

Szűchenyi 1833. szeptember 3-án a Franz I. gázfűssel a Tiszán Szegedig hajózott. Propaganda akciója nagy feltűnést keltett a Tisza-menti lakosság körében. Ebben az időben indult meg a Tisza szabályozása is, amikor is Szűchenyi felhajózott egészen Várisrosnaményig a Pannónia gázfűssel. A szabályozási munkákban érdekelték megalapító Tisza-Válgyi Társulatot, melynek gyűlésén Andrásy Gyula javasolta egy fűtőállomás tiszai gázvezetési társaság megalapítását. Miután a Pannónia az említett útja során Tiszadobon ájszakázott és Szűchenyit Andrásy látta vendégül ezen az úton, nem vedélnek nagyot, ha Szűchenyit tartjuk a javaslat szerzőjének. Ezt igazolja Kemény Zsigmond naplója is, melyben leírja, hogy Szűchenyivel a tiszai gázvezetési srác beszélt. Az új társaság megrendelte első hajóját, de mire az Angliába a Tiszához érkezett, kitört az 1848-as forradalom. A Tiszai Gázvezetési Társaság feloszlott, helyette a Tisza hajóforgalmát is a DGT vette át.

Szűchenyi nevéhez fűződik a balatoni gázvezetési árszervezőse is. Ezt megelőzően, az 1760-as években indult rendszeres hajózás a Balatonon, Festetics György (1755-1819), a háreres Georgikon alapítója egy sor komp- és vitorlás hajót építtetett. Kézai Ákos a legnagyobb a Phoenix nevű vitorlás hajó volt, de ennek elpusztulása után 1846-ig a rendszeres hajózás a Balatonon szűnetelt. Szűchenyi a magyar tenger korszakát kezlekedéséket "Balatoni gázvezetési" c. Rápiratával javasolta. Kezdeményezésére megalakult a Balatoni Gázvezetési Társaság. Első hajója Kiszalud nevű fatestű, oldalkerekes hajó 1846. szeptember 21-én bocsátották vízre.

A DGT ezekben az években rohamosan fejlődött. 1836-ban Magyarországon már 19 hajóállomása másként. Ugyancsak ebben az évben nyílt meg - szintén Szűchenyi kezdeményezésére - a társaságnak az "budai sziget" látes-tett tóli kikötője és hajógyárja, illetve javítóhelye, megvetve alapjait a későbbi fejlődésnek. Hajógyárnak, a magyarországi ipari fejlődés egyik legjelentősebb látes-tményének. Az első budai gyártású hajó a "Párid" volt, az első vontatóhajó az Erős, és itt gyártották a Maria Anna-t is. A fahajókat vashajóakkal váltották fel, első a Sophie személyhajó és a Sámson vontató.

Az abszolutizmus idején a magyarországi gázvezetést a DGT jogi és gazdasági egyeduralma jellemezte, bár gyors fejlődése ellenére a társaság teljesítőképesége messze elmaradt a szállításra igyekezők. A DGT mellett más vállalkozások is próbálták felzárkózni. Megalakult a gyári és pesti szűkhelyű Első Magyar Gázvezetési Társaság. Ezzel megindult a verseny a Pest és Győr közötti hajózási utakon, de ebből, csak úgy mint más kisebb magyar vállalkozásokkal szemben is, a DGT került ki győztesen. Jogi monopóliuma ugyan az 1856. évi párizsi kongresszus nyomán megszűnt a Dunán, de gazdasági monopóliuma megmaradt, melynek következtében megengedhette magának, hogy szűfolt, könyelmetlen hajókat kezlekedtetessen goromba matrásokkal. Az 1867. évi kiegyezés után kisebb magyar hajózási vállalatok sem lehettek letkészek az osztrák nagyvállalattal szemben. Mindezek mellett a DGT tarifapolitikája is károsította a magyar gazdasági érdekeket. Vájltozást csak Baross Gábor (1848-1892) erőlyes fellépése hozott. Utasításra jött létre 1888-ban a "Magyar Államvasutak Hajózási Vállalata", amelynek tevékenységében nem vállalt országos jellegűvé.

A DGT egyeduralma csak 1894-ben szűnt meg a kormánytámogatással megalakult Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. (MFTR) megjelenésével. 1870 és 1910 között hazánk területén az első további a DGT maradt, máig a második helyet az MFTR foglalta el, és további 5 kisebb hajózási vállalat teljesítménye kb. a MFTR-éhoz el.

