyi GyÁjrgy" tengeri hajÁkat, melyeknek adatait és leÁ-rÁjsÁjt azonban sajnos nem ismerjÁk. AzokbÁl a nagyszabÁsÁ° tervekbÁl, amelyeket a szabadsÁgharc kitÁrÁsekor Kossuth és kormÁnya az orszÁjg ÁrdekÁben megalkotott, nem hiÁnyoztak a magyar tengeri hajÁzÁjs, sÁt hadiflotta megszervezÁsÁre vonatkozÁ elkÁpzelÁsek sem. A magyar flotta felÁjllÁ-tÁjsÁjette szÁksÁgessÁc, hogy az osztrÁjk flotta uralma a dalmÁjt tengerpart Ás a MagyarorsÁjghoz szÁjmÁ-tÁ³ kikÁttÁk fÁ a kialakult forradalmi és hájborÁs helyzet folytÁjn megszÁnt és a magyar kormány gondoskodnia kellett a kÁzigazgatÁsilag magyarnak szÁjmÁ-tÁ³ tengerparti rÁsz katonai és vÁjmÁjvedelmi biztosÁ-tÁjsÁjÁl. Az AuszriÁval szintÁn hájborÁban ÁjllÁ³ VelencÁvel a Kossuth-kormány 1849 jÁnius 3-Ájn - sajnÁlatos mádon megÁsve- szÁjvets. kÁttÁtt. A magyar tengeri hajÁzÁjs és haditengerÁszetre felÁjllÁ-tÁjsÁjra vonatkozÁ megÁjllapodÁs is látrejÁtt. Má megelÁzÁen a magyar kormány Gaspar Matkovic, fiumei hajÁzÁjsi vÁjllalkozÁval folytatott tájrgyalÁsokat, hogy annak 8 kÁlÁlnbÁzÁ nagysÁgÁ° hajÁjÁjt megvÁjsÁjrolja. Mindezek alapÁjn Fiume magyar kormányzÁja, ErdÁdy Lajos elnÁkle alatt megalakulÁ³ bizottsÁjg elsÁ intÁzkedÁsekre Gopcevic SzpirdiontÁl megvÁjsÁjrolta a 25 lÁjb hosszÁsÁjgÁ° "Implacabile" brigget, amelyet a korÁjbban a csÁjsÁjri haditengerÁszetÁc szolgÁjt grÁf Dominci Vince, a fiumei tengerÁszeti akadÁmia tanÁjra hajÁ³parancsnoki minÁsÁgben vett Ájt. A hajÁ³ vÁtelÁjra 65 000 Ft volt, amelybÁl a hajÁ³tulajdonos 40 000 Ft-ot azonnal megkapott, a hájtralevÁ Ásszeg pedig a vÁjsÁjriÁjsi szerzÁdÁsben megÁttÁtt felszerelÁs megtÁrtÁnte utÁjn lett volna esedÁkes. Az 1848 augusztus 27-Án megjelent "AlfÁldi Hárlap" elsÁkÁnt ad hÁ-rt arrÁl, hogy FiumÁben szolgÁjlatba helyezÁc az "Implacabile" magyar hadibrigget, amelynek fegyverzetÁc kÁt 12 kÁt 24 fontos ÁjgyÁra terveztÁc, és a feladata az lett volna, ha a magyarnak mondott tengerparti rÁszeket a jÁvÁben a osztrÁjk flotta helyett biztosÁ-tsa. 1848 december kÁzépÁn az "Implacabile" magyar hadibrigget megÁrkezett Londonba, ahol a magyar kormÁjnyal megÁttÁtt szerzÁdÁs ÁrtelmÁben a tulajdonosnak a hajÁ³t fel kellett volna fegyvereznie. Er az idÁpontra odaÁrkezett Domini sorhajÁzÁjszÁs, és mint Gopcevic cÁg megbÁ-zottja, Matkovic is. Az angol kormány, semlegessÁgÁre hivatkozva nem adott engedÁlyt a magyar hajÁ³ felfegyverzÁsÁre. Gopcevic, miutÁjn a szerzÁdÁs vÁjllalt kÁtelezettsÁgÁnek ezek utÁjn nem tudott megfelelni, tovÁbbi pánzbeli kÁvetelÁsekkel Ájllt elÁ- és azzal fenyegetÁdzÁtt, hogy a hajÁ³t visszairÁnyÁ-tja osztrÁjk kikÁttÁbe. GrÁf Domini Álve az alkalommal, elkÁvette a legnagyobb ÁjrlÁjst és Ájtadta a hajÁ³t bÁjrá³ Keller londoni osztrÁjk kÁjvetnek, minek kÁjvetkezÁben a hajÁ³ csÁjsÁjri kincstÁri tulajdonÁj vÁjt. GrÁf Domini ezzel Ájmentette bÁrÁc a szabadsÁgharc utÁjni idÁre. 