

Sarus Ferenc*

A Mészáros hadigőzös

II. rész

A Mészáros gőzhajó eredetileg a *Duna Gőzhajózási Társaság Franz I.* nevű lapátkerékes hajójaként kezdte pályafutását. 1848-ban, az újonnan alakult Bathyány-kormány a vízi gőzöst azzal a céllal vásárolta meg és építtette át, hogy biztosítani tudja a Duna feletti ellenőrzést, valamint a folyami áruszállítás biztonságát. A hajó nevét Országos Hadigőzös Mészáros-ra változtatták. Az egység 1848. július 30-án indult el a Délvidék felé, hogy megkezdje az első őrjáratát. A tanulmány második részében a szerző a hadigőzös tevékenységét és műszaki-technikai képességeit ismerteti, valamint értékeli a hajó szerepét az adott hadi helyzetben.

A MÉSZÁROS HADIGŐZÖS ŐRJÁRATAI

A hadihajó tevékenysége 1848-ban három szakaszra osztható (3. ábra):

- délvidéki őrjárat;
- Pest-Buda védelmének erősítése Jellasics betörése alatt;
- Felső-dunai őrjárat és visszavonulás Óbudára.

A délvidéki őrjárat már a hajó első útján egy – valószínűsíthetőleg kazán – meghibásodással indult, így a hadigőzösnek vissza kellett térnie Óbudára javításra. [22] A munkálatokat követően, a hajó 1848. augusztus 17. és szeptember 23. között tartózkodott a Szerémségben. A Mészáros hadigőzös 1848. augusztus 19-én esett át a tűzkereszteségen Palánkánál (ma: Бачка Паланка, Szerbia), amikor a túlsparti Nestyénből (ma: Нештин, Szerbia) a szerbek támadással fenyegették a magyarlakta falut, miután megszerezték a kompot.

„Pálóczy László százados s a Mészáros hadigőzös parancsnoka következő jelentést teszi Palánkáról f. h. 19-én a hadügyministernek.

A palánkai nemzetőrségi őrvonalat Nestyén helysége már több hét óta avval ijesztgeté, hogy ezen helység lakosi a mitőlünk elfoglalt, 200 embert bíró komppal áttörni és Palánkát elpusztítani szándékoznak. Ennek folytán én a gőzössel Nestyénbe által menék s egy alkalmas távolságra megállván s egy ladikba 6 embert és 5 hajóslegényt beültetvén azon utasítással küldém ki őket a szárazra, miszerint az ottani néptől szép szóval a kompot visszakerjék.

Azonban alig közeledtek azok a komphoz, a legközelebbi házakból mintegy 20 lövés esett rájuk, mire én a ladikban ülő emberek biztosítására egy 6 fontos ágyúval feleltem. Erre a hegyről két kisebb ágyú lövetett ránk sérelem nélkül, mely 2 lövésre természetesen megnyitattam én is a tüzet a palánkai nemzetőrökkel, kik szinte kisebb 3 ágyúinkkal a partról a Dunán keresztül az ellen figyelmét kétféle osztották. Alighogy részünkről megkezdődött a tüzelés, az ellen ágyúi nyomban elhallgattak s az egy lélek nélküli Nestyén község lángba borult, úgy, hogy kivéven a magyar részét és a rácz templomot a helység többi háza i

rácz pap lakával együtt, mely utóbbit öt golyó és egy gránát ért, leégett. Az ágyúzás után az emberek ismét kimentek a ladikból s az ott álló kompot minden ellenzés nélkül a hajóhoz vonták.” [23]

