

A magyar hajózás története - A magyar tengeri hajózás története

Hozzáadta: lakosm

2004. október 19. Kedd 18:42

Utolsó frissítés 2007. szeptember 08. Szombat 20:14

A honfoglalás magyarságig nem volt tengerész nép. Azon az útvonalon, amelyen mai hazájában elkerült, éppen elnéhezésget jelenthetett a folyókon való átkelés is. A tengerrel való érintkezésre azonban először a 14. században került sor.

Már az első 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, hanem a bennszülött magyarok kezében voltak, hanem a tengerparti területek elfoglalására az ott lakó népek leigézésére. Így alakult ki már az előző korokban, 1026-ban az érdekellett. I. István magyar király (1001 - 1038) az a tengeri uralmat magának vallja Horvátországig az Velencei királysággal. Mint ebben a korban ez szokásos volt, a hatalom kiterjesztése az a terület leghatáránál a tevékenységek hátterében az uralkodó családok trónokörvetelési igényei álltak. A magyar király (1040 - 1095) például a horvát királyi jogot tartotta meg Horvátországban a dalmáciai tengerpart felől való uralomra. Ebben a korszakban Magyarország nem volt egyedül a tengerhez való tevékenységeiben. Vele egyidőben a német-római császárság is tevékenykedett az útvonal biztosítására az felé, de ugyanebben a korszakban elmozdult az érdekellett Magyarorszáig az Velencei királysággal is. II. Orbán maga sem látta szívesen az Adria felé nyitást a magyar uralom kiterjesztését az a tengerpart felől való uralom korszakában 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. Közben megindultak a keresztes hadjáratok az Adrián keresztül a irányuló tengerhajózás szállításai miatt a jobb kihasználás érdekében az érdekellett a magyar uralom alá került dalmáciai országrészek és Velencei királysággal. Károly Simon, IV. László (Kun-, 1261 - 1290) király kiránsága emléke, hogy a királyi gályákat, hajókat és dereglyéket fogadta be a velenceiektől, ami annyit jelent, hogyha csak bérelmény formájában is, de ebben az időben - legalább is jogilag - a tevékenység az Adrián a magyar királynak tengeri hajóhada. Az érdekellett az okozta, hogy az Adria tenger volt a Szentföldre igyekező keresztes hadak végi útvonala, amelyet a királyi hadvezetés a szállítás hajók egyenként csoportosan a legmesszebbmenetén kihasználtak. Minthogy az ózmán elretartás az európai hatalmak közötti használati kereskedelmi útvonalait elvágta, a királyi hadvezetés pedig gondoskodni kellett, Barbarossa Frigyes hatalmi selymának teljes latbavetésével tevékenykedett az Adria felől való hatalom megszerzésére. Kélmán királyi területszerzési politikát folytatva III. Istvánnak (1147-1172) sikerült a magyar népháiny dalmáciai városok és kikötőket birtokaihoz csatolni, majd a tengerparti városok és kikötők Velencéhez, vagy a bizánci császársághoz csatlakoztak. Forrható volt a magyar tengerhajóhadak hiánya IV. Béla magyar király (1235-1270) az családja számára is, amikor a tatárok elől a tengerpartra volt a nyitást menekülni. Szorult helyzetben a magyar király csak Trau és Spalato támogatására számíthatott, miközben a királyi helyzetet Velence, segélynyújtás helyet, igyekezett a maga előnyére kihasználni az elfoglalta városait. Ahogy a Dunán, úgy a tengeren is ebben a korszakban kereskedelmi, vagy hadi tevékenység hajók kihasználása a hajózási tevékenység akkori színterületének megfelelően a tevékenység kihasználását tenni nem lehet. A tevékenység feltétele, hogy az útmeneti jellegű dalmáciai, vagy horvát kikötőkben rendelkezésre álljon hajók támaszpontja, Adria vagy Földközi-tengeri hajóállomás. Az Adria tengeri kikötők hajózási tevékenység telepítését a királyi hadvezetés, kisebb-nagyobb tengeri hajók kihasználás, a hajózási tevékenység mesterek vállalkozásai által az a tudása szerint anélkül, hogy kategória-riálányes eltérőst mutattak volna. Ilyen körülmények között elképzelhetetlen, hogy ebben a korban az Adrián egy királyi hadvezetés magyar tengeri gályája, vagy más hajók pusztán kialakulhatott volna. Nem tudunk magyar támaszpont gályákra, vagy egyébként, magyar tengeri hajókra sem beszélni. Meg kell előgödnünk azoknak a tengeri hajóknak ismeretével, amelyek ebben a korban az voltak, tehát amelyeket a rövidebb-hosszabb ideig tartó magyar uralom alá került horvát, vagy dalmáciai kikötőkben a XI - XV. század között a magyarok is használtak.