1854-ben kezdÁdÁtt a gÁzhajÁ³forgalom a fiumei kikÁttÁben, az elÁzÁ- Ácvi 33-rÁl a kikÁttÁbe ÁrkezÁ gÁzhajÁ³k szÁjma 104-re emelkedett. A kikÁttÁben lajstromozott hajÁ³k ebben a korszakban mág mindig az osztrÁjk és nem a magyar lobogÁ³ alatt hajÁzÁtak. A magyar tengerhajÁzÁjs komolyabb máretÁ± fejlÁdÁse a fiumei kikÁttÁvel egyÁtt az 1867 Ácvi kiegyezÁs utÁjn kezdÁ

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 tengerszinttől 1/2 km lett, tárházai 13 000 vagon áru befogadására voltak alkalmasak, amelyekhez 61 km hosszú vasúti vonal egyidőben 6000 vasúti kocsi tudott befogadni. A kikötő négy részre: a fakikötő, a kőolaj, a vitorlás kikötő és a nagy-kikötőre épült. A kikötő kiépítését az idős korban létező 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 működött 1774 óta a kereskedelmi tengerészeti iskola, majd később kereskedelmi tengerészeti akadémiája. Mi sem jellemzőbb a kiegyezés korának valódi szellemére, minthogy az újonnan felállított fiumei kereskedelmi tengerészeti akadémiája 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 közgazdaságilag magyarnak számító terület és tengerpartja 1880-ra korszerű kikötő épült. Ekkor, 1881-ben tartották az első kezdeményezést az Adria M. Kir. Tengerhajózási Társaság megalakítására. Közvetlen négy évvel később a Társaság 33 tengeri gőzszállító állás kereskedelmi flottát hozott létre, amely a XX. század első felében a Cunard hajózási társasággal való legszorosabb együttműködés folytatásán, a közlekedés tekintetével a magyar kivándorlói mozgalmat népszerűsítőre, egyre nagyobb forgalmat bonyolított le és a tengerhajózási forgalom egyik legfontosabb tényezője lett. Az "Adria" társaság forgalmi szállítások teljesítésének megfelelően építette ki hajóparkját, amely egy sem tudta fedezni az üzleti és forgalmi keresletet, amelyhez mihamarabb 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 megalakításától kezdve az Adria partvidék keleti részén szorította. A forgalmi vonalat állományú utakon keresztül kiterjesztették az Adria olaszországi kikötőire. A hajózási társaság több, de kisebb tonnatartalmú hajókkal látta el a forgalmat. A Magyar Tengerhajózási Rt. 1898-ban alakult meg és sajátossága a Magyarországon az átrakásos hajóforgalomnak a Fekete-tenger felől 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 állományú támogatást. A kapitalizmus megalakításának korszakában - a folyamati helyzethez hasonlóan - a közlekedés konjunktúra lehetőségeinek megfelelően a magyar tengerhajózási vállalatok is egymás után jöttek létre. Az állami magánközben lévő és megalakított 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 közlekedési 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 HADITENGERÉS ZET

