

a 14438

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM KÖZLEMÉNYEI

3.

CSILLAG MIKLÓS - VARRÓ JÓZSEF

„FRANZ I”  
A CSÁSZÁRI-KIRÁLYI  
SZABADALMAZOTT  
ELSŐ DUNAGŐZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG  
ELSŐ GŐZHAJÓJA

KÖZDOK



A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM KÖZLEMÉNYEI

3

CSILLAG MIKLÓS - VARRÓ JÓZSEF

„FRANZ I”  
A CSÁSZÁRI-KIRÁLYI  
SZABADALMAZOTT  
ELSŐ DUNAGŐZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG  
ELSŐ GŐZHAJÓJA

KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓS VÁLLALAT  
BUDAPEST 1968

Copr. DR. CSILLAG MIKLÓS okl. hajóskapitány  
VARRÓ JÓZSEF hajóépítvező

Felelős szerkesztő: PETRIK OTTÓ okl. mérnök  
Szaklektor: FERDINÁND LÁSZLÓ okl. gépészmérnök

a 14438  
11958

## TARTALOM

Előszó	3
1. A hajózás helyzete a „FRANZ I” nevű gőzhajó megépítése előtt	5
2. A „FRANZ I” nevű gőzhajó megszületésének és további sorsának története	7
3. A „FRANZ I” nevű gőzhajó leírása	19
4. A „FRANZ I” nevű gőzhajót ábrázoló régi képek	22
5. A rekonstruált „FRANZ I” nevű gőzhajó	29
Forrásmunkák	34
Képek jegyzéke	36

### „FRANZ I” A CSÁSZÁRI-KIRÁLYI SZABADALMAZOIT’ ELSŐ DUNAGŐZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG ELSŐ GŐZHAJÓJA

Kiadja a Közlekedési Múzeum

A kiadói munkát a Közlekedési Dokumentációs V. végezte

Felelős: Szöllösi Ernő igazgató

Műszaki szerkesztő: Kunfalvi Oszkárné

Alak: B/3 - Terjedelem: 3,15 (A/3 iv) - Ábrák száma: 17+4 db melléklet - Példányszám: 100

Munkaszám: K-2634

## ELŐSZÓ

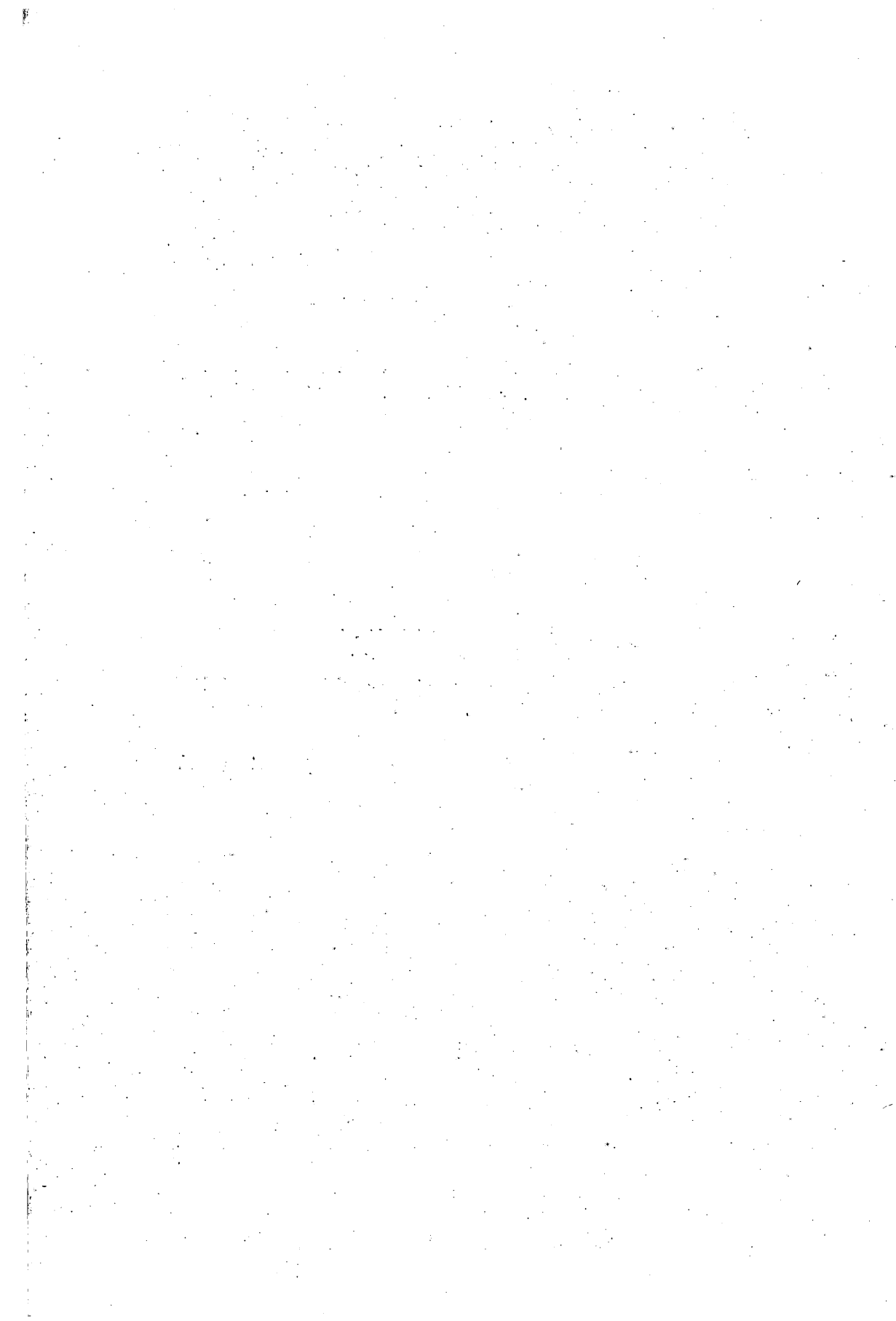
A dunai gőzhajózás kezdetével foglalkozó szakirodalomban sűrűn olvashatunk a „FRANZ I” nevű gőzhajóról és képeket is láthatunk róla. Arra nézve azonban, hogy a „FRANZ I” nevű gőzhajó valóban milyen volt születése napján, melyek voltak műszaki adatai, nem voltak megbízható műszaki rajzok és adatok feltalálhatók, s ezeket az Első Dunagőzhajózási Társaság bécsi igazgatósága sem tudta rendelkezésünkre bocsátani. Így e hajóról műszaki modell eddig nem volt készíthető.

Ez a hiány ösztönzött bennünket arra a kutató munkára, melynek eredményét a jelen tanulmány és az 1 : 50 léptékű modell elkészítéséhez szükséges műszaki rekonstrukciós tervrajzok tartalmazzák.

A tanulmányt és a rekonstrukciós tervet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztálya által kiküldött, hajómodell-szakértő állandó bizottság megvizsgálta és elfogadhatónak találta. Ennek alapján a modell elkészült és látható a Közlekedési Múzeumban.

Budapest, 1968 január

*A szerzők*



## I. A HAJÓZÁS HELYZETE A „FRANZ I” NEVŰ GŐZHAJÓ MEGÉPÍTÉSE ELŐTT

A XIX. század elején a Duna és mellékfolyói még szabályozatlanok, a folyam megzabolázására itt-ott kezdetleges árvédelmi gátak emelkednek; a Felső-Dunán a strudeni veszélyes kanyar, a Csallóközben a hordalékkal teli s nap-nap után változó, sekélyvizes szakasz, az al-dunai zuhatagok sziklapadjai, megannyi természeti akadály a zavartalan, rendszeres hajózás szempontjából. Ez különösen az ár elleni (felfelé irányuló) hajózásnál mutatkozik, mivel az emberi vagy állati (ló, ökör) erővel végzett vontatáshoz kitisztított vontatóutakra is szükség volt, amit pl. a Csallóköz rendszertelen mederviszonyai között lehetetlen volt fenntartani.

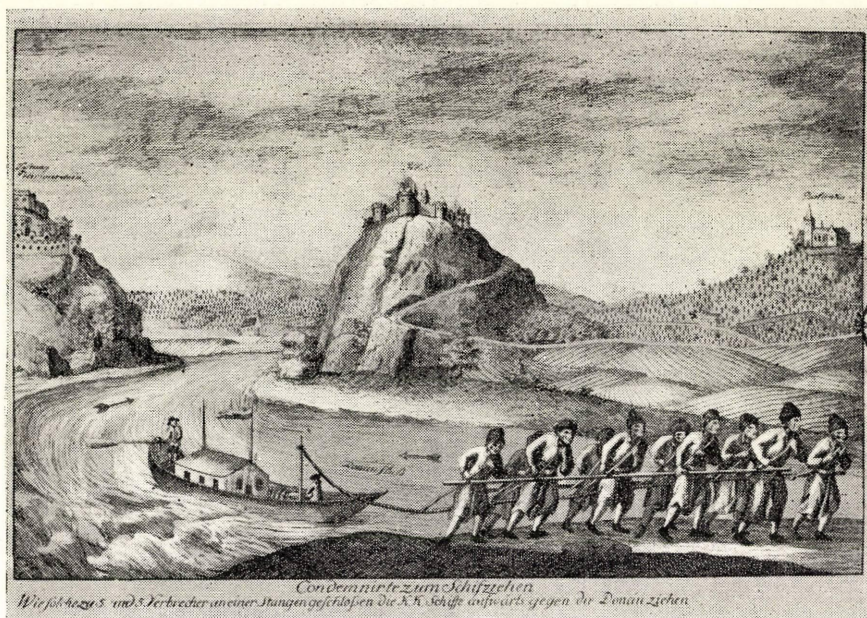
A természeti nehézségek mellett az Al-Dunán a török féltékenyen őrzött gazdasági érdekei, nyugat felől pedig az a körülmény, hogy Magyarország külkereskedelmét az örökös tartományok gazdasági érdekeinek rendelték alá, gördített akadályokat a Duna, e több országot összekötő, természetadta közlekedési út kellő fejlesztése és kihasználása elé.

