

85 éve született döntés a magyar Duna-tengerhajózás megindításáról

A történeteket tárgyilagosan szemlélők előtt már régen világossá vált, hogy tengeri hajózásunk és hazánk sorsának vonalai párhuzamosan haladnak. Történelmünk 1100 éve alatt bár hosszú évszázadokra kellett a magyaroknak a tengertől messze élni – mégis igen sok tehetséges tengerész fia vett részt Tengeri hajózásunk történelmének alakításában.

Nemcsak Kossuth Lajos ismerte fel – amikor híres kiáltványát „El a tengerhez magyar”, kiadta – azt, hogy a magyar gazdaság fejlődésének egyik lehetősége a tengeri szállításban rejlik, hanem a kiegyezést követően az 1868. évi XXX. T.c. 66 § - a akként rendelkezett, hogy Fiume városa a kikötővel és a városhoz tartozó terület a magyar koronához csatolt külön testet képez. Így Magyarország ismét tengeri kijáráshoz jutott. A magyar kormány meg volt győződve róla – helyesen – hogy külkereskedelmünk önállóságához elengedhetetlen az önálló tengeri szállítás megoldása is. Ennek szellemében közvetlenül megalakulása után hozzálátott a kikötő nagyarányú fejlesztéséhez, melynek eredményeként a századfordulóra egy nagy és a kor követelményeinek minden tekintetben megfelelő kikötő komplexummal rendelkezett hazánk és minden túlzás nélkül a magyar tengeri hajózásnak egy egészen új korszaka kezdődött el.

Szerencsés tényezőként értékelhető, hogy az újonnan szervezett kereskedelmi tárca hatáskörébe utalták a tengerészetre vonatkozó összes intézményt és ügyet valamint, hogy ezt a tárcát az a Baross Gábor vezette, akinek közgazdasági zsenialitását már a kortársai is elismerték. Baross egyebek mellett azt is felismerte, hogy a már megkezdett folyamatokat tovább kell vinnie, ugyanis Magyarország tengeri árú forgalma nagyobb arányban csak akkor fejleszthető ha a lehető legnagyobb mértékben függetleníti azt a külföldi hajózási társaságok szeszélyeitől és nemzeti vállalatok útján elégíti ki azokat az összeköttetési útvonalakat, amelyekre az a magyar gazdaság termelésének és kereskedelmének szüksége van.

Fiume összeköttetése a világtengerekkel és ezáltal a magyar árúk szabad áramlása megoldódott, ám ekkor már befejezéséhez közeledett az al-Duna szabályozása. Ennek az évszázadok óta szorító problémának a megoldása tette lehetővé a gyors és biztonságos szállítást a Dunán egészen a Fekete tengerig. Ez a lehetőség azonban logikusan felvetette az igényét a folyami hajók által szállított árúk továbbításának a tengeren, elsősorban az eddig kényszerből háttérbe szorult keleti útvonalakon.

A vázolt folyamatoknak valamint az 1895-ben megalapított állami hajózási vállalatnak a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaságnak köszönhetően az I. világháború idején Magyarország már olyan hajóparkkal rendelkezett, amelynek elvesztése a háborút követően nagyon érzékenyen érintette az országot.

A Trianoni békeszerződéssel Magyarországot súlyosabban büntették mint a központi hatalmak kétségtelen vezérért Németországot. Németországnak ugyanis meghagyták az 1000 bruttó regiszter tonna alatti hajóit míg Magyarországtól mindent elvettek. Így vesztettük el tengeri kikötőnket és valamennyi hajónkat is.

Mindezek egyenes következményeként Magyarország elveszítette kereskedelme számára a tengeren túli államokat. Törökországgal, Görögországgal, valamint a közel keleti államokkal a kereskedelmi kapcsolat fennmaradt ugyan de a szállítási nehézségek miatt nem fejlődhetett.

