

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 újkőkori 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 őskori rémai technológia és a Sió és a Balaton közötti Ásszekéti megteremtése. A hajókat kőton mozgó, kocsiszerű járművekkel továbbították a hajózhatatlan szakaszon (hasonló szerkezetet már az görögök is alkalmaztak az őskorban). Ekkor a gőzhajók megjelenéséig a hajókat lefelé "völgyben" ereszkedéssel, ászattal 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 mindenkor kereskedelmi kapcsolatok intenzívítésétől függött. A Rémai Birodalom fénykorában a Duna határifolyó 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 egész honfoglalásunk idejéig a dunai hajózási fénykorát élte. A történelem idején a történelmi magyar határ a Dunát Komárom kőrnycsúcsán keresztezte. E határvonalat ritkán lápták át a kereszélal csőkkent a hajóforgalom. A történelmi uralom ideje után a magyar agrártermékeket a Dunán és a Száván juttatták el Nyugat-Európaiba és a Fekete-tenger felé. Ebben a korban gabonaszállítás hajók szái népesítették be a Dunát mellőkölyeit.

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 összekötő átvonal volt. A hajózást 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 hajózási társaság, a Királyi Magyar Szabadalmazott Hajózási Társaság, amely a Dunát és a Tiszát összekötő Ferenc-szatornát 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 hajózási jelentősen fejlődött. A hajókat általában tölgyfából építétek. 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 szabályozatlan 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 összeköttetését. A nehézségek ellen Duna volt ebben az időben Magyarország egyik fő forgalmi útja. Nagy szerepet vállalt az Alföld természetének elszállításában, amelyek nagy kerékkel 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 újkőkori hajózási.

Jár egy néhány ilyen próbálkozásról tudunk. Pl. Julius Tultós 1780-ban olyan hajót épített, amelyet horgonykapó formájú rudakkal látközték el. E rudakat kerékre szerelték, amelyeket emberi erővel forgattak. Az és mások között Battyányi Tivadar próbálkozásai lettek a legismertebbek. Az 1790-es években megépített Bucintoro nevű hajózási, amelynek nagy lapátkerékei voltak. Ezeket egy járgányszerkezet mozgatta, amelyet kőben járatott lovak vagy kőkerek hajtottak meg. Az árral szemben történelmi hajózási problémáját azonban - negyed század elteltével -

Magyarországon is csak a gozhajózáis tudta megoldani.

A gőzhajók ideje

Fulton hajózáinak eredményes átjárása utáni a kőzlekedést forradalmasító találmány gyorsan terjedt és csakhamar megjelentek a gőzhajók a világon legkésőbbi útvonalainak vizsein. A gőzhajók káliforniai fejlődése az 1810-es években adott átszertárást a magyar feltalálóknak.

Elsőként Bernhard Antal (1779-?) pécsi lakosmester, az eszaki hódolm bálraje írtott hozzá 1816-ban a Dráva partján gőzhajó tervezéséhez. Tárbal találmánya kőzárta a legjelentősebb hajólapátkerékei vízbeáztatásának átjárása volt, amely lehetővé tette a tovább jobb kihasználását. A hajó egy átvvel kősből el is kőszálta és a császár Carolinának nevezett elmős találmány a szakértők tárbbszárri, hosszú vizsgálatát utáni próbátra indulhatott. 1,6 km/óra sebességgel, 300 méter rakományal tette meg vizontagságos átjárta Bács-Budapest viszonylatban. A lassú átgöngye azonban nem volt kőpes hosszútávú szállítás feladatokat ellátni, ezért személforgalmat bonyolító Buda, Pest és buda kőzárta, majd komphajó lett Eszéken, ahol elsőlyed.