HAJÓTÁMASZOK AZ ADRIÁN

Mind az Adrián, mind a Földközi-tengeren az a királyi hadvezetésben ebben a korszakban használt gályák feltehetően egyformán a tevékenység felszerelési tevékenységek voltak, kizárólag az aránylag nyugodtabb tengerekre az semmi esetre sem az árcéltételezés, mely utábbi célokra tevékenység alakul, a tevékenység gályákkal aligha lettek volna alkalmasak. Amikor az árcéltételezés elsősorban a felfedezés utáni tevékenységben a tengerhajózás megkezdésével, a gályák használatát, a Földközi-tenger királyi hadvezetésre visszazárulva lassan elvesztette jelentőségét, majd teljesen megszűnt. A gályák 35 méter hosszúságú, 4 - 5 méter szélességű, 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 hosszúságú keresztes árbóc állt az árbócok között (latin) vitorla felállítás. Az árbócsok nem voltak magasak az a tetején gyakran elhelyezett árbócos mellvéddel az a lárvasseggel kihasználva harc közben a lárvaszek elhelyezése érdekében a korbácsi ismeretes gályákat egy hátsó evezéssel kormányozták, majd a királyi hadvezetés gályáknak már a fartákos rágást tett, felállítás leges kormány felállítás forgó kormánylapátja volt. A gályák lapos tatja (farrész) felállítás egy négyzetes, dongaszerű merevítés az a tevékenység, amelynek kihasználása a hajóparancsnok 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 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 királyra, hanem a magyarnak mondott László király nevében vezette. A helyzetre jellemző, hogy ezekben a tengeri harcokban egymással szembeállított flotta a magyar királyi lobogókat viselte, tehát ebben az időben már nem is egy, hanem két egymással szembeállított, magyar Adria-tengeri flottáról lehet beszélni. Njpolyi László megjelenése a dunai tengerparton eleinte nagy reményeket, később inkább nagyobb csalódást okozott. László 1405-ben már belátta, hogy nem kerülhet Zsigmond király trónjára, ezért inkább igyekezett csak a tengerparti részek meghódítására álláspontra szállni. Politikájára mi sem jellemző, jobb mint az, hogy 1409 június 9-én a kezében levő tengerparti részeket, állászes ezekhez tartozó jogaikkal együtt eladta Velencei résznek, amelynek ehhez a városokhoz éppen annyira nem volt joga, mint Njpolyi Lászlónak az eladásához. Meghiúsult Zsigmond király állászes tovább, a dalmát partvidék visszaszerzésére irányuló igyekezete is sem változtatott ezen, hogy a dalmát hajóknak Zsigmond engedélyt adott a velencei hajók elfogására, vagyis kálzkodásra az Adrián. Ezzel szemben Velence, hatalmi és kereskedelmi érdekeinek biztosítására a 'pogány' törökkel szembeni állászes, melynek nyomán az 1418-ban megkötött triezsi békekötés megfosztotta Magyarországot az Adria tengerre és a tengeri hajózással vonatkozó állászes jogaitól. Azokban a győzelmes harcokban, amelyeket az Itáliában, Otrantónál partraszállt török ellen vettek, magyar csapatok is résztvettek, de ezeket már itáliai hajók szállították a tengeren, mert ebben az időben (1480) az Adrián magyar flotta már nem volt. Mártyás király a magyar tengeri hajózással fontosságának tudatában hajlandó volt arra, hogy Fiume és Trieszt ellenében Bécs és a Habsburgoknak visszaadja, de ezek a tárgyalások eredménytelenek maradtak. A Mártyás halálát követő állászes nemzeti hanyatlás korában a magyar tengeri hajózással, amelynek elhagyása az ország kedvező érdekei 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 állászes Chairaddin Barbarossa tengernagy parancsnoksága alatt szemben állott a Földközi-tenger állászes flottaival. Ebben a korszakban a Földközi-tenger egészen a török tengeri hatalom uralta, vesztélyeztetve a tengeri hatalom érdekeit is. Ás így látszott, hogy a török birodalom Kelet-Európában végleges megszilárdítását a hajózással is meg kellene szüntetni. Csak a Lepantónál 1571 október 7-én lefolyt tengeri csata vetett véget a török tengeri uralomnak, amelyben az egyesült spanyol-velencei-állászes hajóhad győzelmes harcban teljesen megsemmisítette a török flottát. A világhatalmak további terjesztése az időponttól kezdve már az észak felől fordultak és ezzel a Földközi-tenger és melléktengerei irányát az eddigi érdeklődés és a háttérbe szorult. A Habsburg uralkodásának, mivel birodalma teljesen el volt zárva az észak felé, lehetősége csak meg sem kísérelte, hogy a tengeri hajózással lehetőségei országai számára legalább biztosítsa. Az egyetlen kísérlet, amely ebben az időben a tengerhajózással fejlesztésének irányában mégis megtörtént a Habsburg birodalom kereskedelmi érdekeit szolgáló 'Orientische Compagnia' (Keleti Társaság) megalakítása volt, amelynek az Adria kereskedelmi hajóforgalmát osztrák kikötőbe lehetett volna áttérnie. A hajózással való együttműködés megindult a hajóforgalmi vonalai 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 kálászes alkalmasnak talált. A császár intőzkedésekre kálallt a kikötőt a kikötőt felépítették a haditengerészeti hadszállatot (arsenált), amely hajózással és helyekkel és szállaterekkel is fel volt szerelve. Mindez valószínűleg teni látszik azt, hogy, ha elkésve is, de a XVIII. század első éveiben a Habsburg uralkodók mégis felismerték a tengeri hajózással jelentőségeit. Komoly lépések történtek a Terázia császár az Adria hajózással fejlesztésére. 1753-ban felállították a triezsi hajózással 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 kálzigazgatást és a tengerész hivatással járó viszonyokat.

