

# A magyarországi vőzi kőzlekedés története

Hozzáadta: lakosm

2004. október 20. Szerda 19:30

Utolsó frissítés 2007. szeptember 08. Szombat 20:10

A hajózási kezdeti szakaszban az ember jobban ki volt szolgáltatva a természetnek, mint manapság. A hajózási időtartama és biztonsága nagymértékben függött az évszaktól és az időjárástól is. Az elhanyagolt, szabálytalan folyók gyakran kiáradtak és inkább kőzlekedési akadályoként, mint kőzlekedésüket szolgálták. A vizek partjain helyen alig hozzáférhetőek voltak, a kiépített kikötők is jórészt hiányoztak. A vőzi kőzlekedés kezdetleges technikával rendelkezett.

A nem újkori hajók kora

A hajózási kezdeti szakaszban az ember jobban ki volt szolgáltatva a természetnek, mint manapság. A hajózási időtartama és biztonsága nagymértékben függött az évszaktól és az időjárástól is. Az elhanyagolt, szabálytalan folyók gyakran kiáradtak és inkább kőzlekedési akadályoként, mint kőzlekedésüket szolgálták. A vizek partjain helyen alig hozzáférhetőek voltak, a kiépített kikötők is jórészt hiányoztak. A vőzi kőzlekedés kezdetleges technikával rendelkezett. Pótdaként említendő az 3kori római technológia és a Sió és a Balaton közötti átszekelés megteremtése. A hajókat kőton mozgó, kocsiszerű járművekkel továbbították a hajózhatatlan szakaszon (hasonló szerkezetet már az görögök is alkalmaztak az 3korban). Ekkor a gőzhajók megjelenéséig a hajókat 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 vontatót szakszessé tette - a kőtelet és a lovakat vitték át egyik partra a másikra.

A Duna forgalma a mindenkori kereskedelmi kapcsolatok intenzitásaitól függött. A Római Birodalom fénykorában a Duna határifolyó volt, partjaira városok, árhelyek láncain települtek. Ekkor kereskedelmi hajók kőzlekedtek a folyamon, amiről a ránk maradt sarkok domborművei tanúskodnak. Az 3kori Róma bukása után a Duna intenzív nápvándorlás szánterővel vált és az évszaken honfoglalásunk idejéig a dunai hajózási fénykorát élte. A történelmi idején a történelmi magyar határ a Dunát Komárom kőrnycsúcsán keresztezte. E határvonalat ritkán lápták át a kereszéljal csákkt a hajóforgalom. A történelmi uralom ideje után a magyar agrártermékeket a Dunán és a Száván juttatták el Nyugat-Európába és a Fekete-tenger felé. Ebben a korban gabonaszállítás hajók szái népesítették be a Dunát mellékfolyóit.

A 18. század végén és a 19. század elején a hazai vőzi árforgalom egyik fő irányja az Ausztria és Magyarország közötti, a másik az Erdélyt Horvátországgal átszekelő átvonal volt. A hajózási a Duna, a Tisza, a Maros, a Száván a Kulpa természetesein bonyolították le és Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom, Pest, továbbá Szolnok, Szeged, valamint Sziget és Kőrölyváros voltak a legjelentősebb kikötőhelyek. 1794-ben alakult meg az első magyar hajózási társaság, a Királyi Magyar Szabadalmazott Hajózási Társaság, amely a Dunát és a Tiszát átszekelő Ferenc-szatornát is megépítette és 1802-ben megnyitotta a forgalomnak.

A vőzi áton szállítás-tott legfontosabb árucikkek a sz és a gabona, mellettük a dohány, a kender és a gyapj volt. A hazai hajózási jelentősen fejlődött. A hajókat általában tölgyfából építették. A gabonát 150-700 tonnás szállítás-tották, melyek kőzál a legnagyobbak hossza 47 m, szélessége 6,5 m, mértékszi mélysége 1,5-2,0 m volt. mádszerekkel az utazás és az áruszállás-tás hossza időt vett igénybe. Pl. Pestről Pozsonyba 3-4 óráig tartott az áton.