Nőhőny átvvel kősből továbbírt próbálkozások szállettek. Lovag Saint Leon francia hajózártá Bácsben ártá-Donau nevű 560 méter hordkőpességgé hajózárt. Próbáta Komárom és Pest kőzárta 1818. szeptember 13.-án amely utat 3 nap alatt tette meg. Kősből a hajó minden engedélyvel egy árt Schaffer Lajos vette át. 1822. november 22-én Girard Fischamenden megártá-tette a kőzárta rakodárta és gőpből álló hajózárt. Schaffer és Girard megalapította az Rt. Gőzhajókkal Hajózársra a Dunán vezeték, mellesleg az első magyar gőzhajózársi társaságot. Girard hajója a Franz I. nevet kapta, a Donau-t pedig elnyelte a Duna. A Franz I. Budapest és Bács kőzárta szállítás-tott gabonát és bort. Kevesebb, mint fél óráig kőzlekedett, majd nyom nélkül eltűnt, ágy a vállalat hajó nélkül maradt.

A sikertelen vállalkozások eredményeként a bankok nem szívesen támogattak hajózársi társaságokat. Az első ártkőpes vállalkozás csak egy ártized méter tárt tártre, amikor a gőzhajózárs káliforniai tárttal márt száleskőrtá John Andrews és Joseph Prichard megártá-tette az ártabb Franz I.-et. 1830-ban a kőrt angol hajózártá szabadalmat kapott a dunai hajózársra. A 60 LE-s hajó próbáta tárt Bácsbál Pestre 14 óra 15 perc, visszafelé 48 óra 20 perc alatt tette meg az utat. Október 2-án 100 személfel a fedélzetén Pozsonyból Pécsig utazott, majd tett utat Szentendrén Győrre is. Ezen utakkal 1831. február 1-jén kezdett vette országunkban a menetrend szerinti személfel- és ártuszállítás. A kedvező eredmények meggyőzték a tártkőseket, hogy ártemes hajózártá-sbe fektetni pénzálket. A sikeres rártsványkibocsátás utáni a kővetkezé ártvben megalakulhatott az osztrák Első Császárri és Királyi Dunagőzhajó Társaság (DGT), melynek első hajója a Franz I. volt.

A kővetkezé években kezdődött meg Vársárhelyi Pál (1759-1846) tervei alapján az Al-Duna zuhatagi szakasznak rendezése. A hajózárs megkőrtnyál-társára 114 km hosszú és 30 m fenékszálességgé csatornát várttak ki a Dunamedrőben. Ez alapján kőpezte a század végén megvalósult nagyszabású Vaskapu-szabályozásnak.

Ugyancsak Vársárhelyi tervei alapján valósult meg 1833-37 kőzárta a korszak legjelentősebb átártá-tése. Célja az volt hogy a Kazán-szorosban magas vízszállás mellett is lehetővé váljon a vontatás, illetve ha alacsony víz miatt szálkőges, az ártut kocsikra rakva is lehessen továbbítani. Kezdeményezé ártára a ártes-tárny "Szóchenyi Árt neveztek el.

A hajózárs és a DGT fellendülésében nagy árteme volt Szóchenyinek, aki felismerte a hajózárs jelentőségét, sálrgette annak fejlesztésért. Sokat foglalkozott azzal a gondolattal, hogy a gőzhajózárt kiterjessze a Dunán a Fekete-tengerig. Céljainak megvalósá-táisa ártdekében a Desdemona nevű evezés fahajóval 1830-ban Pestről Galacba utazott a dunai viszonyok tanulmányozása végett, majd levelet írt a DGT felé, hogy szaporítsa hajóinak számát, mert az igencsak kifizetődő. Szorgalmazta, hogy a társaság árt-tsen tengeri hajókat is, amelyekkel ártsszekapcsolható lenne a dunai és a fekete-tengeri hajóforgalom. Rámutatott, arra is, hogy Budapest és Bács kőzárta kotráshajó kellene ártzemeltetni. Kértál kőzdelmőnek eredményeként az Argo (nem az ártkori legendában szereplő evezés, hanem annak magyar árt-változata) az Al-Dunán kőzlekedett, a Mártia Dorothea és a Ferdinánd tengerjárók pedig csatlakozást jelentettek a tengeri hajóutak felé. Kősből a társaság kiterjesztette ártvonalát 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 érdekelték megalapító Tisza-Válgyi Társulatot, melynek gyűlésén András Gyula javasolta egy fűtési tiszai gázhajózási társaság megalapítását. Miután a Pannónia az említett ötlet során Tiszadobon összejött az Szűchenyit András Gyula látta vendégül ezen az estén, nem védte meg, 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 szervezetése 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 nevű vitorlás hajó volt, de ennek elpusztulása után 1846-ig a rendszeres hajózási Balatonon szűnetelt. Szűchenyi a magyar tenger korszakát kezlekedését "Balatoni gázhajózási" c. Rápiratával javasolta. Kezdeményezésére megalakult a Balatoni Gázhajózási 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 fejlődött. 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 gyárterület hármas volt, az első vonatállomás az Erős, és itt gyártották a Maria Anna-t is. A hajókat vashajóak váltották fel, első a Sophie személynévű és a Sámson vonat.

