

# A magyarországi vőzi kőzlekedés története

Contributed by lakosm

2004. October 20. Wednesday 19:30

Last Updated 2007. September 08. Saturday 20:10

There are no translations available. A hajászás kezdeti szakaszában az ember jobban ki volt szolgáltatva a természetnek, mint manapság. A hajászás idős tartama és biztonsága nagymértékben függött az évszaktól és az időjárásról is. Az elhanyagolt, szabályozatlan folyók gyakran kiáradtak és inkább kőzlekedési akadályként, mint kőzlekedés elősegítőkként szolgáltak. A vizek partjai sok helyen alig hozzáférhetők voltak, a kiépített kikötők is jórészt hiányoztak. A vőzi kőzlekedés kezdetleges technikai háttérrel rendelkezett.

A nem únjáris hajás kora

A hajászás kezdeti szakaszában az ember jobban ki volt szolgáltatva a természetnek, mint manapság. A hajászás idős tartama és biztonsága nagymértékben függött az évszaktól és az időjárásról is. Az elhanyagolt, szabályozatlan folyók gyakran kiáradtak és inkább kőzlekedési akadályként, mint kőzlekedés elősegítőkként szolgáltak. A vizek partjai helyen alig hozzáférhetők voltak, a kiépített kikötők is jórészt hiányoztak. A vőzi kőzlekedés kezdetleges technikai háttérrel rendelkezett. Póldásként említendő az őskori rémai technológia és a Sió és a Balaton menti állások. A megteremtésére. A hajásokat kőton mozgás, kocsiszerző járművekkel továbbították a hajászhatatlan szakaszon (hasonló szerkezetet már az görögök is alkalmaztak az őskorban). Ekkor a gőzhajás megjelenéséig a hajásokat lefelé "völgyben" ereszkedéssel, ászattalissal továbbították, "hegyben" pedig a folyók partjaitól vontatták, néha csak egyenként, de többnyire csoportosan is 3-4 úszólyt. Kőlátnál- és lovasdereglyk is tartoztak a csoporthoz, amelyek - ha a vontás ót szákságessé tette - a kőtelet és a lovakat vitték át egyik partra a másikkal.

A Duna forgalma a mindenkori kereskedelmi kapcsolatok intenzitásaitól függött. A Rémai Birodalom énykorában a Duna határ folyó volt, partjaira városok, árhelyek láncain települtek. Ekkor kereskedelmi hajók kőzlekedtek a folyamon, amiről a ránk maradt sarkok domborművei tanóskodnak. Az őskori Réma bukása után a Duna intenzív nappvándorlás szánterővő vőlt és az évszaken honfoglalásunk idejéig a dunai hajászás énykorát ölte. A történelmi idején a történelmi magyar határ a Dunát Komárom kőrnycskőn keresztelte. E határ vonalat ritkán lápták át a kereszélytál csőkkent a hajásforgalom. A történelmi uralom ideje után a magyar agrártermőket a Dunán és a Száván juttatták el Nyugat-Európaiba és a Fekete-tenger felé. Ebben a korban gabonaszállítás hajók százi nappesették be a Dunát és mellőkölyt.

A 18. század végén és a 19. század elején a hazai vőzi árforgalom egyik fő irányja az Ausztria és Magyarország közötti, a másikkal az Erdélyt Horvátországgal összekötő átvonal volt. A hajászást a Duna, a Tisza, a Maros, a Száván a Kulpa természetes vizein bonyolították le és Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom, Pest, továbbá Szolnok, Szeged, valamint Sziget és Kőrolyvár voltak a legjelentősebb kikötőhelyek. 1794-ben alakult meg az első magyar hajás társaság, a Királyi Magyar Szabadalmazott Hajászási Társaság, amely a Dunát és a Tiszát összekötő Ferencsatornát is megépítette és 1802-ben megnyitotta a forgalomnak.

A vőzi áton szállítás-tott legfontosabb árucikkek a s és a gabona, mellettük a dohány, a kender és a gyapj volt. A hazai hajásóp-tés jelentősen fejlődött. A hajásokat általában tőgyfőből és óp-tették. A gabonát 150-700 tonnás szállítás-tották, melyek kőzál a legnagyobbak hossza 47 m, szélessége 6,5 m, merőlátsi mőlyésge 1,5-2,0 m volt. mádszerekkel az utazás és az áruszállás-tás hossza idős vett igénybe. Pl. Pestről Pozsonyba 3-4 ótig tartott az áton.