A cs. kir. osztrák-magyar haditengerészet a Monarchia végderejének egyik legkiválóbb részét képezte, amely szervesen hozzátartozott Ausztria-Magyarorszáig végtelenségig érő tetett nagyhatalmi állásához és a század elején hármaszövetség keretein belül egyre nagyobb arányú nyomatékát az osztrák- és világvizonylatban is mutatkozó imperialista politikájához. Maga a cs. és kir. haditengerészet szellemben és jellegben el volt állítva a Monarchia magyarnak mondható részéig a Monarchia fegyveres ereje eme nagyra értékeltek részének magyar jellegű majd nemzeti kizárásos anyagi hozzájárulás adta meg, amely a fenntartási költségvetésével egy magyar államot terhelte. A cs. és kir. haditengerészetnek a legfontosabb feladatát a tisztikarban szolgáló bizonyos számú magyar, de a magyar származékát hivatalosan nem ismertségre adta meg, amely a fenntartási költségvetésével egy magyar államot terhelte. A cs. és kir. haditengerészetnek a legfontosabb feladatát a tisztikarban szolgáló bizonyos számú magyar, de a magyar származékát hivatalosan nem ismertségre adta meg, amely a fenntartási költségvetésével egy magyar államot terhelte. A cs. és kir. haditengerészetnek a legfontosabb feladatát a tisztikarban szolgáló bizonyos számú magyar, de a magyar származékát hivatalosan nem ismertségre adta meg, amely a fenntartási költségvetésével egy magyar államot terhelte.

Az osztrák-magyar haditengerészet a Monarchia végderejének egyik legkiválóbb részét képezte, amely szervesen hozzátartozott Ausztria-Magyarorszáig végtelenségig érő tetett nagyhatalmi állásához és a század elején hármaszövetség keretein belül egyre nagyobb arányú nyomatékát az osztrák- és világvizonylatban is mutatkozó imperialista politikájához. Maga a cs. és kir. haditengerészet szellemben és jellegben el volt állítva a Monarchia magyarnak mondható részéig a Monarchia fegyveres ereje eme nagyra értékeltek részének magyar jellegű majd nemzeti kizárásos anyagi hozzájárulás adta meg, amely a fenntartási költségvetésével egy magyar államot terhelte. A cs. és kir. haditengerészetnek a legfontosabb feladatát a tisztikarban szolgáló bizonyos számú magyar, de a magyar származékát hivatalosan nem ismertségre adta meg, amely a fenntartási költségvetésével egy magyar államot terhelte. A cs. és kir. haditengerészetnek a legfontosabb feladatát a tisztikarban szolgáló bizonyos számú magyar, de a magyar származékát hivatalosan nem ismertségre adta meg, amely a fenntartási költségvetésével egy magyar államot terhelte.

