

Lichtneckert András

A Kisfaludy gőzhajó építésének levéltári forrásai A Masjon levél és a Precious jelentés

A Kisfaludy gőzhajó kutatástörténete

Gonda Béla művének¹ megjelenésétől, 1898-tól 2008-ig a hajózástörténeti szakirodalom megegyezett abban, hogy az 1846-ban vízre bocsátott Kisfaludy gőzhajó

- tervrajzai nem maradtak fenn;
- a hajó vagy hajótest méretei nem ismertek;
- a hajótest fából készült.

Varró József 2008-ban megjelent két műve közül az Óbudai Hajógyár történetét bemutató könyvében leszögezte, hogy 1838 után nem épült többé fatestű hajó Óbudán, Széchenyi István és a gyár kapcsolatáról írt másik könyvében – nyilván a felhasznált szakirodalom alapján – mégis azt közölte, hogy az 1846-ban épült Kisfaludy fatestű hajó volt.² Ebből az ellentmondásból is látható, hogy a Kisfaludy megépítésének körülményei olyannyira tisztázatlanok, hogy még a hazai hajóépítés történetéről szóló szakirodalomban is zavart okoznak.

E sorok szerzője 2011-ben publikálta a Kisfaludy gőzös fő méreteire vonatkozó új kutatási eredményét, azonban a hajó anyagát illetően elfogadta a szakirodalomban ismert álláspontot, a fa hajótestet.³ A Kisfaludy folyamatban lévő újjáépítése kapcsán a kutatás folytatása és a feltárt források – szakemberek bevonásával történt – értelmezése arra az eredményre vezetett, hogy az eredeti Kisfaludy vastestű hajó volt

A kutatók ugyanis – még a Széchenyi-gyűjteményben járatosak is⁴ – a kutatás és publikálás során három alapvető hibát követtek el:

1. figyelmen kívül hagyták a Kisfaludy méreteiről és anyagáról fennmaradt egyetlen hiteles levéltári forrást, a Masjon levelet és a hozzácsatolt Precious jelentést;
2. hibásan feltételezték és tényként kezelték azt, hogy a második Kisfaludy méretei megegyeztek az elsőével;
3. hibásan feltételezték azt is, hogy a második Kisfaludy azért kapott új, vas hajótestet 1869-ben, mert az első, fa hajótest elavult, elkorhadt.

Szakmai tudást megkövetelő kérdésekben a történésznek konzultálnia kell a szakemberekkel. Ha a történész ismeretei és a levéltári dokumentumok át-

esnek a szaktudás szűrőjén, és a két ismeretanyag ötvöződik, egymást kiegészíti, csak akkor lehetséges olyan kérdések tisztázása, mint a Kisfaludy gőzhajó eredeti méretei és anyaga. Vannak azután olyan szakmai követelmények, amelyek szerint ma építik a hajókat, de korántsem biztos, hogy 170 évvel ezelőtt is alkalmazták azokat. A szerző köszönettel tartozik Angyal Imrének, a Magyar Államkincstár nyug. osztályvezetőjének, a Balatonfüredi Hajógyár fémöntődéje egykori vezetőjének, Péter Pál hajótervező mérnöknek és Arany Jánosnak, akik segítségére voltak e tanulmány befejezésében.

Az eddig ismert források értelmezése

Vannak olyan levéltári, hírlapi, szépirodalmi források, amelyeket a szerzők ismertek és használtak is a publikációikban, de nem figyeltek eléggé azok tartalmára.