Ez időben még f a h a j ó k százai lepték el a Dunát és mellékfolyóit, és hordták a magyar gabonát, kendert, gyapjút stb. Nyugat felé. E különféle alkotású és nagyságú fenyő- és tölgyfa hajók hordképessége 1500–8000 mázsa volt; a legnagyobbak 42–47 m hosszúak, 6–6,5 m szélesek, 1,5–2 m merülésűek voltak. Lefelé ereszkedtek, felfelé a partról vontatták őket, ami azonban sok nehézséggel, veszéllyel és költséggel járt. Budapesttől Bécsig az utazás 20–25 napig is eltartott [1].

Természetes, hogy ilyen közlekedési viszonyok mellett a kereskedelem is a legnagyobb bizonytalansággal küzdött, mert nemcsak rendkívül hosszú időt vett igénybe a szállítás, hanem még erre sem lehetett biztosan számítani. Megtörtént pl. hogy egy búzával megrakott hajó Martonosról (Szeged alatt) elindult a Tiszán le Pest felé 1804. október 23-án s december 1-ére még csak Tolnáig jutott, ahol útját állta a jégzajlás úgy, hogy ott kellett telelnie.

A felfelé vontatás nemcsak nehézkes, de költséges is volt. Egy pár közepes nagyságú kapcsolt hajó felvontatásához 9 hajós, 2 főfuvaros, 38 hajtó és 38 ló kellett. A főfuvaros lóháton ment elől a parton s hosszú rúddal vizsgálta az utat, megjelölve, merre hajtsák a vontató lovakat; a hajtók pedig gondoskodtak a lovakról s arról is, hogy a vontatókötél fel ne akadjon (1. ábra).

A hajók vontatásának a fentiekben vázolt költséges és bizonytalan volta arra vezetett, hogy olyan hajót, illetve vontató szerkezetet találjanak ki, mely mellőzhetővé teszi a partról való vontatást.



1. kép. Hajóvontatás a Dunán a XVIII. század végén

Erre törekedett gr. Batthyány Tivadar is, aki már 1790-ben 20 évre szabadalmat nyert víz ellenében is járó, saját találmányú hajójára. 1797-ben Bécs mellett egy ilyen szerkezetű, „BUCINTORO” nevű hajójával sikeres próbát is végzett; a hajó szerkezetéről és további sorsáról azonban adataink nincsenek.

Hasonló cél indítja Guillián Antal trieszti kereskedőt 1812. évben olyan hajó propagálására, melyet részben vitorlával, részben a hajón alkalmazott kötéljárgány által „hajtathatnának” úgy, hogy a folyó hosszában kifeszített kötélén a hajó lóhajtású járgány segítségével kapaszkodna fel. Ehhez elég lenne két ló. E terv már a k a p a s z k o d ó h a j ó z á s eszméjét képviseli.

A világ más tájain már felismerve a gőz feszítő erejét, hazánkban is megkísérlik ezt lapátkerekes hajók hajtására használni.

A l a p á t o s k e r é k nyomait már a régi rómaiaknál megtaláljuk. Guido Panciroli padovai professzor talált egy hadigályát ábrázoló féldomborművet kb. i. sz. 527-ből; a gályá három pár lapátkerékkal van felszerelve, s minden lapátkerékpárt két ökör hajt [2].

Hosszú volna felsorolni azoknak a kísérleteknek sorát, melyek a gőznyomásnak hajtógép meghajtásra való felhasználását célozták. Jelentős lépés volt e téren 1690-ben a francia Denis P a p i n találmánya. Spratt angol muzeológus őt tartja a gőzhajó valódi felfedezőjének. A különféle kezdeti tervek és kísérletezések után kimagasló eredmény volt 1807-ben Róbert F u l t o n „CLERMONT” nevű lapátkerekes gőzhajója. 1821. évben Amerikában már 376 gőzhajó járt a Mississippin, Missouri s egyéb folyókon [3].



## 2. A „FRANZ I” NEVŰ GŐZHAJÓ MEGSZÜLETÉSÉNEK ÉS TOVÁBBI SORSÁNAK TÖRTÉNETE

„Bár szűnne meg minden emberrel 's barommali vontatás a' Dunán, 's ez ki-rekesztőleg gőz erejével eszközölnének, vagy inkább szűnne meg Magyarországbán minden illyféle munka 's pótolatnék erő-művek által; azon száz meg száz ezer kéz pedig, mely így megszabadulna, bár fordították szabad alku után mocsárink szárítására, utaink csinálására, vízcator-nák készítésére s a't.”

Széchenyi [4]

Az osztrák kormány és a bécsi udvar – követei és egyéb hírszolgálati útján – tájékozott volt a gőzerő felhasználásáról a külföldi tengeri-, és belhajózásban és a közlekedés ezirányú fejlődéséről. Felismerték, hogy minden tekintetben mily nagy értéket jelentene a Monarchiának, ha sikerülne ezt az új találmányt a Dunán az államgazdaság szolgálatába állítani, és teljesítőképes gőzhajózással gyors és olcsó összeköttetést teremteni Kelet és Nyugat felé.

Az akkori lassú és kényelmetlen utazás és az áruszállítás bizonytalansága indította I. Ferenc császárt arra, hogy 1813. július 7-én „Hirdetmény”-t bocsásson ki, melyben kizárólagos szabadalmat biztosít annak, aki terhelt hajónak folyás ellenében való előhaladását „állati erő nélkül” tudja biztosítani. Mivel ez az első felhívás eredménytelen maradt, ezt egy 1817. november 11-én kelt Udvari Kereskedelmi Bizottsági „Határozat”-tal megismételte. Ez a Határozat kiterjesztette a kilátásba helyezett szabadalom érvényét a Monarchia összes folyamaira, valamint a Monarchia tengeri kikötőinek egymásközi forgalmára. Eme újbóli felhívásra egész sereg tervet nyújtottak be a szabadalom elnyerése céljából. Ezek nagy-része azonban hamarosan hasznavehetetlennek bizonyult.

Csak két férfinak sikerült szabadalmat nyerni a gőzhajónak a Dunán való járatására. Az egyik magyar ember volt: Bernhard Antal pécsi polgár, aki a saját tervei alapján a Dráva mellett megépített „CAROLINA” nevű, lapátkerekes gőzhajójára – az 1817. és 1818. évi próbautak után – kapott szabadalmat; 1820-ban Pesten tartott fenn helyijáratot Óbudára, 1821-ben a Drávan átkelési járatot. Vállalkozása azonban nem járt tartós eredménnyel [5].

A másik férfi a Párizsból jött Chevalier de S a i n t L e o n, aki az 1818-ban elkészült „DONAU” nevű gőzhajójára kapott hajózási engedélyt és szabadalmat. Ez a vállalkozás is rövid életű volt.

Időközben, az 1826-ban kötött orosz–török akkermani szerződés megerősítette az orosz cárok befolyását a dunai fejedelemségekre és Szerbiára. Ausztriát ez kellemetlenül érintette, ami még erősödött, midőn Oroszország 1828-ban hadat üzent a Portának. Ekkor Metternich érezte a Portával való könnyebb érintkezés lehetőségének hiányát és nagyon hajlott a közvetlen dunai összeköttetés terve felé.

Ilyen körülmények között jelentkezett 1828-ban két angol hajóépítő: John Andrews és Josef Prichard gőzhajótervével. Ki volt e két férfi? Prichardról nem sokat tudunk; az ügy mozgatója Andrews volt. Andrews 1787-ben Londonban született; korán átjött a Kontinensre és egy ideig nyelvtanítóként működött Bordeaux-ban. Később, mint bérelszámoló és felügyelő, alkalmazást kapott Edward Church amerikai hajóépítőnél, aki francia folyók, a Bódeni- és Genfi tavak, továbbá a Lago Maggiore részére szerkesztett gőzhajókat. Church – különböző viták után – Andrewset elbocsátotta és utóbbi visszatért előző foglalkozásához; a befolyásos Borromeo gróf ajánlatára – kinek fiait tanította Milánóban – sikerült bekerülnie a Po folyóra készülő hajók építéséhez. Egyéni jelleméről a milánói rendőrprefektus Sedlnitzky bécsi rendőrfőnökhöz intézett bizalmas jelentésében nem nagyon elismerőleg nyilatkozott. Eszerint Andrewsnek – mint általában honfitársainak – megvan az a tulajdonsága, hogy mindent lenéz, ami nem a britanniai szigetről származik, és emellett erősen hajlik a liberális politikai nézetek felé; így az osztrák rendőrségnél nem nagy bizalmat kelthetett volna. A gőzhajókhoz alapjában nem értett, mindössze felületesen csak annyit tudott, amennyit a kézművesekre való felügyelete alatt látásból elsajátított.

Szerencséjére, akkoriban a bécsi rendőrség adatait nagy alaposággal szerezte be; Velencéből a milánóival ellentétes véleményt kapott. Andrews ismeretei a gőzhajózásról – hangzott a jelentés – nem közönségesek; kitűnően ismeri az illető gépek működését. Velencei életmódjáról is csak dicsérettel emlékeztek meg. Andrews eredményei alapján feltételeznünk kell, hogy a velencei rendőrkapitány megállapításai voltak a helyesek.

Andrews Velencében ismerte meg földijét, Prichardot, aki ott hajóépítő mesterként élt; ők ketten – némi nagyzólással – magukat „angliai hajógyárosok”-nak nevezték.

Hajók, különösen gőzhajók építésének általános fejlesztésére 1828. április 11-én szabadalmat kaptak. Találmányuk egészen jelentéktelen volt, és lényegében csak erősebb fa-hajótest építésére vonatkozott, amit a szokott módon beépített hosszirányú merevítéssel készítettek; további találmányuk olyan gőzkazán volt, amellyel a fát – tűz használata nélkül – a legnagyobb könnyedséggel, bárminő alakra meg lehet hajlítani. E találmányaikra kívánták alapítani üzleti vállalkozásaikat. Először az Etsch-re gondoltak és ezért kértek kizárólagos jogot a Velence–Chioggia közötti szakaszra és az ottani csatornára; miután ez sem sikerült, Hamburgba mentek, hogy az ottani Senatustól az Elbára szerezzenek szabadalmat; a Senatus elutasította őket. Csak ezután gondoltak a Dunára. Metternich ajánlásával kérvényt nyújtottak be az osztrák udvari kamarához és vállalkozásuk pénzügyi támogatását kérték. Bár ezt elutasították, mértékadó pénzügyi körök figyelmét felhívták az ajánlattevőkre. Tervüket az állam érdekeivel összeegyeztethetőnek tartották, s az ebben való részvételt hazafias cselekedetnek minősítették.