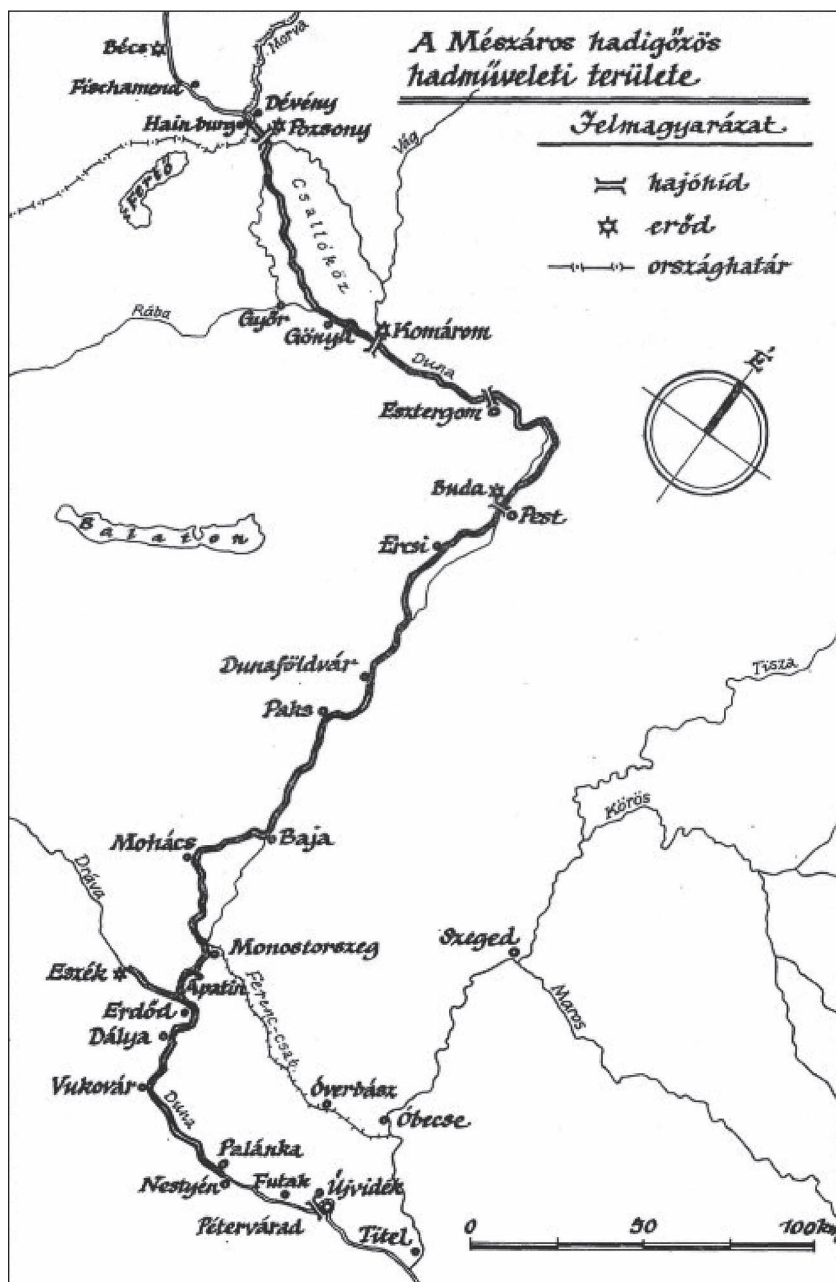
Az egység a továbbiakban felderítést és járőrözést végzett a Bácsújlak (ma: Бачко Ново Село, Szerbia), Bácspalánka, Futak (ma: Футац, Szerbia) védvonalon. Szeptember elején a hajó Vukovár (Vukovar, ma: Horvátország) és a Drávaszög között cirkálva akadályozta a horvátok esetleges átkelési kísérleteit a Duna bal partjára. Az ellenség hamarosan a parti tüzérség tevékenységével, és műszaki záruk telepítésével egyre jobban korlátozta a hajó működési területét, valamint elvágta a szénvételezési lehetőséget Apatinnál (ma: Апатин, Szerbia), majd Jellasics előretörése miatt a hajót szeptember 23-án visszarendelték Pest védelmére.

A hadigőzös 1848. szeptember 25-én ért Pestre, Ercsi és Paks között cirkálva minden vízi járművet átkényszerített a Duna bal partjára, illetve feladatul kapta még Jellasics seregének bármilyen átkelési kísérletének megghiúsítását. A hajót végül a pákozdi csata¹ után, október 5-én újra Pestre rendelték.