Az I. világháború után függetlenné vált Magyarország első és legfontosabb feladatai közé tartozott tehát, hogy külkereskedelme iránt helyreállítsa a bizalmat és megfelelő szállítási lehetőségekről gondoskodjék.

Az 1920-as és 30-as évek és napjaink Magyarország között legalább egy azonosság biztonsággal megállapítható: az igazán fontos kérdések megoldása akkoriban sem ment könnyen, mert folyton akadtak okoskodó emberek, akik mindig mindenhez értettek. Így volt ez természetesen a közvetlen Duna-tengeri forgalom kérdésében is. **A Duna-tenger hajózás ügye végül is az 1933 március 18.-án megtartott koronatanácson mozdult el a holtpontról, ahol maga a Kormányzó szólalt fel a kérdéssel kapcsolatban.**

„A gazdaságnak és a hatalomnak elsőrangú forrása a hajózás...” kezdte, meglehetősen egyértelművé téve a témakörben képviselt álláspontját, majd többek között így folytatta:

„Az alkalmazandó hajótípust először ki kell próbálni, még mielőtt nagy áldozatot hoznánk, ezután meg kell állapítania jövedelmezőség kérdését. „

A Kormányzó tökéletesen tisztában volt a hajózás jelentőségével és annak összes körülményeivel mind gyakorlati mind pedig elméleti síkon. Ugyanakkor **idejekorán jelezte, hogy felelős politikusként nem hajlandó kockáztatni az adófizetők pénzét még akkor sem ha az olyannyira szeretett tengerészetről van szó.** Éppen ezért a koronatanács határozatának szellemében részletes gazdasági számítások készültek mind a kísérleti hajó mind pedig egy újonnan építendő hajó költségeire vonatkozóan és **ekkor került sor egy bérbe vett hajó az Apollinaris III. próbaújtára amely bizonyította, hogy megfelelő építésű hajótípus esetén az elgondolás életképes, tehát megkezdhető az első Duna-tengerjáró hajó építése.**

1934 január 23.-án a magyar királyi kereskedelemügyi Miniszter utasította a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaságot hogy a Kelet felé irányuló magyar árú kivitel fellendítése érdekében a közvetlen – tehát átrakodás nélküli – és Budapestről kiinduló forgalom lebonyolítására rendeljen meg a Ganz Hajógyár Rt.-nél egy Duna-tengerjáró hajót, mely fedezetéül 498 ezer pengőt bocsátott a hajózási társaság rendelkezésére.

Az oly annyira várt és remélt utasítás alapján a MFTRt azonnal megrendelte a hajót, amely a BUDAPEST nevet kapta.

A hajó 1934 október 6.-án indult el az első tengeri körújtára, amelynek során érintette Istambult, Izmirt, Pireast, Rhodost, majd a palesztin kikötőket útba ejtve elérte Alexandriát.

A BUDAPEST már ezen útja alkalmával is teljes rakománnyal indult és minden arra utalt, hogy a jövőben is teljes kihasználtsággal közlekedhet.

A hajó erről az első útjáról november végén érkezett haza. Az anyagi hasznon kívül sokkal nagyobb eredményt jelentett az út során szerzett tapasztalat, amely bebizonyította a magyar hajóépítő mérnökök, munkások és nem utolsó sorban a magyar tengerészek minden kétség felett álló kiváló szaktudását amely együttesen alapozta meg az elkövetkezendő félévszázad eredményeit.

1936-ban megépült egy a DUDAPEST-nél nagyobb hordképességű és korszerűbb Duna-tengerjáró a SZEGED majd folyamatosan bővült a flotta a TISZA a KASSA a KOLOZZSVÁR és az UNGVÁR motorhajókkal. A további fejlődésnek a II. világháború kitörése vetett gátat. Hajóink a SZEGED kivételével hadiszolgálatba kerültek és jelentős veszteséget szenvedtek. Az UNGVÁR 1941 november 8.-án a Fekete tengeren futott aknára és süllyedt el, míg a KOLOZZSVÁR-t 1943 január 22.-én érte légi torpedó találat a sulinaí révben melynek következtében a hajó olyan súlyos sérülést szenvedett, hogy a továbbiakban forgalom

képtelenné vált. A két hajó elvesztése fájdalmas emberáldozatokat is követelt. 19 tengerész hősi halált halt a haza szolgálatában.