Andrews és Prichard a legnagyobb támogatást báró Puthon Johann Babstistól, Ausztria egyik vezető nagyiparosától kapta; nevezett nagy fonodák tulajdonosa volt Teesdorfban és nagy megértéssel viseltetett a technika fejlődése iránt. Élére állt a vállalkozásnak és sikerült felkeltenie a legjelentősebb bankárok, nagykereskedők és gyárosok érdeklődését.

1829 elején tájékoztatót köröztek, mely Dunai gőzhajózási társaság alapításához részvényjegyzésre szólított fel. Az alaptőkét 100 000 forintra tervezték, felosztva 200 darab 500 Ft értékű részvényre. A részvényjegyzés jól ment, az alapítók között szerepeltek az Udvar, a születési- és pénzarisztokrácia legjelentősebb személyei. Az angol követ, Lord Cowley sem hiányzott a támogatók sorából; feltehető, hogy nem csupán két földije iránti érdeklődésből vett részt, hanem inkább azért, mert felismerte az új közlekedési lehetőség nagy politikai jelentőségét; ezzel ugyanis egyszerűbb és rövidebb összeköttetés adódott Konstantinápolynak, ahonnan a Bagdad-Basra felé irányuló angol-indiai postajárat kezdődött [6].

Az 1829. március 13-án megtartott alakuló közgyűlésen megalapították a részvénytársaságot. A Társaság – a 125 éves évfordulója alkalmából 1954. évben kiadott történeti összefoglalása [7] szerint – az

Első Dunagőzhajózási Társaság

(Erste Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft)

cénevet kapta.

Ugyanezen kiadvány 19. oldalán látható az 1830. évben kibocsátott részvény fotokópiája, amelyen a következő cégszöveg áll:

K. K. Priv. Erste Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft,  
magyarul:

Császári-Királyi Szabadalmazott Első Dunagőzhajózási Társaság.

Gonda Béla „A magyar hajózás” c. könyvében [1] a 23. oldalon azt írja, hogy a Társaság megalapításakor a következő nevet kapta:

Első Osztrák Dunai Gőzhajózási Társaság.

A Társaság által 1937. évben, az osztrák szakaszon megkezdett gőzhajózás 100 éves évfordulója alkalmából kiadott könyv [36] 33. oldalán található 1837. évi menetrend-hirdetmény fotokópiáján

K. K. Priv. Donau-Dampfschiffahrt

felirat látható.

Mindezeket összevetve, leghitelesebbnek az 1830. évi részvényen levő szöveget tartjuk, s ezt használjuk jelen tanulmányunk címszövegében is.

E közgyűlésen elhatározták, hogy a hajóépítéshez szükséges pénzösszeg fedezésére a jegyzett részvények értékének 20%-át rövidesen befizetik, s egy öttagú bizottságot választottak azzal a megbízással, hogy készítse el a Társaság alapszabályait és az Andrews és Pricharddal kötendő szerződést.

A még mindig fennálló ama bizonytalanság miatt, hogy vajon a tervezett gőzhajó megfelel-e majd a szabadalomban előírt feltételeknek, elhatározták, hogy az építendő hajót először a két tervezőnek b e r b e a d j á k. Ha a hajó alkalmasságát bebizonyítja, megfontolás tárgyává lehet tenni azt, hogy a két ajánlattevőtől átvett szabadalmat a Társaság saját kezelésbe vegye. Ez az óvatos elő-

vigyázatosság egyezett az illetékes udvari hatóság elgondolásával, mely a szabadságot véglegesen csak akkor kívánta elismerni, ha legalább egy hajó elkészült és egy bizottság részvételével rendezett úton kipróbálták.

A hajót Londonban James Brown hajóépítő mérnök tervezte. Építését a két angol irányítása alatt 1829-ben kezdték meg a Bécs melletti Floridsdorfban. Andrews vette át a munkavezetést, míg Prichard a kivitelezést vezette. Mint-hogy Bécs úgyszólván semmi hajóépítő tradícióval nem rendelkezett, hiányoztak a szükséges kézművesek; így hajóácsokat Velencéből kellett hozatni.

A jó minőségű fenyőfából épült hajó vízrebocsátása 1830. július 26-án történt meg. Erről a Bécsben megjelenő „Magyar Kurir” c. lap az 1830. július 27-i számában [8] a következő rövid hírrel számol be:

„Az itt Bétsben építetett új Gőzhajó Júl. 26-dikán délutáni 5 óraker a Dunába be-lotsátatott.”

A két lapátoskerék hajtóerejét a Birminghami Boulton, Watt és Társa Gépgyár által szállított gőzgép szolgáltatta. Ennek a gépnek az adatait a 3. fejezet tartalmazza.

A gőzhajót és gépi berendezését a neves bécsi Arzberg professzor vizsgálta felül.

A gőzhajó – császári engedéllyel – a

## FRANZ I

nevet kapta.

Az „Österreichischer Beobachter” 1824-ben kelt jelentése szerint Girardnak egy hajója – állítólag – a „FRANZ I” nevet viselte. Amennyiben ez igaz, úgy fel kell tételeznünk – írja Winievics –, hogy Girard – kevésbé aggályosan, mint Andrews – egyszerűen – írja Winievics –, hogy Girard – kevésbé aggályosan, mint Andrews – egyszerűen a „szentnek tartott” nevet ráfestette a hajóra anélkül, hogy a tövisekkel teli hivatalos úttal bajlódott volna. Andrews és Prichardnak másfél évi utánjárásába került, míg a legfelsőbb engedélyt e névre megkapta [6].

1830. szeptember 3-án az ügyvezetőség az alábbi értesítést tette közzé az „Österreichischer Beobachter” és a „Wiener Zeitung” c. lapokban:

„Vasárnap ez év szept. 4-én reggel  $\frac{1}{4}$  óraker a Gőzhajó elindul első útjára Pozsonyba és Pestre. A kikötőhely a Praterben a Lusthausnál van, ahova a hajó pénteken este 5 óraker fog megérkezni. Ezen az első úton árut nem fog magával vinni. A hajó csak egy napig marad Pesten és utána mindjárt visszatér Bécsbe a rendszeres járat megkezdésére.

Viteldíjak (ezüst forintban):

I. hely Bécsből Pozsonyba vagy vissza	2 fl. C. M. <sup>1</sup>
„ Pestre „ „	10 „ „
Pozsonyból Pestre „ „	8 „ „
Egy szoba kizárólag 10 személy részére	20 „ „

a helyjegyeken kívül. A II. hely az elsőnek a fele. Négyülékes kocsik után 10 fl. C. M.-et, kétülékes kocsik után 8 fl. C. M.-et, egy ló után 10 fl. C. M.-et kell fizetni. Minden utas 80 font

<sup>1</sup> C. M. = Conventions Münze

podgyaszt vihet magával díjtalanul; minden font után, amennyivel e súlyt túllépi, egy krajcár C. M.-et tartozik fizetni. A hajón étterem áll rendelkezésre.”

Az alacsony vízállás miatt a hajó nem tudott a Lusthausig feljönni, így az indulás kora reggel Kaiserebersdorfból történt. Az út időtartama Budapestig 15 óra és 22 percet tett ki. A Bécsbe való visszautazás, amit erős, kedvezőtlen szélben kellett megtenni, 5 napig tartott. A napi sajtó alig szentelt figyelmet ennek az eseménynek (el volt foglalva Ferenc József, a későbbi császár keresztelőjének beható ismertetésével) [6].

Erről az első útról a Bécsben megjelenő „Magyar Kurir” c. lap 1830. IX. 14-i számában szó szerint a következőképp számol be [9]:

„A’ mely Gőz-hajót Béts mellett a’ múlt esztendőben egy Anglus mívész útmutatása szerint kezdték építeni, hogy az Béts és Pest között a Dunán fel ’s alá járván utasok és portékák vitelére fordíttassék, elkészülvén, Béts alól a’ Práter nevű mulató erdőaljáról Sept. 4-dikén reggeli ötödfél órakor indult meg terhelve utasokkal ’s a’t. ’s ezen első útját szerentsésen elvégezte. Pestre ért más nap délutáni 3 órakor, minthogy Posonnál ’s másutt is kikötött és mulatott. Az egész útját Bétstől Pestig 15 óra alatt végezte el. Onnan ismét vissza indult Béts felé Sept. 8-dikán.

Ez a’ gőzhajó mely Sept. 8-dikán indult meg Pestről tegnap előtt Bétshez egy mérföldnyire Ebersdorffhoz öt nap alatt tette meg ezt az utat a’ Dunán víz ellenébe, még pedig ezen idő alatt csaknem folyvást ellene fújt a’ kemény szél. Sept. 8-dikán Pestről Komáromig jött 12 óra és 55 minuta alatt. Sept. 9-dikén Komáromtól Ásványig 8 óra alatt; 10-dikben Ásványtól Oroszvárig 12 óra 43 minuta alatt; 11-dikben Oroszvártól Posonyig 3 óra 10 minuta alatt; 12-ben Posontól Ebersdorffig 11 óra 44 minuta alatt. Mindössze tehát Pestről Ebersdorffig 48 óra és 32 minuta alatt. – Lefelé 420 mázsa terhet vitt, felfelé hozott 2–300 mázsát. Ez a Gőz-hajó egyedül a’ gőzerőmű erejénél fogva a’ víz legsebcsebb folyásán is erőt vett, és ha meggondoljuk, hogy Béts és Pest között a’ vízen való út hosszát legalább is 40 mértföldre lehet tenni, ’s azt is hozzá tudjuk, hogy a hajónak mostani kormányosa még ezen az úton járatlan és tapasztalatlan; méltán reményelhetjük, hogy ezen gőzhajó feltett tzéljában könnyen boldogulhat.”