A Tisza teljesen szabályozatlan volt, a Bőga és a Ferencsatorna révvid idős alatt elhanyagolt állapothoz került. A dunai hajásutat ólen a Vaskapu szirtjei jórészt elzárják a keleti államokkal való összeköttetését. A nehézségek ellen Duna volt ebben az idősben Magyarország egyik fő forgalmi úttere. Nagy szerepet vőllalt az Alföld termőnyeinek elszállításában, amelyek nagy kerővel a Tiszán juthattak el a Dunáig, majd felfelé Pestig és azon túl. A folyókon való vontás nehézségei már a gőzhajászás kezdete előtt olyan megoldások keresését indukálták, amelyek felváltják a parti vontást, illetve a folyókon csak ritkán sikeres vitorlázást, meg persze az évezést. Ez lett volna az únjáris hajászás.

Jás egy néhány ilyen próbálkozásról tudunk. Pl. Julius Tultós 1780-ban olyan hajás óp-tett, amelyet horgonykapa formájú rudakkal látkőstek elősre. E rudakat kerőkre szerelték, amelyeket emberi erővel forgattak. Á és mások kőzött Battyányi Tivadar próbálkozásai lettek a legismertebbek. Az 1790-es években megépítette Bucintoro nevű hajásját, amelynek nagy lapátkerekei voltak. Ezeket egy járgányszerkezet mozgatta, amelyet kőrben járatott lovak vagy árkők hajtottak meg. Az árral szemben történelmi hajászás problémáját azonban - negyed évszázad elteltével -

Magyarországon is csak a gozhajászás tudta megoldani.

A gázhajászk ideje

Fulton hajászásnak eredményes útja után a kőzlekedést forradalmasító találmány gyorsan terjedt és csakhamar megjelentek a gázhajászk a világon legkésőbbi népszerűbb vízein. A gázhajászk káliföldi fejlődése az 1810-es években adott átszínvonalat a magyar feltalásoknak.

Elsőként Bernhard Antal (1779-?) pécsi lakosmester, az eszaki hódvám börtöljé itott hozzá 1816-ban a Dráva partján gázhajásza tervezéséhez. Találékonyan kőzlekedést a legjelentősebb hajók lapátkerékei vízbeáztatásával érte el, amely lehetővé tette a továbbfejlesztést. A hajás egy átvételével el is készült az első császárkísérlet. Carolinának nevezett találmány a szakértők társaságai, hosszú vizsgálatok után próbákra indulhatott. 1,6 km/h átlagsebességgel, 300 méterrel gyorsabban tette meg vizontagságos útját Bács-Budapest viszonylatban. A lassú átvétel azonban nem volt képes hosszútávú szállítás feladatokat ellátni, ezért személynforgalmat bonyolító Buda, Pest és Buda kőzlekedést, majd komphajás lett Eszéken, ahol elsőként.

Németországban átvételével továbbfejlesztették a hajások számára. Lovag Saint Leon francia hajásárpárt a Bácsban átvétel-Donau nevű 560 méterrel hosszabb hajásút. Próbákra Komárom és Pest kőzlekedést 1818. szeptember 13-án, amely utat 3 nap alatt tette meg. Később a hajás minden engedélyvel egyúttal Schaffer Lajos vette át. 1822. november 22-én Girard Fischamenden megáztatott a kőzlekedést rakodókorlátok és gőzpályák kőzlekedést. Schaffer és Girard megalapította az Rt. Gázhajászkkal Hajászásra a Dunán vezeték, mellesleg az első magyar gázhajászi társaságot. Girard hajásza a Franz I. nevet kapta, a Donau-t pedig elnyelte a Duna. A Franz I. Budapest és Bács kőzlekedést szállítás-több gabonát és bort. Kevesebb, mint fél óráig kőzlekedett, majd nyom nélkül eltűnt, így a vállalat hajás nélkül maradt.

