

**DiA**

KÉPEK A HAJÓZÁS  
TÖRTÉNETÉBŐL

MAGYAR HAJÓK  
A DUNÁN

© Magyar Diafilmgyártó Vállalat  
Budapest, 1986

A Duna lustán hömpölygő vizén már a rómaiak korától kezdve igen élénk hajóforgalom zajlott. A kereskedelmi hajókat a folyón felfelé általában a partról vontatták emberek és lovak segítségével, vitorlát csak ritkán, kiségitő jelleggel használtak. (A hadihajókon evezők és vitorlák adták a hajtóerőt.) A XIX. századtól a kereskedelmi kapcsolatok bővülése mind nagyobb befogadóképességű és gyorsabb szállítóeszközöket igényelt.

A hagyományos hajókkal már nem lehetett a megnövekedett igényeket kielégíteni, ezért egyre több helyen próbálták meg alkalmazni hajók hajtására az új erőforrást, a gőzgépet. E kísérletek magyar úttörője Bernhard Antal pécsi polgár volt. 1817-ben megtervezte, és — a Dráva menti Sellyén — megépítette a Duna első gőzhajóját, a „Caroliná”-t. A 13,4 méter hosszú, 3,2 méter széles és 1,1 méter merülésű gőzhajó lapátkerekeit 24 lóerő teljesítményű gőzgép hajtotta. Ezen a körülbelül 82 tonna vízkiszorítású (súlyú) hajón terhet és utasokat nem szállítottak, csak az utána kötött dereglyén, tehát vontatóhajó volt. Egyik próbaútnján — körülbelül 140 tonnás uszályt húzva maga után — a Pest és Komárom közötti távolságot mintegy 71 óra alatt tette meg, óránként körülbelül 1,6 kilométeres sebességgel. 1820 nyarán menetrendszerű átkelőjáratként közlekedett Pest és Buda között. Bár a hajó egyes részegységeinél a kort messze megelőző technikai megoldást is alkalmaztak, üzletileg nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Építője rövidesen csődbe ment. Az utolsó hír a „Caroliná”-ról 1824-ből származik, a Dráva egyik szigete mellett veszteglő használhatatlan roncsként említik. Az azóta eltelt, több mint másfél évszázad alatt a folyami áruszállításban a vontatóhajózás terjedt el leginkább, bár az utóbbi évtizedben egyre több tolóhajót és önjáró áruszállító uszályt hord hátán a vén folyó. A vontatóhajók többségét még (századunk negyvenes éveiben is) lapátkerék hajtotta, amihez gőzgép adta az energiát. E típus jellegzetes képviselője volt a képünkön bemutatott, két kéményes vontató. 1922-ben épült Regensburgban, a Bayerische Lloyd hajótársaság részére. Eredeti neve „Ruthof” volt. 1944-ben Érsekcsanádnál aknára futott, és elsüllyedt. 15 év után emeltette ki a MAHART, és 1958 folyamán az újpesti hajójavító üzemében újjáépíttette, ekkor kapta az „Érsekcsanád” nevet. Teljes hossza 61,6 méter, szélessége 7,9 méter, lapátkerékkel együtt 16,6 méter, merülése 1,4 méter, gépteljesítménye 800 lóerő volt. 1975-ben vonták ki a szolgálatból.

A Duna menti települések közötti személyszállításban igen fontos szerepet játszott a hajózás. Rövidebb, 50—200 kilométeres utakra az úgynevezett termes gőzösöket használták. Ezeken, a vasúti kocsikhoz hasonlóan az utasoknak I., II. és III. osztályú helyiségeket alakítottak ki. Lehetőség volt viszonylag nagy mennyiségű kézipoggyász szállítására is. Ezt a lehetőséget igénybe is vették a part menti falvak őstermelői, jelentős szerepük volt Pest—Buda zöldségellátásában. Róluk kapták ezek a hajók a pesti népnelvben a „kofahajó” elnevezést. Ehhez a típushoz tartozott a „Szent László”. Építését 1918-ban kezdték meg Komáromban, de csak 1923-ban, Újpesten fejezték be. 1950-ben kapta jelenlegi nevét, a „Petőfi”-t. Hossza 62,4 méter, szélessége 8 méter, lapátkerékkel együtt 15,5 méter, merülése 1,5 méter, olajtüzelésű gőzgépe 580 lóerő teljesítménvű. Jelenleg is közlekedik, sétahajózásra használják, befogadóképessége több mint ezer fő.