Az [1] és [7] forrásmunkák 1830. szeptember 17-re teszik az első út indulási napját (IX. 4. helyett); ez csak elírás lehet, mivel a fent hivatkozott források, valamint a társaság 1885. évi kiadványa [10] kétségtelenné teszik, hogy ez első útra IX. 4-én indult el. 1830 szeptemberben lépett életbe a szabadsalom Ausztriában. A [7] forrásmunka 12. oldalán található adat szerint szeptember 17-én, a [10] forrásmunka 4. oldalán található adat szerint szeptember 1-én. Mindkét forrás a Társaság által kiadott történeti visszapillantás. E kétféle időpontot eldönti a [7] forrásmunka 16. oldalán fotokópiában található, 1831. április 22-i latin nyelvű szabadsalmi okmány, mely a szabadsalmat kiterjesztette a Duna és mellékfolyóinak Magyarország és a Társországokra eső szakaszaira; ezen okmányban – többek között – a következő szövegrész olvasható: „Az Első Dunagőzhajózási Társaság, mely 1830. szeptember 17-én kapta meg jóváhagyásunkat...” Tehát, a szabadsalom kezdő időpontja: 1830. szeptember 17.

Rendszeres forgalom megindítására azonban még nem lehetett gondolni, mivel nem voltak kikötőhelyek, berendezett szelőlőállomások s legfőképpen megbízható, a nehéz hajózási útvonalat ismerő kormányosok. Az 1830 őszen megtartott néhány út a könnyebben hajózható győr–pesti szakaszra korlátozó-

dott; ezek célja is inkább az volt, hogy a közönség megismerje az új közlekedési eszközt s megbarátkozzon vele.

1831. február 1-én megkezdődött a rendszeres járat Bécs és Pest között.

A „FRANZ I” nevű gőzhajó rendszeres járatása kapcsán felmerül a kérdés, hogy az osztrák fővárosban alakult hajózási társaság miért nem a osztrák Dunaszakaszon indított rendszeres járatot ezzel a gőzhajóval, miért küldte azt Magyarországra felé úgy, hogy az útvonal nagyobb része magyar Dunaszakaszra essen?...

E kérdésre a választ Korwik Ottó, a DDSG vezérigazgatója adja meg „Die Anfänge der Donaudampfschiffahrt in Österreich” című cikkében, mely a Társaság által 1937-ben kiadott könyvben [12] jelent meg. Eszerint, ennek politikai és gazdasági okai voltak. Metternich – mint ahogy fentebb már említettük – régen kacsintgatott a török uralom alatt álló, ipari és kereskedelmi szempontból sok előnyt jelentő Duna menti balkán államok felé, és féltékenyen nézte az orosz cároknak ide irányuló behatolási szándékait. Kapóra jött tehát Metternichnek a természetes összeköttetést jelentő dunai úton a gőzhajózás bevezetése és ezért támogatta Andrews és Prichard gőzhajóépítési ajánlatát, s ez volt vezérlő gondolata és célja elsősorban a bécs–fekete-tengeri gőzhajózás kifejlesztésének. Ez volt az oka, hogy a bécs–linzi rendszeres gőzhajójáratokat csak 1837-ben indították meg.

Arra nézve, hogy mily eredménnyel végződött a „FRANZ I” nevű gőzhajóval megindított rendszeres járatok első (1831) esztendje, tiszta képet ad a Társaság igazgatóságának 1832. év júniusában, újabb részvények jegyzésére kiadott felhívása:

„Az 1830-ik esztendőben készült „I FERENCZ” nevű gőzhajó 1831-ben kezdé rendes pályáját el. Utazási jövedelme nemcsak az úti költségeket téríté meg, hanem mivel a’ mellett, hogy a’ görcskóróság szerencsétlen idejében huzamos vesztegléssel munkátlanul hevert, az Igazgatóság’ több águ kiadásait is visszapótló, belőle fizettetik ki a’ részvényesek kamatpénzei, ’s végre még egy kis maradékrész a’ tartalék-tökéhez (reserve-fond) is tétetett. Így tehát ama’ kétségek, mellyek előbb a’ próba-intézet iránt keletkeztek, tudniillik, hogy 1) a gőzhajózást a’ Dunára nem alkalmazhatni ’s 2) hogy ha ez a’ Dunán divatba jövendene is, a’ reáfordítandó költségeket nem hozná be, már eldöntettek; de ezzel az intézet még nagy célja korán sincs elérve; melly nem egyedül abból áll, hogy egy hajó, mint csupán próbahajó, sikerrel készüljön el, hanem hogy a’ hajózást a’ hatalmas Duna-folyamon, melly jobbadán az ausztriai császári ’s magyar királyi tartományokon halad keresztül, gyorsabb és biztos szállítás-móddal életbe is hozza. Hogy tehát e’ célhoz közelebb járuljon ’s az erre nyert privilégiumnak megfelelően, nem állapotthatik abban meg, hogy már egy gőzhajót létre ’s divatba hozott; sőt mivel az intézet terjedelme a részvények tulajdonosai érdekein alapul, az intézet hatósága pedig fokokként foganatosb lábra kap általa, céljával egyezőnek látja ennél fogva e’ gőzhajózási társaság igazgatósága, tisztköréhez képest kiragadni az intézetet eddigi úgyszólván csecsemő állapotjából, ’s nagyobb díszletre magasítani, mit az által gondol legsikeresebben elérhetőnek, ha ezennel új részvényességre meghívást hirdet még két új gőzhajó-építés végett, mellynek egyike 30, másika pedig 50 lönyi erejű lenne, az első Győr ’s Pest, az utóbbi Pest és Zemlin közt futhatná hasznos szolgálatát, pályáját. – Tökéletcs kiállításokra, Angliában készült erőműveket hozatni szándéka hozzá, mivel ezeknek biztos és tartós jósága iső FERENC gőzhajónál is annyira bebizonyult. ....

Mi az első gőzhajónál csak próba és merészlet volt, már most megszűnt az lenni. ....

Szabad hajózást eszközölni, Béctől a' Tengerbe, milly felséges gondolat! s hála a' gőzhajó-feltalálásnak, hogy ez nem képtelenség többé!" [13]

Így végződött tehát az első, rendszeres járatokat fenntartó 1831. esztendő. Ez az eredmény eloszlatta a még fennállott kételkedést és aggodalmat a gőzhajózás jövedelmezősége felől, és előmozdította annak felismerését, hogy az üzemi eszközök fejlesztése és szaporítása a vállalat jövedelmezőségét csak növelné.

Az 1831. év tavaszán a próbautakat is tovább bővítették; erről az „Österreichischer Beobachter” április 5-i száma ad hírt:

„A gőzhajó március 16-án indult el Pestről Zimonyba, ahová 18-án megérkezett; ezt az utat 37 óra és 4 perc alatt tette meg; 150 utas volt a fedélzetén. Zimonyból – ugyancsak 150 utassal – sétahajózásra ment Pancsovára s ez alkalomból Belgrád erődítményét köszöntötte, amit viszonzottak. A beérkezett hírek szerint a gőzhajó március 21-én 73 óra és 6 perc utazás után, Zimonyból ismét visszaérkezett Pestre.” [6]

1832-ben 15 utat tett Győr és Pest között, 11-et Pest és Zimony között, 4-et Zimony–Ómoldova között. Utolsó útján, november 22-én Zimonyból elindulva, egy uszályhajót is vontatott felfelé s a gőzhajón és az uszályhajón összesen 1600 mázsa áru volt. Szeles, viharos időben jutott el Paksig, ahol jégzajlás miatt 9 napig állt s csak ezután jutott fel Pestre. Innen vontatmány nélkül indult Győrbe, ahova december 13-án érkezett s ott a Rába egyik öblében telelt. E veszélyes útján nem történt egyéb kára, minthogy elvesztette horgonyát és annak láncát. Ugyanakkor több más hajó és vízimalom a jégzajlásban elsüllyedt, vagy súlyosan megromlódott [14].

1833-ban már februárban közlik a magyar újságok az egész évre szóló menetrendet Győr–Pest–Újmoldova–Báziás között, és felvilágosításokat közölnek az utazáshoz a viteldíjakról, áru- és poggyászszállítási díjakról, majd a következő tájékoztatót adják:

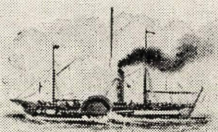
„Elindulása mindig kora reggel történend. Minden, a' gőzhajót érdeklő tárgyról, úm. utazás, szállítás s.a.t. iránt rendelkezetni Győrött Caneider József úrnál, Pesten Malvieux LK úrnál a dorottya-utcában, Zemlinben Lehmann Jakob fiainál, és Bécsben Klee J. úrnál Benvenuti s társai írószobájokban, Schulgasse 750. szám alatt.” [15]

A „FRANZ I” gőzhajónak ezen 1833. évre szóló menetrend-hirdetményét a 2. sz. képen mutatjuk be (eredetije a Közlekedési Múzeumban van).

Ez évben készült el a Társaság második gőzhajója, az „ARGO” [10]. Eddig volt tehát a „FRANZ I” egyedüli gőzhajója a Társaságnak.

A „FRANZ I” nevű gőzhajó ez évi kazáncseréjéről a következő újsághír emlékezik meg:

„Dunai most készülőkét kisebb gőzhajónk egyike még az idén szemünk előtt leend, a' nagyobbra közülük fog alkalmaztatni a már létező 150 Ferenc gőzhajónak 50–60 lónyi erejű gőzkatlana, ez pedig helyette egy újabbat 70–80 ló erejűt nyerend, s e miatt függeszti fel utazásait áprilisban valami 20-ad napig s noha eddig fa gőz ingatá, ezennel azonban baranyai kőszént szándéka használni.”



