

**DiA**

KÉPEK A HAJÓZÁS  
TÖRTÉNETÉBŐL

AZ ELSŐ GŐZHAJÓK

© Magyar Diafilmgyártó Vállalat  
Budapest, 1986

A hajózás történetének sok évezrede alatt a meghajtás módja: a vitorla és az evező — bár egyre tökéletesedett — lényegében mit sem változott. A legfejlettebb vitorlások ugyan elérték a 35 kilométeres csúcssebességet is, teljesítményük azonban az állandóan változó erejű és irányú szélről függött, evezéssel pedig nem lehetett komoly sebességet elérni. Időről-időre készültek ugyan tervek mechanikus meghajtású hajókra, de ezek megfelelő erőgép hiányában megvalósíthatatlanok maradtak.

A XVIII. század folyamán egy új találmány, a gőzgép terjedt el az iparban és a szárazföldi közlekedésben. Az új erőforrást megpróbálták a feltalálók a vízijárműveken is hasznosítani. A gép által termelt energiát a feltalálók olykor meglepő módon alakították át meghajtóerővé. Az egyik ilyen — sikertelen — próbálkozó John Fitch amerikai órakészítő volt. Hajóján kétoldalt 6—6 darab evező merült a vízbe, és óránként körülbelül 5 kilométeres sebességgel haladt. Az 1790-es években megpróbálta hajóját menetrendszerű forgalomba állítani, a sokkal gyorsabb postakocsikkal azonban nem tudta felvenni a versenyt. Csődbe ment, majd öngyilkosságot követett el.

Angliában Patrick Miller, James Taylor és William Symington készített gőzhajót, 1788-ban a dél-skóciai Dalwinston-tó partján. A kazánt a hajótest bal, a gőzgépet a jobb oldalán helyezték el. Középen egymás mögött helyezkedett el a két lapátkerék, melyek körülbelül 9 kilométeres sebesség elérését tették lehetővé. Bár a hajó különösebb sikert nem ért el, gőzgépének építője, Symington újabb hajó építésére kapott megbízást 1801-ben.

A megrendelő, Lord Dundas lányáról elnevezett hajó, a „Charlotte Dundas” hossza 17 méter, szélessége 5,5 méter volt. Gőzgépe 10 lóerős teljesítménnyel forgatta a hajótest farrészének közepén elhelyezett lapátkeréket. A hajó két, 70 tonnás uszályt vontatva, mintegy 6 kilométeres sebességet ért el a Clyde-csatornán. A részvényesek — félve a lapátkerék által okozott hullámok partrongáló hatásától — megakadályozták további használatát.

1807-ben készült el az amerikai Robert Fulton hajója, a „Clermont”. A 45,5 méter hosszú, 4,3 méter széles hajó oldalaira felszerelt két, 60 centiméter széles lapátkereket 20 lóerős gőzgép hajtotta. A gőzhajózás történetében első ízben rendszeres járatokat bonyolítottak le vele a Hudson folyón, New York és Albany között. A 150 tengeri mérföldes távolságot (1 tengeri mérföld — 1.852 kilométer) 32 óra alatt tette meg. A „Clermont” 18 fős személyzetet és 50 utast szállított.

Henry Bell angol szállodatulajdonos megrendelésére készült 1812-ben a „Comet” nevű, 44 tonnás, 13,7 méter hosszú, 3,5 méter széles gőzös. Oldalanként két-két lapátkerekét 10 lóerős gőzgép hajtotta. A segédvitorlát (amely nélkül még hosszú évtizedekig nem indult útra egyetlen gőzhajó sem) a hosszú kéményre vonták fel. A hajót Glasgow környékén használták rövid távú kirándulásokra (mai kifejezéssel: sétahajózásra). A 25 utas kényelméről 10 fős személyzet gondoskodott.

A hajók oldalára vagy végére szerelt lapátkerek a folyókon és a csendes vizű tavakon olyan jól bevált, hogy még századunk közepén is így oldották meg a belvízi hajók többségének hajtását. Tengeren azonban — a magas hullámok miatt — igen sérülékenynek bizonyult, határfoka sem volt kielégítő. A megoldást a farrész alatt elhelyezett hajócsavar jelentette. Ennek forgó szárnyai mintegy belefűrták magukat a vízbe, előretolva ezáltal a hajót. A hajócsavar egyik kezdetleges formáját alkalmazták a „Stockholmhaxan” esetében. A „Stockholmi boszorkány” eredetileg halászvitorlásnak készült, Samuel Owen alakította át 1816-ban gőzhajóvá. A 4 lóerős gőzgéppel hajtott, 11,7 méter hosszú, 3,5 méter széles hajó 5 fős személyzetén kívül 15 utas szállítására is alkalmas volt.

1. John Fitch lapátos gőzhajója (USA), 1786.
2. Miller — Taylor — Symington gőzhajója (Anglia), 1788.
3. A „Charlotte Dundas” (Anglia), 1801.
4. A „Clermont” (USA), 1807.
5. A „Comet” (Anglia), 1812.
6. A „Stockholmhaxan” (Svédország), 1816.



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