A második világháborút követően az 1936-ban megalapított Duna Tengerhajózási Rt. hajói közül megmaradt 4 db Duna-tengerjáró hajó a megalakuló Magyar-Szovjet Hajózási Rt. tulajdonába került, így a DETERT csak jó hírnevét vihette továbbra is a közel - Kelet kikötőibe, mivel tulajdonjogilag hajókkal már nem rendelkezett.

Mivel a MESZHART egyáltalán nem végzett fejlesztési tevékenységet, egy évtized telt el eredménytelenül.

1955-ben a MESZHART megszűnt és helyét a MAHART valamint az ismét megalapított DETERT vette át.

A GANZ Hajógyár a DETERT részére 1955-től 1967-ig évente folyamatosan bocsátotta vízre új fejlesztésű hajóit, köztük 11 Duna-tengerjárót és 9 db. tengerjárót.

Ez a fejlesztés alapozta meg, hogy az 1934-ben elindított Duna-tengerhajózás akció rádiusza jelentős mértékben kibővüljön és a 70-es évekre már magyar lobogó jelent meg a világtengereken, óceánokon, dicsőséget és elismerést szerezve a magyar tengerészek által hazánknak.

A tolóhajózás megjelenése és térnyerése a Dunán egy időre háttérbe szorította a Duna-tengerhajózást, hiszen gazdaságilag eredményesebb volt a tengeri szállítások átrakásos bonyolítása. Ebben az időszakban Duna-tengeri hajóink leginkább a Fekete tengeri és kelet Mediterrán, valamint az Adria és nyugat Mediterrán kikötők között forgalmazták, gyakorta érintve Vörös tengeri kikötőket is.

A 70-es évek végén új fuvarozási feladatokkal jelentkezett a magyar külkereskedelem, ami ismét felvetette a Duna-tengeri közvetlen forgalom újraindítását. 1980-tól a még meglévő 3 db. Duna-tengeri hajóink kezdte meg szolgálatát a Csepeli Szabadkikötő és a közel- Kelet között. Ebben jelentős nautikai tényező volt, hogy a Duna zuhatagi szakaszának szabályozása megtörtént, amely zavartalan hajózást biztosított Duna-tengeri hajóink számára.

A Duna-tengeri relációban bonyolított magyar export-import forgalom fejlesztése további kapacitást igényelt, ami az NSZK tulajdonban lévő igen korszerű hajó bérletével lett biztosítva. Ez felvetette egy lízing alapú flottafejlesztés lehetőségét, ezzel együtt előregedett hajóink selejtezéses pótlását, a flotta megújítását de az akkori idők közlekedés-kormányzatának szűklátókörűsége valamint a MAHART felső vezetésének igen negatív hozzáállása mindezt megakadályozták.

óriási károkat okozva **Ez a körülmény, valamint a 80-as évek második felében elkezdődött kedvezőtlen folyamatok, hajóink előregedése, kényszerű selejtezése, vagy elhamarkodott, kellően át nem gondolt értékesítése, a mindezek következtében szükségessé váló pótlások elmaradása rohamosan vezetett a magyar tengerhajózás – ezen belül a Duna-tengerhajózás elhalásához, jelentős károkat okozva ezzel országunknak.**

Ma, amikor mindezt szomorú szívvel kell konstatálnunk, mégis büszkén szólva emlékezünk a 85. –ik születésnapra, a mintegy félévszázad sikereire, eredményeire – meghajtva fejünket a magyar tengerhajózás ügyét hűséggel, kiváló szakmai felkészültséggel és elkötelezettséggel szolgálok emléke előtt.

Garadnai András
elnök

Magyar Tengerészek Egyesülete