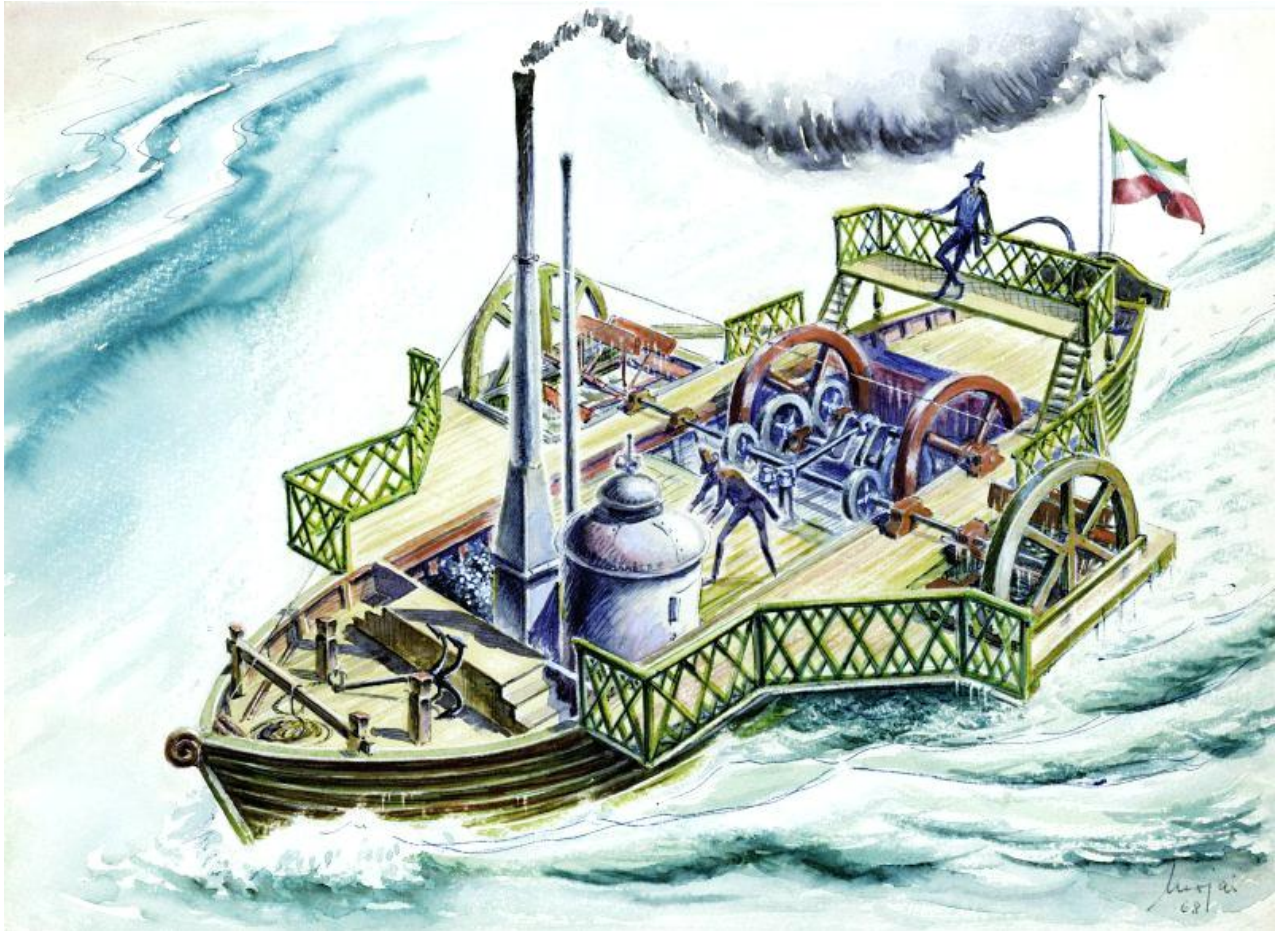


Sellyén építették az első dunai gőzhajót a CAROLINÁT.