TENGERHAJÁZÁS - TENGER NÁLKÖL

Az első világháború után az ellenforradalmi kormányzat uralomra jutása után kénytelen nem sokkal, de még inkább a győzelem után szolidaritás érdekében, az ezzel járó átmeneti fellendülés időszakában a tengerpart felőli irányú kivétel nélkül a gazdaságban csakhamar mutatkozott. Megoldása - egyelőre lehetőségek hiányában - a kombinált szállító-társaság, ami annyit jelentett, hogy a magyar termékeket, vagy iparcikkeket vasúton szállították a Fekete-tengeri, adriai, vagy más tengeri kikötőkhöz, ahol a szállító-társaságot magyar vagy lobogó alatt kénytelenek a tengeri hajókba rakni. Az első világháború előtt magyar kereskedelmi hajóállományban magyar között nem maradt semmi. Azok az egykori magyar kereskedelmi hajók, amelyek a háborús pusztulást túléltek, legnagyobb részben olasz között 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 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 követő békeszerződések okoztak, katasztrofálisan az volt a létszám, hogy az új határai között a tengertől elvált Magyar tengerhajózási lehetőségei egyszer s mindenkorra megszűntek. Az események, sokkal inkább az alatt, mint azt gondolni lehetett volna, másikat alaktak. Az érdekeskedő kedvencét megemlékezők, hogy a magyar tengerhajózási ügyszervezők közöttben kezdtem elvezetni volt a magyar vitorlásos dunai flottilla egykori kapitányja Lehel Jenő, aki a Tanácsköztársaság bukása után Olaszországba emigrált és kiváltságszervezőként a gazdaságban megindította a kereskedelmi tengerészet újabb évtizedét. Nevével kapcsolatban, mint a magyar Hajózási Rt. Budapesten bejegyzett tengerhajózási vállalat egyik tulajdonosával találkoztunk. Az újonnan megalakult magyar kereskedelmi tengerhajózási hajózási cselekvés számára miatt nem tudott állandó vonalakra vonalhajózási járatokat indítani. Minden hajó esetében oda indult, ahova az újszerűséggel foglalkozó parti újszerűségek, esetleg ezzel megbízott ideig újszerűségek egy-egy hajózársak fuvart alkalomszerűen lekövetelték. Menetrendszerrel járatokra inkább csak kapcsolatban, a Duna-tengerhajózárs bevezetése és kiterjesztése után került sor. Az újonnan meginduló magyar tengerhajózási vállalatok egyrésze magyar az első világháború kitörése előtt korszakban megvolt. Ez az új vállalkozás szempontjából azelőtt is elnyúló volt, mert magyar ismert névű hajózársak újabb megindulása minden bizalmatlanságot, amely rendszerint minden új hajózási vállalattal szemben mutatkozik, eloszlatott. Magyar 1920-ban, tehát az ellenforradalmi korszak berendezkedésének első éveiben megkezdte a magyar 'Atlantica' tengerhajózási vállalat. Az újonnan megalakított tengerhajózási társaság az 'Atlanticia' nevet vette fel és névű, magyar lobogó alatt kénytelenek a hajóval rendelkezett. A vállalkozást a kénytelen Harrimann amerikai politikussal azelőtt, szintén amerikai társaság csoport finanszírozta. Kapcsolatban a magyarországi kedvezőtlen nemzetgazdasági helyzet és a szállító-társasági forgalmi újszerűségi ellanyúlása miatt az amerikai társaságok visszaléptek, az 'Atlanticia' tengerhajózási vállalat megszűnt és hajóit eladták. Az újonnan megalakuló magyar tengerhajózási vállalatok között tartozott a szintén magyar az első világháború előtt korszakban szállított 'Levante' hajózársak. Ez az akkori kapitalista természetű és gazdasági viszonyoknak megfelelően a budapesti Hitelbank társaságához tartozó és egyetlen hajója a 'Honvéd' gőzű volt. Minthogy az újszerű forgalom nagyobb arányú kiépítéséhez szükséges megfelelő társaság nem állt rendelkezésre, a harmincas évek kezdetén a hajót el kellett adni a lussinicolai Martinovics tengerhajózási vállalatnak, amely a további években a hajó rendkívül eredetnyesen tudta felhasználni. 