

# 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 folyókon 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 tekintettel nem a szomszédos, tengerparttal rendelkező népek, hanem a békés együttműködésre irányultak, 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 királyság. Mint ebben a korban ez szokásos volt, a hatalom kiterjesztése az a terület lehatárolása a tervre való tekintettel az uralkodó családok trónörökös igényei által. László magyar király (1040 - 1095) például a horvát királyi szövetségnek jogán tartott igényt Horvát a dalmát tengerpart felé. Ebben a korszakban Magyarország nem volt egyedül a tengerhez való tervre való tekintettel. Vele egyidőben a nemzet-régi császárság is tervre való tekintettel a tervre való tekintettel az útvonal biztosítására az felé, de ugyanebben a korszakban elöng az érdekellett Magyarországon az Velence királyság is. II. Orbán maga sem látta szívesen az Adria királyi katonai a magyar uralom kiterjesztését az a tengerpart felé. Inkább Velencét támogatta. Kélmán magyar király (1068 - 1116) 1105-ben elöng az idő, hogy hatalmát Zára, Taru és Spalato városokra és Brazza, Veglia, Osero és Arbe szigetekre erőszakosan kiterjessze. Kélmán megindultak a keresztes hadjáratok az Adrián keresztül a irányuló tenger- hajászás szállítás-területek miatt még jobban kiélezte az érdekellett a magyar uralom alá került dalmát országrészek és Velence királyság. Károly Simon, IV. László (Kun-, 1261 - 1290) király kiránsága emléke, hogy a királyi gályákat, hajásokat az dereglyákat fogadta be a velenceiektől, ami annyit jelent, hogyha csak bérelmény formájában is, de ebben az időben - legalább is jogilag - a tervre való tekintettel az Adrián a magyar királynak tengeri hajászáda. Az érdekellett az okozta, hogy az Adria tenger volt a Szentföldre igyekező keresztes hadak végeztel az útvonal, amelyet a királyi névelés szállítás hajók egyenként csoportoson a legmesszebbmenetel kihasználta. Minthogy az ózmán elterjedés az európai hatalmak között használt kereskedelmi útvonalait elvágta, pártisukrá pedig gondoskodni kellett, Barbarossa Frigyes hatalmi selymának teljes latbavetésével tervre való tekintettel az Adria felé. Kélmán királyi területszerzési politikát folytatva III. István (1147-1172) sikerült a még a névelés dalmát városok kikötőit birtokaihoz csatolni, még a tengerparti városok és kikötők Velencehez, vagy a bizánci császársághoz csatlakoztak. Forrható volt a magyar tengeri hadsereg hiánya IV. Béla magyar király (1235-1270) az családja számára is, amikor a tatárok el a tengerpartra volt katonyelen menekült. Szorult helyzetben a magyar király csak Trau és Spalato támogatására számíthatott, miképpen a király helyzetét Velence, segélynyújtás helyet, igyekezett a maga érdekében kihasználni az elfoglalta városait. Ahogy a Dunán, úgy a tengeren is ebben a korszakban kereskedelmi, vagy hadi rendeltetésű hajók kérésztel a hajászáp-tel az akkori szívonak megfelelően lényeges kérésztel nem lehet. Még kevésbé feltételezhető, hogy az útmeneti jellegű dalmát, vagy horvát kikötőkben rendelkezésre álló hajók tál-pusa elört volna a tálbi, Adri vagy Földközi-tengeri hajászá. Az Adria tengeri kikötők hajászáp-tel telepein a királyi névelés mörétel, kisebb-nagyob tengeri hajók kérésztel, a hajászáp-tel mesterek véltakozás a-zel az tudása szerint anélkül, hogy kategória-ri lényeges eltérést mutattak volna. Ilyen körülmények kélmán elképzeltetetlen, hogy ebben a korban az Adrián eg kérésztel lényeges magyar tengeri gály, vagy más hajászápus kialakulhatott volna. Nem tudunk magyar tálpus gályákról, vagy egyébként, magyar tengeri hajászá sem beszélni. Meg kell elégednünk azoknak a tengeri hajóknak ismeretével, amelyek ebben a korban azon voltak, tehát amelyeket a révidebb-hosszabb ideig tartó magyar uralom alá került horvát, vagy dalmát kikötőkben a XI - XV. század kélmán a magyarok is használtak.