Folyami hajózás, áruszállítás a Carolina építésének idején: a XVIII. század elején a török végleg kiűzetésre került az akkori Magyarország területéről.

Megkezdődött az elnéptelenedett területek újbóli benépesülése, a mezőgazdasági termelés fejlődött, a felesleg kivitelre került. A fejletlen közúthálózat miatt a folyók óriási szerepet játszottak az áruk szállításában. Folyóinkon ebben az időben több ezer teherszállító hajó működött. Ezek a hajók rendszerint fedett raktérrel rendelkeztek, és több száz tonna (90 – 800 t) áru szállítására voltak képesek. A vontatásuk a folyón felfelé ló, vagy ember által történt, lefelé pedig a folyó sodrására bízta magukat. A szállítás nagyon költséges és nehézkes volt. Egy közepes méretű hajó vontatásához 10-15 hajó, 20-25 ló, 8-12 szárazföldi kísérő kellett.

Az utazás útvonaltól, vízjárástól, időjárástól függően hetekig tarthatott. Sok kisebb szállítóhajót (Ulmer Schachtel) egyszeri útra terveztek, ezek körülbelül 20 tonna árut, és embereket szállítottak a folyókon lefelé. Útjuk végén szétbontották őket, faanyagukat pedig eladták. Sok sváb család érkezett ezen a módon Magyarország területére is. A Duna mentén a legfőbb kikötők Győr, Komárom, Pest voltak. Bár Pozsony és Bécs között az elfajult meder megakadályozta, vagy rendkívül megnehezítette a folyón történő közlekedést. A Tiszán Szolnok és Szeged voltak a legfontosabb kikötőhelyek. Fontos vízi út volt még a Száva valamint Kulpa folyó, különösen miután megépült a Károlyvárost és az adriai Triesztet összekötő Lujza-út. 1802-ben elkészült a Tiszát és a Dunát összekötő Ferenc- csatorna is, amely 227 kilométerrel és mintegy 20 nap menetidővel csökkentette a Duna és a Tisza közti utazást. A hajókon főleg, búzát, dohányt, gyapjút, bort, fát, erdélyi sót szállítottak. Ausztria felől iparcikkek és egyéb áruk érkeztek.

1807. augusztus 17-én az amerikai feltaláló, **Robert Fulton** a Hudson-folyón a „Clermont” nevezetű lapátkerékes gőzössel megtette az első hosszabb utat, de Angliában is rohamos terjedt a gőzhajózás. Kissé lemaradva, ugyan de a kontinensünk is követte.

Abban az időben, mindössze 10 esztendővel Fulton gőzhajójának sikere után a gőzgéppel hajtott járművek építése még korántsem számított rutinfeladatnak. Az iparilag sokkal fejletlenebb Habsburg Monarchiában (különösen Magyarországon) **teljesen járatlan út várt arra, aki gőzhajó építésére vállalkozott.**

A fejlődést látva az Udvari kamara 1813-ban felhívást adott ki *„áruval terhelt hajóknak vontatóállatok felhasználása nélküli, vízfolyás ellen való vontatásának”* megvalósításáról.

A felhívás 15 évre szóló privilégiumot biztosított egy bizonyos folyószakaszra, annak a személynek, aki a szigorú feltételek mellett bemutatja működőképes hajóját.

Bernhard Antalról viszonylag keveset tudni: 1779-ben született a poroszországi Elba folyó mellett fekvő apró Oberrathen településen. Élt Pécsen, Pozsonyban és Bécsben. Itt is hunyt el 1829-ben. Hajómalom tulajdonos és egy időben az eszéki révvám bérlője. A Dráván több hidat épített, és már 1811-ben javaslatot tett egy Budát és Pestet összekötő állandó hídra.