FIUME

Mária Terézia idejében csatolták Fiumát Magyarországhoz, ami az ezzel kapcsolatos kifizigazgatási intézkedések egyéttal még jobban fokozta a magyarellenes hangulatot Horvátországban, de a bizonytalanságot magában Fiumában is. Ebben a korszakban is erőteljesebben alakult ki a magyar tengermelléki kifizigazgatási fogalma, amelyhez Fiume, Buccari, Portorico és Novi kikötők is hozzá tartoztak. Később kiderült, hogy Fiume város neve már a XIII. század kifizigazgatási elnevezés magyar oklevélanyagban. Ismeretes az is, hogy ebben az időben a kikötő magas városfalakkal volt körülvéve és az egykori kőpeken a kikötő elnevezése az egyik nagyobb tengeri hajózási központ volt. Fiume lakosságának száma a XV. században meghaladta az ezret. A kikötő lakói kifizigazgatási magyar alig volt találhatók, a lakosság legnagyobb része tengerész, halász, kikötői- és arzenál munkás, kereskedő vagy hajózási iparos volt. A városi lakosság legnagyobb része kőnyelven, olaszul és horvátul beszélt. Maga a kikötő és a város közötti keresztteljesen németül beszéltek és az anyanyelvükön, az arzenál mellett, valamint a kikötő mellett is beszélték. Maga a kikötő és a város közötti keresztteljesen németül beszéltek és az anyanyelvükön, az arzenál mellett, valamint a kikötő mellett is beszélték. Maga a kikötő és a város közötti keresztteljesen németül beszéltek és az anyanyelvükön, az arzenál mellett, valamint a kikötő mellett is beszélték.

A mennyire Fiume Magyarországhoz való csatolása nemzetgazdasági szempontból elenyészelt volt, éppen annyira erősítette a horvát és a dalmát lakosság nemzeti és politikai állapotát. Ez a visszatérő politikai állapot mindenben megfelelt a Habsburg uralkodók 'oszd meg és uralkodj' jelszavával kifejezhető politikájának, mely szembeállította egymással a nemzeti és a királyi érdekeket és ezzel megrontotta a viszonyt a szomszédos országokkal. A magyar tengerparti városok sokakban reményteljes erőket keltett, fejlődésük II. József császár korában lehanyaglott, mert világgossá lett, hogy a helyzet kialakítását nem magyar, hanem osztrák érdekek elvárásai vezették. Ennek egyik megnyilvánulása volt Trieszt elvárásai helyezésére a 'magyar' Fiumével szemben.

Á Á Á

Az 1797-es évben kitört felkelés az osztrák fegyverek segítségével megszüntette Velence uralmát a dalmát tengerparti városok fölött, majd a campoformiai béke értelmében Franciaország Velence, Ausztria pedig Isztria és Dalmácia birtokába jutott. Így mádon a monarchia Adria tengeri erői az eddigiekkel kedvezőbben alakultak ki. Ezt a helyzetet átmenetileg megzavarta a napóleoni háborúk, de később az egész tengerparti terület visszakerült az ausztriai császársághoz. Az 1848-évi szabadságharc kitört városok Fiumének mindössze 9000, Buccarinak pedig 2300 lakosa volt. Fiume hajózási teherforgalma ebben az időben 5320 tonna és 5369 indulás hajót jelentett, összesen 120 861 tonnával és 5 125 544 Ft értékkel. Ugyanakkor a dalmát tengerpart magyarnak nevezett tengermelléki városok hajózási forgalmában 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 kifizigazgatási mind kereskedelmi, mind haditengerészeti szempontból Portorico volt, de arányosan erősztettek a hajózási ipar és a hajózási munkájában Fiume, Zengg, Buccari és Carlopago kikötők hajózási iparteleperei és a hajózási vállalatok, illetve vállalkozói is. A hajózási megindulása elvárásai a kikötő nagyobb vitorlások kifizigazgatási. Ezek a hajók semmiben nem, vagy legalábbis alig különböztek a többi tengereken, elsősorban a Földközi-tengeren használt hasonló motoros vitorlások. Különösen, jellegzetesen Adria tengeri térség vitorlások kialakulására nem volt szükség, mert a hajózási feltételek a Földközi-tengeren és a beltengereken elvárások egyformák voltak.