A sikertelen vállalkozások eredményeként a bankok nem szívesen támogatták hajászi társaságokat. Az első átvételével vállalkozás csak egy évig tartott, amikor a gázhajászk káliföldi találmány szívesen átvétel John Andrews és Joseph Prichard megáztatott az újabb Franz I.-et. 1830-ban a kőzlekedést angol hajásárpárt szabadalmat kapott a dunai hajászásra. A 60 LE-s hajás próbákra a Bácsban Pestre 14 óra 15 perc, visszafelé 48 óra 20 perc alatt tette meg az utat. Október 2-án 100 személynél a fedélzetén Pozsonyból Pácsig utazott, majd tett utat Szentendrén Győrbe is. Ezen utakkal 1831. február 1-jén kezdett vette országunkban a menetrend szerinti személyn- és áruszállás. A kedvező eredmények meggyőzték a kőzlekedést, hogy átvétel hajásárpárt-sze fektetni pántokra. A sikeres átvétel kibocsátás után a kőzlekedést átvételben megalakulhatott az osztrák Első Császárkísérlet és Királyi Dunagázhajás Társaság (DGT), melynek első hajásja a Franz I. volt.

A kőzlekedést években kezdődött meg Várisárhelyi Pál (1759-1846) tervei alapján az Al-Duna zuhatagi szakaszának rendezése. A hajás megkísérletére 114 km hosszú és 30 m fenékszélességű csatornát vájtak ki a Dunán. Ez alapján kőzlekedést a szívesen átvétel megvalósult nagyszabású Vaskapu-szabályozásnak.

Ugyancsak Várisárhelyi tervei alapján valósult meg 1833-37 kőzlekedést a korszak legjelentősebb átvétel-sze. Célja az volt, hogy a Kazán-szorosban magas vízszint mellett is lehetővé váljon a vontatás, illetve ha alacsony víz miatt szükséges, az átvétel kocsikra rakva is lehessen továbbítani. Kezdeményezték a kőzlekedést a kőzlekedést-társaságot "Szóchenyi Átvétel" néven.

A hajás és a DGT felállításában nagy átvétel volt Szóchenyinek, aki felismerte a hajás jelentőségét, és segítette annak fejlesztését. Sokat foglalkozott azzal a gondolattal, hogy a gázhajászt kiterjessze a Dunán a Fekete-tengerig. Céljainak megvalósítására átvételben a Desdemona nevű evezős fahajással 1830-ban Pestről Galacba utazott a dunai viszonyok tanulmányozására átvétel, majd levelet intézett a DGT felé, hogy szaporítsa hajásnak számát, mert az igencsak kifizetődő. Szorgalmazta, hogy a társaság átvétel-tengeri hajásokat is, amelyekkel átvételkapcsolható lenne a dunai és a fekete-tengeri hajásforgalom. Rámutatott, arra is, hogy Budapest és Bács kőzlekedést kőzlekedést kellene átvételteni. Később kőzlekedést eredményeként az Argo (nem az akkori legendában szereplő evezős hajás, hanem annak magyar változata) az Al-Dunán kőzlekedést, a Mária Dorothea és a Ferdinánd tengerjárók pedig csatlakozást jelentettek a tengeri hajásutak felé. Később a társaság kiterjesztette átvételét a Felső-Dunára is: a Maria Anna Linzig kőzlekedést.

Szűchenyi 1833. szeptember 3-án a Franz I. gázvással 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 Várisárosnaményig a Pannónia gázvással. A szabályozási munkákban érdekelték megalapító Tisza-Válgyi Társulatot, melynek gyűlésén András Gyula javasolta egy ún. tiszai gázhajózási társaság megalapítását. Miután a Pannónia az említett útja során Tiszadobon ájszakázott és Szűchenyit András Gyula látta vendégül ezen az úton, nem vevőnk nagyot, ha Szűchenyit tartjuk a javaslat szerzőjének. Ezt igazolja Kemény Zsigmond naplója is, melyben leírja, hogy Szűchenyivel a tiszai gázhajózási társulatot beszélt meg. Az új társaság megrendelte első hajóját, de mire az Angliába a Tiszához érkezett, kitört az 1848-as forradalom. A Tiszai Gázhajózási Társaság feloszlott, helyette a Tisza hajóforgalmát is a DGT vette át.

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

A DGT ezekben az években rohamosan fejlődött. 1836-ban Magyarországon máj 19 hajóállomása másként. Ugyancsak ebben az évben nyitott meg - szintén Szűchenyi kezdeményezésére - a társaságnak az "budai sziget" látogatás-téli kikötője és hajógyárja, illetve javítóhelye, megvetve alapjait a későbbi fejlődésnek. Hajógyárnak, a magyarországi ipari fejlődés egyik legjelentősebb látogatás-táborának. Az első budai gyárja az első hajógyár volt, az első vontatóhajó az Erős, és itt gyártották a Maria Anna-t is. A hajókat vashéjűak veltették fel, első a Sophie személyhajó és a Sámson vontató.