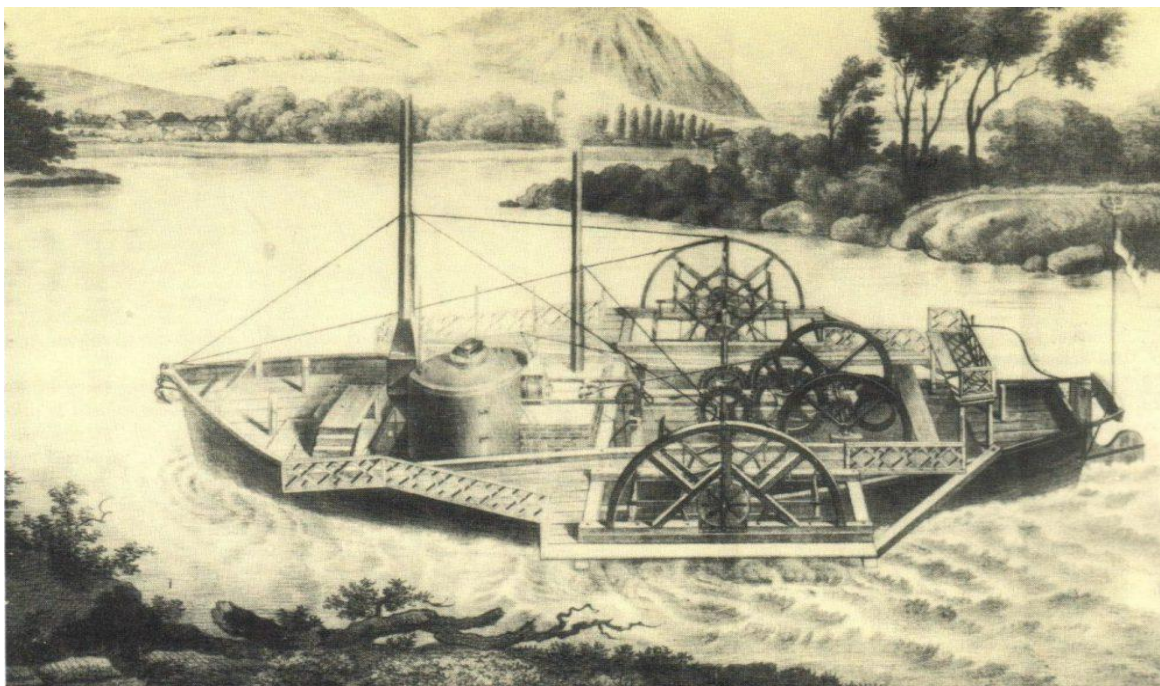
Hírnevet szerzett találmányával az újszerű hajómalom-lapátjával, majd ezt a szerkezetet párosította össze egy gőzgéppel és egy fa hajótesttel, de mai ismertségét legfőképp a Carolina gőzhajónak köszönheti.

Bernhard Antal 1816-ban Sellyén neki is látott a gőzhajó megépítésének, ezzel örökre beírva magát a magyar közlekedés történetébe. Segítségére volt Gregor Huck szerelő valamint számos befektető és támogató.

Az első újsághírek 1817 januárjában jelentek meg a Sellyén készülő hajóról.

A Carolina építése nem volt épp gördülékeny, ugyanis Bernhard Sellye mellett komplett erdőket vett bérbe a munkákhoz, amelyeket családi vállalkozásban végzett pár rokonával és ismerősével. Sellye nem támogatta anyagilag a projektet, ami gyorsan elvezetett a pécsi feltaláló eladósodásához, ezért a település perbe is fogta. A lényeg azonban az, hogy a hajó elkészült.

1817. március 21-én a vízrebocsátását követően indult az első próbaútjára.



A Carolina - amely nevét az uralkodó feleségéről Habsburg–Lotaringiai Mária Karolina Lujza főhercegnőről kapta - jó minőségű szlavóniai tölgyfából készült.

