VÃ¡ltozÃ¡sok kora 1.rÃ©sz

HozzÃ¡adta: SebestyÃ©n GÃ¡bor
2004. oktÃ³ber 17. VasÃ¡rnap 17:25
UtolsÃ³ frissitÃ©s 2007. november 19. HÃ©tfÅ‘ 20:42

A cikksorozat megprÃ³bÃ¡lja bemutatni, hogyan alakult Ã¡t a vitorlÃ¡s gÅ‘hajÃ³vÃ¡. Ebben a cikkben a gazdasÃ¡gi oldalÃ¡t ismerhetitek meg.

1. rÃ©sz

A vÃ¡gy, hogy a nehÃ©z testi munkÃ¡t valamilyen Ã¶nmÅ±kÃ¶dÅ‘ gÃ©p vÃ©gezze, mÃ¡r rÃ©gÃ³ta hajtotta az embert. A gÃ©ph mÃ¡r akkor izgatta a hajÃ³tervezÅ‘k kÃ©pzeletÃ©t, mikor mÃ©g a szÃ©l vagy az evezÅ‘sÃ¶k erejÃ©n kÃvÃ¼l nem volt mÃ¡s meghajtÃ¡si mÃ³d. Noha a hajtÃ³szerkezetet Ã©s mechanizmusÃ¡t, vagyis a lapÃ¡tkereket, mÃ¡r kÃ¶zel 1000 Ã©vvel ezelÅ‘tt is ismertÃ©k, a gÃ©phajtÃ¡sÃº hajÃ³k alig 200 Ã©ves mÃºltra tekinthetnek vissza.