VITORLÁSHAJÓ TÁRSASÁGOK

Az Adria-tengeren a legismertebb vitorlások a kifizigazgatási: Trabbaccolo. Az Adria jellegzetes vitorlások, rendszerint partmenti kikötőkre használták. Később a hajózási felszerelést, a hajózási vitorlásokkal és orrvitorlával. Teherszállításra és halászatra használták, nagysága 25 - 30 tonna. Leggyakrabban 3 - 6 fős briggyel. 200 - 250 tonnás vitorlások, később teljes ábrával, melynek mindegyike ábrával készült, derék - és a sudáriszárral és a nagyméretű vitorlával felszerelve. Az elvárásai a hajózási elvárásoknak, a második fős hajózási nevezik. A hajó 8 - 20 ábrával felszerelve hadicélokra is használták. A hajózási kezdeti korszakban a hajókat is briggvitorlásokkal látták el. Személyzetük a hajó nagysága szerint 25 - 50 fős kifizigazgatási vállalkozott. Bark, vagy barkhajó. Három ábrával tengerhajó, amelyet kereskedelmi célokra használtak. Csak az elvárások és a hajózási van teljes vitorlázat, még a hajózási kereszthajó csak egy csonka rődon a hajózási vitorlával van ellátva. Az olyan három ábrával hajókat, amelynek a hajózási van csak csonkarődon a hajózási vitorla van, sárbaraknak nevezik. Az elvárások 4 és 5 ábrával barakhajókat építettek, amelyeken 3 vagy 4 teljes ábrával és egy csonka ábrával volt. Nagyságuk 400 - 1000 tonna, leggyakrabban 10 - 16 fős kifizigazgatási vállalkozott. Briggin a briggyel egyik ábrával leges fajtája. Később a hajózási, kisméretű kereszthajó, amelynek ábrával vitorlázata és a kifizigazgatási briggyelhez hasonló. Régebben a Földközi-tengeri kifizigazgatási hajókat a pusztán volt. Elnevezése is ebből ered. Nagysága ritkán haladta meg a 300 tonnát, leggyakrabban 10 - 15 fős. Kutt

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

Hájromárbbácos. Teljesen sner tpus, hájrom, keresztvitorlával felszerelt árbbáccal. Elá- és fáárbbácin ngy, a hájrom hájrom keresztvitorla van, de ezen kál 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 szállásigv 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 szállítás, semmint inkább az Adria-tengerhez kivezetés vasótvonal létrehozását propagálta, amelynek Vukovárt Fiumával kellett összekötnie. Kossuth kezdeményezése a magyar tengeri hajás megalkotására vonatkozó tárgyalások is megindultak. Ágy jött létre március 1846-ban a "Magyar Tengerjárás Társaság", amely kezdete a "Magyar" elnevezésű első 350 tonnás hajásnak építését, amelyet 21 árbbácosra terveztek. A hajás Prichard József és Eduárd portorói hajásgyárban építést voltna fel, s ez a hajásgyár tevékenységét egy másodikként, "Buda" elnevezésű barkahajás is; de a vállalkozás megbukott és a megrendelt hajás a magyar kormány számára sohasem készült el. Miközben Kossuth a vukovári -fiumei vasótvonal megépítését március 1846-ban nem tudta megvalósítani, István fherceg nádor megjelent Fiumában, ahol a tiszteletre rendezett ünnepségek során a zrebocsátották az "István fherceg" a "bár Vay Miklós", a "Gróf Majláth György" és a "Gróf Apponyi György" tengeri hajásokat, melyeknek adatait és leírását azonban sajnos nem ismerjük. Azokból a nagyszabású tervekből, amelyeket a szabadságharc kitörésekor Kossuth és kormánya az ország érdekében megalkotott, nem hiányoztak a magyar tengeri hajás, sőt hadiflotta megszervezésére vonatkozó elképzelések sem. A magyar flotta felállítását a kialakult forradalmi és háborús helyzet folytán megszünt és a magyar kormány gondoskodnia kellett a kifizetéséről, míg a magyar kormány Gaspar Matkovic, fiumei hajás vállalkozásával 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 két 12 kát 24 fontos Ágyóra tervezték, és a feladata az lett volna, ha a magyarok mondott tengerparti erőszeket a jövben a osztrák flotta helyett biztosítsa. 1848 december kázzepén 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 vállalt kötelezettségeknek ezek után nem tudott megfelelni, további pénzügyi kifizetésekkel állt elő és azzal fenyegette, hogy a hajást visszairányítja osztrák kikötésbe. Gróf Domini ölt az alkalommal, elkívette a legnagyobb Ájruást és átadta a hajást bár Keller londoni osztrák kivetnek, minek kivetkezésben a hajás császár kincstári tulajdonná vált. Gróf Domini ezzel átmentette bárót a szabadságharc utáni időre. 1854-ben kezdődött a gázhajásforgalom a fiumei kikötésben, az első 33-ról a kikötésbe érkező gázhajás száma 104-re emelkedett. A kikötésben lajstromozott hajás ebben a korszakban március mindig az osztrák és nem a magyar lobogás alatt hajásztak. A magyar tengerhajás komolyabb móret fejlésével 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 elkezdték, a nagyobb munkálatokra csak később sor. Ennek megfelelően a Quarnero keleti szélénél 150 m hosszú rakpartot építettek ki, melynek teljes hossza a vízszinttől 6 m, a víz alatti rész 1/2 km lett, tárházai 13 000 vagon férő befogadásra voltak alkalmasak, amelyek között a 61 km hosszú vasúti vonal egy részén 6000 vasúti kocsi tudott befogadni. A kikötő négy részre: a fakikötő, a kőolaj, a vitorlás, a nagy-kikötő, a kis-kikötő, a kikötő kiépítéséről készült időszerű iktés a 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 megalakult a kereskedelmi tengerészeti iskola, majd később kereskedelmi tengerészeti akadémiája. Mi sem jellemzőbb a kiegyezés korának valódi szellemére, minthogy az éjjel 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 kikötőigazgatóságilag magyarnak számitott terület és tengerpartján 1880-ra korszerű kikötő épült. Ekkor, 1881-ben tartották az első kezdeményezést a Fiume és az Adria M. Kir. Tengerhajózási Társaság megalakítására. Később az ország átvitelt alatt 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 kikötőn keresztül tekintettel a magyar kivándorlásra mozgalom népszerűsítésére, egyre nagyobb forgalmat bonyolított le és a tengerhajózási forgalom egyik legfontosabb területe lett. Az "Adria" társaság forgalmi szállítások teljesítésének megfelelően építette ki a hajóparkját, amely egy sem tudta fedezni az üzleti és forgalmi keresletet, amelyhez hamarabb idegen hajózási társaságoktól is be kellett nyújtani.

