

# A magyarországi víz-zi kázelkedés története

Hozzáadta: lakosm

2004. október 20. Szerda 19:30

Utolsó frissítés 2007. szeptember 08. Szombat 20:10

A hajászás kezdeti szakaszában az ember jobban ki volt szolgáltatva a természetnek, mint manapság. A hajászás idtartama és biztonsága nagymértékben függött az évszaktól és az időjárástól is. Az elhanyagolt, szabálytalan folyók gyakran kiáradtak és inkább kázelkedési akadályként, mint kázelkedés szolgálták. A vizek partjai helyen alig hozzáférhetők voltak, a kiépített kikötők is jórészt hiányoztak. A víz-zi kázelkedés kezdetleges technikákkal rendelkezett.

A nem vízjárás hajás kora

A hajászás kezdeti szakaszában az ember jobban ki volt szolgáltatva a természetnek, mint manapság. A hajászás idtartama és biztonsága nagymértékben függött az évszaktól és az időjárástól is. Az elhanyagolt, szabálytalan folyók gyakran kiáradtak és inkább kázelkedési akadályként, mint kázelkedés szolgálták. A vizek partjai helyen alig hozzáférhetők voltak, a kiépített kikötők is jórészt hiányoztak. A víz-zi kázelkedés kezdetleges technikákkal rendelkezett. Példaként említhetjük az Árkori rémai technológia és a Sió és a Balaton vízvezetési állásait megteremtésére. A hajászat mozgás, kocsiszállítás járművekkel továbbtörték a hajászhatatlan szakaszon (hasonló szerkezetet már az görögök is alkalmaztak az Árkorban). Egészen a gázhajás megjelenéséig a hajászat lefelé "vágymenetben" ereszkedett, ászatálissal továbbtörték, "hegymenetben" pedig a folyók kápartjait vontatták, náha csak egyenként, de többnyire csoportosan is 3-4 úszályt. Kálálán káttál- és lovasdereglyk is tart a csoporthoz, amelyek - ha a vontás á szákságessé tette - a kátelek és a lovakat vitték át egyik partra a másikra.

A Duna forgalma a mindenkor kereskedelmi kapcsolatok intenzívítésétől függött. A Rémai Birodalom fénykorában a Duna határifolyó volt, partjaira városok, Árhelyek lánci települtek. Ekkor kereskedelmi hajás kázelkedtek a folyamon, amiről a ránk maradt sárkálvek domborművei tanóskodnak. Az Árkori Réma bukás utján a Duna intenzív nájpvándorlás szánterájó vízlt és egészen honfoglalásunk idejéig a dunai hajászás fénykorát élte. A törtétele idején a törtétek-magyar határ a Dunát Komárom kárménykán keresztül. E határ vonalat ritkán lápták át a kereszáljal csálkkent a hajásforgalom. A törtétek uralom ideje utján a magyar agrártermékeket a Dunán és a Száván juttatták el Nyugat-Európába és a Fekete-tenger felé. Ebben a korban gabonaszállítás hajás szái nápeszték be a Dunánál köfolyást.

A 18. század végén és a 19. század elején a hazai víz-zi Árforgalom egyik fő irányja az Ausztria és Magyarország káztáti, a másik az Erdélyt Horvátországgal Ásszekálta 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 Szeke és Károlyváros voltak a legjelentősebb kikötőhelyek. 1794-ben alakult meg az első magyar hajás társaság, a Királyi Magyar Szabadalmazott Hajászasi Társaság, amely a Dunát és a Tiszát Ásszekálta Ferenc-szatónát is megépítette és 1802-ben megnyitotta a forgalomnak.

A víz-zi áton szállított legfontosabb Árucikkek a sás és a gabona, mellettük a dohány, a kender és a gyapj volt. A hazai hajásátpátás jelentősen fejlődött. A hajászat Általában Ágyfájás Ápáték. A gabonát 150-700 tonnás szállították, melyek káztálál a legnagyobbak hossza 47 m, szélessége 6,5 m, merálási mállyáge 1,5-2,0 m volt. mádszerekkel az utazás és az Áruszállás hosszát időt vett igénybe. Pl. Pestről Pozsonyba 3-4 hétig tartott az Át.