1818. január 3-i hatósági műszaki vizsgálatának alapján a gőzös főbb adatai a következők voltak: hosszúsága 42 bécsi láb (13,27 m), szélessége 10 bécsi láb (3,16 m), oldalmagassága 3 bécsi láb (1,1 m), vízkiszorítása 826 bécsi mázsa (426 q) (1 bécsi mázsa = 56 kg), gépereje: 24 LE, géptípus: egyhengeres dugattyús, álló gőzgép.

A ráhelyezett Stampel-gőzgép egyes részeinek súlya bécsi mázsában: kazán 72 bécsi mázsa (40,30 q), 6 db réz gőzcső 4 bécsi mázsa (224 kg), vízkészlete az egész gőzfejlesztő szerkezetnek 30 bécsi mázsa (16,8 q), kerekek 30 bécsi mázsa (16,8 q), lendítőkerekek 14 bécsi mázsa (7,8 q), irányító görbecsapok 73 bécsi mázsa (48,8 q), kazán falazása 150 bécsi mázsa (84 q), üres hajó 180 bécsi mázsa (100,8 q) összesen: 516 bécsi mázsa (289 q)

A hajó gőzgépének teljesítménye alacsony és mivel a hajótest is kicsi volt, ezért az utasokat a hozzákapcsolt uszályon szállították.

Bernhard volt az első, aki a gőz fejlesztéséhez csőrendszert alkalmazott, továbbá a Carolina a vontatásnál alkalmazott gőzcsörlőjével is korszakalkotó gép volt.

1817. május 2-án pedig már Bécsben debütált, ahol sétautakat tett a meghívottak legnagyobb meglepedésére.

Októberben megtörtént a hatóság által elrendelt műszaki ellenőrzés. Kiemelték a kazán alacsony fafogyasztását és kettős biztosító berendezését (akkoriban gyakoriak voltak a kazánrobbanások). A zátonyos, tönkökkel és más akadályokkal teli Dunán a hajó alacsony merülése igen előnyös volt.

A bizottság a hajót alkalmasnak ítélte a kitűzött feladatra, ennek ellenére a kiváltság adományozása késett. Január elején újabb vizsgálatot tartottak, de a nagy hideg miatt a hajót nem indították útnak. Ezután a hajót a tél idejére szétszedték és majd csak jövő év közepére

sikerült újra működőképes állapotba hozni. A hatóságok késlekedésének oka, hogy, egy az udvarban jó kapcsolatokkal rendelkező francia származású lovag bizonyos St. Leon és társa is belekezdett saját hajójának (Duna gőzös) építésébe Bécsben.

A nyár folyamán a Carolina a Bécs közeli vizeken több sikeres próbautat tesz meg közel 50 tonna farakománnyal megrakott dereglyét vontatva, illetve Bernhard Antal rövid sétautakon mutatja meg a hajót a nagyközönségnek és számos előkelő személynek. A hajó különösebb gond nélkül veszi az első akadályokat, a folyón felfelé a megpakolt dereglyével 3,4 km/h, míg lefelé 17 km/h sebességgel halad. A hatóság azonban meglepetésre újabb próbautat kíván. Ez a próbaút azonban már a magyar Duna szakaszon lesz végrehajtva.

1818.szeptember 2-án a Carolina az első távolsági próbaújtát tette meg: Bécsből indult el, három óra alatt ért Pozsonyba, s összesen 24 óra alatt Pestre. Itt a helytartótanács vizsgálata is pozitívan zárult, bár az úton műszaki gondok is adódtak, és a hajó zátonyra is futott.

Pozsonyban, Pesten újabb bemutatókat tart az érdeklődő közönségnek. 1818. szeptember 16-án indul a Carolina addigi legnehezebb megmértetésére. A feladat Pestről Komáromba hajózni egy 542 mázsa teherrel megrakott teherhajót vontatva. A Duna magas vízállásánál, áradás közben indulnak útnak.

Az utazás szeptember 25-én fejeződött be és a korábbiakkal szemben nem volt problémamentes. Zátonyok, máskor gyorsfolyású szakaszok, vagy éppen a reggeli köd nehezítette a haladást. Technikai problémák is adódtak, időnként meg kellett állni, pihentetni a gőzgépet, ellenőrizni, beállítani egy-egy alkatrészt.

