

# KÉTSZÁZ ÉVE: BÉCSBŐL PESTRE

*2018-ban a szárnyashajók a menetrend szerinti napokon 13:30-kor indulnak Bécsből és 19:00-kor érkeznek Budapestre, a Nemzetközi Hajóállomásra. Pontosan kétszáz évvel ezelőtt a Duna első gőzhajójának ehhez több napra volt szüksége. Mégis óriási eredmény, hogy Bernhard Antal Carolinája saját erejéből meg tudta tenni ezt az akkor mesés távolságot.*



*A Carolina modellje a Közlekedési Múzeum gyűjteményéből*

**B**ernhard Antal Dráva-parton épített Carolinája 1817. május 2-án mutatkozott be Bécsben. Jó érzékkel az uralkodó, I. Ferenc feleségéről nevezte el, nagy sikert is hozott: bár nem ismerjük a megtisztelt véleményét, a bécsi Polytechnikum elismerő állásfoglalását igen.

A hajó 1818. szeptember 2-án kora délután indult el a császárvárosból. Alig három órával később Pozsonyban megállt: másnap délelőtt az érdeklődő városiak is csodájára járhattak. Délben folytatta útját Pest felé, ahová – egy újabb, komáromi megállás után – két nappal később, szeptember 5-én érkezett meg: a pesti hajóhidnál megfordult és a Margitszigetnél kötött ki.

A tiszta menetidőt tekintve a Carolina 24 óra alatt tette meg a gőz erejével az utat Bécs-től Pestig. A Helytartótanács szakértő bizottságot küldött ki, majd hamarosan hivatalos próbamenetet is szerveztek: a hajó ezúttal Pestről Komáromba indult megrakodva. Időközben, szeptember 13-án Bécsből egy másik is érkezett, a privilégiumért folyó versenyben Bernhard kihívója, *Saint Leon* Donau nevű gőzöse.

A Helytartótanács háromfős küldöttsé-

gét *Szentkirályi László*, Pest megye alispánja vezette, akit *Tomcsányi Ádám*, a pesti egyetem fizika- és matematika tanára és *Óry Dániel* a hajózási igazgatóság adjunktusa kísért. Bár az út nem sikerült olyan jól, mint a pár hónappal korábbi bécsi bemutató, így is kilenc nap alatt sikeresen megérkeztek a komáromi hajóhid alá. Október 6-án a pesti Duna-parttól elindult *Saint Leon* Dounau gőzhajója is, és gyorsabb, szerencsebébb út után, két nappal később ugyancsak megérkezett Komáromba.

Az uralkodó, I. Ferenc 1818. december 31-i rendelete végül 15 évre szóló kizárólagos jogot biztosított egyszerre mind a két vállalkozónak.

## Az elfeledett zseni

Bernhardról viszonylag kevés adat maradt fenn. Vélhetően 1779-ben született a poroszországi Oberrathenben, majd Ausztriában nevelkedett és élt. Magyarországra érkezéséről sem tudunk sokat. Neve először akkor bukkant fel, amikor 1811-ben a pest-budai hajóhidak kiváltására egy olyan szerkezet terveit készítette el, ami egyetlen nyílással ívelte volna át a Dunát. A következő évben már Pécssett találjuk,

ahol ekkor vették fel a városi polgárok közé, mint birtokost. Három évvel később az eszéki kincstári hid karbantartója és bérlője. Hajóját, a Duna első gőzhajóját 1816-ban, a sellyei Dráva-parton kezdte építeni.

Érdeemes az építés évét összevetni azzal, hogy *Robert Fulton* 1807-ben mutatta be a világ első ilyen járművet a Hudson folyón. Találmányát diplomáciai segítséggel egyébként Európában is értékesíteni akarta, de a bajor kormány által felkért müncheni Akadémia 1810-ben elutasította, azzal, hogy a sebes Dunán nem lesz alkalmas közlekedésre.

Néhány évvel később I. Ferenc a Habsburg Birodalom valamennyi folyóra szabadalmat helyezett kilátásba, amire ugyan alig figyeltek fel a kor feltalálói és befektetői, ám Bernhard Antal meg tudott nyerni néhány támogatót (*Bernhard und Comp.*). A *Trattner János* kiadásában 1817 januárjában megjelent Tudományos Gyűjtemény lelkendezve számolt be arról, hogy a hajó „*Bécs városát fogja Magyarországgal a Duna vizén először egyesíteni. Bécsből, mihelyt az idő engedi, le fog hozzánk bocsájtkozni.*”

Néhány héttel később, március 21-én bocsájtották vízre, és valóban azonnal elindultak vele a császárvárosba. A gőzhajót május 2-án mutatták be, előkelő urak és szakértők bámulták és méricskélték a furcsa szerkezetet. Sétautat is tettek. A bécsi Politechnikum igazgatója és mechanika-professzora, majd a Theresianum tanárai vizsgálták meg gépészeti berendezéseit és kazánját. Bernhard egyébként – ő maga és furcsa technikai szerkezetei egy *Verne* regénybe is beillenének – számos saját újítást épített be járművébe, például az általa 1815-ben feltalált, vezérelt lapátú vízikerekeket, amelyek most hajókerekékként hasznosultak.