## HAJÁS-PUSOK AZ ADRIÁN

Mind az Adrián, mind a Földközi-tengeren az királyi katonai korszakban használt gályák feltehetően egyformán mörétel az felszerelésük, kizárólag az aránylag nyugodtabb tengerekre az semmi esetre sem az áceáj Áp-tel, mely utálbi cölökra teknő alakú, névelés gletes kérésztel aligha lettek volna alkalmasak. Amikor az áceáj nokon elsősorban a felfedezéskor utak kérésztel a tengerhajászás megkezdéséért, a gályák használat, a Földközi-tenger királyi kérésztel visszazsorzulva lassan elvesztette jelentéséért, majd teljesen megszűnt. A gályák 35 méter hosszú, 4 - 5 méter széles, lapos fenékű tengeri hajók voltak, amelyeknek hajóteste nem bálta az erősebb hullámzást. Rendszerint két, ritkábban három vagy tálbb árbálcuk volt, melynek mindegyikén egy-egy aránytalanul hosszú keresztláb egy háromszögletű (latin) vitorla felé. Az árbálcud nem volt magas az a tetején gyakran elhelyezett árbálcok mellvéddel az lálással kiképezve harc kélmán a lálvészek elhelyezésére s ebből a kérésztel ismeretes gályákat egy hátsz evezével kormányozták, még a kélmán gályáknak már a fálkál rálgál-tel, felé leges kormány kélmán forgó kormánylapátja volt. A gály lapos tatja (fálcsze) felé egy névelés gletes, dongaszál merev-tel az Áp-tel, amelynek kélmán a hajásparancsnok emelvénye, ez alatt pedig



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

Miközben a torinói békeszerződés kitiltotta a velencei flottát a dalmát kikötőkből, a velencei hadvezetők biztosították a magyarországi szabad kereskedelmet és a tengeri kizárólagosságot. Az Adria és partvidékének felszabadítását Velence hatalma alá a tengeremléki népek számára vették, mert számukra a kiváltságokat biztosító magyar uralom kedvezőbb volt, mint a szerb-bosnyák, vagy velencei elnyomás. A török hatalmi terjeszkedéssel egyre inkább a magyar befolyás a dalmát tengerpartra. I. Lajos magyar király halála után Velence ismét jelentkezett, magának a tengerhez való jogot. A magyar uralom helyzete a dalmát városokban mégis megszilárdult. Zsigmond király hosszantartó uralkodása alatt megkötötték a magyar-velencei szövetséget, melynek be nem vallott célja a Njpoly Magyarországi királyi alatti egyesülésnek megakadályozása volt, nem 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 jobban mint az, hogy 1409 június 9-én a kezében levő tengerparti részeket, állászes ezekhez tartozó jogaikkal együtt eladta Velencei hadvezetőknek, 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 kizárólagosra az Adrián. Ezzel szemben Velence, hatalmi és kereskedelmi érdekeinek biztosítására a 'pogány' törökkel szembeni szövetségre, melynek nyomán az 1418-ban megkötött triezsi békekötés megfosztotta Magyarországot az Adria tengerre és a tengeri hajózással vonatkozó állászes jogaitól. Azokban a győzelmes harcokban, amelyeket az Itáliában, Otrantó felől 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 követően álltalános nemzeti hanyatlás korában a magyar tengeri hajózással, amelynek elmaradottsága az ország kedvezőtlen viszonyai voltak, lekerült a napirendről. A mohácsi csatavesztést követően a török hódoltság nemcsak Magyarországra, hanem a tengeremléki területre, Dalmáciában egészen Spalatoig kiterjedt. 1537-től a török flotta a Cattaroi felől Chairaddin Barbarossa tengernagy parancsnoksága alatt szemben állott a Földközi-tenger állászes felébbi flottájával. Ebben a korszakban a Földközi-tenger egészen a török tengeri hatalom uralta, vesztélyeztetve a tengeri hatalom érdekeit is. Ásghy írt, hogy a török birodalom Kelet-Európában véglegesen megszilárdította a hatalmát, azonos módon volt a helyzet a Földközi-tenger keleti részén is. Csak a Lepantó felől 1571 október 7-én lefolyt tengeri csata vetett véget a török tengeri uralomnak, amelyben az egyesült spanyol-velencei csapatok hajóhadja győzelmesen, véres harcban teljesen megsemmisítette a török flottát. A világhatalmak továbbá törökországi uralomát az időponttól kezdve már az ácsélnok felő fordultak és ezzel a Földközi-tenger és melléktengerei irányát az eddigi érdeklődés és a háttérbe szorult. A Habsburg uralkodóház, mivel birodalma teljesen el volt zárva az ácsélni felfedezés lehetőségeitől, még csak meg sem kísérelte, hogy a tengeri hajózással lehetőségeit országai számára legalább biztosítsa. Az egyetlen kísérlet, amely ebben az időben a tengerhajózással fejlesztésének irányában mégis megtörtént a Habsburg birodalom kereskedelmi érdekeit szolgáló 'Orientische Compagnia' (Keleti Társaság) megalakítása volt, amelynek az Adria kereskedelmi hajóforgalmát osztrák kikötőkből lehetett volna átterelni. A hajózási vállalkozás megindult a hajóforgalmi vonalait a Levante felől, nyugat felől pedig egészen Portugáliáig voltak kiterjesztve. Károly osztrák császár 1729-ben végleg rászárította, magát és személynél is itogatt el az Adria tenger partvidékére. Utasorán eljutott Portoró kikötőbe is, amelyet tengerészeti elgondolásoknak megfelelően kikötő, hadi és kereskedelmi szempontból alkalmasnak talált. A császár intőzkedésekre káfall keréttékké a kikötőt a káfall felőttékké a haditengerészeti hadszertartás (arsenál), amely hajójavításra és helyekkel és szállaterekkel is fel volt szerelve. Mindez valószínűleg teni írt, hogy, ha elkésve is, de a XVIII. század első éveiben a Habsburg uralkodók mégis felismerték a tengeri hajózással jelentőséget. Komoly lépések történtek Mária Terézia császárné az Adria hajózással fejlesztésére. 1753-ban felállították a triezsi hajózási iskolát, majd megszervezték a Fiume, Buccari és Caropago kikötők rendtartását. 1774-ben már magyar nyelven is megjelent a kiadott 'Tengerészeti rendtartás', amely kellő részletességgel szabályozta a tengerparti és kikötői kizárólagosságot és a tengerész hivatással járó viszonyokat.