De a legnagyobb problémát a nem megfelelő szén okozta. Ezúttal nagyon kormolódó fekete kőszént használtak a kazán fűtéséhez a már kipróbált és jól bevált fényes palaszén helyett.

A kazán bekormolódása miatt három alkalommal is meg kellett állni a megtisztítása véget, amely mintegy három nap késedelmet okozott. A hajó végül teljesítette a követelményeket és

1819. január 11-én Bernhard Antal, St. Leon lovaggal egyetemben minden további gőzhajózási vállalkozás kizárásával 15 éves kiváltságot kapott a Duna és mellékfolyóin történő gőzhajózásra egészen Bajorországtól a török határig.

1819. október végén indult első igazi kereskedelmi útjára. A Dráva-parti Eszék, Újvidék és Mohács, valamint Tolna között végzett áruszállítást a hajóval, ám mivel a gépezet majdnem az egész járművet kitöltötte, a terheket bögösuszályokra rakták. A hajó vontatóereje azonban nem volt elég ahhoz, hogy a sebesebb folyamszakaszokon terhet vontasson, ezért a Carolinát Pestre vitték.

1820. május 9-én a gőzös léket kapott és elsüllyedt; csak július 16-ára sikerült kiemelni és rendbehozni. Ezt követően Bernhard új vállalkozásba kezd. Pestről Budára ebben az időben kétféle módon lehetett átjutni. Egyrészt a repülőhídon (ami gyakorlatilag egy kötél mentén közlekedő komp, amely a víz energiájának segítségével jut el az egyik partról a másikig), míg a másik lehetőség a hajóhíd volt.

1820 nyarán Bernhard Antal és társa Simon József indítja el az átkelő járatát Pest, Buda és Óbuda érintésével. Az utasokat a Carolina vontatta uszályon helyezték el, a napi hét-nyolc járat állomásai a mai Eötvös tér, a Bomba (ma Batthyány) tér és a Császárfürdő voltak. A hajó Óbudára naponta csak kétszer ment, s vasárnap a Margit-szigetet is érintették. A menetidő

Óbudáig 1 óra 52 perc, visszafelé 29 perc volt, az átkelés 10 krajcárba, Óbudáig 30 krajcárba került, de havi bérlet és családi kedvezmény is létezett. Az utasok egy „csinosan épített” 50 főt befogadni képes kabinnal is ellátott dereglyében foglaltak helyet

Sajnos a vállalkozás nem lett nyereséges, részben amiatt, hogy egy rendelet szerint az utasoknak a viteldíj mellett a hídvámot is meg kellett téríteniük. November végén meg is szűnik a járat és a Carolina Eszékre kerül.

1821 januárjából való a hajó utolsó feljegyzett tevékenysége, mikor is a jégzajlásban elsodort eszéki híd repülőhíddal történő pótlásáig a két part közti összeköttetést biztosítja.

1822-ben a hajó „emberi rosszindulat folytán” elsüllyedt. Bernhard Antal terve a magyarországi gőzhajózás meghonosításáról tehát egyelőre nem sikerült. Az eredetileg is kísérleti járműnek szánt Carolina gőzgépe a gyakorlatban gyengének bizonyult a vonatáshoz. De a kudarchoz a gazdasági körök érdektelensége, valamint a munkájukat féltő hajósok ellenséges hozzáállása is hozzájárult. Bernhard Antal azonban nem adta fel. Új, a Carolinánál lényegesen nagyobb és erősebb (100 LE) hajót tervezett.

1823 őszére elkészült a hajótest, a nagy és bonyolult gépek viszont csak 1827-ben kerültek leszállításra. Azonban pénzügyi nehézségek miatt a hajó végül már nem készült el. Bernhard Antal ezután elhagyta az országot. A gőzhajózást a Dunán végül az Első Dunagőzhajózási Társaságnak sikerült meghonosítania 1830-ban (Franz 1 gőzhajó).