Thomas Newcomen volt az elsÅ‘, aki 1693-ban Ã¼zembe helyezte az elsÅ‘, gÅ‘zgÃ©pnek nevezhetÅ‘ szerkezetet. Ekkor azonban mÃ©g a gÅ‘zgÃ©peket mÃ©retÃ¼k Ã©s sÃºlyuk, na meg persze kezdetlegessÃ©gÃ¼k miatt, mÃ©g nem lehetett hajÃ Ã©pÃ-teni. Ã‰ppen ezÃ©rt a 18. szÃ¡zad gyakorlatilag magÃ¡nak a gÅ‘zgÃ©pnek a tÃ¶kÃ©letesÃ-tÃ©sÃ©vel telt el Ã©s csak a utolsÃ³ negyedÃ©ben kezdÅ‘dtek a kÃ-sÃ©rletek a hajÃ³ba tÃ¶rtÃ©nÅ‘ beÃ©pÃ-tÃ©sre. Igazi eredmÃ©nyek azonban mÃ¡r csak szÃ¡zad elejÃ©n szÃ¼lettek.Itt egy nevet kell megemlÃ-tenem: Robert Fulton (1765 â€“ 1815).A kÃ¶zvÃ©lemÃ©ny Ã¡ltalÃ¡ban tartja a gÅ‘zhajÃ³ feltalÃ¡lÃ³jÃ¡nak, Ã¡m ez nem egÃ©szen Ã-gy van. Fulton volt az, aki a korÃ¡bbi feltalÃ¡lÃ³k eredmÃ©nyeit felhasznÃ¡lva, a gyakorlatban is hasznÃ¡lhatÃ³ gÅ‘zhajÃ³t Ã©pÃ-tett. Å‘ volt az, aki szinte elsÅ‘kÃ©nt ismerte fel a gÅ‘zgÃ©ppel hajÃ³ gazdasÃ¡gi elÅ‘nyeit Ã©s az Å‘ szervezÅ‘munkÃ¡ssÃ¡ga indÃ-totta el a gÅ‘zhajÃ³t vÃ©gleges diadalÃºtjÃ¡ra. Nem csoda te hogy a gÅ‘zhajÃ³zÃ¡s Ã©s Ã¡ltalÃ¡ban a gÃ©ppel hajtott hajÃ³k korszakÃ¡t Fulton â€™Clermontâ€™ nevÅ± hajÃ³jÃ¡nak 1807-es vÃ-zrebocsÃ¡tÃ¡sÃ¡tÃ³l szÃ¡mÃ-tjuk.Itt, a cikk elsÅ‘ rÃ©szÃ©ben, a vitorlÃ¡s Ã©s gÅ‘zhajÃ³k kÃ¶zti Ã¡tmenet kereskedelmi, gaz vonatkozÃ¡sÃ¡rÃ³l szeretnÃ©k irni rÃ¶viden.Nos, Fulton a â€™Clermontâ€™ utÃ¡n mÃ©g vagy kÃ©ttucat gÅ‘zhajÃ³t Ã©pÃ-tett mÃ¡sok is kÃ¶vettÃ©k (Ã©rdekessÃ©gkÃ©pp megemlÃ-tenÃ©m Bernhard Antal nevÃ©t, aki â€“ noha nem egÃ©szen Fulton m nyomÃ¡n â€“ 1817-ben megÃ©pÃ-tette az elsÅ‘ magyar gÅ‘zhajÃ³t a â€™Carolinaâ€™-t). A gÅ‘zhajÃ³k azonban ekkor, az 1810 mÃ©g elÃ©g kezdetleges hajÃ³k voltak. Kis mÃ©retÃ¼k Ã©s alacsony sebessÃ©gÃ¼k miatt, partmenti vagy rÃ¶vidtÃ¡vÃº kompszolgÃ¡latot lÃ¡ttak el, utasokat Ã©s postÃ¡t szÃ¡llÃ-tva. Sokan nem jÃ³soltak nagy jÃ¶vÅ‘t nekik Ã©s az erÅ‘feszÃ-tÃ©sek inkÃ¡bb a vitorlÃ¡shajÃ³k fejlesztÃ©sÃ©re fordÃ-tottÃ¡k. EzÃ©rt keltett nagy feltÅ±nÃ©st az Atlanti-Ã³ceÃ¡n Ã¡thajÃ³zÃ¡sa 1819-ben â€™Savannahâ€™ eredetileg vitorlÃ¡shajÃ³nak Ã©pÃ¼lt Ã©s utÃ³lag szereltÃ©k fel gÅ‘zgÃ©ppel Ã©s lapÃ¡tkerÃ©kkel. A hajÃ³ hajÃ³zott Ã¡t AmerikÃ¡bÃ³l EurÃ³pÃ¡ba, Ã©s noha az Ãºt nagyrÃ©szÃ©t vitorla segÃ-tsÃ©gÃ©vel tette meg (mivel egyszerÅ±en fÃ©rt fel az Ãºt teljes hosszÃ¡ra elÃ©g szÃ©n a hajÃ³ra), az utazÃ¡s Ãºgy kerÃ¼lt be a tÃ¶rtÃ©nelembe, mint az elsÅ‘ gÃ©ppel hajÃ³ Ã¡tkelÃ©se az Ã³ceÃ¡non. A vitorlÃ¡shajÃ³ hÃ-veinek rÃ¡ kellett dÃ¶bbenÃ¼k, hogy komoly ellenfÃ©l jelent meg a szÃ-nen.A gÅ‘zhajÃ³ megjelenÃ©se ugyanis gazdasÃ¡gi vÃ¡ltozÃ¡st kezdett okozni. A vitorlÃ¡sok fÃ¡bÃ³l kÃ©szÃ¼ltek, a gÅ‘zha viszont egyre tÃ¶bbszÃ¶r vasbÃ³l. A hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©shez eddig fÃ¡t exportÃ¡lÃ³ orszÃ¡gok vagy terÃ¼letek fokozatosan hÃ¡ttÃ© szorultak Ã©s elÅ‘tÃ©rbe kerÃ¼ltek a vasÃ©rc Ã©s szÃ©nelÅ‘helyek, a vitorla Ã©s kÃ¶tÃ©lzetgyÃ¡rtÃ³ cÃ©gek helyett pedig a berendezÃ©seket