A hosszabb, több száz kilométeres távolságon közlekedő hajókon elegánsan berendezett, 2—4 személyes kabinok álltak a módosabb utasok rendelkezésére. Az egyik legnagyobb ilyen gőzös az 1918-ban, a Ganz—Danubius újpesti hajógyárban épült „Zita királyné” volt. Nevét később „Vércsé”-re majd „Szent István”-ra változtatták. 1965-ben selejtezték ki, testvérhajója a „Felszabadulás” (ex-„Szent Imre”) 1976-ig teljesített aktív szolgálatot. Méreteik: hosszúság 75 méter, szélesség 7,7 méter, lapátkerékkel 15,3 méter, merülése 1,5 méter, teljesítménye 800 lóerő.

A 40-es évektől kezdve az egyszerűbben kezelhető és egyre növekvő teljesítményű dízelmotorok fokozatosan háttérbe szorították a gőzgépeket. A közúti és vasúti hálózat fejlődésével mind kisebb lett a hajózás szerepe a személyszállításban. Egyre kevesebb kabinokkal ellátott utasszállító épült, inkább a termes hajók utódait, a sétahajózásra és néhány órás kirándulóutakra alkalmas motorhajókat állították forgalomba. Ilyen az 1964-ben készült „Rákóczi”, a MAHART legnagyobb motoros személyhajója. Többször is átépítették, legutóbb 1975-ben. Az átépítések során csökkentették a magasságát, ezáltal alkalmassá vált a felső-dunai forgalomra. Az utóbbi években a turistaidényben bérfuvarokat végez a Duna osztrák szakaszán. Hossza 57,5 méter, legnagyobb szélessége 11,3 méter, merülése 1,5 méter. A 700 személyes hajót két, együttesen 800 lóerő teljesítményű dízelmotor hajtja.

A hagyományos felépítésű folyami hajók — a vízfolyás irányától, sebességétől és a terheléstől függően — 5—20 kilométert tesznek meg óránként. Sebességüket csak aránytalanul nagyméretű és ezért gazdaságtalan gépek beépítésével lehetne fokozni. Az utóbbi évtizedekben új megoldásokat alkalmaztak a hajóépítésben. Kifejlesztették a légpárnás, a siklótestű és az úgynevezett hordszárnyas hajókat. Utóbbiakból több típust is üzemeltet a MAHART. Ezek egyike a képünkön bemutatott „Sólyom”. A „Meteor” típusú, folyami és tengeri közlekedésre egyaránt alkalmas hajó 1971-ben épült a Szovjetunióban. A repülőgépszárnyakra emlékeztető hordszárnyak menet közben kiemelik a vízből a hajóttestet, ezáltal jelentősen csökken a közegellenállás, és lehetővé válik az óránkénti 60—80 kilométeres sebesség elérése is. A „Sólyom” teljes hossza 34,6 méter. 6 méter széles testében 116 utas helyezkedhet el, közel olyan kényelemben, mint az manapság a repülőgépeken megszokott. 2 db, 1200 lóerős dízelmotor hajtja, merülése állóhelyzetben 2,41 méter, ez menetközben 1,2 méterre csökken. A MAHART szárnyashajói rendszeresen közlekednek Budapest és Bécs között, az utat átlagosan 5 óra alatt teszik meg.

1. A „Carolina” vontató gőzhajó
2. Az „Érsekcsanád” vontató gőzhajó
3. A „Petőfi” személyszállító gőzhajó
4. A „Szent István” személyszállító gőzhajó
5. A „Rákóczi” személyszállító motorhajó
6. A „Sólyom” hordszárnyas személyhajó

Rajzolta: Marjai Imre  
Szövegét írta: Serényi Péter  
Szerkesztette: Ruzicska Józsefné