Különös, hogy a szakirodalomban egymás után olvasható két ellentétes tartalmú információ. A balatoni gőzhajózás 125 éves történetét bemutató könyv szerzői (1971) előbb azt közölték, hogy a Kisfaludy hajóteste fából épült, majd idézték Eötvös Károlyt, aki szerint a hajóhoz rengeteg vasat használtak fel: „A gőzhajó egyes részeit Angliában csinálták, tengeren át Triesztbe hozták s nagy, természetes német lovakon Füredre szállították. A száz és ezer darab gép és hajórészlet ott volt lerakva a parti gyepen. Természetesen minden darab vasból! Csöszt fogadtak mellé, hogy őrizze. (...) Ott őrizte a sok ismeretlen ákom-bákom géprészletet. Előre nevette magában, hogy fölcúsfolódnak ezzel a bolond hajóval az urak. Hajót vasból. De mégis csak bolond az ángol.”⁵ A fenti idézetben talán amiatt siklottak át a szakirodalomban, mert úgy értelmezték, hogy csak a gép vasalkatrészeiről szól, pedig Eötvös egyértelműen fogalmazott: vasból készült száz és ezer darab gép- és hajórészletről írt.

Első olvasásra szintén két ellentétes tartalmú közlés olvasható az 1846 áprilisában megjelent országos lapokban is. A Hetilap 1846. április 6-i keltezéssel tudósítást közölt a Balaton Gőzhajózási Társaság április 5-i közgyűléséről, amelyen Széchenyi előadta, hogy a gőzös gépezete Londonban készül, továbbá „a gőzőskének fa-épületét a dunai gőzhajózási társaság igazgatósága az ó-budai hajógyárban fogja megalkottatni. Tehát mind erős, mind

ékes építésről biztosak lehetnek a társasági tagok.” A Pesti Hírlap 1846. április 28-i számában azt írták, hogy a közgyűlés után többen a részvényesek közül az Óbudai Hajógyárba látogattak, ahol „Ugy talál-ták, hogy a’ Kisfaludy névvel czimzett gőzhajó egé-szen vasból már munkában van”.⁶ A két tudósítás között nincs ellentmondás abban az esetben, ha az első a fa felépítményre, a második a vas hajótestre vonatkozik, s a hajó a vastól lett erős, a fától ékes.

Többen is közölték, de nem értelmezték azt a le-véltári forrást, amely szerint a Kisfaludy kapitányá-nak vashajóra való iránytűre volt szüksége. A pró-baúton tapasztalták, hogy ha „a tavat jól kitapogat-ták és lesz vashajóra illő mágnestűjük”, bátran ha-józhatnak.⁷

Az eddigiekhez fontos kiegészítő forrás a Francsics napló. Francsics Károly veszprémi bor-bélymester 1846. július 23-án a füredi parton látot-takról írta naplójába: „Jó darab ideig bámulánk az egészen vaslapokból építendő gőzöst, mely lapok izmos, tüzes vasszegekkel kovácsoltattak szorosan egymás szélére...”.⁸ A bejegyzésben egyértelműen vas hajótest összeállításáról van szó, amelyet azon-ban nem szegekkel, hanem szegeccseléssel végeztek, mert a szegeceket kell izzítani a felhasználás előtt.

Az árajánlatok

A Kisfaludy gőzhajó hajótestének és felépít-ményének a megépítésére – leszámítva a gőzgépet, amely a londoni Penn gyárban készült –, két áraján-lat érkezett. A szakirodalomban ismert egy harmadik is, a linzi hajógyáré, amelyet azonban ki kell zárni.⁹ A linzi hajógyár árajánlata valóban egy vashajóra szól, de az 1846. március 19-én kelt árajánlat meg-érkeztekor a Kisfaludy már épült Óbudán, azonkívül 4000 mázsa teherbírásra a Kisfaludynál nem volt szükség. Ismert, hogy a Kisfaludy által vontatott Keszthely és Füred rakhajókra egyenként 1000–1000 mázsa terhet lehetett felrakni. (Az angol mázsa a ma használt mázsa feléhez állt közel, 50,8 kg.)

A linzi gyár árajánlatában mégis van egy hasz-nálható adat a Kisfaludy története szempontjából: becslésük szerint egy jól megépített vashajó megfe-lelő konzerválás mellett 20–25 évet bírt ki javítás nélkül. A Kisfaludy 23 évig bírta, ebből következő-en az új, vas hajótestet nem az tette szükségessé, hogy a fa hajótest elavult, elkorhadt, hiszen ennyi idő alatt egy vas hajótest is tönkremehehetett.