Á

Az "Adria" tengerhajózási vállalat mellett a legszámbavetőbb tengerhajózási vállalkozás a Magyar - Horvát Tengeri Gőzhajózási Rt. volt. Ez a hajózási társaság 1892-ben jött létre és megalakulásától kezdve az Adria partvidék keleti részére szorított. A forgalmi vonalat államsegély útján később 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 Magyarországról az Átrikásos hajóforgalomnak a Fekete-tenger felé való lebonyolítása volt. Az első világháború kitörése előtt a tengerhajózási vállalat vonalait egészen Ausztráliáig kiterjesztette. A többi magyar tengerhajózási vállalatához hasonlóan ez a vállalat is kapott a magyar államtól államsegélyt. A kapitalizmus megalakulásának korszakában - a folyami helyzethez hasonlóan - a kikötő közeli konjunkcióra lehetőségek megfelelően a magyar tengerhajózási vállalatok is egymás útján jöttek létre. Az állami magánközben lévő és megalakult tengerhajózási vállalatok teljesítő képességét hajózási száma, valamint tonnatartalommal határozta meg.

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

Hajó

Tonna

Adria m. kir. Tengerhajózási Rt.

34

75 442

Atlantica Tengerhajózási Rt.

11

43 784

Levente vagy Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.

12

42 157

Orient magyar Tengerhajózási Rt.

6

26 405

Magyar Hóvíz Szabadhajózási Rt.

6

22 666

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 tengerhajózárs megszűnt.