## FIUME

Mária Terézia idejében csatolták Fiumát Magyarországhoz, ami az ezzel kapcsolatos kázigazgatási intézkedések egyértelműen jobban fokozta a magyarellenes hangulatot Horvátországban, de a bizonytalanságot magában Fiumában is. Ebben a korszakban is erőteljesebben alakult ki a magyar tengermellőnk 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 városhalakkal volt körülvéve és az egykori kápigazgatási elnevezés gályáik és egyben kisebb tengeri hajók láthatóak. 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 ávszázadokon keresztül teljesen néklőlt. A város gazdasági, és hajózási, valamint káigazgatási, valamint káigazgatási madársók állandó színhelye volt, amit a káigazgatási uszok telepesei szabtak. Ez a jellemző helyzet Fiumában a káigazgatási ávszázadok alatt lányegében változatlan maradt.

A mennyire Fiume Magyarországhoz való csatolása nemzetgazdasági szempontból elnyúlts volt, éppen annyira szörtette a horvát és a dalmát lakosság nemzetiségi ányarázatát. Ez a vissza politikai állapot mindenben megfelelt Habsburg uralkodó 'oszd meg és uralkodj' jelszval 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 lehanyaglott, mert világhossz lett, hogy a helyzet kialakítását nem magyar, hanem osztrák érdekek előrebe nyomulása vezette. Ennek egyik megnyilvánulása volt Trieszt előrebe helyezése a 'magyar' Fiumával szemben.

Á Á Á

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

72 tengeri hajó 17 060 tonna tartalommal, 504 nagy parti hajó 14 240 tonna tartalommal, 905 kis parti hajó 5 480 tonna tartalommal a hajózási ipar és az arzenál 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 vállalatai, illetve vállalkozói is. A gápirejés hajózási megindulása elő Adria-n 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 előggé egyformák voltak.