## K. K. PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFF FRANZ I.

### Fahrten abwärts.

1833	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	October	November
Von Raab nach Pest	14.	—	8. 31.	20.	6. 22.	22.	15.	2.	7.
Von Pest nach Scutlin	19.	—	11.	4. 22.	8. 24.	4. 27.	17.	3. 17.	12.
Von Scutlin nach Moldava oder Baskak	23.	—	15.	8.	—	8.	1.	21.	17.

### Fahrten aufwärts.

1833	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	October	November
Von Moldava oder Baskak nach Scutlin	25.	—	17.	10.	—	9.	3.	23.	18.
Von Scutlin nach Pest	28.	—	20.	12. 27.	13. 29.	12.	6. 22.	10. 27.	22.
Von Pest nach Raab	—	4.	28.	18.	3. 19.	19.	12. 29.	—	4.

Bureau in Wien bey Herrn J. Klee in der Schulstube der Herren Benvenuti et Comp., Schulgasse Nr. 790.  
 - - Raab bey Herrn Joseph C. Schneider.  
 - - Pest bey Herrn J. C. Malinowsky.  
 - - Scutlin bey Herrn Jacob Lehmanns Sohne.

Die Abfahrt geschieht nach Maßgabe, — im Monat April vor der Nacht vorher Bescheid angeben 21 Tage vor.

Auf der Rückkehr ist der Tarif für Eisen und Wasser.

2. kép. A „FRANZ I” gőzhajó 1833. évi menetrendjének hirdetménye  
 (Eredeti a Közlekedési Múzeumban)

Közli e cikk továbbá a fuvar- és menetdíjakat, majd így folytatja:

„to esztendőnél nem korosb gyermekek ezeknek felét fizetik. A hajó fedele vendéglő gyanánt szolgál.” [17]

Egy ez évben (1833) megjelent újságcikkből, mely a DGT igazgatóságának közgyűlési előterjesztését ismerteti – többek között – a hajók előállítási költségeiről, a „FRANZ I” tonnatartalmát ismerjük meg:

„Azt tudjuk, hogy Angliában 1–1 tonna 19 font st. az ár, amelyért egy hajót a hajóács elkészít, de ide még az asztalos, festési, erómívi készületi munkabérek betudva nincsenek. Min’ hogy a „FRANZ I” hajónk 318 tonnás, a két újak nagyobbika (az 50 LE) „DUNA” nevű 242 54/94 tonnás, kisebbike pedig (a 36 LE) „PANNONIA” nevű 163 67/94 tonnás, ezért az ár igazságos.” [18]<sup>1</sup>

Ez az előterjesztés az ez ideig Andrewsnek és Prichardnak bérbe adott hajó saját igazgatásba való vételét csak 1834-től javasolja. 1833-ban még bérbe adják, mert a „DUNA” („ARGO”) csak augusztusban, a „PANNONIA” csak 1834. februárban lesz kész.

<sup>1</sup> Lektorai véleménye szerint a „FRANZ I” tonnatartalma – a rendelkezésre álló adatok alapján számítva – nem 318, hanem 218 tonna lehetett.



Az 1833/34. év telét a „FRANZ I” nevű gőzhajó az óbudai Duna-ágban töltötte. Ez volt az első eset, hogy gőzhajó itt telelt [19].

A részvénytársaság továbbfejlesztése körül hervadhatatlan érdemeket szerzett gróf Széchenyi István, aki a benne lakozó tetterővel azt a célt tűzte maga elé, hogy a hajózásnak szabad utat teremtsen a Fekete-tengerig. Nagymértékben járul hozzá saját részvényjegyzésével, valamint barátainak erre való buzdításával. Érdekes azonban megemlíteni, mit ír ő maga a „Társalkodó” című folyóirat 1834. évi számaiban folytatólagosan megjelent „Néhány szó a Duna-hajózás körül” című cikksorozatában, ezen állásfoglalásának kialakulásáról:

„1829–30-ban építtetett az I. Ferencz, 60 ló erejű gőzhajó! Ennek építését Andrews úr, – egy angol – vállalta magára, kit báró Puthon, Benvenuti ’s több más nagyrédmű bécsi kereskedő urak erre felszólítottak, minekutána e’ valóban nagy és jeles vállalatra társaságot alkotának. Én is meg valék részvevés végett híva; de akkor hazánkra nézve olly kétségesnek látszott clőttem e tárgy hihető sikere meg, hogy én abban – büszkeségből, tán hiúságból, melly szerint nem szeretem nevemet olly vállalatokra fecsemleni, mellyekben már kezdetkor az ismétli pusztulás elvét gondolom látni, – részt nem vettem. Most azonban tisztán látom-át – miután barátom báró Puthon János úr okainak, ki velem eleget vesződött, ellenállni nem tudék – milly áldott következesei lehetnek a’ gőzhajózásnak hazánk kifejlődésére már most, ha a dolgot jó elvekre állítjuk, és alája szalmatűz helyett, melly semmire, és kivált gőzmozdonyokra nem ér sokat, valami állandóbb tüzet rakunk (!) Magamat tehát e tárgyban őszinteséggel csak convertitának vallom és édesörömet engedem az érdemet azoknak át, kiket az illet. De éppen ezért tehettek tán én – mint megtért – a tárgy utóbbi elrendelése ’s előmenetele körül valamit, mert magamon tapasztalom, milly hibás benyomások s előítéletek alatt voltam.” [43]

Meg is tesz mindent a Dunagőzhajózási Társaság s a hajózás továbbfejlesztése érdekében.

1834-ben június 10-én Széchenyi István utazik a „FRANZ I”-en Orsovára a zuhatagos szakasz tanulmányozására, „magával vivén a vitorlás »TÜNDE«-t, mely Berzászka s Orsova közt Iső Ferenc s Argó gőzhajók közti közlés s egyéb szállítások eszközeül szolgáland a Vaskapu s a folyam egyéb rohanati hosz-szában.” [20]

Ez évben igen alacsony a vízállás, és így a Dunán a Vaskapunál is majdnem át lehet gázolni; ez a „FRANZ I”-et is tétlenségre készíti [21].

Egy 1835. évben megjelent újságcikkből [22] megtudjuk, hogy Andrews volt a „FRANZ I” kapitánya, ki ez évben szabadalmat kapott „az általa feltalált építésbeli javításokra hajóknál, különösen gőzhajóknál, mellyek szerint a hajó bordái és talprészei az oldalakba hegyes szögletűen eresztetnek, mi által az ily féle hajók az eddigiekhez képest rendkívül nagyobb tartósságot nyernek s megfeneklési esetben is az eddigieknél sokkal biztosabbak.”

1835 decemberében a „FRANZ I” Óbudán telel, javítják, hogy 1836 tavaszán elindulhasson al-dunai útjára. Óbudán, az újonnan alapított telelőben és hajógyárban a „FRANZ I”-et 1835 decemberében partra húzták és bővítték. Idézzük az igazgatósági jelentés erre vonatkozó részét:

„Mi eme igazítást és bővítést e hajóra nézve illeti, ezt azért vala szükség tenni, mert a hajó a dunai alsó török részre rendeltetvén, hogy kiállja a Vaskapun átmenetet, igen erősnek kell lennie s továbbá mivel az igazgatóság nem is akar egy hamar azon esetben jöni, hogy e-hajót ama vidékről felhozatni kénytelenítették.” [23]

Tehát a hajót Óbudán meghosszabbították és bordázatát megerősíteték [19].

Ugyanezen jelentésből tudjuk meg azt is, hogy a Társaság csak 1835-ben vette legelőször saját kezelésbe hajóit.

1836-ban – a „Jelenkor”-ban közölt híradásból [24] megtudjuk, hogy a 60 LE-s „FRANZ I” nevű gőzhajó kapitánya Glicsián J. volt, s a hajó a Duna alsó részén Skela Gladova és Hirsova közt a jobb parton a török részen tartja fenn a közlekedést, hogy összeköttetésben legyen a Konstantinápolyból rendszeresen járó 100 LE-s „I FERDINÁND” nevű gőzhajóval.

A „Társalkodó” c. folyóirat ez évben [25] írja, hogy „az óbudai sziget felső torkolatja 1834-ben bekaróztatott, miáltal a telelő hajók a torló jégtől biztosítottak”. E lap is megemlíti, hogy a „FRANZ I” ott volt az óbudai ágban partra húzva, javításban, s a kis vízállás miatt nem tudják vízrebocsátani, mert a 4 láb merülésű hajónak 8 láb víz kell. Ezért kellett a „Vidra” nevű kotróhajónak ott kotorni és a vízmedret ilyképp mélyíteni.

1836. év végén újra Óbudán telet a „FRANZ I” és csak 1837 március elején indult újra al-dunai útjára, de már v i t o r l á v a l. Erről így ír a „Jelenkor” [26]:

„Március 1-én reggel »I Ferencz« gőzhajó kedvező széllel először iramlott le vitorlásan Aldunánkra. Tudomásunkra, legalább birodalmunk vizein, még az Adriát sem véve ki, ez első eset, hol gőzhajóra vitorlákat illesztének s gőz és szél-erő párosítatik hajó hajtásra.” Ekkor kaphatta második árbocát. Az al-dunai, sziklapadokkal teli szakaszra való tekintettel, kutatják, hogyan lehetne a hajók merülését csökkenteni. Erre mutat az alábbi hír:

„Minden dologhoz értő megegyezik abban, hogy eddigi hajóink a tengeri hajók alakját viselik, sokkal nagyobb testűek, mintha testük alacsonyabb, s a fa alkotmány könnyebb fából volna, ez utóbbi esetben a hajó nem merül oly mélyen vízbe s csak ez által érhetni el majdan Orsovát.” [27]

Egy ez évi (1837) újságban közölt menetrendből [28] tudjuk meg, hogy a „FRANZ I” nevű gőzhajó új kapitánya: Ferro Dominik Károly. A 3. számú képünk – mely egy, a Közlekedési Múzeum tulajdonában levő, 1864-ben készült eredeti nyomat fotokópiája – Ferro kapitányt már mint a Társaság pesti hajózási felügyelőjét ábrázolja.