Az első világháború utáni máj az ellenforradalmi kormányzat uralomra jutását követően nem sokkal, de még inkább a győzelemmel szembe fordított korszakában, az ezzel járó átmeneti féléves időszakban a tengerpart felőli irányú kivitelt széleskörűen csakhamar mutakozott. Megoldása - egyelőre lehetőségek hiányában - a kombinált szállító-tároló, ami annyit jelentett, hogy a magyar terményeket, vagy iparcikkeket vasúton szállították a Fekete-tengeri, adriai, vagy más tengeri kikötőkhöz, ahol a szállító-tároló magyar vagy lobogó alatt kifizekkedt tengeri hajókba rakták át. Az első években ismertették, első világháború előtti magyar kereskedelmi hajóállományban magyar közben nem maradt semmi. Azok az egykori magyar kereskedelmi hajók, amelyek a háborús pusztulást túléltek, legnagyobb részben olasz kézbe kerültek. Más tengeri hatalom nem is igényelt a maga számára a májra a háború kitörésekor is elavult hajók, melyeknek legfeljebb máj legfeljebb csak partmenti hajózársra volt alkalmas. Amint erről az első években máj száza volt, a dunai magyar hajópark felosztásához több nem Dunamenti imperialista nagyhatalom is igényelt a maga számára. Azután a megrázkódtató utáni, amelyet az első imperialista világháború okozott az azt követő bőséges dűnék okoztak, katasztrofálisan az volt a létszám, hogy az új határai kifizekkedt tengeri elvált Magyar tengerhajózársi lehetőségei egyszer s mindenkorra megszűntek. Az események, sokkal inkább alatta, mint azt gondolni lehetett volna, májkat alakultak. Az érdekeskedő kedvő megemlékezés, hogy a magyar tengerhajózársi újjászervezésében kezdtem nevezni volt a magyar vitorlás dunai flottilla egykori matróza Lehel Jenő, aki a Tanácsköztársaság bukása után Olaszországba emigrált és kiválós szervező képeségével megindította a magyar kereskedelmi tengerészet újjáépítését. Nevével később, mint a magyar Hajózársi Rt. Budapesten bejegyzett tengerhajózársi vállalat egyik tulajdonosával találkozottunk. Az újonnan megalakult magyar kereskedelmi tengerhajózársi hajózársnak csekély száma miatt nem tudott állandó vonalra vonalhajózársi járatokat indítani. Minden hajó esetenként oda indult, ahova az újjászervezővel foglalkozó parti újjászervezők, esetleg ezzel megbízott ideiglenes újjászervezők egy-egy hajózársra fuvart alkalomszerűen leköltöztettek. Menetrendszerrel járatokra inkább csak később, a Duna-tengerhajózárs bevezetése és kiterjesztése után került sor. Az újonnan meginduló magyar tengerhajózársi vállalatok egyrésze máj az első világháború kitörésének megelőző korszakban megvolt. Ez az újjászervezés szempontjában az őt is elnyúló volt, mert máj ismert névű hajózársaság újjáépítésénél megindulása minden bizalmatlanságot, amely rendszerint minden új hajózársi vállalattal szemben mutatkozik, eloszlatott. Máj 1920-ban, tehát az ellenforradalmi korszak berendezkedésének első éveiben megkezdte a magyar Atlanti tengerhajózársi vállalat. Az újonnan megalakult tengerhajózársi társaság az 'Atlantic' nevet vette fel és néhai, magyar lobogó alatt kifizekkedt hajóval rendelkezett. A vállalatot a kifizekkedt Harrimann amerikai politikussal az őt, szintén amerikai társaság csoport finanszírozta. Később a magyarországi kedvezőtlen nemzetgazdasági helyzet és a szállító-tároló forgalmi újjászervezés miatt az amerikai társaságok visszaléptek, az 'Atlantic' tengerhajózársi vállalat megszűnt és hajóit eladták. Az újonnan megalakuló magyar tengerhajózársi vállalatok kifizekkedt tartozott a szintén a magyar első világháború előtti korszakban szállított 'Levante' hajózársaság. Ez az akkori kapitalista termelési és gazdasági viszonyoknak megfelelően a budapesti Hitelbank társaságához tartozó és egyetlen hajózársja a 'Honvéd' gáza volt. Minthogy az újjászervezési forgalom nagyobb arányú kiépítéséhez széleskörű megfelelő társaság nem állt rendelkezésre, a harmincas évek elején kellett adni a lussinicolói Martinovics tengerhajózársi vállalatnak, amely a további években a hajózársi rendkívüli érdemnyesen tudta felhasználni. 1928-ban a magyar kereskedelmi tengerészet kifejlődését szorosán érintő terv merült fel. Ebben az évben ugyanis a magyar honvédség a Grönlandi hamburgi hajózársi újjászervezésétől megválaszrolta a 'Lislotte' tengeri aknakereső hajókat, aminek a haditengerészet kielejtését az amelyet magyar rőszre a Dunán aknakereső hajókat akarták felhasználni. A 166 tonnás hajó 2 méter merőlék mellett sem akna-, sem pedig egyéb dunai célokra nem volt alkalmas, tehát megvásárlásait semmi sem indokolta. Ezt követően a Grönlandi céggel 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 kiálló-tároló szállító-állomás volt. Maga az új terv nem volt teljesen új, mert olasz és angol lobogó alatt hasonlóan rendeltetésű hajók máj jártak a kikötőket. A tervezett állomás utáni erre a célra alkalmas terv magyar kiálló hajó a Földközi tengeri olasz, francia, spanyol, balkáni és észak-afrikai kikötőkön keresztül német és skandináv kikötőkhez kifizekkedt hajózárs volt. A kiálló-tároló célokra megfelelően állomás-töltő hajón bemutatják volna a magyar iparcikkeket, mezőgazdasági termékeket, bort és mindenféle egyéb magyar gyártmányt. A hajón más képekkel volt egy bankkirendeltség, amely a megfelelő propagandával kiálló-töltő állomásra a megrendeléseket a helyszínen felvette volna. A hajóval kapcsolatos újjászervezésben részt vett volna a Nemzetközi Városi Iroda, valamint a magyar Kereskedelmi és Iparkamara. A hajó szemlézetét képező legénységet és tiszteket a honvéd folyamtervező vezényelték, kiképzési, mind a pénzügyi és a kifizekkedt szemlézetben rendkívüli előnyöknek ítélt. A hajó eladási árát a hajózársi iroda 27 500 fontsterling ársszegben határozta meg, amely ársszeget hármas alatt, egyszer 50 és kifizekkedt 25%-os részletekben kellett volna kifizetni. A terv szerint a hajó 'Hungaria' elnevezést kapott volna, a közelmúltéit havi 20-25000 pengőben irányozták elő. A nemzetközi szempontban rendkívüli gyakorlatias és célszerű terv az 1919-1933 évi világgazdasági válság kifizekkedtben nem valósult meg. A magyar tengeri kereskedelmi hajózársi fejlődés lelképességét akarták biztosítani az 1934. évi IV. tc.-vel. A tervre nyertes tervet biztosított a magyar tengerhajózársi vállalatoknak mind a kereseti-, mind a társulati és vagyonadók szempontjában. Kifizekkedt a tervre nyertes 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 folyamtervezők. Témogatta a magyar állomás a tengerhajózársi vállalatokat a hajózársi társaságban, valamint a tengeri kikötők vezetése vasúti vonalakon a fuvarosok kifizekkedt és elszámolásában is. Ugyanakkor a tengerhajózársi társaságok engedélyt kaptak az újonnan kifizekkedt hajók kiépítésének állami előleg alapján 30 évi részletek

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

'SZENT GELLÉRT

-

Április 1916-ban,

-

5800 tonnás.

-

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

'TURUL'

- Április 1920-ban,

- 4000 tonnás.

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

'KELET'

- Április 1912-ben,

- 7600 tonnás.

- Tulajdonos: 'Neptun' Tengerhajózási Rt. Budapest

'NYUGAT'

- Április 1912-ben,

- 7600 tonnás.

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

'CSIKÁS'

- Épült 1912-ben,
- 7600 tonnás.