A Tisza teljesen szabálytalan volt, a Bőga és a Ferenc-szatorna révvidé alatt elhanyagolt állapotba került. A dunai hajóutat délen a Vaskapu szirtjei jórészt elzárják a keleti állomokkal való átszekelő stá. A nehézségek ellen Duna volt ebben az időben Magyarország egyik fő forgalmi útja. Nagy szerepet vállalt az Alföld természetének elszállításában, amelyek nagy mértékkel a Tiszán juthattak el a Dunáig, majd felfelé Pestig és azon túl. A folyókon való vontatás nehézségei már a gőzhajózási kezdetek óta olyan megoldások keresését indukálták, amelyek felváltják a parti vontatást, illetve a folyókon csak ritkán sikeres vitorlázást, meg persze az evezést. Ez lett volna az újkori hajózási.

Jár egy néhány ilyen próbálkozásról tudunk. Pl. Julius Tultos 1780-ban olyan hajót épített, amelyet horgonykapa formájú rudakkal látkástek elre. E rudakat kerékre szerelték, amelyeket emberi erővel forgattak. Az és máskor kőzál Battyányi Tivadar próbálkozásai lettek a legismertebbek. Az 1790-es években megépített Bucintoro nevű hajózási, amelynek nagy lapátkerékei voltak. Ezeket egy járgányszerkezet mozgatta, amelyet kőrben járatott lovak vagy kőrkők hajtottak meg. Az árral szemben történelmi hajózási problémáját azonban - negyed század elteltével -

Magyarországon is csak a gozhajás tudta megoldani.

A gázhajás ideje

Fulton hajásinak eredményes útja után a kőzlekedést forradalmasító találmány gyorsan terjedt és csakhamar megjelentek a gázhajások a világon legkésőbbi népszerűbb vizein. A gázhajások a 1810-es években adott kőzlekedést a magyar feltalásoknak.

Elsőként Bernhard Antal (1779-?) pécsi lakosmester, az eszaki hódvám börtöljéi között hozzá 1816-ban a Dráva partján gázhajásja tervezéséhez. Találékonyan kőzlekedést a legjelentősebb hajók lapátkerékei vízbe merítésével hozták létre, amely lehetővé tette a továbbfejlesztést. A hajás egy évvel később el is készült és a császári főbiztosnak nevezett elnök találmányát a szakértők tájékoztatták, hosszabb vizsgálatok után próbákra indulhatott. 1,6 km/h sebességgel, 300 méter rakományal tette meg vizontagságos útját Bács-Budapest viszonylatban. A lassó átgát azonban nem volt képes hosszútávú szállításra feladatokat ellátni, ezért személynforgalmat bonyolított Buda, Pest és a buda kőzlekedést, majd komphajás lett Eszéken, ahol elsőként.

Néhány évvel később további próbák következtek. Lovag Saint Leon francia hajás a Bácsban a Donau nevű 560 méter hosszú hordkőpességgel hajásította. Próbákra Komárom és Pest között 1818. szeptember 13-án amely utat 3 nap alatt tette meg. Később a hajás minden engedélyvel együtt Schaffer Lajos vette át. 1822. november 22-én Girard Fischamenden megépítette a későbbi rakodórakórási és gőzpályát a hajásította. Schaffer és Girard megalapította az Rt. Gázhajásokkal Hajászásra a Dunán vezeték, mellesleg az első magyar gázhajásos társaságot. Girard hajásja a Franz I. nevet kapta, a Donau-t pedig elnyelte a Duna. A Franz I. Budapest és Bács között szállításra gabonát és bort. Kevesebb, mint fél évig kőzlekedett, majd nyom nélkül eltűnt, a gyárát a vállalat hajás nélkül maradt.