Ezt követően az egység működési területét áthelyezték a Duna felső szakaszára, 1848. október 7-én már Gönyűnél állomásozott, majd Pozsonyba (ma: Bratislava, Szlovákia) indult tovább. A hajó október közepéig Pozsony és Hainburg (Ausztria) között cirkált, hogy megakadályozza az esetleges átkelési kísérleteket a Dunán. Október 15-én a Honvédelmi Bizottmány a hadigőzöst Pestre rendelte, ahol a készleteit kiegészítette, majd október 18-án visszaindult Esztergomba. Esztergomban a fedélzetére vette Kossuth Lajost, aki Győrre utazott a hajóval. A Mészáros a magyar sereg előrenyomulása alatt végig fedezte a Dunára támaszkodó jobb szárnyat egészen a Fische torkolatáig előnyomulva², továbbá védelmezte a sereg utánpótlását szállító egyéb hajókat is. A honvédsereg schwechati veresége után a hajót is visszavonultatták Bécs alól, a csata körüli napokban végzett tevékenységéről nem maradtak fent részletes leírások. A korán beálló tél miatt az egység 1848. november 18-án telelőre vonult Óbudára, ahonnan december végén a hajó legénységét Görgei tábornok part-ra vezényelte. A magyar csapatok 1849. január 5-én visszavonultak a fővárosból, a telelőben tartózkodó, jégbe fagyott hajót pedig hátra hagyták. Windisch-Grätz tábornagy bevonuló csapatai lefoglalták az egységet, és a tavaszi visszavonulásukkor Bécsbe vitték magukkal, akkor már General Schlik néven. A névadója grófi kinevezése után a hajó is nevet váltott. 1858-tól Graf Schlik néven szolgált tovább egészen 1866-ig, amikor a Duna Gőzhajózási Társaság visszavásárolta, és több mint három évtizeden keresztül, 1899-ig teher- és vontató gőzösként használta. A-7 néven uszályá alakítva még megérte a 20. század kezdetét, amikor a hajótestet leselejtezték, és szétbontották. [24]

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





3. ábra. A Mészáros hadigőzös hadműveleti területe [24]

A MÉSZÁROS HADIGŐZÖS HAJÓS SZEMMEL

Mivel a hajó manőverező képességéről nem maradt fent korabeli leírás, ezért az alábbiakban általánosságban ismertetem a korabeli lapátkerekes gőzhajók hajózási tulajdonságait. Korai építésű lapátkerekes gőzhajóként a Mészáros hadigőzös lapátkerekei a hajó első felében helyezkedtek el, ezzel szemben a hajó kiegyensúlyozatlan kormánylapátja annak farán kapott helyet. Ez a két tényező együtt a korabeli hajók fordulási körének megnövekedéséhez vezetett, e vízi járművek nem voltak könnyen manőverezhetőek. A nehéz irányíthatósághoz az is hozzájárult, hogy a két lapátkerék nem volt önállóan vezérelhető, ezért mindig csak azonos irányba forogtak, ami a gyakorlatban azt jelentette, hogy a hajót nem lehetett „csavarni” a fordulási középpontja körül. A lapátkerék lapátjainak merev beépítése tovább csökkentette a hajógép által átadható erőt. A lapátkerekes kialakítás

előnyös tulajdonságai közé tartozott azonban, hogy a hajónak jóval sekélyebb merülése volt, mint egy hasonló méretű hajócsavarokkal ellátott egységnek – erre szükség is volt a korabeli szabályozatlan Duna-meder miatt. A manőverezhetőség megőrzése érdekében le kellett mondani az egység páncélozott kialakításáról, hiszen a hajó felfegyverzése jelentősen megnövelte a hajótest merülését, ezzel is csökkentve annak mozgékonyágát.

A parancsnoki híd a két kerékdob között helyezkedett el, azzal szemben a kormányos a hajó farában állt. Ez a 25–30 méteres távolság egy-egy ütközet hevében igencsak megnehezíthette a kommunikációt a hajó parancsnoka és a kormányos között. A hajó magas kéménye és két árbóca tovább rontották a kormányos kilátását a menetirány felé.

A hajót – a jelentős mennyiségű fegyverzet következményeként megnövekedett tömege miatt – nem tudták páncélozni, amely rendkívül sebezhetővé tette a lapátkerekeket, a parancsnoki hidat, valamint a kormánykereket. Ez magyarázatul szolgálhat azokra az utasításokra, amelyek elsősorban felderítésre és erődemonstrációra adtak parancsot, és igyekeztek a hajót megóvni a direkt összecsapásoktól. A Közép-Duna átlagos, 200–400 méteres mederszélessége a legtöbb szakaszon elég védelmet adhatott a hajónak a kézi fegyverek tüze ellen, amennyiben az bent tudott haladni a sodororvonalban, miközben az ágyúival még elérhette az ellenséget. Természetesen gázlók térségében, vagy nagyobb zátonyoknál a hajózó út szélessége akár 100 méter alá is csökkenhetett, ezekben a szűkületekben – különösen hegymenetben – jóval kiszolgáltatottabb lehetett az egység. Egy korabeli hatfontos ágyú lőtávolsága 1400 lépés volt teljes emeléssel (1050 méter) és 250 lépés vízszintes irányzású csővel (187,5 méter). [25]