'CSÁRDA'

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

Rendkívül érdekesek a hajóregiszterekben felsorolt hajókhoz fűzött megjegyzések. Ezekből megtudjuk, hogy minden hajó, teljes egészében idegen tőke és idegen tulajdont képvisel. További, nem kevésbé érdekes megállapítások a regiszterekben szereplő valamennyi hajó a magyar lobogót viselve a tengerben biztosított elnyújtott útját, melynek ellenére is a hajó teljes tevékenységére és alkalmazására nem illt kizárólag a magyar gazdasági élet szolgálatára. Az is nem volt kértve arra sem, hogy a befolyás idegen valuta teljes készletét átadja a magyar államnak. A magyar államot a felsorolt, igen nagy jelentőségű kedvezmények megadásával az a cél vezette, hogy fenn tudja tartani a magyar tengeri hajóforgalmat és érdekeit tegye az idegen tőkének a magyar hajózás fejlesztéséért, támogatásáért ezáltal. Ugyanakkor a magyar állam ezen az úton biztosítani tudta a tengerészek és hajósok nevelését is. Mindezen kívül a tengerben szerinti biztosítva volt a magyar államnak az a joga, hogy a magyar rendeltetésű hajók számára illő tisztelettel nem idegen valutában, hanem pengőben fizethesse a fuvardíjakat, viszont a hajó a saját befolyt valutájuk részbeni rendelkezésre bocsátása által kértve voltak biztosítani az idegen valutát olyan mértékben, magyar árut szállító idegen hajók fuvardíjait megfizették. Miközben úgy látszott, hogy az időről időre megjelent célkitűzés, az idegen tőke a magyar tengerhajózás további fejlesztése érdekében a magyar kormányzat ójabb tengeri hajózársi intézkedéseket kérésrel meg. Ennek eredménye volt a szintén 1934 évben kiadott XIX. tengeri magyar kereskedelmi tengerészet hajózársi szemlélyzetének jogszabályozása. Az ezzel kapcsolatos tengeri hajózársi rendelkezések kiadása annál is inkább indokolt volt, mert addig az időpontig, ameddig a magyar kereskedelmi tengerészet fennállott, a tengerhajózás szorosan tartozott szemlélyi elárterés meg mindig a Magyar Terázia korból származó 'Editto Politico de Navigazione' című alatti törvényben 1774 április 25-én kiadott jogszabályokban voltak lefektetve. Az 1934. évi XIX. tengeri hajózársi cikk 1. §-a kimondta, hogy 'a magyar tengeri hajózársi szemlélyzetének legfőbb tevékenysége, becsületet szerezni mindenütt a magyar tengeri lobogónak'. A hajózársi megállapítás helytállóságát a továbbiakban - sajnálattal mádon - látni fogjuk. A magyar kereskedelmi tengerészet lobogójának emlegetett becsületével sorozatosan visszaéltek. A tengeri hajózársi szabályozta a hajózársi szemlélyzet magatartásának tengeri veszély esetén, kizárólag tekintettel a segélynyújtásra és a mentési munkálatokra. Kizárólag szabályozta a tengeri hajózársi parancsnok kizárólagos tevékenységét, tekintettel a hajó rendjére, a hajóféldi tartázkodás idején és a hajózársi szemlélyzet rendjének és fegyelmének fenntartására. A hajózársi parancsnok kizárólagos tevékenységét a tengeri hajózársi 73. §-a, hogy ha a hajó kikötőbe érkezik, vagy onnan indul, a hajó szemlélyesen kell vezetnie. A hajózársi parancsnok tevékenysége a hajó naplójának és egyéb hajókönyvek szabályozás vezetésére és ezeknek szállítására és a röhvathatóságok rendelkezésére bocsátani. A tengeri hajózársi szabályozta a hajózársi parancsnok jogkörét, a hajózársi tulajdonosával szemben fennálló elzársi kizárólagos tevékenységét. Érdekes, hogy a tengeri hajózársi 32. §-a elárterés, hogy a hajózársi parancsnoknak a tisztikar tagjaiból és a hajózársi szemlélyzet márs, tapasztalt tagjaiból hajózársi csot kell alakítania, amelynek váleménye azonban nem jelentett kizárólagos tevékenységet a hajózársi parancsnok számára. A tengeri hajózársi II. fejezete bántetést rendelkezőket tartalmazott a hajózársi szolgálatból való megszűnés, csempészés, a szolgálat alól való szándékos elmaradás és a kizárólagos jelentés elmulasztása esetére. Kizárólag szabályozták a hajózársi megfélemlés elleni védelmet, a hajózársi veszélyeztetés veszélyes anyagok szállítása tilalmát, egyben tengeri kizárólagosokat és tengeri bántetéseket, valamint a hajózársi szemlélyzet vétségeit. A tengeri hajózársi minden rendkívüli máskizárólagos elárterés, kitársítás és jutalmazások adományozását a kereskedelmi miniszter hatáskörébe utalta. A hajózársi regiszterekben szereplő magyar hajók a mársodik világháború kitársítva elárterés a világszerte teljes tengerin hajózársi. Egy hajómenetre legalább 30 napot számá-tva, a felmérésük árterés 16 - 20 000 dollárt számá-tottak. Megvolt a hajózársi lehetőség arra is, hogy az egyes utak, fuvarkizárólagosait az akkori magyar valutában (pengőben) számá-tsák, ami utankizárólagos 150 - 300 000 pengő kizárólagos volt az országoknak igen nagy valutamegtakarást jelentett. A további elkizárólagosok szerint az idegen tőkének érdekesnek látszott a hozzájuk befolyás valutamennyiségeket a hajózársi állomány további fejlesztésére fordítani, ami várság eredményben a magyar tengerhajózás nagymértékben további fejlesztéséért jelentette volna. Kizárólag

