

Sarus Ferenc*

A Mészáros hadigőzös

I. rész

BEVEZETÉS

Az 1829. március 13-án alapított Császári Királyi Első Szabadalmazott Duna Gőzhajózási Társaság (DGT)¹ megalakulásával kezdetét vette a rendszeres gőzhajózás korszaka a Dunán². A Duna mindig is fontos, természetes felvonulási és utánpótlási útvonalat jelentett a harcoló felek számára. A korabeli hiányos úthálózat, és a meglévő utak rossz állapota miatt az 1848–49. évi forradalom és szabadságharc szükségszerűen magával hozta a gőzhajók bevonását is a harci cselekményekbe. Ebben az időszakban a Habsburg Birodalom nem rendelkezett modern folyami flottillával. A folyók védelme az 1763-ban alapított titeli³ sajkás határőr zászlóalj feladata volt. Az alakulat – amelyet elsősorban a törökök ellen hoztak létre – a korszakban már elavultnak számító evezővel és vitorlával felszerelt, illetve vitorla nélküli sajkákkal rendelkezett, amelyek egy vagy több ágyút hordoztak. A legénység kizárólag szerb nemzetiségűekből állt. Mivel a fent említett alakulat már a szabadságharc kezdetén elköteleződött a szerb felkelők, majd 1848. szeptember végétől a Habsburg-ház oldalán, ezért az újonnan alakult magyar kormányknak intézkednie kellett, hogy biztosítsa a folyóink feletti ellenőrzést, valamint a folyami áruszállítás biztonságát. A DGT-vel folytatott tárgyalások nyomán, a társaság

a legkorábban épült, a *Franz I.* nevű gőzöst adta el a magyar kormányknak, hogy átalakítsák hadi célokra. A DGT óbudai hajógyára 2 hónap alatt sikeresen átalakította az egységet az új céloknak megfelelően. Az immár *Mészáros hadigőzös*-re átkeresztelt hajó vízre bocsátásának dátuma (1848. július 25.) a mai napig a magyar hadihajózás emléknapja. Jelen tanulmány a Mészáros hadigőzös 1848–49-es szabadságharc időszakában végzett tevékenységét mutatja be, valamint betekintést nyújt a Duna korabeli hajózási viszonyaiba, és a korai gőzhajók általános hajózási tulajdonságaiba is. A Mészáros hadigőzös európai viszonylatban bizonyíthatóan az első felfegyverzett folyami gőzhajó volt, és az öröksége napjainkig tovább él a folyami flottillákban.

A DUNA 1848–49-BEN

A XIX. század derekán a Duna medervonala még egészen eltért a maitól. A folyamszabályozási munkák éppen csak elindultak nagy folyóinokon. Budán és Pesten a mai kövezett, magas falú rakpartok helyén még természetes fűvény szegélyezte a Dunát, a rakpartok kiépítése – a Lánchíd építésének köszönhetően – éppen csak elkezdődött. Egyéb állandó köhíd egészen Regensburgig nem épült, mindenütt hajóhidak és kompok biztosították az átkelést a folyam két partja között. A Duna mellékágait még nem rekesztették el a főágtól, új szigetek épültek és tűntek el a nagyobb árvizek idején, és számos olyan település volt elérhető a mellékágakon keresztül, amelyek mára már több kilométerre találhatók a folyótól. Sok helyen a meder még sziklákat rejtett, amelyek alacsonyabb vízálláskor végzetesek lehetnek a hajók számára.⁴[5] A Dunán akkoriban még javában örölte a hajómalmok, amelyek helyenként szintén jelentősen korlátozták a rendelkezésre álló hajóútszélességet.⁵ [15] A korabeli viszonyok naprakész ismereteket követeltek meg a kor hajóseitől, ismerniük kellett az adott szakasz zátonyait, szikláit, örvényeit, ha biztonságban kívánták elkormányozni hajójukat a következő kikötőig.