A magyarországi gázvezetési teljesítőképes és korszerű hajóépítő iparra tömaszkodhatott. Az "budai Hajógyár" mellett Angyalfalda és Ásjpesten egy sor kisebb-nagyobb hajóépítő vállalat és gyár alakult, Balatonfűredén is létrejött a magyar hajóépítő harmadik bázisának első magja.

Az első belvázi gázvezetési cég személy- és Áruszállító-társaság egyaránt szolgáló járművek voltak, de rövidesen kivevte az alapvető hajópusok: a személyhajó, a vontatógázfűtő, az uszályok, az újnjárás Áruszállító-társaság speciális ászásművek építőse. Az első csavargázfűtő már 1854-ben elkészült "budán". A világháború előtti magyarországi hajóépítő harmadik nemzeti szűvonalon dolgozott, s jelentős exportra is szert tett.

Köt világháború után

Az első világháború lezárás trianoni békeszerződés után a társaság nemcsak mássodik Mohácsának bizonyult: az ország területének 67 %-a, lakosságának pedig 63,8 %-a került az utódállamok uralma alá. Az ország területi veszteségeihez hasonlóan a társaság infrastruktúra veszteségei is (vasúthálózat 61 %-e,

közvetlenül 68 %-e, víz-zöld 57 %-e vízfelhasználhatatlannak). Szinte csodaszamba megy, hogy Trianon után alig egy év alatt az ország magához tartotta, sőt több vonatkozásban - Ágy a közlekedés területén is - fejlődés víz-zöld 68 %-e veszteségein kívül a hajózással kapcsolatban az az adat, hogy a folyók kb. 320 km-en közepesen az ország 600 ezer lakosát, ezeknek tehát csak egyike tartozott hazánkhoz.

A korszak fontos eseménye az 1928-ban Csepelen megnyitott, 1937-től Budapest Nemzeti Ős Szabadkikötőnek nevezett hajózási központ létesítése. 1933. szeptember 20-án a magyar kormány által békelt Apollinaris nevű 240 t hordképességű holland hajó Rotterdamról elindulva Alexandriában felvett rizs és gyapot rakományával a csepeli kikötőbe érkezett. 30-án indult vissza Rotterdamba hasonló útvonalon, pontosan az Őslelmes szállításra. A közlekedés után a Lloyds Maritime Atlas Budapestet felvette a tengeri kikötők jegyzékébe. Magyarországon 1934-től 1968-ig tucatnyi hazai gyártmányú Duna-tengerjáró hajóval végzett teherszállást a mediterráneum és Budapest közlekedése. Az Ős hajózással 18 db ilyen hajó épült.

A második világháború a magyar hajózást lényegesen megsemmisítette. A hajópark felét elvesztettük, más felét nyugatra hurcolták. Ős hajózással és az amerikaiaktól nyugatról visszakapott hajókkal sikerült a forgalmat megindítani, amely hamarosan nagyobb lett az 1937. évi teljesítményeknél.

1946-54 között magyar-szovjet közlekedés vállalat megalakult, majd csodabéren Ős megalakult a Magyar Hajózási Rt., melynek többszörös irányítással alakult ki a hazai hajózással jelenlegi szervezeti formája.

Az 50-es évek elejétől lett célkitűzés a hajózási technikában a gázüzem felváltása dízelmotorokkal, a belváz-üzemű szállításban az új hajózással (ezen kívül a "Z" hajózással új típusok) és a tolóhajózással megvalósítás. A csepeli szabadkikötőben nyílt meg az ország első konténer-terminálja. Ezekben az években a szállításra személyhajókat olajüzeműre, illetve dízelüzeműre állították át, valamint néhány nagyobb befogadóképességű átkelőhajó és személyhajó is épült. 1962-től szarvas hajókat is üzembe állítottak Budapest és Bács közlekedés személyforgalom lebonyolítására. 1975 után a víz-zöld személyszállítás forgalma lecsökkent, jellege megváltozott, azóta általában a turistaforgalmat szolgálja.

A Duna-tengeri hajózással is változott jellegében. A külkereskedelmi érdekek miatt a fejlesztés tengerjáró hajók beszerzésére irányult, ezek a Duna torkolatjától ártakkal bonyolították le a forgalmat.

forrás: www.geo.u-szeged.hu