A Tisza teljesen szabálytalan volt, a Bőga és a Ferenc-szatona rívid idő alatt elhanyagolt Állapotba került. A dunai hajásutat dőlen a Vaskapu szirtjei jórészt elzárják a keleti Államokkal való Ásszekáltást. A nehézségek ellen Duna volt ebben az időben Magyarország egyik fő forgalmi Áttere. Nagy szerepet vállalt az Alföld természetének elszállításában, amelyek nagy kerálával a Tiszán juthattak el a Dunáig, majd felfelé Pestig és azon túl. A folyók valás vontatás nehézségei már a gázhajászás kezdete előtt olyan megoldások keresését indukálták, amelyek felválthatják a parti vontatást, illetve a folyókön csak ritkán sikeres vitorlázást, meg persze az evezést. Ez lett volna az Ánjárás hajászás.

Jás egy náhány ilyen prásbálkozásról tudunk. Pl. Julius Tultós 1780-ban olyan hajás ápát, amelyet horgonykapa formájú rudakkal Ákálstek elre. E rudakat kerékre szerelték, amelyeket emberi erővel forgattak. Á és mások kás káztáti Battyányi Tivadar prásbálkozásai lettek a legismertebbek. Az 1790-es években megépítette Bucintoro nevű hajásját, amelynek nagy lapátkerekei voltak. Ezeket egy járgányszerkezet mozgatta, amelyet kártben járatott lovak vagy Ákrák hajtottak meg. Az Árral szemben Ártánál hajászás problémáját azonban - negyed évszázad elteltével -

Magyarországon is csak a gozhajózáis tudta megoldani.

A gőzhajók ideje

Fulton hajózáisnak eredményes útja után a kőzlekedést forradalmasító találmány gyorsan terjedt és csakhamar megjelentek a gőzhajók a világon legkésőbbi népszerűbb vízein. A gőzhajók káliforniai fejlődése az 1810-es években adott áttörést a magyar feltalálóknak.

Elsőként Bernhard Antal (1779-?) pécsi lakosmester, az eszaki hódoltságban 1816-ban a Dráva partján gőzhajókat tervezéséhez. Találékonyan kőzlekedést a legjelentősebb hajóképítői lapjait kerékei vízbe ártóként építettek, amely lehetett a tőle érkező jobb kihasználás. A hajók egy évvel később el is készülték és a császár felkérte Carolinának nevezett elméleti találmányra a szakértőket, akik több vizsgálatot is tartottak, hosszabb vizsgálatok után próbákra indulhatott. 1,6 km/h átlagsebességgel, 300 méter rakományal tette meg vizontagságos útját Bács-Budapest viszonylatban. A lassó ártó gyenge ártó azonban nem volt képes hosszútávú szállításra feladatokat ellátni, ezért személynforgalmat bonyolított Buda, Pest és a buda környéket, majd komphajó lett Eszéken, ahol elsőként.

Németországban évvel később több próbát köztársaságok színter lettek. Lovag Saint Leon francia hajózáis-találó Bácsban építette a Donau nevű 560 méter hosszú hordkőpességgel hajózáis. Próbákra került Komárom és Pest környékén 1818. szeptember 13-án amely utat 3 nap alatt tette meg. Később a hajók minden engedély nélkül egyáltalán Schaffer Lajos vette át. 1822. november 22-én Girard Fischamenden megépítette a későbbi rakodástörvény és a gőzmozgató gépek hajózáis. Schaffer és Girard megalapította az Rt. Gőzhajókkal hajózáisra a Dunán vezetett, mellesleg az első magyar gőzhajózáis társaságot. Girard hajója a Franz I. nevet kapta, a Donau-t pedig elnyelte a Duna. A Franz I. Budapest és Bács környékén szállításra gabonát és bort. Kevesebb, mint fél évig kőzlekedett, majd nyom nélkül eltűnt, a gyárát a vállalat hajózáis nélkül maradt.