1839-ben még mindig Ferro a „FRANZ I” kapitánya. Róla írja a „Jelenkor” a következő kis történetet [29]:

„midőn Paks mellett október 21-én mintegy 10 óra tájban holdfénynél, víz alatt levő s következőleg nem látható fába, vagy malom cölöpbe ütközvén, lyukat kapott, azonnal zátonyra hajtata hajója s a víz benyomulást szivattyúzás és egyéb célszerű intézkedés által annyira gátlá, hogy az utasokat minden veszély nélkül partra, az árukat pedig más, rögtön odabocsátott hajóra szállíttatá. Másnap reggel az utasokat külön fogadott szekereken rendeltetési helyükre viteté, az árukat pedig célszerű szellőztetés által végképi elromlástól megmenté. Általában olly munkásságot fejté ki azon alkalomkor a nevezett kapitány s annyi lélekéberséget tanúsíta, hogy valamennyi utazó ki akkor a gőzösön volt, legbensőbb hálás megismerésre tarthatja magát kötelezettnek. Ezért a kapitányt valamennyi utas legnagyobb hálával illeté.”



3. kép. Ferro Dominik Károly hajóskapitány (1864)



1841-ben a fatestű „FRANZ I” nevű gőzhajót leszerelik. „Erőműve és műszerei újdonság vas hajótestet nyernek, előbbi fakészletű hajóteste állandó pesti rakhajóvá fordítatik a pesti állomáson.” [30]. A hajó testének kicserélése természetesen módosította a hajó eredeti hosszát, szélességét, merülését is.

Ugyanezen évben egy tökéletesen kijavított erőművet helyeznek a gőzhajóba Óbudán [31]: „FERENCZ erőművei számára új vastest építtetvén, e hajó most minden várakozásnak tökéletesen megfelel”.

1842-ben már Pellegrini a „FRANZ I” nevű gőzhajó kapitánya, amit a „Jelenkor” c. folyóiratnak a Lánchíd 1842. évi augusztus 24-i alapkövetéti beszámolójából tudunk meg; itt olvashatjuk, hogy Károly főherceg Bécsből „leutaztában »Ferencz« gőzhajó kapitányát Pellegrinit ügyes hajó vezérletéért egy drága arany szelencével ajándékozta meg, a hajós legénységet pedig 24 arannyal” [32].

Az 1848. év nagy változást hoz a „FRANZ I” életében. A szabadságharc kezdetén kormányunk 60 ezer forintért megvásárolja a DGT-től. Júniusban kezdik meg a tényleges építést Óbudán, Adamich mérnökkari őrnagy felügyelete mellett, akit Mészáros hadügyminiszter rendelt ki. A terv az volt, hogy páncélozott hadigőzöst készítenek belőle, ágyúkkal, légénységgel felszerelve. Elkészültekor a „MÉSZÁROS” nevet kapta [33]. A hajó a Délvidéken biztosítja a szabad hajózást, majd ősszel Magyarország és Ausztria közötti folyamszakaszon cirkál. A telet Óbudán tölti.

1849. január 5-én Windischgrätz herceg Budára induló csapatai a gőzöst Óbudán találva, lefoglalták és nevét „SCHLICK” osztrák tábornok nevére változtatták [34].

A „SCHLICK” gőzhajó további sorsa a „FRANZ I” története szempontjából már nem érdekes, mert – mint fentiekben ismertettük – tanulmányunk tárgya, az 1830-ban épült „FRANZ I” gőzhajó:

1836-ban testébe toldást kapott,

1837-ben felszerelték vitorlákkal,

1841-ben fateste helyett vastestet s új hajógépet kapott,

1848-ban már nevét is megváltoztatták.

Így fejezte be

1830-tól 1848-ig

tartó életét az első, tartósan bevált, rendszeres járatokat fenntartó dunai gőzhajó.

### 3. A „FRANZ I” NEVŰ GÓZHAJÓ LEÍRÁSA

A hajóról érdekes leírást találunk a Közhasznú Honni Gazdasági, Házi s Tiszti Kalendáriom 1832. évi kötetében [35]; ennek fotokópiáját a 4. sz. képünkön mutatjuk be.

A hajó külső alakjára nézve – fent említett leírás szerint – „anglus tengeri postahajóhoz hasonlít, és épp olyan és akkora, mint a genovai tón járó LEMAN VANDOIS”. Ez a postahajó hosszú, előre-hátra felfelé ívelő főfedélzeti vonallal bírt. Orrában ferdén felfelé vezetett az orrtőke és az a fedélzet vonala alatt egyenesedett ki. Orr-része úgy volt kialakítva, hogy biztosítsa az orrhullám természetes kifejlődését és sima lefolyását. Előre nyúló, faragott orrdísz az összeütközésnél a behasítást igyekezett kiküszöbölni. Az orrdísz elején „gallion” figura; a farrész ablakai körül szokásos fafaragványok díszítik a hajót. Fara kiemelkedett a kormány felett és szögletesen végződött. A hajó nem volt lapos fenekű. Gerinc húzódott végig a fenéken, amelyből oldalirányban kis ferdeséggel indult el a fenék, majd a meghajlított medersora fölött függőleges vagy kifelé hajló oldalfala van. E leírásban foglaltakkal megegyezik a „FRANZ I”-ről készült egykorú – a következőkben bemutatásra kerülő – képeken látható hajótest szerkezeti felépítése is.

A hajó műszaki méreteire a következő adatok állnak rendelkezésünkre:

A [35] forrásmunka szerint:

„Hossza ezen gyönyörű hajónak 23 bécsi öl, szélessége pedig  $6\frac{1}{2}$  bécsi öl.”  
„A hajó terhelve csak  $3\frac{1}{2}$  bécsi lábnyira merül és leglassabb menetekor minden minutumban 780 bécsi lábat halad.”

A [25] forrásmunkában Széchenyi a merülést 4 lábnak említi.

Winievicz [6] forrásmunkaként idézett cikkében a következő méreteket adja: A hajó hossza 48 m, szélessége 6,2 m, teljes merülése 1,1 m.

Mindezeket egybevetve, az alábbi elfogadható végeredmény alakul ki:

A hajótest hossza 23 bécsi öl à 1,896 m . . . . .	43,60 m
A hajó teljes hossza . . . . .	48,- m
A hajótest szélessége . . . . .	6,2 m
A hajó teljes szélessége (kerékszekrényekkel) 6,5 bécsi öl	12,32 m
A hajótest oldalmagassága 9 angol láb 6" . . . . .	2,89 m
A hajótest merülése $3\frac{1}{2}$ bécsi láb à 3,16 dcm . . . . .	1,1 m

## A' Dunán járó I. FERENCZ Császár nevű Gőzhajónak leírása.

(A' rajzolatja a' czimlap elebé van kötvé.)

A' magyarországi, 's általában véve az austriai kereskedés' előmenetelének egyik legfényesebb bizonyossága a' Dunán harmadéve óta járó I. Ferencz Császár nevű gőzhajó. Szám szerint ugyan már a' negyedik, melly a' Dunán jár, mindazonáltal még is 'az első, melly minden akadályokon győzedelmeskedve, rendszeren folytatja útját fel 's alá. Hogy az előbbeni próbák nem ehettek el cseljököt, természetes oka az volt, hogy az erőmívek nem voltak a' vízfolyara' sebességével illendő arányban. E' jelen gőzhajó, mellyet triesti és velencei hajó építők készítettek Bécsben, külső formájára nézve anglus tengeri postahajóhoz hasonlít, és éppen olyan és akkora, mint a' genevai ton járó *Levan Vanders*. Gőzerőművei *Boulton* és *Watt* urak' fabrikájában készültek Londonban.

Építése 100,000 pengő for. került, (a' Londonban készült erőműv ára 50,000 for. p. p.) melly summát 200 actionáriusok (kik között vannak a' Felseges uralkodó Háza' több tagjai, több fő fő Meltóságú 's más Hazánkiai és sok bécsi és pesti nagy kereskedő házak) álltak össze. Egy actiának ára 500 pengő for. Az 5 actiával bíró tagokból választott kiküldöttség egy 5 tagból álló igazgatást rendelt, mellynek felvigyázása alatt készült, és folyást használtatik a' hajó. Az egésznek kezdői *Andrews* és *Pitchard* anglusok valának, kik jelenleg is személyes kormányozói a' hajónak. A' gyújtásra szükséges fán kívül minden órában kell 550 font kőszén a' kattan alá midőn megyen; egész nyáron által pedig mintegy 15,000 mázsa kőszén és valami 100 öl fa. Ha a' hajó folyást járhat 8 hónapig, lehuzván a' reá fordított mindennemű költségeket, egy actiának kamatja reá mehet 20 pCre. Hossza ezen gyönyörű hajónak 23, szélessége pedig 6 $\frac{1}{2}$  bécsi öl.

Az erőműv, melly a' hajónak közepe táján a' két oldalról lévő evező kerekeket hajtja, 60 ló erejű, a' hajó terhelve csak 3 $\frac{1}{2}$  bécsi lábnyira merül, és leglassabb menésekor minden minutumban 780 bécsi lábot halad. Az első helyen, (a' hajó hátuljában) vagyon egy nagy szoba az utazók', egy az asszonyiném', egy a' kapitány', és egy a' vendéglő' számára. Ezen szobáknak pallérozott tölgyfából készült oldalai tükrökkel ékeskednek, a' karpadok és székek fekete bőrrel borítottak. A' második helyen (a' hajó' elejében) egy térszobá, a' vendő teherre való osztály, és a' tüzelésre szükséges fa és kőszén vagyon. A' bekerlátolt lapos fedelét festett karpadok ékesítik, mellyeket egy sátor forma ponyva fedél fedez. Középen emelkedik fel a' kémény, és e' mellett a' gőzt elvivő cső. A' kerekek előtt egyik felől vagyon a' konyha, másfelől egy kamara. Ezek között vannak az ormány felő a' vasmacska' lánczát tartó vascsiga, a' hajóhoz szükséges alattság, két kis ágyu, mellyekkel induláskor és érkezéskor jel alatik, és az úrboczfa, mellynek a' kéményhez kötött legfelső kötetlen függ egy kis zászló a' hajó nevével. Az ormány' csücskét Ő Felségének szépen faragott és gazdagon aranyozott mejjszobrá ékesíti. A' háttulsi úrboczfáról függ Hazánk' czímerével ékesített hármás (zöld, feje' és veres) színű zászló. Ez alatt lóg menés közben a' csónak.