1928-ban a magyar kereskedelmi tengerészet kifejlesztésére szorosan körülményes terv merült fel. Ebben az évben ugyanis a magyar honvédség a Grönlandi hamburgi hajózársi újszerűségi megújításra a 'Lislotte' tengeri aknakereső hajót, amely a német haditengerészet kiséletét képezte és amelyet magyar részről a Dunán aknakereső hajókat felhasználó A166 tonnás hajó 2 méter mértékű mellett sem akna-, sem pedig egyelőre dunai célokra nem volt alkalmas, tehát megújításra semmi sem indokolta. Ezt követően a Grönlandi cég további ajánlatot tett egy hasonló, de sokkal nagyobb méretű, 600 tonnás egykori aknakereső megújított lőre. Felmerült a hajónak egy teljesen magyar, rendkívül helyes tengeri felhasználási lehetősége. Az új, és minden vonatkozásban gyakorlatiasnak mondható gondolat egy 'kiállító-társasági hajó' létrehozása volt. Maga az ötlet nem volt teljesen új, mert olasz és angol lobogó alatt hasonló rendeltetésű hajók magyar irányú kikötőket. A tervezett átalakítás után erre a célra alkalmas lett magyar kiállító hajó a Földközi tengeri olasz, francia, spanyol, balkáni és észak-afrikai kikötőin kívül a német és skandináv kikötőket is érintő hajózárs volt. A kiállító-társaságok megfelelően átalakított hajón bemutatottak volna a magyar iparcikkeket, mezőgazdasági termékeket, bort és mindenféle egyelőre magyar gyártmányt. A hajón más képekkel volt egy bankkirendeltség, amely a megfelelő propagandával kiállító-társaságokra 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 kikötőre, mind a munkások és a szemlézetű rendkívül elnyúlóknak látszott. A hajó eladási árát a hajózársi iroda 27 500 fontsterling összegben határozta meg, amely összeget hármas alatt, egyszer 50 és a rész 25%-os részletekben kellett volna kifizetni. A terv szerint a hajó 'Hungaria' elnevezést kapott volna, a közelmúltéig havi 20-25000 pengőben irányozták el. A nemzetközi szempontból rendkívül gyakorlatias és célszerű terv az 1919-1933-ig világgazdasági válság kénytelenében nem valósult meg. A magyar tengeri kereskedelmi hajózárs fejlődésének lépésében az akkori vállalatoknak mind a kereseti-, mind a társulati és vagyonadók szempontjából. Kénytelenek a németországi tengerhajózási vállalatokat arra is, hogy szemlézeti felvételkor a magyar állampolgárokat ellenben részesítse, nemkülönben azok is, akik a hajózársal összefüggő szakképzéssel rendelkeznek, mint a volt haditengerészek és a folyamatos irányítók. Támogetta a magyar állam a tengerhajózási vállalatokat a hajózársban, valamint a tengeri kikötőket vezető vasúti vonalakon a fuvar-jak munkások és elsősorban is. Ugyanakkor a tengerhajózási társaságok engedélyt kaptak az újonnan korszak-tendők hajók kiépítésére a hajózársban 30 éves részletek

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

'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.

'CSIKÁS'

- Állomány 1912-ben,
- 7600 tonnás.

'CSÁRDA'

- Állomány 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 társaság idegen tulajdonosoké. További, nem kevésbé érdekes megállapítások a regiszterekben szereplő valamennyi hajó a magyar lobogót viselve a tengeri úton biztosított elnyújtott utat, melynek ellenére is a hajó teljes tevékenységére és alkalmazására nem állt 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 érdekét tegye az idegen társaságok a magyar hajózás fejlesztéséért, támogatásáért, ezáltal pedig érdeklődést. Ugyanakkor a magyar állam ezen az úton biztosítani tudta a tengerészeti állományát is. Mindezen kívül a tengeri úton szerint biztosítva volt a magyar államnak az a joga, hogy a magyar rendeltetésű árúkat szállító társaságok nem idegen valutában, hanem pengőben fizethesse a fuvardíjakat, viszont a hajók a saját befolyt