Az Óbudai Hajógyár árajánlata nem maradt fenn, csak az Escher & Wyss zürichi cég 1845. augusztus 4-én kelt árajánlatából ismerhetünk meg olyan mű-

szaki paramétereket, amelyeknek a Kisfaludyra is jellemzőeknek kellett lenni.¹⁰

Az első fontos adat, hogy a zürichi cég árajánlata vas hajótest építésére szól. Széchenyi árajánlatot kérő levele nincs meg, de nyilvánvaló, hogy vas ha-jótestre kért árajánlatot, és nem kérhetett mást az Óbudai Hajógyártól sem.

A zürichi cég árajánlatának a) pontja részletezte a vaslemezekből építendő hajótestet, a vaslemezek vastagságát és a bordák sűrűségét. A felhasználás helyének és a terhelésnek megfelelően különböző vastagságú vaslemezekkel és többféle bordatávolsággal tervezték a hajót. Az árajánlatban 1/4, 3/16 és 1/8 hüvelyk, azaz 6,35, 4,76 és 3,18 mm vastagságú vaslemezekkel számoltak. (A ma használt vasleme-zek vastagsága 5 mm.) A bordák távolságát általá-ban 24 hüvelykre, de a gép és a kazán alatt 18 hü-velykre és duplán, a hajótest elülső és hátsó részén 30 hüvelykre tervezték.

A svájci árajánlathoz képest – a Precious jelentés szerint – a Kisfaludy hajótestét alaposan megerősít-tették, mert általában 12 hüvelyk bordatávolságot és alul dupla bordázatot alkalmaztak, azonkívül töke-súllyal látták el a hajót.

A Masjon levél

Széchenyi 1847 áprilisában az Óbudai Hajógyár-tól magyarázatot kért a Kisfaludy árára, amelyet so-kallott. Levelére 1847. április 20-án kelt 13 oldalas német nyelvű levélben a holland származású John A. Masjon kapitány, az Óbudai Hajógyár igazgatója válaszolt. Leveléhez csatolta S. Preciousnak, a hajó-gyár angol hajóépítő mesterének egy oldalnyi angol nyelvű jelentését.¹¹ Masjon a 147 láb hosszú, 15 láb széles és 7 láb 4 hüvelyk magas Pannonia nevű fo-lyami gőzhajóval összehasonlítva próbálta bizonyí-tani, hogy a Kisfaludy nem épült drágán. A költsé-gek növekedését a szállítási költségek, a munkások-nak a drága füredi gyógyhelyen való tartózkodása és ellátása, továbbá az okozta, hogy a Kisfaludyt erő-sebbre, tágasabbra, díszesebbre kellett építeni, mint a folyami hajókat. („Dem zu Folge ist Kisfaludi lang 165 Fuß, breit 16 Fuß, hoch 9’.”)

A Kisfaludy fő méreteire az egyetlen hiteles le-véltári forrás a Masjon levél, amely szerint a hajó 165 láb hosszú, 16 láb széles és 9 láb magas volt. Angol lábban – 30,48 cm – számolva az 1846-ban megépített Kisfaludy hosszúsága 50,29 m, szélessé-ge 4,88 m, magassága 2,74 m volt. A hossz méret le-het a függélyek közötti hosszúság, de lehet a legna-gyobb hosszúság is. A szélességi méret a főbordán

mért vízvonalszélességet jelenti, a hajó teljes szélessége a két oldalkerékkel együtt legfeljebb 11 m lehetett.

A Kisfaludy hossz-szélesség aránya a mai hajóépítési ismeretek szerint nagynak tűnik (165: 16 = 10,3), de az Óbudai Hajógyárban az 1840-es évek közepétől épült néhány hajó, amelyeknek a hossz-szélesség aránya még a Kisfaludynál is nagyobb volt. A hajókatalógusból vagy hajóregiszterből¹²

néhány hajó adatait táblázatba foglalva megállapítható, hogy – a legnagyobb vagy a függélyek közötti hosszúsággal számolva – a RÁKÓCZI 1852 hossz-szélességi aránya 10,24–10,65, a MÁRIA VALERIE 1870 hossz-szélesség aránya 11,21–11,48, az IRIS 1874 nevű hajóé pedig 10,74 volt. Volt tehát néhány hajó, amelyet kivételesen nagy hossz-szélesség aránnyal építettek meg, s ilyen volt a Kisfaludy is.