1. ábra. Művészi ábrázolás a Franz I gőzhajó eredeti állapotáról [20]



ÖSSZEFOGLALÁS: Az Országos Hadigőzös Mészáros a maga korában – az 1800-as évek első felében – forradalmasította a folyami hadviselést a Dunán. A megjelenésével lényegében megszüntette az addig még erősen középkori alapokon nyugvó folyami hadviselési formát, és megnyitotta az utat a modern folyami flottillák kialakulása felé. A szerző, tanulmányában a hadigőzös 1848–49-es szabadságharc időszakában végzett tevékenységét mutatja be, valamint betekintést nyújt a Duna korabeli hajózási viszonyaiba, és a korai gőzhajók általános hajózási tulajdonságaiba is.

KULCSSZAVAK: folyami hadihajók, hadigőzös, 1848–49-es szabadságharc

ABSTRACT: The „Országos Hadigőzös Mészáros” has revolutionized the riverine warfare on the river Danube. Its appearance heralded the end of the era of medieval style warships on the river and paved the way for the contemporary riverine flotilla. In his study, the author wishes to present the activities of the steamer during the War of Independence in 1848-49, as well as provide insight into the shipping conditions of the Danube at the time and the general navigational characteristics of early steamships.

KEY WORDS: river gunboats, armed steamer, 1848-49 War of Liber

* Közgazdász, folyami hajóskapitány. ORCID: 0000-0002-8805-5019

Különösen fontos volt, hogy a hajósok tisztában legyenek a folyók szakaszjellegeivel, vagyis, azzal, hogy az adott folyó hol rombolja a medret, illetve hol rakja le az általa szállított törmelékot, hordalékot. A Duna esetében ez a mai napig fontos szempont a hajózási szakterületen dolgozók számára. [19]

Azt se felejtjük el, hogy abban az időben a Magyar Királyság – Dévénytől Szörényvárig – a Duna hosszának közel a felét tartotta ellenőrzése alatt⁶. (2. ábra) Akkoriban még nem voltak modern eszközök, amelyek segítették volna a hajósokat, így a tapasztalat, illetve a különböző folyamszakaszok ismerete mindennél többet ért.

A MÉSZÁROS HADIGŐZŐS ÁTÉPÍTÉSE

A Mészáros eredetileg a DGT Franz I. nevű lapátkerekes gőzhajójaként kezdte pályafutását. A szabadságharc idejére a Franz I., mint a flotta legidősebb tagja, már annyi átalakításon ment keresztül, hogy lényegében a nevén kívül más nem maradt az eredeti, 1830-ban épült fatestű hajóból. A hadigőzös alapjául szolgáló hajótestet 1841-ben készült vasból, és egy 60 LE teljesítményű, széntüzelésű, valószínűsíthetően Cornwall típusú gőzgép hajtotta. [1] [21] (1. táblázat)

1.táblázat. A Mészáros hadigőzös technikai adatai (A szerző szerkesztése [8] alapján)

Hosszúság [m]	58,36
Hajótest szélessége [m]	7,92
Hajótest szélessége a kerékdoboknál [m]	13,82
Merülés [m]	1,1
Főgép teljesítménye [LE]	60
Holtvízi sebesség [km/h]	9
Vízkesztorítás [t]	318