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 utak 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 hajózási vállalatok sem lehettek letkéspek az osztrák nagyvállalattal szemben. Mindezek mellett a DGT tarifapolitikája is károsította a magyar gazdasági érdekeket. Vájltozást csak Baross Gábor (1848-1892) erőltetésére hozott. Utasállításra jött létre 1888-ban a "Magyar Államvasutak Hajózási Vállalata", amelynek tevékenységében azonban nem vállalt országos jellegű szerepet.

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 a DGT maradt, máig a második helyet az MFTR foglalta el, és további 5 kisebb hajózási vállalat teljes körű tevékenységét el.

A magyarországi gázhajózási teljes körű kárpótlás és korszak hajózási iparra támogatott. Az "budai Hajózási" mellett Angyalfaludán és Ásperen egy sor kisebb-nagyobb hajózási vállalatok alakult, Balatonfűredén is létrejött a magyar hajózási harmadik bázisának első magja.

Az első belvárosi gázhajózási cég személynévű és orosz-illán-társaság egyaránt szolgáló járművek voltak, de részletesen kitért az alapvető hajózási pusok: a személynévű, a vonatgázfűtési, az uszályok, az orosz-illán-társaság speciális árszámok építésével. Az első csavargázfűtési máj 1854-ben elkészült "budán". A világháború előtti magyarországi hajózási nemzeti szívnalon dolgozott, s jelentős exportra is szert tett.

Köt világháború után

Az első világháború lezárás trianoni békeszerződés után a társaság nemcsak a második Mohácsnak bizonyult: az ország területének 67 %-a, lakosságának pedig 63,8 %-a került az utódállamok uralma alá. Az ország területi veszteségeihez hasonlóan a kárpótlási infrastruktúra veszteségei is (vasúthálózat 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 - egy a közlekedés területén is - fejlődés víz-zöld 68 %-e veszteségeként a víz-1/4 a hajózással szemben az az adat, hogy a folyók kb. 320 km-en közepesen az ország 60 %-j 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 Rotterdamról 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 ősi hajózással szemben 18 db ilyen hajó épült.

A második világháború a magyar hajózással szemben megsemmisítette. A hajópark felét elvették, más felét nyugatra hurcolták. Ős hajózással szemben 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 irányítással alakult ki a hazai hajózással szembeni szervezeti formája.

Az 50-es évek elejétől lett célkitűzés a hajózási technikában a gázüzem felváltása dízelmotorokkal, a belváz-üzemű hajózással szemben az új hajózással szemben (ezen belül a "Z" hajózással szemben) az új hajózással szemben a tolóhajózással szemben. A csepeli szabadkikötőben nyit meg az ország első konténer-terminálja. Ezekben az években a szántóüzemű személyhajókat olajüzeműre, illetve dízelüzeműre állították át, valamint a hajózással szemben nagyobb befogadóképességű új hajókat is építettek. 1962-től szarmyashajókat is üzembe állítottak Budapest és Bács közlekedés személyforgalom lebonyolítására. 1975 után a víz-zöld személyszállítás forgalma lecsökkent, jellege megváltozott, azóta a turisztikai forgalmat szolgálja.

A Duna-tengeri hajózással szemben változott jellegben. A külkereskedelmi érdekek miatt a fejlesztés tengerjáró hajókkal szemben személyre irányult, ezek a Duna torkolatjánál újtrakkal szemben bonyolították le a forgalmat.

forrás: www.geo.u-szeged.hu