Az abszolutizmus idején a magyarországi gázhajózási DGT jogi és gazdasági egyeduralma jellemezte, bár gyors fejlődése ellenére a társaság teljes körű kárpótlás messze elmaradt a szállítás-társi igényektől. A DGT mellett a vállalkozások is próbálták felzárkózni. Megalakult a gyári és pesti szűkhelyű Első Magyar Gázhajózási Társaság. Ezzel megindult a verseny a Pest és Győr közötti hajózási útvonalon, 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, kényelmetlen hajókat kezlekedtetessen goromba matrásokkal. Az 1867. évi kiegyezés után a kisebb magyar hajózási vállalatok sem lehettek letkéspek az osztrák nagyvállalattal szemben. Mindezek mellett a DGT tarifapolitikája is károsította a magyar gazdasági érdekeket. Váltózt csak Baross György (1848-1892) érdekes fellépése hozott. Utasítására jött létre 1888-ban a "Magyar Államvasutak Hajózási Vállalata", amelynek tevékenységében nem volt hatott országos jellegű.

A DGT egyeduralma csak 1894-ben szűnt meg a kormányzatot megalkalmat 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 teljes mértékben a MFTR-é.

A magyarországi gázhajózási teljes körű kárpótlás és korszak hajózási iparra támaszkodhatott. Az "budai Hajózási" mellett Angyalfalda és Ásperen egy sor kisebb-nagyobb hajózási vállalatok és gyár alakult, Balatonföldvár és látortéjt a magyar hajózási társaság harmadik bázisának első magja.

Az első belvárosi gázhajózási társaság személy- és Áruszállító-társaság egyaránt szolgáló járművek voltak, de részletesen kárpótlás vette az alapvető hajózási pusok: a személyhajózási, a vontatógázvassal, az uszályok, az ún. Áruszállító-társaság speciális áruszállító társaságok. Az első csavargázvassal máj 1854-ben elkészült "budai". A világháború előtti magyarországi hajózási társaság nemzeti szűn vonalon dolgozott, s jelentős exportra is szert tett.

Köt világháború után

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

közvetlenül 68 %-e, víz-üzemi 57 %-e vízlevezetés nélkül használhatatlannak). Szinte csodaszámba megy, hogy Trianon után alig egy év alatt az ország magához tér, sőt több vonatkozásban - Ágy a közlekedés területén is - fejlődés. víz-üzemi 68 %-e veszteségekkel a víz-üzemi hajózással szemben az az adat, hogy a folyók kb. 320 km-en közlekednek az ország egész területén, ezeknek tehát csak egyike tartozott hazánkhoz.

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

A második világháború a magyar hajózási létesítményekben megsemmisítette. A hajópark felét elvesztettük, más felét nyugatra hurcolták. Északi-keleti tóssal 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 csodába ment és megalakult a Magyar Hajózási Rt., melynek társasági Árszervezéssel alakult ki a hazai hajózási jelenlegi szervezeti formája.

Az 50-es évek elejétől lett célkitűzés a hajózási technikában a gázüzem felváltása dízelmotorokkal, a belvárosi útszélben az új hajózási (ezen belül a "Z" hajózási úszályok) és a tolóhajózási megvalósítás. A csepeli szabadkikötőben nyílt meg az ország első konténer-terminálja. Ezekben az években a szántóüzem és szemlyhajókat olajüzemre, illetve dízelüzemre állították át, valamint néhány nagyobb befogadóképességű átkelőhajó és szemlyhajó is épült. 1962-től szarmyashajókat is üzembe állítottak Budapest és Bács közlekedés szemlyforgalom lebonyolítására. 1975 után a víz-üzemi szemlyszállítás forgalma lecsökkent, jellege megváltozott, azóta általában a turistaforgalmat szolgálja.

A Duna-tengeri hajózási is változott jellegében. A külkereskedelmi érdekek miatt a fejlesztés tengeri hajó beszerzésére irányult, ezek a Duna torkolatjánál átrakással bonyolították le a forgalmat.

forrás: [www.geo.u-szeged.hu](http://www.geo.u-szeged.hu)