A' gőzerőműnek bővebb leírásával jövő esztendőre fogunk kedveskedni, a' hol a' gőzerőművek' általános leírását fogjuk a' szükséges rajzolatokkal közlelni.

A fatestű gőzhajó 318 tonnás.<sup>1</sup>

Középsébsége 780 bécsi láb percenként = 246 m/p.

vagyis 14,7 km/óra

A fenti adatoknál mutatkozó eltérések csak látszólagosak; ugyanis Winievicz teljes hosszát, tehát a függélyeken kívül eső részt is hozzászámítja, a szélességnél pedig csak a test szélességét adja meg (kerékszekerények nélkül). Ezzel szemben a [35] forrásmunka kinyúló részek nélkül csak a test hosszát, viszont (kerékszekerényekkel) a teljes szélességet tartalmazza. A merülés-eltérés oly minimális, hogy az figyelmen kívül hagyható.

A hajó belső térbeosztására vonatkozólag a [35] forrásmunka a következő adatokkal szolgál:

„Az első helyen (a hajó hátuljában) vagyon egy nagy szoba az utazók, egy az asszonyneem, egy a kapitány, és egy a vendéglő számára. Ezen szobáknak pallérozott tölgyfából készült oldalai tükrökkel ékeskednek, a karpadok és székek fekete bőrrel borítottak. A második helyen (a hajó elején) egy téres szoba, a viendő tcherre való osztály és a tüzelésre szükséges fa és kőszén vagyon.”

Ebből megállapítható, hogy az első hely a hajótestben a hajó farán nyert elhelyezést s ugyanitt külön-külön helyiségek a nők, kapitány és a vendéglős részére. A hajó első részében levő „téres szoba” volt a második osztály, ott volt továbbá az áruraktár, valamint a fa- és szénraktár.

A hajó felszerelésére a [35] forrásmunka a következő adatokat szolgáltatja:

„A bekorlátolt lapos fedelét (fedélzetét – A szerkesztő) festett karpadok (ülőpadok kartámlával) ékesítik, melyeket egy sátorforma ponyva fedél fedez (takar)” – „Az ormány felé vannak a vasmacska-láncartató vascsigák, a hajóhoz szükséges alattság (kötélzet), a két kiságyú, melyekkel induláskor és érkezéskor jel adatik és az árbozca, melynek a kéményhez kötött legfelső kötélén függ egy kis zászló a hajó nevével. Az ormány csúcsát Ófelségének szépen faragott és gazdagon aranyozott mejj szobra ékesíti.”

Érdekes továbbá a következő mondat: „A hátulsó árbocfáról függ házánk címerével ékesített hármás (zöld, fehér és veres) színű zászló. Ez alatt lóg menés közben a csónak.”

A kéményről a [35] forrásmunka a következők szerint emlékezik meg: „Középen emelkedik a kémény és a mellett a gőz elvivő cső.”

A lapátkerek, melyeket a gőzgép működtetett merev rendszerűek voltak. A lapátok száma – a 60 ef. LE-s gőzgépnek megfelelően – oldalankint 10 volt. A lapátok fából készültek, oldalankint három gyűrűt erősítettek küllőihez. A gyűrűk így védtek is a lapátokat [37].

A hajógépre a következő adatok utalnak:

„Gőzerőművei Boulton és Watt urak fabrikájában Londonban épültek.” – „Az erőmív, mely a hajónak közepe táján a két oldalról levő evező kerekeket hajtja 60 Le-jű” [35, 36].

<sup>1</sup> Lásd 14. oldalon.

#### 4. A „FRANZ I” NEVŰ GŐZHAJÓT ÁBRÁZOLÓ RÉGI KÉPEK

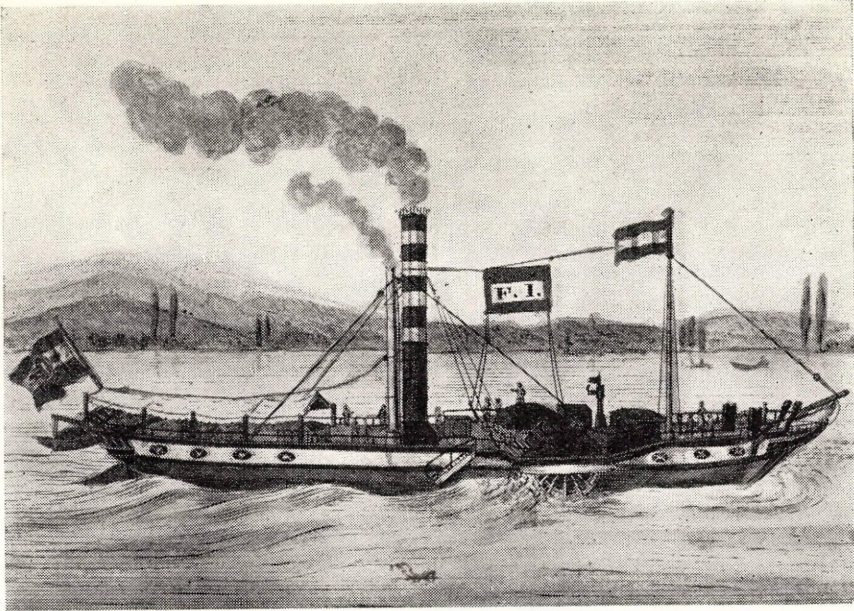
Alantiakban ismertetjük és – néhány kivétellel – fotokópiában bemutatjuk a „FRANZ I” gőzhajót ábrázoló régi képeket:

A) A Közhasznú Honni Gazdasági, Házi 's Tiszti Vezér Kalendárium 1832. évi kötetének [35] belső címlapja előtt látható az 5. képmellékletünkön bemutatott, színezett fametszet „A Dunán járó I Ferencz Császár nevű Gőz hajó” felirattal. E kép a hajót menet közben, balról-jobbra haladva, oldalnézetben ábrázolja. Elöl orrfigura, faragás, ágyúk, horgonycsörlő és lánckivezető kar. Az orrban gerenda. Elöl árboc, rajta háromsávós zászló; az árbocról előre, kétoldalt és a kéményhez vezető kikötés; utóbbin a hajónév zászlója „F. I.” jelzéssel. A kémény magas, vastag, tetején korona; mögötte a gőzkivezető cső. A kéményről 5 le- és 1 előre-tartó kötél nyúlik. A hajó közepén a kerékszekrények lépcsőkkel; előttük jobboldalt a konyha (kéménnyel), baloldalt a kamra. A kerékszekrények előtt, a közepén lejárati felépítmény a hajó elejébe. – A farrész felett ponyva, oldalanként 5 tartóoszloppal. A ponyvatartó a gőzkivezető csőnél kezdődik és a farzászlórúdnál végződik. A farzászlórúdon magyar címeres zászló. A kerékszekrények mögött a hajó fara felé, a hajó oldalán lelőgő lépcső látható. A hajótesten elől 3, hátul 4 ablak van. A hajó fara szögletes ablakokkal, faragással ellátva, kinyúlik a kormánylapát fölé. Itt két csónakdarun függő csónak látható. A keréklapátok fixek. E színes képen a hajótest színe zöld, a fedélzet alatt világos színű; a kémény fehér-fekete gyűrűkkel színezett. Az első árbocon piros-fehér-piros (osztrák)-, a farán magyar zászló. A hajónév-zászló színe: piros keretben, fehér alapon fekete betűk.

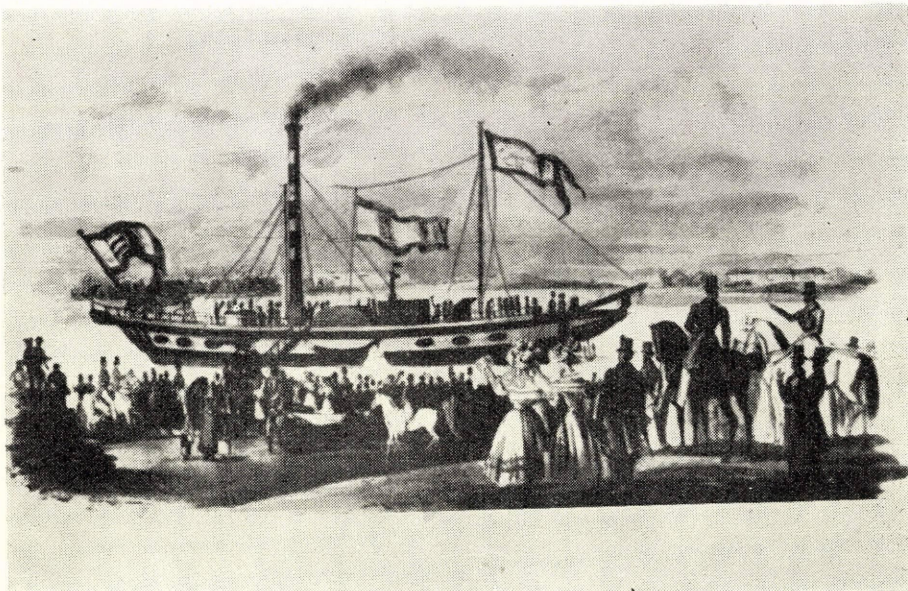
Ez az ábrázolás a leírásokkal egyezik, így hitelesnek fogadható el.