## VITORLÁSHAJÓ TÁPISOK

Az Adria-tengeren a legismertebb vitorlások a káigazgatási: Trabbaccolo. Az Adria jellegzetes vitorlájshajója, rendszerint partmenti káigazgatási használatú. Később ájrbáccal volt felszerelve, páznarudas vitorlával és orrvitorlával. Teherszállásra és halászatra használatú, nagysága 25 - 30 tonna. Legénysége 3 - 6 fő. Brigg. 200 - 250 tonnás vitorlájshajó, később teljes ájrbáccal, melynek mindegyike ájrbáctázzsal, derék - és sudárszárral és négy-négy van felszerelve. Az előlső ájrbáccot előájrbáccnak, a másodikat főájrbáccnak nevezik. A hajó 8 - 20 ájgyával felszerelt hadicélokra is használatú. A gápirejés kezdeti korszakában a gázhajókat is briggvitorlázattal látták el. Személyzetük a hajó nagysága szerint 25 - 50 fő káigazgatási vállalkozott. Bark, vagy barkhajó. Három ájrbáccos tengerhajó, amelyet kereskedelmi célokra használtak. Csak az elő- és főájrbáccán van teljes vitorlázat, míg a hátsó keresztháccos csak egy csonka rődon főggé ájgvitorlával van ellátva. Az olyan háromájrbáccos hajó, amelynek főájrbáccán is csak csonkarődon főggé ájgvitorla van, sárbaraknak nevezik. Az előtt 4 és 5 ájrbáccos barakhajókat ájrbáccok, amelyeken 3 vagy 4 teljes ájrbácc és egy csonka ájrbácc volt. Nagyságuk 400 - 1000 tonna, legénységi lőtszáma 10 - 16 fő káigazgatási változott. Brigantin a brigg egyik különleges fajtája. Később ájrbáccos, kisméretű kereszthajó, amelynek ájrbáccai, vitorlázata és káigazgatási a briggéhoz hasonló. Régebben a Földközi-tengeri kalászkok ke hajózási-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 kálál 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 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 átrehozását propagálta, amelynek Vukovárt Fiumával kellett összekötnie. Kossuth kezdeményezése a magyar tengeri hajás megalkotására 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 másodikként, "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 f. herceg nádor megjelent Fiumában, ahol a tiszteletre rendezett ánnepségek során a zrebocsátották az "István f. herceg" 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 Állás 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 a bizottság első intézkedéseként Gopcevic Szpirdiont megvásárolta a 25 láb hosszú és "Implacabile" brigget, amelyet a korábban a császár haditengerészeténél szolgált gróf Dominci Vince, a fiumei tengerészeti akadémia tanára hajásparancsnoki minőségben vett át. A hajás vátelára 65 000 Ft volt, amelyből a hajás tulajdonos 40 000 Ft-ot azonnal megkapott, a hátralévő ársszeg pedig a vásárlási szerződésben megkötött felszerelés megteremtéséig után lett volna esedékes. Az 1848 augusztus 27-én megjelent "Alföldi Hírlap" 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 a 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 káttelzéséggel ezek után nem tudott megfelelni, további pénzügyi káttelésekkel állt el. és azzal fenyegette, hogy a hajást visszairányítja osztrák kikötésbe. Gróf Domini ölt az alkalommal, elkívette a legnagyobb Ájruást és Ájtadta a hajást bár Keller londoni osztrák káttelnek, minek káttelkezésben 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 érkezés 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 fejlődése 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 végül is 600 m lett, tőrőzfalai 13 000 vagon áru befogadására voltak alkalmasak, amelyek között a 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 építették. A kikötő kiépítését az idős korban látszólagos Fiume bányászati ipartelep: az állami dohánygyár, a rizshántolás, az olajfinomítás, a cukor-, keményítő- és papírgyárak, majd a Whitehead torpedógyár. 1866-ban Fiumében állították fel a haditengerészeti akadémiát. Ugyanitt megalakult a kereskedelmi tengerészeti iskola, majd később kereskedelmi tengerészeti akadémia. Mi sem jellemzőbb a kiegyezés korának valódi szellemére, minthogy az újonnan felállított fiumei kereskedelmi tengerészeti akadémia igazgatója a kormány bizalmába került ugyanaz a gróf Domini Vince lett, aki a szabadságharc ideje alatt az "Implacabile" honvédségi hadibriggett Londonban császárri körre járta. Fiume, a kikötőigazgatóságilag magyarnak szánta a terület és tengerpart. A 1880-ra korszerű kikötő építést. Ekkor, 1881-ben tartották az első kezdeményezést a Fiume az Adria M. Kir. Tengerhajás Társaság megalakítására. Később az újonnan alapított Társaság 33 tengeri gőzszállító állás kereskedelmi flottát hozott létre, amely a XX. század első felében a Cunard hajás társasággal való legszorosabb együttműködés folytatásán, a kikötőn keresztül tekintettel a magyar kivándorlói mozgalmak népszerűsítésére, egyre nagyobb forgalmat bonyolított le és a tengerhajás társasági forgalom egyik legfontosabb társaságja lett. Az "Adria" társaság forgalmi számközelethez megfelelően építette ki a hajás parkját, amely egy sem tudta fedezni az üzleti és forgalmi keresletet, amelyhez hamarabb idegen hajás társaságoktól is be kellett nyújtani.

