

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 kőzlekedési szolgáltatók. 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 kőzlekedési szolgáltatók. A vizek partjai helyen alig hozzáférhetők voltak, a kiépített kikötők is jórészt hiányoztak. A vőzi kőzlekedés kezdetleges technikai háttérrel rendelkezett. Póldákként említendő az őskori rémai technológia és a Sió és a Balaton menti állások. A megteremtésére. A hajásokat kőton mozgás, kocsiszerző járművekkel továbbították a hajászáthatatlan szakaszon (hasonló szerkezetet már az görögök is alkalmaztak az őskorban). Ekkor a gőzhajás megjelenéséig a hajásokat lefelé "völgyben" ereszkedéssel, átszállással továbbították, "hegyben" pedig a folyók partjaitól vontatták, néha csak egyenként, de többnyire csoportosan is 3-4 úszóly. Később a lovassági és lovasdereglyk is tartoztak a csoporthoz, amelyek - ha a vontatót átszállás gessé tette - a kőtelet és a lovakat vitték át egyik partra a másikra.

A Duna forgalma a mindenkor kereskedelmi kapcsolatok intenzívítésétől függött. A Rémai Birodalom énykorában a Duna határ folyó volt, partjaira városok, árhelyek léncái települtek. Ekkor kereskedelmi hajás kőzlekedtek a folyamon, amiről a ránk maradt sarkok domborművei tanóskodnak. Az őskori Réma bukásá 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 kőrnycsokán keresztül. E határvonalat ritkán lápták át a kereszélytál csőkkent a hajásforgalom. 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 hajászásai népesítették be a Dunát és mellőkölyeit.

A 18. század végén és a 19. század elején a hazai vőzi úrforgalom egyik fő irányja az Ausztria és Magyarország közötti, a másik 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 szállított legfontosabb árucikkek a s és a gabona, mellettük a dohány, a kender és a gyapj volt. A hazai hajászat jelentősen fejlődött. A hajásokat általában tölgyfából építették. A gabonát 150-700 tonnás szállították, melyek kőzál a legnagyobbak hossza 47 m, szélessége 6,5 m, mértéke és a súly 1,5-2,0 m volt. Műszerekkel az utazás és az úrszállás hossza idős vett igénybe. Pl. Pestről Pozsonyba 3-4 óráig tartott az áton.

A Tisza teljesen szabályozatlan volt, a Bőga és a Ferencsatorna révvidé alatt elhanyagolt állapotba került. A dunai hajászatnál a Vaskapu szirtjei jórészt elzárják a keleti áramokkal való összeköttetést. A nehézségek ellen Duna volt ebben az időben Magyarország egyik fő forgalmi útja. Nagy szerepet vállalt az Alföld terményeinek elszállításában, amelyek nagy részeivel a Tiszán juthattak el a Dunáig, majd felfelé Pestig és azon túl. A folyókorával a vontatás nehézségei már a gőzhajászás kezdete előtt olyan megoldások keresését indukálták, amelyek felváltják a parti vontatást, illetve a folyókon csak ritkán sikeres vitorlázást, meg persze az évszaktól. Ez lett volna az únjáris hajászás.

Jár egy népszerű ilyen példaközönségi tudunk. Pl. Julius Tultós 1780-ban olyan hajászatot épített, amelyet horgonykapa formájú rudakkal látközték el. E rudakat kerékre szerelték, amelyeket emberi erővel forgattak. Az és a mások közötti Battyányi Tivadar példaközönségi lettek a legismertebbek. Az 1790-es években megépítették Bucintoro nevű hajászatot, amelynek nagy lapátkerékei voltak. Ezeket egy járgányszerkezet mozgatta, amelyet kőben járatott lovak vagy kőkrék hajtottak meg. Az úrral szemben történelmi hajászás problémáját azonban - negyed század elteltével -

Magyarországon is csak a gozhajózáis tudta megoldani.

A gőzhajók ideje

Fulton hajózáinak 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 átszínvonalat a magyar feltalálóknak.

Elsőként Bernhard Antal (1779-?) pécsi lakosmester, az eszaki hódvám börtöljéltott hozzá 1816-ban a Dráva partján gőzhajó tervezéséhez. Találománya kőzlekedést a legjelentősebb hajók lapátkerékei vízbeáztatásával jött létre, amely lehetővé tette a tovább jobb kihasználását. A hajó egy átvél később el is készült és a császár fejedelmi nevezett elnevezés találmány a szakértők által bírszárri, hosszán vizsgálatát után próbábra indulhatott. 1,6 km/óra sebességgel, 300 méter rakományal tette meg vizontagságos útját Bács-Budapest viszonylatban. A lassú átgöngyön azonban nem volt képes hosszútávon szállításra feladatokat ellátni, ezért személforgalmat bonyolító Buda, Pest és buda kőzlekedést, majd komphajó lett Eszéken, ahol elsőlyed.