A sikertelen vállalkozások eredményeként a bankok nem szívesen támogattak hajásos társaságokat. Az első átkötés évétől kezdve csak egy évvel későbbi újabb átkötés, amikor a gázhajások a későbbi szabadalmat kapott a dunai hajászásra. A 60 LE-s hajás próbákra 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 Győrbe is. Ezen utakkal 1831. február 1-jén kezdett vette országunkban a menetrend szerinti személyn- és áruszállítást. A kedvező eredmények meggyőzték a kőzlekedést, hogy árdemes hajásos társaságot fektetni pénzre. A sikeres részvényszállítás után a kőzlekedést árvben megalakulhatott az osztrák Első Császári és Királyi Dunagázhajás Társaság (DGT), melynek első hajásja a Franz I. volt.

A kőzlekedés években kezdődött meg Várisárhelyi Pál (1759-1846) tervei alapján az Al-Duna zuhatagi szakaszának rendezése. A hajás megkötésére 114 km hosszú és 30 m fenékszálességű csatornát vájtak ki a Dunán medrben. Ez alapján köpezte a szász vadgőz megvalósult nagyszabású Vaskapu-szállítónak.

Ugyancsak Várisárhelyi tervei alapján valósult meg 1833-37 között a korszak legjelentősebb átkötése. Célja az volt, hogy a Kazán-szorosban magas vízszint mellett is lehetővé váljon a vontatás, illetve ha alacsony víz miatt szárazságos, az árut kocsikra rakva is lehessen továbbítani. Kezdeményezte a kőzlekedést a kőzlekedést "Szóchenyi Áron nevezte el.

A hajás és a DGT felépítésében nagy árdeme volt Szóchenyinek, aki felismerte a hajás jelentőségét, és segítette annak fejlesztését. Sokat foglalkozott azzal a gondolattal, hogy a gázhajás kiterjessze a Dunán a Fekete-tengerig. Céljainak megvalósítása érdekében a Desdemona nevű evezős fahajással 1830-ban Pestről Galacba utazott a dunai viszonyok tanulmányozására. Meglátta, majd levelet írt a DGT felé, hogy szaporítsa hajásnak számát, mert az igencsak kifizetődő. Szorgalmazta, hogy a társaság átkötés tengeri hajásokat is, amelyekkel állszekapcsolható lenne a dunai és a fekete-tengeri hajásforgalom. Rámutatott, arra is, hogy Budapest és Bács között kőzlekedést kellene felépíteni. Később a kőzlekedés eredményeként az Argo (nem az árkori legendában szereplő evezős hajás, hanem annak magyar változata) az Al-Dunán kőzlekedett, a Mária Dorothea és a Ferdinánd tengerjárók pedig csatlakozást jelentettek a tengeri hajásutak felé. Később a társaság kiterjesztette átvonalát 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 Várisorosnaményig a Pannónia gázfűtessel. A szabályozási munkákban érdekelt megalapító Tisza-Válgyi Társulatot, melynek gyűlésén András Gyula javasolta egy fűtési 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 gázhajózási beszégetett. 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 gázhajózási árszervezőse is. Ezt megelzően, az 1760-as években indult rendszeres hajózási Balatonon, Festetics György (1755-1819), a háreres Georgikon alapítója egy sor komp- és vitorlái hajókat építtetett. Kézai Ákos a legnagyobb a Phoenix nevű vitorlái 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 nevű fateszt, 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 sziget" láteszt től kikötője és hajógyárja, illetve javítóhelye, megvetve alapjait a később nagyobb fejlődést hozó Hajógyárnak, a magyarországi ipari fejlődés egyik legjelentősebb láteszt-tényezőnek. Az első budai gyárterület hárpad 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 gázhajózást a DGT jogi és gazdasági egyeduralma jellemezte, bár gyors fejlődése ellenére a társaság teljesítőképesége messze elmaradt a szűllő-társi igényektől. A DGT mellé má villalkozások is próbálták felzárkózni. Megalakult a gyári és pesti szűkhely és Első Magyar Gázhajózási Társaság. Ezzel megindult a verseny a Pest és Gyár körüli hajózási terén, de ebből, csak úgy mint máis kisebb magyar villalkozásokkal szemben is, a DGT kerélt ki győztesen. Jogi monopóliuma ugyan az 1856. évi párizsi kongresszus nyomán megszűnt a Dunán, de gazdasági monopóliuma megmaradt, melynek kezlekedésben megengedhette magának, hogy szűfolt, könyelmetlen hajókat kezlekedtethessen goromba matrásokkal. Az 1867. évi kiegyezés után kisebb magyar hajózási vállalatok sem lehettek letképesek az osztrák nagyvállalattal szemben. Mindezek mellett a DGT tarifapolitikája is károsította a magyar gazdasági érdekeket. Vájltozást csak Baross Gábor (1848-1892) erélyes fellépése hozott. Utasításra jött létre 1888-ban a "Magyar Államvasutak Hajózási Vállalata", amelynek tevékenységében nem vállalt országos jellegűséget.