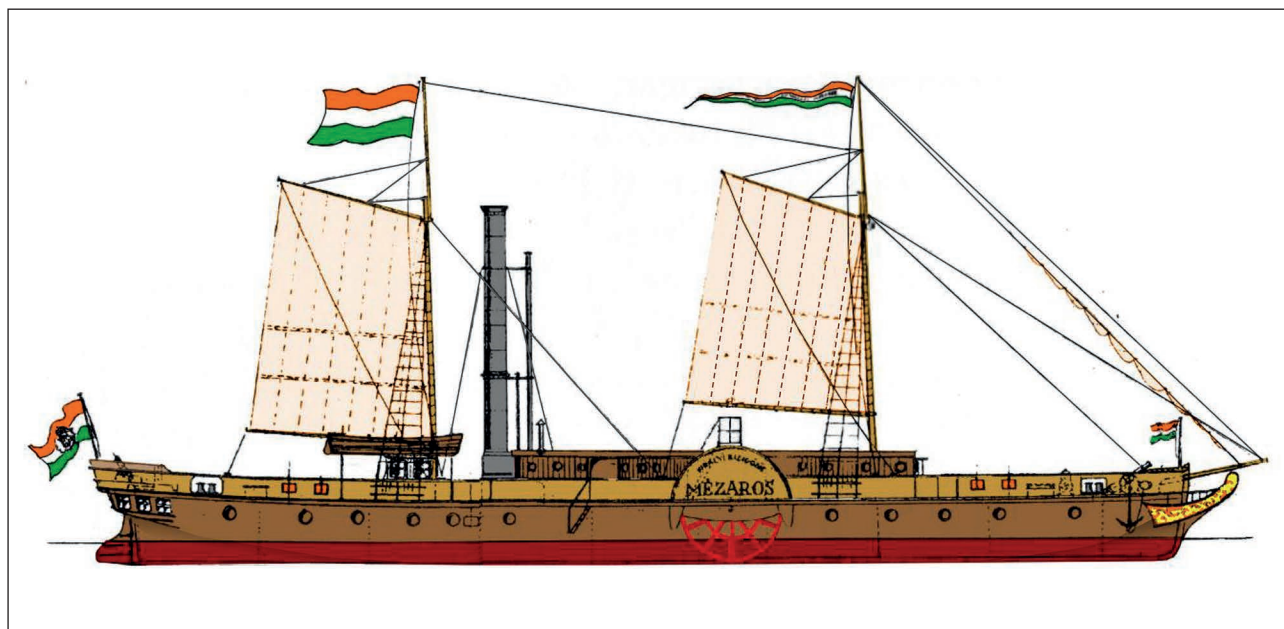
A Batthyány-kormány a Franz I.-et 60 000 forintért vásárolta meg a DGT-től, annak érdekében, hogy hadihajóvá alakíttassa azt az Óbudai Hajógyárban. [21] Az eredeti elképzelés szerint a kereskedelmi hajókat védelmezte volna a Dunán, de a titeli sajkások 1848. júniusi, a szerb felkelők oldalára történt átállása, valamint a délvidéki események eskalálódása miatt, végül éles helyzetekben is bevetették az egységet. [4] [6]

Az eredetileg személy- és áruszállításra épített gőzhajó belső hajótereit átrendezték, az egykori utasterek és raktárak helyén kialakították a legénységi és tiszti szálláshelyeket, valamint egy kórterem, egy műtő és egy kápolna is létesült a hajón. A munkálatok irányításával Mészáros Lázár hadügyminiszter Primus Adamich mérnökkari őrnagyot, Mollináry Károly egykori sajkás alezredest, valamint Navarra századost és Kenessey Béla tengerész kapitányt bízta meg. [3]

Fegyverzetként 8 darab hatfontos ágyút (4–4 a hajó oldalán), 2 darab 12 fontos ágyút (a hajó orrában) és 2 darab hétfontos tarackot (a hajó farán) állítottak fel a fedélzeten, amely abban a korban jelentős tűzerőt jelentett. A hajóra rakott nehéz ágyúk miatt a fedélzetet több helyen aládúcolták, megerősítették. Mivel az egység tömege már így is jelentősen megnövekedett, ezért kénytelenek voltak lemondani a páncélzatról. A hajó fegyverzetének javadalmasaként a hatfontos ágyúk számára 1280 darab ágyúgolyót és 16 kartácsot, a 12 fontos ágyúkhoz 140 darab golyót és 20 kartácsot, míg a hétfontos tarackokhoz 160 gránátot és 20 kartácsot, továbbá 8 láda gyutacsot, 12 gombolyag gyújtózsínort és a díszlövészek leadására 46 darab hatfontos vaktöltést biztosítottak. A kézfegyverek számára 6000 pisztolytöltény, 2400 gyalogsági töltény, 20 font puska és 150 font ólom állt rendelkezésre. [9]

A hajó legénységéhez tartozott 1 fő hajóvezér, 1 fő első és 1 fő másod erőművész (gépész), 1 első, 1 fő másod és 1 fő önkéntes kormányos; 2 fő ács, 1 fő vitorlamester, 6 fő fűtőlegény, 9 fő hajóslegény, 1 fő szénhúzó, 1 fő hajós ifjanc. A tüzérség állományához 1 alhadnagy, 1 tüzemester, 3 tizedes, 3 főpattantyús (tüzér, ágyúkezelő), 27 alpattantyús, 1 tisztiszolga tartozott. A gyalogságot 1 őrmester hajósegéd, 2 tizedes, 1 dobos, 40 közvitéz képviselte. Tiszti tele-