A hajóra nézve azok a folyóparti magaslatok jelenthették a legnagyobb veszélyt, ahonnan a tüzérségnek tiszta rálátása volt a folyóra, és lényegében csak a sebességében bízva tudta volna elkerülni a találatokat. A Duna mentén akkoriban elterülő ártéri erdők a legtöbb helyen kellőképpen megnehezítették a tüzérség telepítését annak érdekében, hogy könnyen lehessen ez által korlátozni a hajó mozgását. Ugyanakkor a hajó páncélozatlan volta azt jelentette, hogy akár egyetlen pontos találat forró gőzzel tölthette volna meg a gépházat, ezzel lényegében műveletképtelenné téve az egységet (akkoriban még a gépezetek hajtották végre az irányváltásokat). A vasból készült hajótest és a deszkafedélzet könnyen átszakadt volna egy 3 kg-os vas ágyúgolyó becsapódásától. Az Augustin 1842M előltöltős puskák hatásos lőtávolsága 300 lépés volt (225 méter, a találati pontosság azonban csak 30%-os), de csak 100 lépésről értek el kielégítő találati pontosságot (75 méter, 75%), így lényegében a kézfegyverek



4. ábra. A Mészáros hadigőzös korabeli leírások alapján rekonstruált makettje [31]

tüze elhanyagolható veszélyt jelentett a mozgásban lévő hajóra. [26]

A hajó gőzgépe valószínűsíthetően Cornwall típusú volt, ezt a korai gőzgéptípust 1812-ben fejlesztette ki Richard Trevithick³ angol feltaláló. Ez a kazántípus egyfűtőcsöves kialakítású, méretét tekintve 4–7 méteres hosszúságban, és 1,25–1,75 méter átmérővel készült. A Cornwall típusú kazán előnye az egyszerű felépítés, a nehézség nélkül kezelhetőség, a kompakt kialakításának köszönhetően könnyen telepíthető, alacsony fenntartási költségű, jól tűri a terhelés ingadozását, és kicsi a tömege. Alacsony nyomású kategóriában ezek a gőzkazánok még napjainkban is a legjobbak közé tartoznak. Hátrányos tulajdonsága, hogy nem képes nagy mennyiségű gőzt előállítani, valamint magas gőznyomást elérni. A jó léghuzat eléréséhez magas kéményre van szüksége, ez magyarázat lehet a Mészáros hadigőzös magas keskeny kéményére is. [27] [28] A hajó első gőzgépének fennmaradt a fogyasztási adata, e szerint óránként 650 bécsi font (860 kg) kőszénnyel nyelt el a kazán, de a begyűjtéshez fát használtak. Egy nyár alatt a hajó kazánja 1800 tonna kőszénnyel és 100 öl (613 m³) fát égetett el. [29] A tüzelőanyagot a hajó elejében lévő természetes szobában tárolták, amely egyben a rakomány szállítására is szolgált.

A hajó sebessége völgymenetben jó védelmet biztosított az ágyúkkal szemben, ugyanakkor hegymenetben már jóval kiszolgáltatottabbnak számított, ugyanis csak 3–5 kilométer/órás sebességgel haladhatott az árral szemben. Kérdéses, hogy a hajó tüzéinek mennyi ideje volt begyakorolniuk a mozgó hajóról történő lövészetet. A korabeli rajzokon látható, hogy a hablemezt kivágták, és a nyílásokon kidugták az ágyúk csövét, amelyek szinte csak lapos pályán tudták kilőni a lövedékeiket. Ez a módszer azonban

erősen korlátozta a lőtávolságukat. Az ágyúk beépítéséről Dezsényi Miklós 1942-ben publikált munkájában a következő olvasható: „alacsony oldalpofás hajói lövegtalpon kerültek beépítésre, mely a fedélzeten körbe csúsztatható volt az oldalirányzás szükségleteinek megfelelően”. [30] A 6 és 12 fontos ágyúk lafettáihoz egy-egy mintapéldányt a komáromi helyőrség tüzérszertárából szereztek be.