Á

Az "Adria" tengerhajás társasági vállalat mellett a legszámbavetőbb tengerhajás társasági vállalkozás a Magyar - Horvát Tengeri Gőzhajás társasági Rt. volt. Ez a hajás társaság 1892-ben jött létre és megalakulásától kezdve az Adria partvidék keleti részére szorított. A forgalmi vonalat államsegély útján később kiterjesztették az Adria olaszországi kikötőre. A hajás társaság tovább, de kisebb tonnatartalommal hajásokkal látta el a forgalmat. A Magyar Tengerhajás társasági Rt. 1898-ban alakult meg és sajátossága a Magyarországról az Átrikásos hajás forgalomnak a Fekete-tenger felé való lebonyolítása volt. Az első világháború kitörése előtt a tengerhajás társasági vállalat vonalait egészen Ausztráliáig kiterjesztette. A társasági magyar tengerhajás társasági vállalatához hasonlóan ez a vállalat is kapott a magyar államtól államsegélyt. A kapitalizmus megalakulásának korszakában - a folyami helyzethez hasonlóan - a kikötő közeli konjunktúra lehetővé teszi a magyar tengerhajás társasági vállalatok is egymás útján jöttek létre. Az állami magánközben lévő és megalakult tengerhajás társasági vállalatok teljesítő képességét hajás száma, valamint tonnatartalmával határozta meg.

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

Hajás

Tonna

Adria m. kir. Tengerhajás társasági 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

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.





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

#### '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.

## 'CSIKÁ'S'

- Épült 1912-ben,
- 7600 tonnás.