A vizsgálatok során a hajót partra húzták, a kereket és a gépezetet kiserelték. A proceszusszal az egész tavasz eltelt, joggal merül fel, hogy a dunai gőzhajózásra vonatkozó kizárólagos szabadalom kiadásának szándékos halogatásával kellett szembenéznie. Míg hajójának gépeit szerelte össze, addig 1818 áprilisában meg is jelent egy hirdetmény, amiben előírták, hogy október 31-ig gőzhajóval meg kell tenni a Bécs-Pozsony távolságot (vagy legalább ugyanennyi kilométert a Duna más szakaszán). Nem kizárt, hogy a bécsi udvarnál jó kapcsolatokkal rendelkező, francia származású *Saint Leon* ügyeskedése állt a háttérben, aki csak Bernhard hajójának feltűnésekor állt neki egy gőzhajó építésének Bécsben.

A Carolina végül a nyár közepén, július 21-én tudott elindulni Brigettenauból egy tizenöt kilométeres próbaútra. Egy közel kétszáz mázsányi rakománnyal megrakott úszótestet vontatott, és a kirendelt hatósági, műszaki szakértők meg-



*A pest-budai Duna-part a gőzhajók kora előtt, 1790 körül*

elégedését is elnyerve tette meg bemutatóit. Augusztus 9-én még nagyobb közönség előtt megismételte ezt az utat, melynek végén *Miksa* főherceg is a fedélzetre lépett egy rövid sétaút erejéig. Ki tudja, hogy miért, de Bernhard hamarosan kérvényezte, hogy a Bécs-Pozsony távolság helyett Pest és Komárom között tehesse meg az előírt távolsági próbautat. Emiatt indult el Bécsből Pestre 1818. szeptember 2-án kora délután, ahogy erről fentebb szó volt.

### **Pestről Óbudára**

Amikor Bernhard megkapta a a jogot, egy ideig Eszék környékén végzett áruszállítást. 1819 elején Pestre érkezett, és március 13-án engedélyt kért a helyi hajózásra a Pest-Császárfürdő-Margitsziget-Óbuda útvonalra. Itt tartózkodása alatt, 1820 februárjában megismételte 1811-ben bemutatott tervét egy állandó hídra vonatkozóan. Terveiből semmi sem valósult meg, ráadásul 1820. május 9-én a hajóhíd felett, a pesti oldalon járműve is elsüllyedt, vélhetően a gép kezelőinek gondatlansága miatt. Végül a járatok 1820. július

16-án indulhattak el a pesti oldalról a Bomba-térre, onnan tovább a Császárfürdőhöz, végül Óbudán kikötve. Mindez felfelé közel két órát vett igénybe. A hajó Óbudáról visszafordult, és ugyanezen útvonalon – némileg rövidebb idő alatt – ért vissza Pestre. Ezeken az utakon a hatalmas gőzgépet mozgató Carolina egyébként egy ötven utas befogadására alkalmas dereglyét vontatott. Az utasok csoportos kedvezményt is igénybe vehettek, sőt bérletes konstrukcióban is fizethettek.

A korszerű közlekedési eszközt a fővárosi tömegközlekedés első megvalósulásának tekintjük.

A járatok november 20-ig közlekedtek, de minden bizonnyal nem működtek gazdaságosan, mivel Bernhard a következő évben már nem indította el Pesten a Carolinát. Még 1821 elején elvitte a jégzajlás az eszéki hidat, akkor az átkelést biztosította a Dráva két partja között a Carolinával. Csakhogy járművét Eszéken ismeretlenek elsüllyesztették. Abban bízott, hogy eddigi kísérletein okulva újabbakat építhet, amihez megnyerte *Esz-*

*terházy László* rosznyói püspök támogatását is. (Időközben egyébként Saint Leon üzlete is befuccsolt.)

### **Hajózni muszáj...**

A vízen közlekedők, szállítók amúgy nem igazán hitték a Carolinában, pontosabban talán túlságosan ijesztő konkurenciát láttak benne, és maradtak a szokásos vontatásos megoldásnál. De Bernhardot ez nem hátráltatta túlzottan: már 1821 nyarán új hajójának terveit vizsgálták a pozsonyi Akadémia tanárai. A következő évben a pesti egyetemtől is kedvező szakvéleményt kapott.

Az első hajó testét Eszéken még 1823 őszén meg is építették, a gőzgépet Pozsonyban rendelte meg, számos gépalkatrészt pedig Sziléziából hoztak. A teljes szerkezet évekig készült. Támogatói elbizonytalanodtak. A helyzet olyannyira reménytelenné vált, hogy Bernhard magyarországi útjai is megrikkultak, idején leginkább Poroszországban tölthette, szabadalmát végül 1828-ban visszavonták. Saint Leon szabadalmi engedélyét pedig a francia *Abbaducci* lovag, majd *Ludwig Schäffer* szerezte meg. Utóbbi a Donau tervezőjét, *Philippe Henri de Girardot* meg tudta nyerni egy új gőzhajó megépítésére, ami 1823. október 13-án indult el Bécsből és 16-án kötött ki a pesti rakparton.

A távolsági gőzhajóforgalom akkor vált végül rendszeressé a két város között, amikor 1829-ben – többek között *Széchenyi*, *Metternich*, számos Habsburg főherceg és egy sor arisztokrata közbenjárásával – megalakult az Első Dunagőzhajózási Társaság (Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft, DDSG), melynek első járműve, a császár után elnevezett, Florisdorfban épített Franz I. 1830. szeptember 3-án tette meg első útját Bécsből Pestre.

A következő évtől, 1831. február elsejétől pedig már rendszeresen közlekedtek a járatok a két város között.

*Képek forrása: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum*

*A Franz I. gőzhajó*