Bár nem maradt feljegyzés arról, hogy a Mészáros valaha is összechapott volna a titeli sajkásokkal, egy ilyen összechapás mindenképpen érdekesen alakulhatott volna. Az abszolút tüzerő a Mészáros oldalán állt volna, ugyanakkor a sajkásoknak akkoriban még több hajójuk volt bevethető állapotban, amelyek közül a kettős sajkák szintén hordozhattak 12 fontos ágyút is, és a tüzéik képzetebek voltak a vízi hadviselésben. A tömörvas ágyúgolyók mind a Mészárosra, mind a sajkákra könnyen végetes csapásokat mérhettek volna, bár a gőzhajtó leginkább a kazánt ért találattal, vagy a kormánymű szétlövésével lehetett műveletképtelenné tenni. Ameddig a Mészáros völgymenetben haladt, addig a sebessége jó eséllyel megvédte volna, de ha hegymenetben kellett volna összechapnia a sajkásokkal, akkor már jóval kiszolgáltatottabb lett volna. A gőzhajtó, amíg rendelkezett elég szénrel, addig kifárasztathatatlant volt, szemben az evező és vitorlahajtású sajkákkal, ugyanakkor az evezővel hajtott sajkák sokkal könnyebben manőverezhetők, köszönhetően az összeszokott és gyakorolt legénységüknek. Több mint valószínű, hogy a sajkások hegymenetben egy vontató gőzössel megpróbálták volna vontatni a hajóikat, hogy így kíméljék az evezőket, amíg az összechapás helyszínére nem érnek, sőt, kedvező széljárás esetén a nagyobb hajóik használhatták volna a vitorláikat is. A fenti okok miatt valószínűleg egyik



fél sem kereste az összecsapást, és inkább a parti infrastruktúra pusztításával igyekeztek korlátozni a folyami erők működésének hatékonyságát.

TOVÁBBI GŐZHAJÓK A SZABADSÁGHARC SZOLGÁLATÁBAN

Az 1848/49-es szabadságharc alatt a magyar kormány számos egyéb gőzhajót is igénybe vett hadiszállítások céljára, de csak egy egységet fegyverzett fel, a Carl nevű gőzöst a Tiszán, amely Honvéd néven állt szolgálatban. A Honvédot csak négy röppentyűindítóval szerelték fel, mivel méretében jóval kisebb volt, mint a Mészáros. A hajó parancsnoka Medgyaszay István hajóskapitány volt, az egységet a Szegec alatti Tisza-szakasz védelmére rendelték, ezzel tovább korlátozva a lázadó sajkások működési területét.

A Mészárossal együtt megrendelt páncélos gőzhajó építését nem fejezték be a szabadságharc végéig, és végül az Erzherzog Albrecht néven, 1852-ben tagozódott be a császári és királyi folyami flottillába. [22] [32] [33] [34]

ÖSSZEGRÉS

A Mészáros hadigőzös európai viszonylatban egyedülálló volt, szerepét – a régió meghatározó vízi útjaként – kiemeli a Duna. A magyar kormány jól értékelte a kialakult helyzetet, és gyors választ adott a titeli sajkások jelentette fenyegetésre, egyben biztosította a folyó feletti ellenőrzést is a Pétervárad (ma: Петроварадин, Szerbia) feletti szakaszon.⁴ Természetesen a rendkívül gyors ütemben végrehajtott átalakítás nem alkothatta meg a tökéletes folyami hadihajót, ugyanakkor figyelemre méltó, hogy az egység, a szabadságharc leverését követően még több mint tíz évig maradt aktív hadi szolgálatban. A Mészáros hadigőzös, a folyami gőzüzemű hadihajó prototípusaként a később oly sikeres folyami monitorok őseinek tekinthető, így értékes tapasztalatokkal szolgált a fegyvernem jövőjének formálásához. Az 1848-as szabadságharc után a folyami hadihajók fejlődése egy időre áttevődött az amerikai kontinensre, egészen pontosan a Mississippi folyóra. A hadi gőzhajók ott jutottak el a fejlődés azon fokára, hogy páncélzatot is kaptak az amerikai polgárháborúban⁵, illetve fedélzetükön akkor jelent meg az elforgatható ágyútorony. Érdekes tény, ahogy az Osztrák–Magyar Monarchia hadvezetése figyelemmel kísérte ezeket az újításokat, és miután az 1870-es évek elején, Oroszország és Törökország konfliktusai miatt ismét igény mutatkozott a korszerű folyami hadihajók építésére, rövid időn belül létrehozta az első folyami monitorokat. Ha megfigyeljük az első monitorpár a Leitha és a Maros méreteit (hosszúság: 50 méter, szélesség: 8,13 méter, merülés: 1,065 méter, vízkiszorítás: 320 tonna) feltűnő, hogy azok paraméterei hasonlóak a Mészáros hadigőzöséhez. [35] [36]