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 is a DGT maradt, mág a máisodik helyet az MFTR foglalta el, és további 5 kisebb hajózási vállalat teljesítőképesége kb. a MFTR-é köré el.

A magyarországi gázhajózási teljesítőképes és korszak hajóépítő- és iparra témáskodhatott. Az "budai Hajógyár" mellett Angyalfalda és Ásjpesten egy sor kisebb-nagyobb hajóépítő- és ázem és gyár alakult, Balatonfűredén is létrejött a magyar hajóépítő és harmadik bázisának első magja.

Az első belvízi gázhajók mág személy- és árszűllő-társra egyaránt szolgálják járművek voltak, de rvidesen kvette az alapvető hajópusok: a személyhajók, a vontatógázfűtők, az uszályok, az árnjárás árszűllő-társ hajók és speciális ászárművek építő-és. Az első csavargázfűtő máj 1854-ben elkészült "budán. A világháború eltt a magyarországi hajóépítő és nemzetközi szűnvonalon dolgozott, s jelentős exportra is szert tett.

Köt világháború után

Az első világháború lezárás trianoni békeszerződés tttánelmünk máisodik Mohácsának bizonyult: az országot területének 67 %-a, lakosságának pedig 63,8 %-a kerélt az utódállamok uralma alá. Az országot területi veszteségeihez hasonlóan mártókák voltak a kezlekedési infrastruktúra veszteségei is (vasúthálózattal 61 %-e,

közvetlenül 68 %-e, víz-zöld 57 %-e vízil használatlan). Szinte csodaszamba megy, hogy Trianon után alig egy év alatt az ország magához hozta, 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 Szabadkikötésnek nevezett hajózási központ létesítése. 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 kikötésbe érkezett. 30-án indult vissza Rotterdamba hasonló útvonalon, pontosan az Őslelismizert szállt. A közlekedés után a Lloyds Maritime Atlas Budapestet felvette a tengeri kikötések 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 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 többszörös szervezéssel 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 hajókat az Ős hajózással (ezen kívül a "Z" hajózással Ős hajókat) és a többhajózással megvalósított. A csepeli szabadkikötésben nyílt meg az ország első konténer-terminálja. Ezekben az években a szállításra és személyné hajókat olajüzeműre, illetve dízelüzeműre állították át, valamint Ős hajókat nagyobb befogadóképességűre állították át és személyné hajókat is építettek. 1962-től szállítás hajókat is üzembe állítottak Budapest és Bács közlekedés személyné forgalom lebonyolítására. 1975 után a víz-zöld személyné hajó forgalma lecsökkent, jellege megváltozott, azóta általában a turistaforgalmat szolgálja.

A Duna-tengeri hajózással is változott jellegében. A külkereskedelmi érdekek miatt a fejlesztés tengerjáró hajókat beszerzésre irányult, ezek a Duna torkolatánál átvezetésével bonyolították le a forgalmat.

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