2. ábra. A korabeli leírások alapján rekonstruált színezett rajz a Mészáros hadigőzös átépítéséről [17]



pet 1 kapitány hajóparancsnok, 1 tábori lelkész, 1 számvevő tiszt, 1 számvevő segéd, 1 fősebész, 1 alsebész, 1 hájóságsegéd alkotta. A hajó főparancsnoka Pálóczy László százados, a Turszky 62. gyalogezredből, őt Máray Zsigmond sajkás hadfi támogatta parancsnok segédként, őrmesteri rendfokozatban. A hajó tüzérségét Orsonits Gáspár honvéd tüzérhadnagy irányította. A hajó tényleges irányításáért Lekman János hajóskapitány felelt.

A hadigőzöst 1848. július 25-én bocsátották vízre, nevét Mészáros Lázár hadügyminiszter⁷ után kapta, így lett *Királyi Hadigőzös Mészáros*. Később a hajó nevét *Országos Hadigőzös Mészáros*-ra változtatták. Az egység végül 1848. július 30-án indult el a Délvidék felé, hogy megkezdje az első őrzőjáratát. (1. ábra)

Pálóczy hajóparancsnok a következő utasítást kapta induláskor Mészáros Lázár hadügyminisztertől:

„A Mészáros Hadigőzhajó parancsnokának. Valamint már előbbi értekezéseimben nagyobb részint kimerítettem általános nézeteimet a hadihajónak működésére, rendeltetésére és biztonságára nézve, midőn azokat ismétlem, nem mulasztatom el újra emlékeztetőbe hozni a parancsnokságnak, miszerint azon intézkedések, a melyek a fennebbi czélok elérésére szükségesek, annál nagyobb szorgalommal és pontossággal megtétessenek, hogy ezen első hadigőzhajónak fenntartása, más részről pedig a Duna hajókázása és mind két partjának ellenségtől megóvása sikeresen eszközölthessék, főfeladata ennél fogva tehát a százados úrnak ezekre kellően figyelmeznie és ha a hadigőzhajónak veszélyeztetése nélkül Péterváradot elérheti, ott szinte a fenn elsorolt cél elérésére működjék, más különben pedig minthogy ott báró Hrabovszky János hadnagyvezér és főhadiparancsnok rendelkezése alá esik, jelentse be ő méltóságának a hadigőzhajó állapotát, megtámadási és védelmezési erejét, ne titkolja el, a főhadiparancsnok urat a hadihajó más tulajdonai felől is oly kimerítőleg értesíteni, a mely által a vízeni egész működését felvilágosítsa, hogy a hadnagyvezér úr ezáltal a hadihajó egész használatát belátása szerint elintézhesse.

Felhívom továbbá százados urat, szoros felelősség terhe alatt mindazon intézkedéseket megtenni, a melyek a fennidézett célra vezetők lennének, ha pedig Péterváradra nem mehetne, és ott vesztegelnie kellene, tehát a Dunán felfelé czirkáljon akár egész Pestig, a hol az utazásban észrevett hibákat lehetőleg orvosoltni fogja és magát a szükségességgel ellátandja. Az elkövetett vagy történt hibára nézve utolsó beszélgetéseinkre hivatkozok, elvárva tudósítását minden állománnyról. Végtére az előforduló ellenséges erőre nézve kikötöm a hajó biztonságát szem előtt tartani s inkább visszatérni, mintsem veszélyeztetni, okot adván, hogy hibák mutatkoztak, melyek orvoslását itten kellett eszközölni.

Pest július 31. Mészáros s. k.”[9]

(Folytatjuk)

HIVATKOZOTT IRODALOM

- [1] Csillag Miklós, Varró József. „Franz I” A Császári-Királyi Szabadalmazott Első Dunagőzhajózási Társaság Első Gőzhajója, Közlekedési Múzeum 1968.;
- [3] Hámosi Péter. A magyar hajózás képes története Nemzeti Tankönyvkiadó 1999. ISBN: 963-190-311-7;
- [4] Dr. Balogh Tamás. 2016. A modernkori magyar hadihajózás hajnala (1848–1914) pp. 30–34. In: Szilágyi Zsolt Lajos (szerk.): Hajózni szükséges!