HIVATKOZOTT IRODALOM

- [22] Csonkaréti Károly. Hadihajók a Dunán Zrínyi kiadó 1980. ISBN: 963-326-280-1;
 [23] Pelz Béla. Az első magyar hadihajó. „Királyi magyar hadigőzös Mészáros” 1848. Hadtörténelmi Közlemények, XIX. (1918) pp. 98–109.;

- [24] Urbán Aladár. A MÉSZÁROS Hadigőzös 1848-ban, Hadtörténelmi Közlemények 34. évf. 4. sz (1987);
 [25] Németh Balázs. A hatfontos táborigyű, a szabadságharc igáslova <https://kapszli.hu/a-hatfontos-tabori-agyu-a-szabadsagharc-igaslova/> (Letöltve: 2022.12.10.);
 [26] Kedves Gyula. A szabadságharc fegyverei <http://www.budaihonvedek.hu/a-szabadsagharc-fegyverei/> (Letöltve: 2022.11.20.);
 [27] [11] What is Cornish Boiler? <https://mechanicalboost.com/cornish-boiler/> (Letöltve: 2022.12.1.);
 [28] <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikona-2/g-A5BD/gozkazan-BOA0/> (Letöltve: 2022.11.25.);
 [29] Csillag Miklós, Varró József. „Franz I” A Császári-Királyi Szabadalmazott Első Dunagőzhajózási Társaság Első Gőzhajója, Közlekedési Múzeum 1968.;
 [30] Dezsény Miklós. Tengeri és folyami hajóhadaink kimagasló fegyvertényei. 1052–1942. A királyi magyar hajósnép, a királyi naszádos és csajkás seregek, a cs. kir., illetve a cs. és kir. Haditengerészeti egységei, a magyar hadihajózás és a m. kir. honvéd folyamierők harcai. M. Kir. Hadimúzeum kiadványai XIII. Bp., 1942., M. Kir. Állami Nyomda, 203 p.;
 [31] Forrás: Duna Múzeum;
 [32] Dr. Balogh Tamás: A folyami hajóhadak, in.: Haditengerészetünk emlékei, TIT HMHE, Budapest, 2009., 66. o.;
 [33] <https://hajosnep.hu/Media/Default/hu-HU/tevekenyseg/kiallitasok/2009/haditengereszetunk-emlekei/haditengereszetunk-emlekei-konyv.pdf>;
 [34] <https://hajosnep.hu/kiallitasaink/haditengereszetunk-emlekei> (Letöltve: 2023.3.4.);
 [35] Horváth Csaba. A Dunai Monitorok múltja és alkalmazásuk mai lehetőségei Műszaki Katonai Közöny 2000 évf. 10 szám p. 4;
 [36] Daruka Norbert. A Magyar Hadihajózás helyzete az I. világháborúban; Műszaki Katonai Közöny XXIV. évfolyam, 2014. 2. szám pp. 81–92. ISSN 2063-4986 <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/mkk/article/view/2420/1693> (Letöltve: 2023.2.12.).

JEGYZETEK

- 1 1848. szeptember 29.
 2 A Fischa torkolat és Bécs határa közötti távolság 20 kilométer.
 3 Richard Trevithick (1771–1833) angol feltaláló, bányamérnök, a magasnyomású gőzgép kifejlesztője, valamint ő építette az első működő gőzmozdonyt.
 4 Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán című – egyébként kiváló – munkája a 130. oldalon megemlíti, hogy a Mészáros hadigőzös eljutott a Tiszára is, de ez több okból is lehetetlen volt. Pétervárad és Tittel között a szerbek tartották ellenőrzésük alatt mindkét partot, amíg a hajó a Szerémségben tartózkodott, továbbá a Tiszán a sajkások tartották ellenőrzésük alatt a titeli hajóhidat, amelyen a Mészáros nem lett volna képes átjutni a parti ágyúk tüzében.
 5 Az amerikai polgárháború (1861–1865) az Amerikai Egyesült Államok területén lezajlott fegyveres konfliktus, 24, többnyire északi szövetségi állam (unionisták) és az Amerikai Államok Konföderációjába (konföderációk) tömörült 11 déli állam között.

Kedvenc lapjait – köztük a Haditechnikát – a **Laptapír** szolgáltatásával olvassa online asztali vagy táblagépen, illetve okostelefonon. Bárhol, bármikor elérí: laptapir.hu.