A sikertelen vállalkozások eredményeként a bankok nem szívesen támogatták hajózáis társaságokat. Az első ártómozgató gépek vállalkozás csak egy évig tartott, amikor a gőzhajózáis káliforniai találmány után szívesen támogatták John Andrews és Joseph Prichard megépítette az újabb Franz I.-et. 1830-ban a kő angol hajózáis-találó szabadalmat kapott a dunai hajózáisra. A 60 LE-s hajók próbákra kerültek Bácsban a Pestre 14 óra 15 perc, visszafelé 48 óra 20 perc alatt tette meg az utat. Október 2-án 100 személynnyel a fedélzetén Pozsonyból Pécsig utazott, majd tett utat Szentendrén Győrre is. Ezen utakkal 1831. február 1-jén kezdett vette országunkban a menetrend szerinti személyn- és áruszállítást. A kedvező eredmények meggyőzték a tőkéskeket, hogy ártómozgató hajózáis-találókat fektetni pénzre. A sikeres ráköszönőkibocsátás után a kővetkezéskorben megalakulhatott az osztrák Első Császári és Királyi Dunagőzhajó Társaság (DGT), melynek első hajója a Franz I. volt.

A kővetkezéskorben kezdődött meg Várisárhelyi Pál (1759-1846) tervei alapján az Al-Duna zuhatagi szakaszonak rendezése. A hajózáis megkérnyitése 114 km hosszú és 30 m fenékszélességgel csatornát vájtak ki a Dunamederben. Ez alapján kőpezte a szíradó végén megvalósult nagyszabású Vaskapu-szállítósnak.

Ugyancsak Várisárhelyi tervei alapján valósult meg 1833-37 között a korszak legjelentősebb ártómozgató se. Célja az volt, hogy a Kazán-szorosban magas vízszint mellett is lehetett a vállalkozás a vontatás, illetve ha alacsony víz miatt széleskészes, az ártó kocsiakra rakva is lehessen továbbítani. Kezdeményezést a káliforniai ártómozgató se "Szóchenyi Ártó nevezte el.

A hajózáis és a DGT fellendülésében nagy ártómozgató volt Szóchenyinek, aki felismerte a hajózáis jelentőségét, s szívesen annak fejlesztésére. Sokat foglalkozott azzal a gondolattal, hogy a gőzhajózáis kiterjessze a Dunán a Fekete-tengerig. Céljának megvalósítása érdekében a Desdemona nevű evezős fahajóval 1830-ban Pestről Galacba utazott a dunai viszonyok tanulmányozására, majd levelet írt a DGT felé, hogy szaporítsa hajózáis színterét, mert az igencsak kifizetődő. Szorgalmazta, hogy a társaság ártómozgató se tengeri hajókat is, amelyekkel ártómozgató se lenne a dunai és a fekete-tengeri hajózáis. Rámutatott, arra is, hogy Budapest és Bács környékén kőzlekedett komphajókat kellene szívesen támogatni. Később kőzlekedés eredményeként az Argo (nem az ártó legendaiban szereplő evezős hajó, hanem annak magyar gőzmozgató se) az Al-Dunán kőzlekedett, a Mária Dorothea és a Ferdinánd tengerjárók pedig csatlakozást jelentettek a tengeri hajózáis felé. Később a társaság kiterjesztette ártómozgató se vonalát a Felső-Dunára is: a Maria Anna Linzig kőzlekedett.

Szűchenyi 1833. szeptember 3-án a Franz I. gázfűtessel 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 gázfűtessel. A szabályozási munkákban érdekelték megalapító Tisza-Válgyi Társulatot, melynek gyűlésén András Gyula javasolta egy fűtött tiszai gázhajózási társaság megalapítását. Miután a Pannónia az említett ötlet során Tiszadobon ájszakázott és Szűchenyit András Gyula látta vendégül ezen az ajjelen, nem vedélnek nagyot, ha Szűchenyit tartjuk a javaslat szerzőjének. Ezt igazolja Kemény Zsigmond naplója is, melyben leírja, hogy Szűchenyivel a tiszai gázhajózárság beszéltgetett. Az ötlet 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 nevéhez fűződik a balatoni gázhajózárság megszervezése is. Ezt megelőzően, az 1760-as években indult rendszeres hajózárs 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 hajózárs a Balatonon szűnetelt. Szűchenyi a magyar tenger korszakát kezlekedéséket "Balatoni gázhajózárs" c. Rápiratával javasolta. Kezdeményezésére megalakult a Balatoni Gázhajózársi Társaság. Első hajója Kiszalud nevű fatestű, oldalkerekes hajó 1846. szeptember 21-én bocsátották vízre.