Néhány évvel később további próbálkozások születtek. Lovag Saint Leon francia hajózási társaságok születtek. Donau nevű 560 méter hosszú hordkőpességgel hajózási. Próbábra útja Komárom és Pest között 1818. szeptember 13-án, amely utat 3 nap alatt tette meg. Később a hajó minden engedélyvel egyúttal Schaffer Lajos vette át. 1822. november 22-én Girard Fischamenden megkezdte a káliforniai rakodástörbál és gőpből álló hajózási. Schaffer és Girard megalapította az Rt. Gőzhajókkal Hajózási a Dunán vezetést, mellesleg az első magyar gőzhajózási társaságot. Girard hajója 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, így a vállalat hajó nélkül maradt.

A sikertelen vállalkozások eredményeként a bankok nem szívesen támogattak hajózási társaságokat. Az első átszínvonalon végző vállalkozás csak egy évig működött, amikor a gőzhajózáis káliforniai társaságok születtek. John Andrews és Joseph Prichard megkezdte az újabb Franz I.-et. 1830-ban a kő angol hajózási szabadalmat kapott a dunai hajózási. A 60 LE-s hajó próbábra útján Bácsban Pestre 14 óra 15 perc, visszafelé 48 óra 20 perc alatt tette meg az utat. Október 2-án 100 személfelvitellel a fedélzetén Pozsonyból Pácsig utazott, majd tett utat Szentendrén Győrbe is. Ezen utakkal 1831. február 1-jén kezdte a vitorlázást országunkban a menetrend szerinti személfelvitellel. A kedvező eredmények meggyőzték a társaságot, hogy árdemes hajózási társaságba fektetni pénzüket. A sikeres részvénysorsolás után a kővetkez évben megalakulhatott az osztrák Első Császári és Királyi Dunagőzhajó Társaság (DGT), melynek első hajója a Franz I. volt.

A kővetkez években kezdődött meg Várisárhelyi Pál (1759-1846) tervei alapján az Al-Duna zuhatagi szakasznak rendezése. A hajózáis megkezdte a 114 km hosszú és 30 m fenékszélességgel csatornát vágatni a Dunán medrben. Ez alapján kőpezte a szírad vőgőn megvalósult nagyszabású Vaskapu-szályozásnak.

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

A hajózáis és a DGT felállításában nagy árdeme volt Szóchenyinek, aki felismerte a hajózáis jelentőségét, és segítette annak fejlesztését. Sokat foglalkozott azzal a gondolattal, hogy a gőzhajózáist kiterjessze a Dunán a Fekete-tengerig. Céljainak megvalósítása érdekében a Desdemona nevű evezős fahajóval 1830-ban Pestről Galacba utazott a dunai viszonyok tanulmányozása céljából, majd levelet írt a DGT felé, hogy szaporítsa hajóinak számát, mert az igencsak kifizetődő. Szorgalmazta, hogy a társaság átszínvonalat tengeri hajókat is, amelyekkel átszínvonalat lehetne a dunai és a fekete-tengeri hajóforgalom. Átmutatott, arra is, hogy Budapest és Bács között kőzlekedést kellene átszínvonalat. Kitarás káliforniai eredményeként az Argo (nem az árkori legendában szereplő evezős hajó, hanem annak magyar változata) az Al-Dunán kőzlekedett, a Mária Dorothea és a Ferdinánd tengerjárók pedig csatlakozást jelentettek a tengeri hajóutak felé. Később a társaság kiterjesztette átszínvonalat a Felső-Dunára is: a Maria Anna Linzig kőzlekedett.