gyÃ¡rtÃ³k. A kikÃ¶tÅ‘ket pedig, melyeket addig az uralkodÃ³ szÃ©lirÃ¡ny szerint jelÃ¶ltek ki, most bÃ¡rhol lehetett alapÃ-tani, hisz a gÅ‘zhajÃ³ ellenszÃ©lben is tudott haladni.Maga a vÃ¡ltozÃ¡s folyamata persze nem volt gyors. KÃ¶zel 20 Ã©v telt el a â€™Savannahâ€™ Ãºtja utÃ¡n, mÃ-g a gÅ‘zhajÃ³k rendszeres Ã¡tkelÅ‘utakat kezdtek lebonyolÃ-tani Eu Amerika kÃ¶zÃ¶tt. Az elsÅ‘ menetrendszerÅ± posta Ã©s utasforgalmat Samuel Cunard (akinek cÃ©gÃ©bÅ‘l alakult ki a kÃ©sÅ‘bbi nagy brit hajÃ³stÃ¡rsasÃ¡g, a Cunard Line) indÃ-totta el â€™Britanniaâ€™ nevÅ± gÅ‘zÃ¶sÃ©vel, 1840-ben.KÃ-mÃ©letlen, soksz biztonsÃ¡g rovÃ¡sÃ¡ra menÅ‘, versengÃ©s vette kezdetÃ©t. Az Ãºjonnan alakulÃ³ eurÃ³pai Ã©s amerikai hajÃ³stÃ¡rsasÃ¡gok eg gyorsabb Ã©s jobban felszerelt hajÃ³kat Ã¡llÃ-tottak szolgÃ¡latba, hogy a nÃ¶vekvÅ‘ forgalmat kiszolgÃ¡ljÃ¡k. Ebben segÃ-tsÃ©gÃ¼kre volt tÃ¶bbek kÃ¶zÃ¶tt az olyan mÅ±szaki Ãºjâ€-tÃ¡s megjelenÃ©se, mint a hajÃ³csavar (mely hatÃ©konyabb bizonyult a lapÃ¡tkerÃ©knÃ©l). Ekkor alakult ki az a szokÃ¡s is, hogy az Atlanti-Ã³ceÃ¡non leggyorsabban Ã¡tkelÅ‘ hajÃ³ az elÅ‘Ã¡rbÃ³cÃ¡n kÃ©k szalagot viselt (ugye a 20. szÃ¡zad tÃ¶rtÃ©nelmÃ©bÅ‘l mindenki ismeri annak a hajÃ³nak a nevÃ©t, mely megprÃ³bÃ¡lta elhÃ³dÃ-tani ezt a szalagot, de sajnÃ¡latos mÃ³don egy jÃ©ghegynek Ã¼tkÃ¶zÃ¶tt ?). Nem tÃºlzÃ¡s azt Ã¡llÃ-tan hogy az 1860-as Ã©vekre Ãºgy tÅ±nt a vitorlÃ¡shajÃ³knak befellegzett.Vagy mÃ©gsem ?1845-ben Ã©pÃ-tettÃ©k meg elÅ‘szÃ¶r hajÃ³tÃ-pust, mely a 19. szÃ¡zad vÃ©gÃ©ig mÃ©ltÃ³ vetÃ©lytÃ¡rsa volt a gÅ‘zÃ©pnek. Ezek voltak a klipperek.SzÃ¼lÅ‘hazÃ¡jul Ã©szak-amerikai Baltimore volt. Ã•ltalÃ¡ban hÃ¡romÃ¡rbÃ³cos, kezdetben kutter vagy szkÃºnervitorlÃ¡zattal kÃ©szÃ¼lt hajÃ³k voltak, igen Ã©les formÃ¡jÃº, mindkÃ©t oldalÃ¡n homorÃº hajÃ³orral. Ã•ltalÃ¡ban nem sÃ¼rgÅ‘s Ã©s nem kÃ¼lÃ¶nÃ¶sebben ro Ã¡ru (Ã©rc, gyapjÃº, fa) szÃ¡llÃ-tÃ¡sÃ¡ra hasznÃ¡ltÃ¡k Å‘ket, noha emlÃ-tÃ©sre mÃ©ltÃ³ mÃ©g az Ãºn. teaklipperek versenye, m Ã©s Anglia kÃ¶zÃ¶tt zajlott Ã©s a kÃ-nai teatermÃ©ssel elsÅ‘kÃ©nt beÃ©rkezÅ‘ hajÃ³t nagyÃ¶sszegÅ± jutalommal dÃ-jaztÃ¡k. Ã¡ruszÃ¡llÃ-tÃ¡s mellett termÃ©szetesen ha adÃ³dott fizetÅ‘ utas, azt is elvittÃ©k. Sajnos azonban a klipperek sem tudtÃ¡k a gÅ‘zhajÃ³k tÃ©rhÃ³dÃ-tÃ¡sÃ¡t megakadÃ¡lyozni.A 19. szÃ¡zad utolsÃ³ negyedÃ©ben a vitorlÃ¡sok â€™uralmaâ€™ megtÃ¶rt. A szerelmesei mÃ©g egy-kÃ©t utolsÃ³ prÃ³bÃ¡lkozÃ¡st tettek. Hatalmas, Ã¶tÃ¡rbÃ³cos hajÃ³k Ã©pÃ¼ltek, mint a â€™France-IIâ€™ Rickmersâ€™ Ã©s a â€™Potoziâ€™, mely 1901-ig a vilÃ¡g legnagyobb vitorlÃ¡shajÃ³jÃ¡nak szÃ¡mÃ-tott. Ezek a hajÃ³k valÃ³ba vitorlÃ¡shajÃ³Ã©pÃ-tÃ©s csÃºcsÃ¡t jelentettÃ©k (fÃ©m hajÃ³test, egyes Ã¡rbÃ³cok mÃ¡r fÃ©mbÅ‘l kÃ©szÃ¼ltek, a kÃ¶tÃ©lzet acÃ©lsodronybÃ³l).Mindez azonban nem volt mÃ¡s, mint az alkony elÅ‘tti utolsÃ³ fellobanÃ¡s.A cikk kÃ¶vetkezÅ‘ rÃ©szÃ©ben az Ã¡tmenet katonai vonatkozÃ¡sÃ¡rÃ³l lesz szÃ³.