valutájuk részesben rendelkezésre bocsátása által kértve voltak biztosítani az idegen valutát olyan mértékben, magyar árut szállító idegen hajók fuvardíjait megfizették. Miközben úgy látszott, hogy az időről időre megjelent cölöpök, az idegen társaságok a magyar tengerhajózás további fejlesztése érdekében a magyar kormányzat állandó támogatásához intőzködéseket készített meg. Ennek eredménye volt a szintén 1934 évben kiadott XIX. tengeri úton magyar kereskedelmi tengerészet hajói személynézeti jogállásait szabályozta. Az ezzel kapcsolatos tengeri útonyok rendelkezések kiadására annak is inkább indokolt volt, mert addig az időpontig, ameddig a magyar kereskedelmi tengerészet fennállott, a tengerhajózás szigorú szabályozás elárnyékolta mindig a Mária Terézia korból származó 'Editto Politico de Navigazione' című alatt e tárgyban 1774 április 25-én kiadott jogszabályokban voltak lefektetve. Az 1934. évi XIX. tengeri útonyok 1. §-a kimondta, hogy 'a magyar tengeri hajók személynézeti jogállásának legfőbb helyét a szabályozás a továbbiakban - saját jelölésükkel - látni fogjuk. A magyar kereskedelmi tengerészet lobogójának emlegetett becsületével sorozatosan visszaéltek. A tengeri útony behatárolta a hajószemélynézeti magatartásának tengeri veszély esetén, a szabályozás tekintettel a segélynyújtásra és a mentési munkálatokra. A szabályozás a tengeri útony a hajóparancsnok általános tevékenységét, tekintettel a hajó rendjére, a szabályozás tartozkodás idején, valamint a hajószemélynézeti rendjének és fegyelmének fenntartására. A hajóparancsnok általános tevékenységét a tengeri útony 73. §-a, hogy ha a hajó kikötésbe érkezik, vagy onnan indul, a hajó személynézeti kell vezetnie. A hajóparancsnok általános tevékenységére a hajónapló és egyéb hajókönyvek szabályozás vezetése és ezeknek szabályozás esetén a szabályozás rendeltetésűre bocsátani. A tengeri útony szabályozta a hajóparancsnok jogkörét, a hajó tulajdonosával szemben fennálló elszámolási kötelezettségét. Érdekes, hogy a tengeri útony 32. §-a elárnyékolja, hogy a hajóparancsnoknak a tisztakar tagjaiból és a hajószemélynézeti más, tapasztalt tagjaiból hajótanácsot kell alakítania, amelynek véleménye azonban nem jelentett kötelezettséget a hajóparancsnok számára. A tengeri útony II. fejezete bűntettérendeléseket tartalmazott a hajószolgálatból való megszökés, csempészés, a szolgálat alól való szándékos elmaradás és a kötelező jelentés elmulasztása esetén. A szabályozás a hajó megfelelő állományát, a hajó veszélyeztetésével veszélyes anyagok szállítása tilalmát, egyben tengeri kihalásukat és tengeri bűntetteket, valamint a hajószemélynézeti vétségeit. A tengeri útony minden rendkívüli mértékű elárnyékolásait, kitűnő és jutalmazások adományozását a kereskedelmi miniszter hatáskörébe utalta. A hajóregiszterekben szereplő magyar hajók a májusodik világháború kitörése előtt a világon összesen tengerin hajóztak. Egy hajómenet legalább 30 napot származtatta, a felmerülő árnyékokra 16 - 20 000 dollárt származtattak. Megvolt a hajók lehetősége arra is, hogy az egyes utak, fuvarkötségeit az akkori magyar valutában (pengőben) származtassák, ami utanként 150 - 300 000 pengő kifizetését jelentette az országnak igen nagy valutamegtakarást jelentett. A további elképzelések szerint az idegen társaságok érdekesnek látszott a hozzájuk befolyás valutamennyiségeket a hajóállomány további fejlesztésének érdekében, ami végső eredményben a magyar tengerhajózás nagymértékű további fejlesztését jelentette volna. Kérem