A hajóról az utolsó hír 1824-ből származik, amikor is a feljegyzések szerint a *Dráva egyik szigetén már csak roncs állapotban, félig a homokba süllyedve volt fellelhető.*

A Carolina gőzhajó emléktáblája Sellyén, a Kiss Géza Ormánsági Múzeum és Skanzen falán látható



Sellyén ezen kívül egy teret és a tér sarkán álló éttermet is a Carolináról nevezték el.



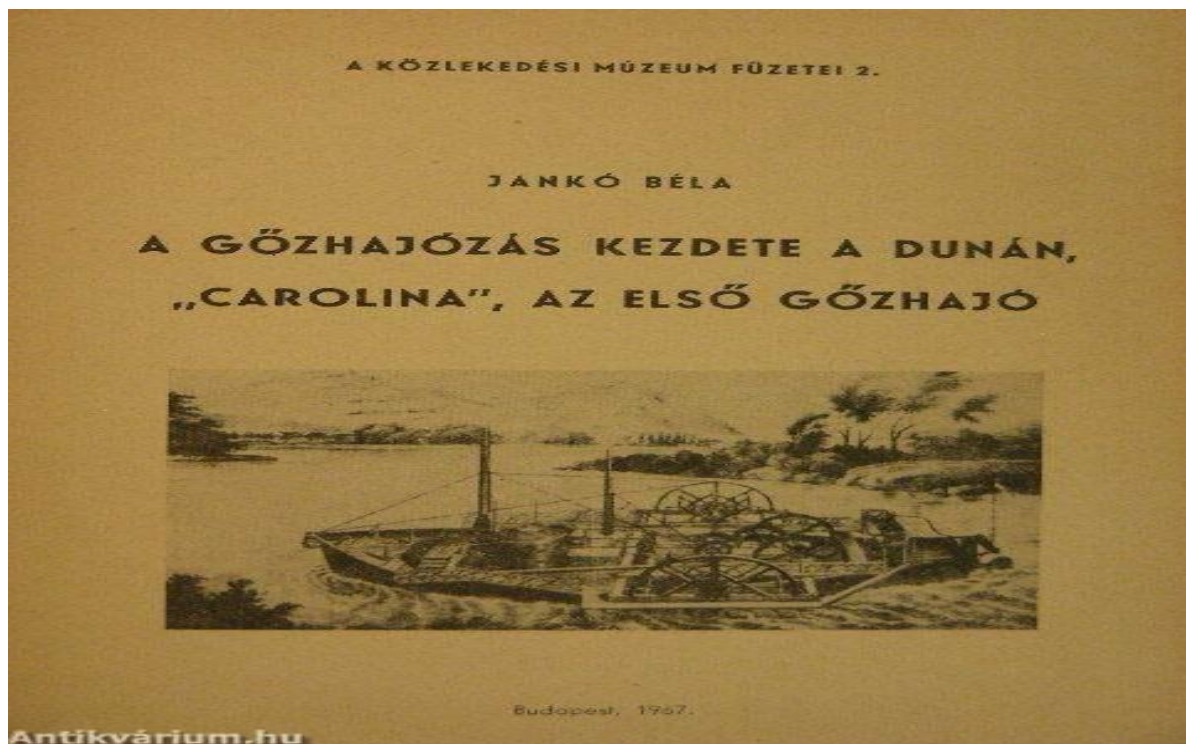
Az étteremben egy fa korongra égetett (pirografikus) rajz Nagy Zoltán sellyei lakos munkája látható.



Carolina gőzhajó domborműves emléktáblája a Közlekedési Múzeum falán.



Jankó Béla: A gőzhajózás kezdete a Dunán, „Carolina”, az első gőzhajó (A Közlekedési Múzeum Füzetek 2., 1967).



2020/08 Dunai gőzhajó emlékv, mely Koleszár Zoltán bélyegkereskedőnél megrendelhető.