## 'CSÁRDA'

- Épült 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 tőke és idegen tulajdont képvisel. További, nem kevésbé érdekes megállapítások a jegyzékben szereplő valamennyi hajás a magyar lobogót viselve a tengerben biztosított elnyújtott útját, melynek ellenére is a hajás összes tevékenységére és alkalmazására nem illt kizárólag a magyar gazdasági élet szolgálatára. Az is nem volt kértve arra sem, hogy a befolyás idegen valuta teljes készletét átadja a magyar államnak. A magyar államot a felsorolt, igen nagy jelentőségű kedvezmények megadásával az a cél vezette, hogy fenn tudja tartani a magyar tengeri hajásforgalmat és érdekét tegye az idegen tőkének a magyar hajás fejlesztését, támogatását, ezáltal pedig érdeklődést. Ugyanakkor a magyar állam ezen az úton biztosítani tudta a tengerészeti és nevelését is. Mindezen kívül a tengerben szerinti biztosítva volt a magyar államnak az a joga, hogy a magyar rendeltetésű árúkat szállító hajásokat nem idegen valutában, hanem pengőben fizethesse a fuvardíjakat, viszont a hajás a saját befolyt valutájuk részbeni rendelkezésre bocsátása által kértve voltak biztosítani az idegen valutát olyan mértékben, magyar árut szállító idegen hajás fuvardíjait megfizette. Miközben úgy látszott, hogy az időzet tengerben megjelölt célját, az idegen tőkét a magyar tengerhajás továbbfejlesztése érdekében a magyar kormányzat a jobb tengerben hőszi intézkedéseket kiegészítette. Ennek eredménye volt a szintén 1934 évben kiadott XIX. tengeri magyar kereskedelmi tengerészet hajás szemlélyzetének jogszabályozása. Az ezzel kapcsolatos tengeri rendszerek kiadására annál is inkább indokolt volt, mert addig az időpontig, ameddig a magyar kereskedelmi tengerészet fennállott, a tengerhajás szállítás tartozás szemlélyi elárterés meg 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 törvények 1. §-a kimondta, hogy 'a magyar tengeri hajás szemlélyzetének legfőbb tevékenységére, becsületet szerezni mindenütt a magyar tengeri lobogónak'. A hajás hangzás megállapítás helytől és a továbbiakban - sajátjatos módjára - látni fogjuk. A magyar kereskedelmi tengerészet lobogójának emlegetett becsületével sorozatosan visszaültek. A tengerben behatárolt szabályozta a hajás szemlélyzet magatartásának tengeri veszély esetén, kizárólag tekintettel a segélynyújtásra és a mentési munkálatokra. Kizárólag szabályozta a tengerben a hajásparancsnok kizárólagos tevékenységét, tekintettel a hajás rendjére, a kizárólagos tartózkodás idején és a hajás szemlélyzet rendjének és fegyelmének fenntartására. A hajásparancsnok kizárólagos tevékenységét a tengerben 73. §-a, hogy ha a hajás kikötőbe érkezik, vagy onnan indul, a hajás szemlélyesen kell vezetnie. A hajásparancsnok tevékenységére a hajásnapló és egyébként hajásokmányok szabályozása vezetésére és ezeknek szállítására vonatkozó rendelkezésekre bocsátani. A tengerben szabályozta a hajásparancsnok jogkörét, a hajás tulajdonosával szemben fennálló elszámolási kötelezettségét. Érdekes, hogy a tengerben 32. §-a elárterés, hogy a hajásparancsnoknak a tisztikar tagjaiból és a hajás szemlélyzet más, tapasztalt tagjaiból hajás tanácsot kell alakítania, amelynek véleményében azonban nem jelentett kötelezettséget a hajásparancsnok számára. A tengerben II. fejezete bűntetté rendelkezéseket tartalmazott a hajás szolgálatból való megszűnés, csempészés, a szolgálat alól való szándékos elmaradás és a kötelező jelentés elmulasztása esetére. Kizárólag szabályozták a hajás megfelelő állományait, a hajás veszélyeztetés veszélyes anyagok szállító hajásnak tilalmait, egyébként tengeri kizárólagosokat és tengerbűntetteket, valamint a hajás szemlélyzet vétségeit. A tengerben minden rendkívüli mértékű díjazás elárterés, kitüntetés és jutalmazás adományozását a kereskedelmi miniszter hatáskörébe utalta. A hajásjegyzékben szereplő magyar hajás a májusodik világháború kitörtével elárterés a világháború összes tengeri hajásztak. Egy hajásmenet legalább 30 napot szünetelt, a felmerülő árnyék 16 - 20 000 dollárt szünetelt. Megvolt a hajás lehetősége arra is, hogy az egyes utak, fuvardíjakat az akkori magyar valutában (pengőben) szünetelt, ami utanként 150 - 300 000 pengő kifizetését az országoknak igen nagy valutamegtakarást jelentett. A további elképzelések szerint az idegen tőkének érdemesen látszott a hozzájuk befolyás valutamennyiségeket a hajás állomány továbbfejlesztésére fordítani, ami végső eredményben a magyar tengerhajás nagymértékű továbbfejlesztését jelentette volna. Kizárólag