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 tétel hajók építésére 6 - 8 év alatt amortizálódott, az időszerűtől a hajó még mindig 75%-os értéket képviselt és legalább még további 10 évig felhasználási lehetőségekkel minden vállalkozás számára kifizethető volt. A tengerhajózási vállalkozások kedvező üzleti lehetőségekkel lehetett számítani azt is, hogy a hajó üzemi költsége a forgalomban lévő hajó elsősorban napi szinten 30 évig alig változott. szabad hajózási forgalomban résztvevő tengeri hajók évente kb. 250 üzemi napot tudtak teljesíteni. Nemcsak a magyar folyami, hanem a tengeri, valamint a tengerhajózás párhuzamos fejlődésének okát adja Budapest, a Duna-tengeri kikötő város hajózási szempontból legnagyobb jelentőségű tanyája, a csepeli kikötő. A vízvezeték visszanyerés tervezései utalnak a Csepeli Vízmentes Kikötő 1926-ban adták át a forgalomnak. A létesítmény 1 évvel a Duna-tengerhajózás kifizetésének megfelelően mint Nemzeti és Szabadkikötő másként, a vízmentes kikötővel egyensúlyt teremtett ki. 1940-ben alakult át a csepeli kikötő 'Nemzeti Szabadkikötő' és Tengerhajózás Vállalat-tá, amelynek hatáskörre a közlekedési tengeri kikötő kiindulva tervezett magyar tengeri hajókra is kiterjedt. Ugyanaddig az időszerűtől kialakult a magyar folyami és tengeri hajózási vállalatok elválasztott 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 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 utáni további fejlesztési tervek kidolgozásában vezető szerep jutott Bornemisza Félix tengerészkapitánynak. Nemcsak a DETERT rendkívül jól bevált vállalkozását hozta létre, hanem megtette a szükségesnek tartott előkészületeket a háború utáni Budapest - Ázsiába tengeri forgalom előkészítésére is, megfelelően a terület és teljesítmény hajók biztosításával. A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat üzleti alapjainak a tengeri hajóforgalmi Áruszállás-társaság rendszer Brazília és Argentína felé való kiterjesztése volt. Ehhez megterveztek a 2300 tonnás Duna-Ázsiába hajókat és a szükséges nyersanyagok mellett megindult a Ganz - Danubius hajógyárban építendő új hajók is. A tervezett hajózási vonal üzleti forgalmi alapja az volt, hogy állandósítani lehetett a Ganz Vagon és Gépjáró Állomás sorozatban gyártott vasúti kocsik szállását a rendeltetési helyre. Ugyanakkor a braziliai kivitelteljesítések vezetése az azt tervezte, hogy a Bulgária, Lengyelország, Románia és Jugoszlávia részére kivitelteljesítő központi raktárakat Budapestben rendezni ahova a kivitelt ugyanazok a 2300 tonnás hajók szállították volna át az Atlanti-Ázsiába 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 darabjárt és 50 vagon fűtést lehetett volna berakni a rendeltetési helyre szállítani. A tervezett és részben megépült 2300 tonnás hajók a Duna-tengeri hajók a megépítéstől legnagyobb hajóút-puszták képviselték. A hajóút-pusztákhoz a kifizetésük teljes értékű kifizetésre. Ugyanebből a tésztából a háború utáni szovjet javítások utáni vállalkozás az 1947 július 11-én Ásjpesten vízözönjött 'Csiaturi'. A nemzeti Szabad Kikötő és Tengerhajózási Vállalat, Bornemisza tengerkapitány vezetésével igazgatás háború utáni fejlesztési tervei alapján megkezdte a Ganz Danubius hajógyárban a 3000 tonnás tengeri hajók építését. Ezek a hajók a terület és a merészség miatt dunai kikötőkre nem juthettek. Honi kikötőjék (lajstromozás szempontjából) Budapest, állandósították Fiume lett volna. A hajók végül a Leningrádot és Helsinkit jelölték volna meg. A tervezett hajók vontatási ellenállási próbák sorozatát 1943-ban sikeresen végezték el. A tervek szerint ugyanezzel a hajóút-puszták bonyolították volna le az Áruszállás-társaság forgalmat Fiume és a kanadai Szent Lőrinc folyás és - az ezzel tervezett csatornázási és meder-szabályozási munkák elvégzését utáni hajózási állásbe kerülés - Nagy tavak partvidék kifizetés. A fiumei kiindulási kikötő raktárházain