A makett nem pontos, a hajó lapátkerekein nem ábrázolja a Bernhard-féle szabadalmat, azaz azt, amely alapján a lapátkerék lapátjai minden esetben függőlegesen álltak (Fotó: MMKM),

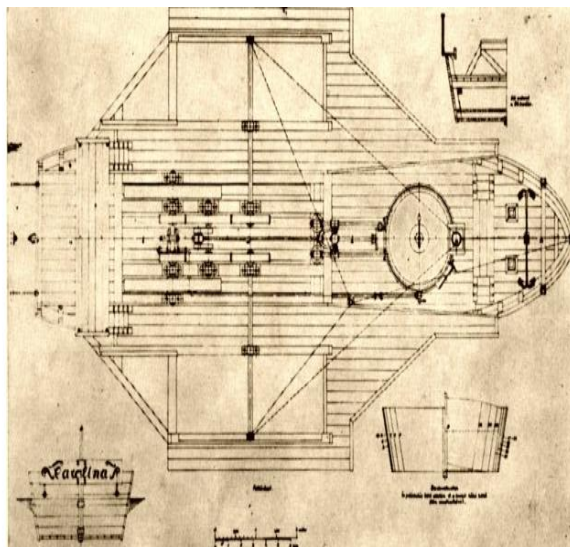
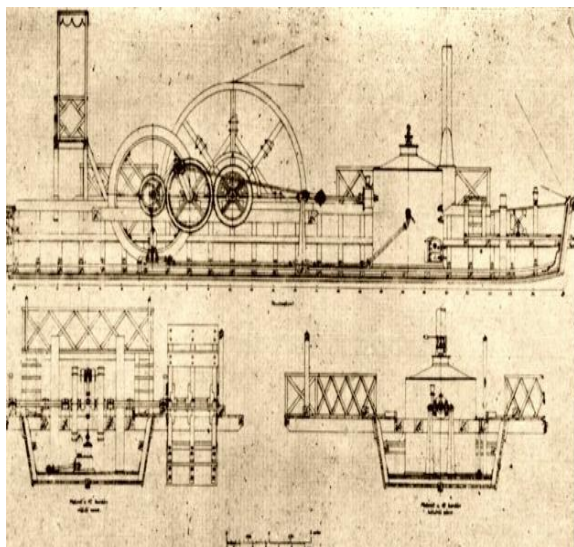


Bár ezen a gépészeti berendezések ábrázolását nem tartják igazán pontosnak, modellje jelenleg a budapesti Közlekedési Múzeumban látható.



A CAROLINA rekonstrukciós rajzai.

(Forrás: Várfalvy Tamás alkotása)



1994. évi Dunai hajók – Carolina ezüst emlékérmé BU

tervező: Fritz Mihály



1967. "150 éves a magyar gőzhajózás - Carolina Br emlékérem.



1998. "Lisszaboni Világkiállítás / Carolina, a kontinens első gőzhajója" Br emlékérem.



Források

Budapest lexikon I. (A–K). Főszerk. Berza László. 2., bőv. kiad. Budapest: Akadémiai. 1993. 279. o. ISBN 963-05-6410-6

185 éve indult el az első dunai gőzhajó - Hírek. mult-kor.hu, 2012 [last update]. (Hozzáférés: 2012. február 25.)

Pécsi volt az ország első gőzhajója. pecsma.hu, 2016. augusztus 16.

Adatlapja a Hajóregiszter.hu-n

Jankó Béla: A gőzhajózás kezdete a Dunán. "Carolina", az első gőzhajó; Közlekedési Múzeum, Budapest, 1967 (A Közlekedési Múzeum füzetei)

A Carolina egy korabeli rajzon (forrás: Czére Béla: Magyarország közlekedése a XIX. században, Budapest, 1997)

A fenti források alapján a Carolina gőzhajóról szóló történetet Bicskei Dezső sellyei lakos állította össze.