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 tiszai gázhajózási társaság megalapítását. Miután a Pannónia az említett útja során Tiszadobon ájszakázott és Szűchenyit András Gyula látta vendégül ezen az úton, nem vedélnek nagyot, ha Szűchenyit tartjuk a javaslat szerzőjének. Ezt igazolja Kemény Zsigmond naplója is, melyben leírja, hogy Szűchenyivel a tiszai gázhajózárság beszélt. 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 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 László 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 már 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-telepének. 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 gázhajózárs a DGT jogi és gazdasági egyeduralma jellemezte, bár gyors fejlődése ellenére a társaság teljes körű kárpótlás messze elmaradt a szállításra vonatkozó igényektől. A DGT mellett a vállalkozások is próbálták felzárkózni. Megalakult a gyári és pesti szűkhely és Első Magyar Gázhajózársi Társaság. Ezzel megindult a verseny a Pest és Győr közötti hajózársiratok terén, 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 hajózársi vállalatok sem lehettek letkéspek az osztrák nagyvállalattal szemben. Mindezek mellett a DGT tarifapolitikája is károsította a magyar gazdasági érdekeket. Vájltozás csak Baross György (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 kormányzati támogatással megalakult Magyar Folyam- és Tengerhajózársi Rt. (MFTR) megjelenésével. 1870 és 1910 között hazánk területén az első további a DGT maradt, máig a másodikként az MFTR foglalta el, és további 5 kisebb hajózársi vállalat teljes körű tevékenységét el.

A magyarországi gázhajózárs teljes körű kárpótlás korszakát hajózársépítő-á iparra támaszkodhatott. Az "budai Hajózárs" mellett Angyalfalda és Ásjpesten egy sor kisebb-nagyobb hajózársépítő-á üzemi és gyári alakult, Balatonfűredén is látott a magyar hajózársépítő harmadik bázisának első magja.

Az első belvázi gázhajózárs máig személy- és Áruszársra egyaránt szolgáló járművek voltak, de rövidesen kivetett az alapvető hajózárs-pusok: a személyhajózárs, a vontatógázvassal, az uszályok, az Áruszársi Áruszársi hajózárs speciális Áruszárs-művek építő-á se. Az első csavargázvassal már 1854-ben elkészült "budán". A világháború előtti magyarországi hajózársépítő nemzeti szű-nvonalon dolgozott, s jelentős exportra is szert tett.

Köt világháború után

Az első világháború lezárás trianoni békeszerződés után a társaság nemcsak mássodik Mohácsának bizonyult: az ország területeinek 67 %-a, lakosságának pedig 63,8 %-a került az új államok uralma alá. Az ország területei veszteségeihez hasonlóan mártókák voltak a kezlekedési infrastruktúra veszteségei is (vasúthálózat 61 %-e,

közvetlenül 68 %-e, víz-zsírtartalma 57 %-e vízelt használhatatlanná). Szinte csodaszámba megy, hogy Trianon után alig egy év alatt az ország magához tér, sőt több vonatkozásban - Ágy a közlekedés területén is - fejlődés víz-zsírtartalma veszteségein kívül a hajózással kapcsolatban az az adat, hogy a folyók kb. 320 km-en közepesen az ország évi határait, ezeknek tehát csak egyike tartozott hazánkhoz.

A korszak fontos eseménye az 1928-ban Csepelen megnyitott, 1937-től Budapest Nemzeti Ős Szabadkikötőnek 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 kikötőbe érkezett. 30-án indult vissza Rotterdamba hasonló útvonalon, pontosan és lelmiszert szállítva. A később 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 közlekedése. Az évi hajógyártásban 18 db ilyen hajó épült.

A második világháború a magyar hajózást lényegesen megsemmisítette. A hajópark felét elvesztettük, más felét nyugatra hurcolták. Éjjeli árpát-tesztel 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 ri átszervezéssel alakult ki a hazai hajózási jelenlegi szervezeti formája.

Az 50-es évek elejétől lett célkitűzés a hajózási technikában a gázüzem felváltása dízelmotorokkal, a belváz-írusszállításban az új hajózási (ezen kívül a "Z" hajózási úszályok) és a tolóhajózási megvalósítás. A csepeli szabadkikötőben nyílt meg az ország első konténer-terminálja. Ezekben az években a szántázelés személyhajókat olajtelésre, illetve dízelüzemre állították át, valamint néhány nagyobb befogadóképességű itkelő hajó és személyhajó is épült. 1962-től szárnyashajókat is üzembe állítottak Budapest és Bács közlekedés személyforgalom lebonyolítására. 1975 után a víz-zsírtartalma forgalma lecsökkent, jellege megváltozott, azóta általában a turistaforgalmat szolgálja.

A Duna-tengeri hajózási is változott jellegében. A külkereskedelmi érdekek miatt a fejlesztés tengerjáró hajók beszerzésére irányult, ezek a Duna torkolatjától ártakással bonyolították le a forgalmat.

forrás: www.geo.u-szeged.hu