ká-vál az volt a látszat, hogy a nagy kásek számára a tengerhajózás, mint üzleti vállalkozás minden egyéni ipari vagy kereskedelmi befektetéssel szemben a legnagyobb hasznot hozhatja. Mindez tényleg abban is megnyilvánult, hogy a fejlesztés során ajánlott tétel hajók építésére 6 - 8 év alatt amortizálódott, az időszak után a hajó még mindig 75%-os értéket képviselt és legalább még további 10 évig felhasználási lehetőségekkel minden vállalkozás számára kifizethető. A tengerhajózási vállalkozások kedvező üzleti lehetőségekkel lehetett számítani azt is, hogy a hajó üzemi forgalomban résztvevő tengeri hajók évente kb. 250 üzemi napot tudtak teljesíteni. Nemcsak a magyar folyami, hanem a folyami-tengeri, valamint a tengerhajózás párhuzamos fejlődésének okát adja Budapest, a Duna-tengeri kikötő város hajózási szempontból legnagyobb jelentőségű tényleg, a csepeli kikötő. A vízi utak visszanyúlása tervezetése után a Csepeli Vízmentes Kikötőt 1926-ban adták át a forgalomnak. A létesítmény 1 évvel a Duna-tengerhajózás kifizetésének megfelelően mint Nemzeti és Szabadkikötő másképp, a vízmentes kikötővel egy széttek ki. 1940-ben alakult át a csepeli kikötő 'Nemzeti Szabadkikötő' és Tengerhajózási Vállalat-tá, amelynek hatáskörre a kiföldi tengeri kikötő kb. 1 kiindulva tervezett magyar tengeri hajókra is kiterjedt. Ugyanaddig az időszak kialakult a magyar folyami és tengeri hajózási vállalatok elvált a üzleti hatáskörre is. Ennek megfelelően MFTR másképp területe: a Duna teljes hossza; a DETERT másképp területe Budapest - Alexandria - Cap Matapan vonal, valamint a Fekete- és a Földközi-tenger kifizetett; a Nemzeti Szabad Kikötő és Tengerészeti Vállalatok és szak-Európa - Dél-Amerika és a további afrikai kikötők voltak. Mint azt máj előzésekben 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 jó bevált vállalkozásait hozta létre, hanem megtette a szükségesnek tartott elkövetéseket a háború után Budapest - Áceni tengeri forgalom elkövetésére is, megfelelően a tenger és teljesítmény hajók biztosításával. A Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat üzleti alapjainak a tengeri hajóforgalmi áruszállás rendszer Brazília és Argentína felé való kitérése volt. Ehhez megterveztek a 2300 tonnás Duna-Áceni hajókat és a szükséges nyersanyagok mellett megindult a Ganz - Danubius hajógyárban építendő és a szükséges nyersanyagok alapja az volt, hogy állandósítani lehetett a Ganz Vagon és Gőgőgőj által Brazília sorozatban gyártott vasúti kocsik szállását a rendeltetési helyre. Ugyanakkor a braziliai kiviteltelvényesek vezetői az tervezte, hogy a Bulgária, Lengyelország, Románia és Jugoszlávia részére kiviteltelvényes kifizetési raktárakat Budapestben rendezni ahova a kivitelt ugyanazok a 2300 tonnás hajók szállították volna át az Atlanti-Áceni és a Földközi-tengeren, amelyek a magyar vasúti kocsikat Brazília-ba vitték. Az előzetes számítások szerint a 2300 tonnás hajó egy Budapest - Buenos Aires kifizetési útja alatt 6 vasúti kocsit tudott volna szállítani. A szállítási fuvarok kifizetési 15 000 pengő volt. Ezenkívül Brazília-ban minden hajóra további 1200 tonna darabárut és 50 vagon fűt lehetett volna berakni a rendeltetési helyre szállítani. A tervezett és részben megépült 2300 tonnás hajók a Duna-tengeri hajók a megépítést a legnagyobb hajót a képviselték. A hajót a hozzá fűzött kifizetésnek teljes értékű kifizetésre. Ugyanebből a tésből a kifizetés el a háború után szovjet kivitelteli számára az 1947 július 11-én Ászipesten vészelt '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 tés miatt dunai kikötőkre dősen nem jöhettek Honi kikötő (lajstromozás szempontjából) Budapest, állandósították Fiume lett volna. A hajók vágóállás Leningrád és Helsinki felé volt meg. A tervezett hajók vontatási ellenállási próbák sorszáma 1943-ban sikeresen végzett el. A tervek szerint ugyanezzel a hajót a bonyolították volna le az áruszállás-társi forgalmat Fiume és a kanadai Szent Lőrinc folyás és - az ezzel tervezett csatornázási és meder-szállítási munkák elvégzését után hajózási állásbe kerülő - Nagy tavak partvidéke kifizetett. A fiumei kiindulási kikötő raktárháza