A magyar hadihajózás története Zrínyi kiadó 2016. ISBN: 978-963-327-655-6;

- [5] Deák Antal András. A Duna Fölfedezése Vízügyi Múzeum, Levéltár és Könyvtár gyűjtemény 2004. ISBN: 963-217-033-4;
- [6] Feith László. A Mészárossal kezdődött Magyar Honvéd XXIV. évf. 7. szám, 2013. július pp. 46–49.;
- [7] Horváth Csaba. A Dunai Monitorok múltja és alkalmazásuk mai lehetőségei Műszaki Katonai Közlöny 2000 Évf. 10 szám p. 4;
- [8] Urbán Aladár. A MÉSZÁROS Hadigőzös 1848-ban, Hadtörténeti Közlemények 34. évf. 4. sz (1987);
- [9] Pelz Béla. Az első magyar hadihajó. „Királyi magyar hadigőzös Mészáros” 1848. Hadtörténeti Közlemények, XIX. (1918) pp. 98–109.;
- [15] Magyar néprajz, Kéziszótár: Hajómalmok <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/MagyarNeprajz-magyar-neprajz-2/iii-kezmuvesseg-25ED/a-falu-es-mezovaros-ellatasaban-jelentes-kezmuvesseg-nyersanyag-eloallito-es-feldolgozo-munkaja-2726/vizimalmok-276D/hajomalmok-2788/> (Letöltve: 2022. 12. 25.);
- [17] Forrás: TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományörző Egyesület;
- [19] Daruka Norbert. A Magyar Hadihajózás helyzete az I. világháborúban; Műszaki Katonai Közlöny XXIV. évfolyam, 2014. 2. szám pp. 81-92. ISSN 2063-4986 http://www.hhk.uni-nke.hu/downloads/kiadvanyok/mkk.uni-nke.hu/PDF_2014_2sz/4_A%20magyar%20hadihajozas%20.pdf (Letöltve: 2023. 2. 12.);
- [20] Forrás: Duna Múzeum;
- [21] Tanai Anna. Franz I. – Az első rendszeresen közlekedő dunai gőzhajó; https://vizmerce.blog.hu/2019/03/13/franz_i_az_elso_rendszeresen_kozlekedo_dunai_gozhajo(Letöltve: 2023.2.15.).

JEGYZETEK

- 1 Németül Donaudampfschiffahrtsgesellschaft DDSG.
- 2 Az első dunai gőzhajó a *Carolina* volt.
- 3 Titel (szerbül Тител, németül Theisshügel) település ma Szerbiában, a Vajdaság Dél-bácskai körzetében. A várossal szemben, a bánáti oldalon ömlik a Béga a Tiszába, néhány km-rel délre, a Tisza torkollik a Dunába. Az IRON CAT szerb–magyar hadihajós nemzetközi gyakorlat helyszíne is itt található, ugyanis itt helyezkedik el Szerbia vízi lötere.
- 4 Az alacsonyabb vízálláskor a Dunából kilátszó Ínség szikla az utolsó képviselője annak a sziklacsoportnak, amely a Gellért-hegy lábánál a benyúlása a Dunába, ezeket a sziklákat a XIX. század végén robbantották fel, eltávolítva azokat a hajóútóból, de akkor még igencsak nagy veszélyt jelentettek a jobb part mellett haladókra.
- 5 A hajómalmokat mindig a sodorvonalhoz közel telepítették, hogy a víz minél jobban meghajtsa a malomkereket. Ez egyben a folyómeder legmélyebb részét is jelentette, amely különösen kisvízes időszakokban jelentősen lecsökkentette a közlekedő hajók rendelkezésre álló hajóútját, ráadásul a hajómalmokat rendszerint csoportosan telepítették.
- 6 Dévénytől Szörényvárig még napjainkban is közel 1000 km-es ez a folyamszakasz, a szabályozások előtt azonban még hosszabb volt. Ebből a Mészáros körülbelül 600 kilométert járt be a Fischa torkolata és Pétervárad között.
- 7 Pacséri Mészáros Lázár Ferenc Xavér József (Baja, 1796. február 20. – Titley, Anglia, 1858. november 16.) honvéd altábornagy, hadügyminiszter.