ká-vál az volt a látszat, hogy a nagytársak számára a tengerhajás, mint üzleti vállalkozás minden egyéni ipari vagy kereskedelmi befektetéssel szemben a legnagyobb hasznot hozhatja. Mindez társaságok között abban is megnyilvánult, hogy a fejlesztés során ajánlott tétel hajók építésére 6 - 8 év alatt amortizálódott, az időszerűt az a hajó még mindig 75%-os értéket képviselt és legalább még további 10 évig felhasználási lehetőséget minden vállalkozásnak kínálta. A tengerhajás vállalkozások kedvező üzleti lehetőségekhez lehetett számára azt is, hogy a hajó üzemi forgalomban állás-társ elsősorban napi 30 évig alig változó szabad hajás forgalomban résztvevő tengeri hajók évente kb. 250 üzemi napot tudtak teljesíteni. Nemcsak a magyar folyami, hanem a tengeri, valamint a tengerhajás pályázatos feladatok adja Budapest, a Duna-tengeri kikötő város hajás szempontból legnagyobb jelentőségű társaság, a csepeli kikötő. A vállalkozások visszanyerés tervezései utána a Csepeli Vállalatok Kikötő 1926-ban adták át a forgalomnak. A létesítéskor a vállalat a Duna-tengerhajás vállalkozásai számára megfelelően mint Nemzeti és Szabadkikötő márkát adta, amely vállalatok közül az elsőként ki. 1940-ben alakult át a csepeli kikötő 'Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajás Vállalat', amelynek hatáskörre a vállalat tengeri kikötő kiindulva tervezett magyar tengeri hajókra is kiterjedt. Ugyanaddig az időszerű kialakult a magyar folyami és tengeri hajás vállalatok elvált az üzleti hatáskörre is. Ennek megfelelően MFTR márkát adta a Duna teljes hossza; a DETERT márkát adta a terület Budapest - Alexandria - Cap Matapan vonal, valamint a Fekete- és a Földközi-tenger között; a Nemzeti Szabad Kikötő és Tengerészeti Vállalatok és az Európa - Dél-Amerika és a további afrikai kikötők voltak. Mint azt már az előzőekben említettük, a Csepeli Vállalatok Kikötő, a Nemzeti Szabadkikötő és a Tengerhajás Vállalat, majd Magyar Duna-tengerhajás társaságban, valamint a háború utáni további fejlesztési tervek kidolgozásában vezető szerep jutott Bornemisza Félix tengerészkapitánynak. Nemcsak a DETERT rendkívül jól bevált vállalkozásait hozta létre, hanem megtette a szükségesnek tartott elkövetéseket a háború utáni Budapest - Ázsiai tengeri forgalom elkövetésére is, megfelelően a terület és teljes területén hajók biztosításával. A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajás Vállalat üzleti alapjainak a tengeri hajóforgalmi Áruszállás-társi rendszer Brazília és Argentína felé való kiépítése volt. Ehhez megterveztek a 2300 tonnás Duna-Ázsiai hajókat és a szükséges nyersanyagok mellett megindult a Ganz - Danubius hajógyárban építendő új hajók is. A tervezett hajás vállalkozás alapja az volt, hogy állandósítani lehetett a Ganz Vagon és Gőpályát által Brazília sorozatban gyártott vasúti kocsik szállását a rendeltetési helyre. Ugyanakkor a braziliai kiválóított anyagok vezetésére azt tervezte, hogy a Bulgária, Lengyelország, Románia és Jugoszlávia részére a kiválóított raktárakat Budapest rendezésére ahova a kiválóított ugyanazok a 2300 tonnás hajók szállították volna át az Atlanti-Ázsián és a Földközi-tengeren, amelyek a magyar vasúti kocsikat Brazília-ba vitték. Az előzetes számvetés szerint a 2300 tonnás hajó egy Budapest - Buenos Aires közötti út alatt 6 vasúti kocsit tudott volna szállítani. A szállítási fuvar-díj kocsinként 15 000 pengő volt. Ezenkívül Brazília-ban minden hajóra további 1200 tonna darabárut és 50 vagon fűtő lehetett volna berakni a rendeltetési helyre szállítani. A tervezett és részben megépült 2300 tonnás hajók a Duna-tengeri hajók a megépítéskor a legnagyobb hajó-puszták képviselői. A hajó-pusztákhoz a hozzájáruló vállalkozásokat teljes értékű kielégítette. Ugyanebből a tésztából a háború utáni szovjet javított vállalatok számára az 1947 július 11-én Ásjpesten létrehozott 'Csiaturi'. A nemzeti Szabad Kikötő és Tengerhajás Vállalat, Bornemisza tengerkapitány vezetésével a háború utáni fejlesztési tervei alapján megkezdte a Ganz Danubius hajógyárban a 3000 tonnás tengeri hajók építését. Ezek a hajók a terület és a merész vállalatok miatt dunai kikötőkre nem juthettek. 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 hajó-puszták bonyolították volna le az Áruszállás-társi forgalmat Fiume és a kanadai Szent Lőrinc folyás és - az ezzel tervezett csatornázási és meder-szabályozási munkák elvégzése után hajás vállalkozásai közöttük - Nagy tavak partvidékét. A fiumei kiindulási kikötő raktárházain