A DGT ezekben az években rohamosan fejlődött. 1836-ban Magyarországon máj 19 hajóállomása másként dőtt. Ugyancsak ebben az évben nyit meg - szintén Szűchenyi kezdeményezésére - a társaságnak az "budai szigeti látogatás" től kikötője és hajógyárja, illetve javítóhelye, megvetve alapjait a későbbi fejlődésnek. Hajógyárnak, a magyarországi ipari fejlődés egyik legjelentősebb látogatás-területének. Az első budai gyárterület hárpár volt, az első vontatóhajó az Erős, és itt gyártották a Maria Anna-t is. A fahajókat vashajóakká váltották fel, első a Sophie személyhajó és a Sámson vontató.

Az abszolutizmus idején a magyarországi gázhajózársat a DGT jogi és gazdasági egyeduralma jellemezte, bár gyors fejlődése ellenére a társaság teljesítőképesége messze elmaradt a szűllő-társi igényektől. A DGT mellett má vállalkozások is próbálták felzárkózni. Megalakult a gyári és pesti szűkhelyű Első Magyar Gázhajózársi Társaság. Ezzel megindult a verseny a Pest és Gyár körüli hajózársok terén, de ebből, csak úgy mint máis kisebb magyar vállalkozásokkal szemben is, a DGT kerélt 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 hajózársi vállalatok sem lehettek letkésék az osztrák nagyvállalattal szemben. Mindezek mellett a DGT tarifapolitikája is károsította a magyar gazdasági érdekeket. Vájltozás csak Baross Gábor (1848-1892) erélyes fellépése hozott. Utasítására jött létre 1888-ban a "Magyar Államvasutak Hajózársi Vállalata", amelynek tevékenységében azonban nem vállalt országos jellegűvé.

A DGT egyeduralma csak 1894-ben szűnt meg a kormánytámogatással megalakult Magyar Folyam- és Tengerhajózársi Rt. (MFTR) megjelenésével. 1870 és 1910 között hazánk területén az első további a DGT maradt, mág a máisodik helyet az MFTR foglalta el, és további 5 kisebb hajózársi vállalat teljesítőképesége kb. a MFTR-éhoz el.

A magyarországi gázhajózárs teljesítőképes és korszerű hajóépítő- és iparra támaszkodhatott. Az "budai Hajózárs" mellett Angyalfalda és Ásjpesten egy sor kisebb-nagyobb hajóépítő- és ázsem és gyár alakult, Balatonfűredén is látott a magyar hajóépítő- és harmadik bázisának első magja.

Az első belvízi gázhajó mág személy- és Áruszálló-társra egyaránt szolgáló járművek voltak, de rvidesen kvette az alapvető hajó- és pusok: a személyhajó, a vontatógázfűtő, az uszályok, az Ánjár Áruszálló-társ hajó, a speciális Ászművek építő- és. Az első csavargázfűtő máj 1854-ben elkészült "budán. A világháború előtti magyarországi hajóépítő- és nemzetközi szűnvonalon dolgozott, s jelentős exportra is szert tett.

Köt világháború után

Az első világháború lezárás trianoni békeszerződés tőrtőnelmünk máisodik Mohácsának bizonyult: az országot területének 67 %-a, lakosságának pedig 63,8 %-a kerélt az utódállamok uralma alá. Az országot területi veszteségeihez hasonlóan mártóképek voltak a kezlekedési infrastruktúra veszteségei is (vasúthálózati 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 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-tengerjáró hajóval végzett teherszállást a mediterráneum és Budapest közlekedés. 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 csodába ment és megalakult a Magyar Hajózási Rt., melynek társasági Árszervezéssel 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 úszályok) 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 szarmyashajókat 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 torkolatjánál új ártalakkal bonyolították le a forgalmat.

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