A hajó neve	Legnagyobb hosszúság	Függélyek közötti hosszúság	Főbordán mért vízvonalszélesség	Legnagyobb szélesség	Magasság
BUDA 1844	?	48,16	4,88	9,45	2,13
SZÉCHENYI 1844	?	50,29	5,79	?	2,14
SZÉCHENYI 1844–45 ¹³	53,25	50,32	5,79	12,20	2,74
KISFALUDY 1846	?	50,29	4,88	?	2,74
RÁKÓCZI 1852	39,93	37,49	3,66	7,62	1,27
MÁRIA VALERIE 1870	61,19	59,74	5,33	12,04	2,29
IRIS 1874	?	65,53	6,10	12,45	2,44

A Precious jelentés

S. Precious hajóépítő mester jelentéséből a bordatávolságra és a tőkesúlyra vonatkozó adatokat már közöltük. Az angol nyelvű jelentés teljes szövege:

„S. Precious to the Director Capt. Masjon.

The undermentioned is for the purpose of showing the difference between a boat built for the sea or a lake and one built for river purposes.

Kisfaludi on the Platten Lake: weight of iron: 19 tons, 19 ctn, 2 qr.

Pannonia on the Danube: weight of iron: 10 tons, 15 ctn., 2 qr.

Kisfaludi cubical contents of wood materials 981 feet.

Pannonia with a thwartship deck 453 feet.

The ribs of Kisfaludi at the sites of boat throughout are no more than 12 ins apart, the Pannonia's are 24 inches. The Kisfaludi below is double ribbed & keelsond, the Pannonia has no intermediate ribs but on the contrary is built as light as possible.”¹⁴

Precious a Kisfaludy és a Pannonia nevű gőzhajó építéséhez felhasznált anyagmennyiségeket egymás mellé állította, hogy megokolja a tengeri vagy tavi és a folyami hajó építési költsége közötti különbséget. A jelentésben megadott angol mértékegységeket (19 tonna, 19 mázsa, 2 negyed vas és 981 köbláb faanyag) metrikus mértékegységekre átszámolva megállapítható, hogy a Kisfaludy megépítéséhez

20,62 tonna vasat és 27,77 m³ faanyagot használtak fel. Hajóépítésnél a faanyag jelentős része, közel fele hulladékba megy. Ekkora mennyiségű vasra – a zürichi cég árajánlatában szereplő lemezvastagságok ismeretében – csak egy vastestű hajó építésénél lehetett szükség. Tehát a Széchenyi iratok között van levéltári forrás, amely egyértelműen bizonyítja, hogy a Kisfaludy hajótteste vasból, a fedélzete és a felépítménye fából épült. Precious jelentésének tartalma a szépirodalomban (Eötvös Károly), magánaplóban (Francsics Károly) és a korabeli hírlapi tudósításokban (Hetilap, Pesti Hírlap) a vas hajótestről szóló közlésekkel megegyezik.

Az eredeti és az átépített Kisfaludy adatai a hajókatalógusban

A levéltári iratok alapján a hajó méreteiről és anyagáról a fent közölteknél többet nem lehet megállapítani. Az első Kisfaludy gőzhajó adatai teljesen eltértek az 1869-ben megépített másodikétól, ezért szükség van a hajóregiszter helyesbítésére és kiegészítésére.¹⁵

A helyesbítés és kiegészítés eredményeként a Kisfaludy adatlapja is úgy nézne ki a hajókatalógusban, mint a többi átépített hajóé. Külön lennének választható az eredeti és az átépítés utáni hajóra vonatkozó adatok, ami azért szükséges, mert jelenleg az eredeti és az átépített hajóról csak egyetlen közös adatsor olvasható! Ezek alapján indokolt a Kisfaludy adatainak az alábbi módon való helyesbítése:

KISFALUDY 1846	
Épült:	1846. DGT Óbudai Hajógyára, Budapest/Óbuda, HU
Hosszúság:	50,29
Legnagyobb szélesség:	11,00 k.
Szélesség a főbordán:	4,88
Oldalmagasság:	2,74
Legnagyobb merülés:	0,9
Főgép típus:	Penn compound gőzgép
Főgép teljesítmény:	40 LE
Átépitve:	1869. Magyar-Belga Gép- és Hajóépítő Rt., Budapest/Újpest, HU. Eredeti kazán és gőzgép megmarad.
Legnagyobb hossz:	30,00
Legnagyobb szélesség:	12,00
Legnagyobb merülés:	0,9
Főgép típus:	Penn compound gőzgép
Főgép teljesítmény:	40 LE

Az új kutatási eredmények után sem állapítható meg pontosan a KISFALUDY 1846 legnagyobb szélessége, amely max. 11,00 m-re becsülhető. Nem lehet eldönteni azt sem teljes bizonyossággal, hogy az 50,29 m hosszúság a legnagyobb hosszúságot vagy a függélyek közötti hosszúságot jelenti-e, a kettő közötti eltérés – a BUDA 1844 és a SZÉCHENYI 1844 fő méretei alapján – max. 3,00 m lehet.

Varró József, az Óbudai Hajógyár történetének kutatója elkészítette a SZÉCHENYI I. 1844–1845 jelű hajónak a rekonstrukciós tervét, amelynek a másolata Arany János birtokában van. Mivel a SZÉCHENYI 1844 és a KISFALUDY 1846 fő méretei közötti eltérés nem jelentős, ez a tervrajz használható lenne a KISFALUDY 1846 makettjének az elkészítéséhez.

Jegyzetek:

- Gonda Béla: Magyar hajózás. Budapest, 1899. (A mű először 1898-ban jelent meg.)
- Varró József: Az Óbudai Hajógyár története 1835-től 1992-ig. Budapest, 1998. 6. – Uő: Gróf Széchenyi István és az Óbudai Hajógyár. Budapest, 1998. 85.
- Ács Anna – Lichtneckert András: A Széchenyi-Széchenyi család és Balatonfüred. Balatonfüred, 2011. 93.
- Farkas László: Gróf Széchenyi István és a „Balatoni gőzhajózás”. Veszprém, 1933.
- Füzes Miklós – Sági Károly – Zákonyi Ferenc: A balatoni gőzhajózás 125 éve. [Kecskemét] 1971. 31.
- Hetilap, 1846. április 10. – Pesti Hírlap, 1846. április 28.
- Füzes – Sági – Zákonyi i. m. 34–35. – Veszprém Megyei Levéltár. Acta abbatiae. caps. 6. nr. 22. – MTA Széchenyi-gyűjtemény, K 184/78.
- Francsics Károly visszaemlékezései. Sajtó alá rendezte és szerk. Hudi József. Pápa, 2001. 132. A forrásra Némethné Rácz Lúcia hívta fel a figyelmemet, amit ez úton köszönök neki.

- MTA Széchenyi-gyűjtemény, K 184/37. – Vö.: Farkas i. m. 1933. 8.
- MTA Széchenyi-gyűjtemény, K 184/35.
- MTA Széchenyi-gyűjtemény, K 184/66.
- Hajóregiszter – 2009. NavisCoN Zrt. Magyar Hajózásért Egyesület.
- Varró József rekonstrukciós tervének másolata Arany János birtokában.
- MTA Széchenyi-gyűjtemény, K 184/66. becsatolva a Masjon levél 8. oldala után.
- Hajóregiszter – hajóadatlap: KISFALUDY hajó. 2009. NavisCoN Zrt. Magyar Hajózásért Egyesület.



J. A. Masjon (1817 – 1858)