B) A bécsi *Technisches Museum*-ban levő metszetet mutatjuk be a 6. képen. A kép alatt a következő szöveg olvasható: „Abfahrt des Damfschiffes vom Prater nächst Wien nach Semlin den 19-ten April 1831”. (A gőzhajó elindulása a Bécs melletti Práterből Zimonyba 1831. április 19-én.) – A hajónak elől ormányrúdjá és faragott orrdisze van; elől a hajótesten három, hátsó felén négy ovális ablak, ezek fehér csíkozású sávban vannak elhelyezve. Oldalfala magas, fara szögletes, itt ablakai faragottak. A fedélzet körül korlát, elől a horgonyemelő, mögötte az árboc, melyen két csúcsban végződő feliratos zászló leng; szövege: FRANZ I, piros keretű fehér alapon. Az árboc előre és két oldalra, valamint a kéményhez van kikötve. A kémény magas, felül korona, színe fehér-





5. kép. A „FRANZ I” gőzhajó képe a KÖZHASZNÚ HONNI GAZDASÁGI, HÁZI 'S TISZTI VEZÉR  
KALENDÁRIOM 1832. évi kötetében



6. kép. A „FRANZ I” gőzhajó indulása Wienből Zimonyba 1831. április 19-én  
(A bécsi Technische Museum tulajdonában levő metszet)

fekete csíkozású. A kémény előtt kétoldalt kerékszekrény, ezek mögött lejáró. A farán levő zászlón magyar címer. A fedélzeten kocsi és emberek.

E képen a hajó külső alakja egyezik a leírásokkal.

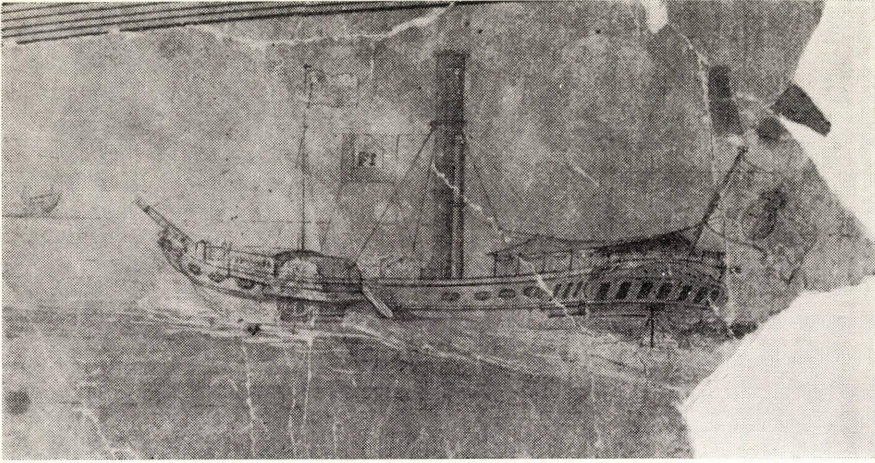
C) A „FRANZ I” nevű gőzhajó. *Steindl Ferenc 1837. évi állandó Duna-bírd tervén* (7. kép). Kinagyítás a Közlekedési Múzeum archívumában levő képről. – A hajót menet közben tünteti fel; hátulról, féldoldalról ábrázolt rajz. A hajó alakja jellegzetes, felépítmények láthatók. Farán hét faragott ablak. A hajótesten elől három ovális ablak, hátul négy ovális és három függőleges, keskeny négyszögalakú ablak látható; az ablakok alatt és felett záróléc; a lécek között a hajó oldala világos színű. Hátul a fedélzet felett sátor tető, oldalankint öt oszloppal. Magas, vastag kémény, mögötte a gőzvezető cső. A kémény-kötélzet közül kettő előre, kettő hátra van rögzítve. A sátor tető kötele a kéménytől a farzászlórúdig húzódik. A keréklapátok fixek. A kerékszekrény mögött, a hajó oldalán lejárati lépcső. A hajó első fedélzetéről főárbc emelkedik, előtte horgonyemelő, ormányrúd van és ehhez van kikötve a főárbc. A főárboctól a kéményig húzódó kötél lenng a hajónévezászló. A hajó farán levő zászlórúdon háromszínű lobogó a magyar címerrel.

A hajó alakja a fentiekben bemutatott 5. és 6. képen látható hajóéval azonos. E képen – minthogy az hátsó fél-oldalnézet – a hajó farának kiképzése jobban kidomborodik, mint az előző képeknél; e farkiképzés megfelel a leírásoknak.

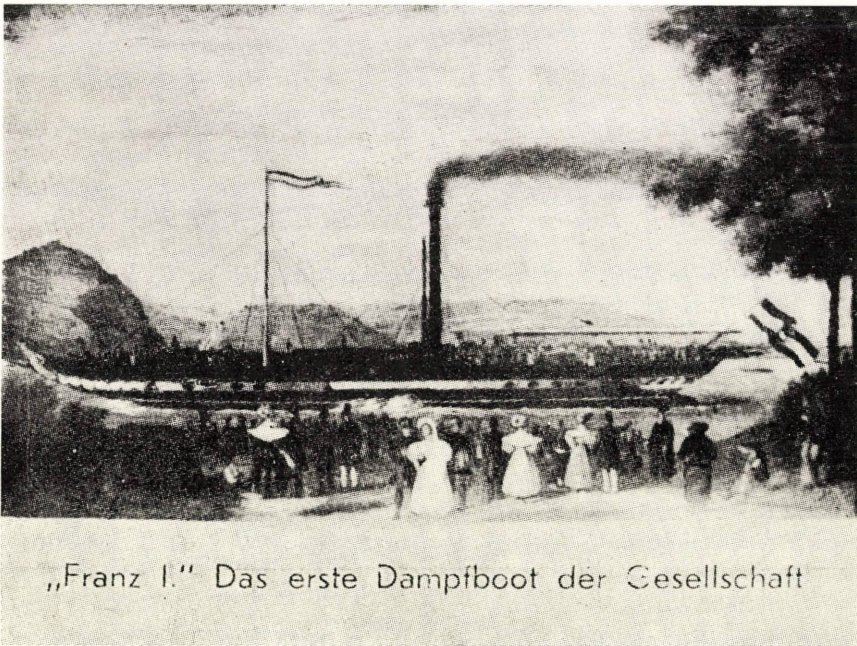
D) A DDSG történeti archívumában levő „FRANZ I” kép, a Társaság által 1937-ben kiadott „Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Österreichischen Donau” című könyvben [38] (8. kép). E kép a hajót oldalnézetben, jobbról balfelé haladva ábrázolja, fedélzetén sok utassal. Előtérben a parton ámuló emberek sokasága. – A hajó orrán faragott emberi alak (gallion-figura). Elöl magas árbc, négy feszítő kötéllel, az árbocon háromcsíkos csúcslobogó. A kémény előtt gőzkivezető cső. A kémény mögötti fedélzet felett ponyva. A hajó farán, dőlt rúdon háromcsíkos lobogó. Ugyancsak a hajó farán felfüggesztett csónak. A hajó oldalán elől négy, hátul két ovális ablak látható. A főfedélzet alatti rész világos színű.

E képen eltérés az előbbiekkal szemben ott mutatkozik, hogy a gőzkivezető cső nem a kémény mögött, hanem ez előtt van; ez nem fogadható el, nemcsak azért, mert az előző, bemutatott képeken a kémény mögött volt, hanem azért sem, mert gyakorlatilag is a kémény mögött van a helye, a belőle kiömlő gőz szabad eltávozása céljából.

E) *Sulzbacher D.: Die Gründung der I. Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft* (Az Első Dunagőzhajózási Társaság alapítása) című cikkének képmelléklete [39] (9. kép). – E rajzon a hajó oldalnézetben, vizen haladva látható. Elöl orrfigura, faragás, ágyú, lánccsigatartó. A kerékszekrényen osztrák kétfejű sas; kéménye alul nagyobb, felül kisebb átmérőjű, peremezett, négy kötél tartja. A kémény mögött, a hajó hátsó fedélzete felett ponyva. Farán, ferde árbocon háromszínű lobogó, alatta a felfüggesztett csónak. A hajó fara faragott, ablakos.

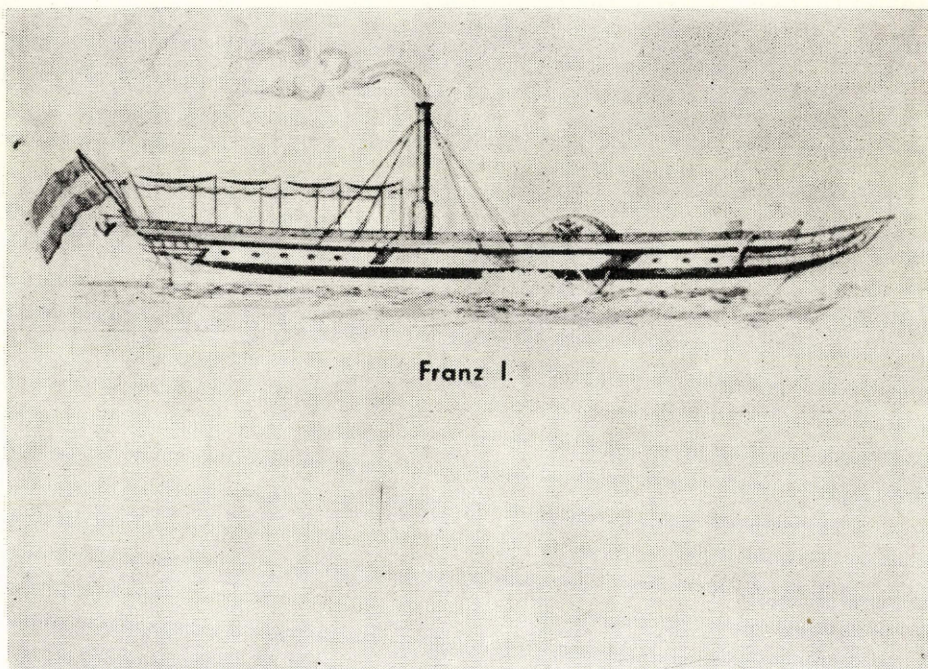


7. kép. A „FRANZ I” gőzhajó Steindl Ferenc 1837. évi híd-tervrajzán  
(Eredeti a Közlekedési Múzeumban)



„Franz I.” Das erste Dampfboot der Gesellschaft

8. kép. A „FRANZ I” gőzhajó képe az Első Dunagőzhajózási Társaság (Wien) történeti archívumában



9. kép. „FRANZ I” gőzhajó képe Sulzbacher D.: Die Gründung der I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft című tanulmányában

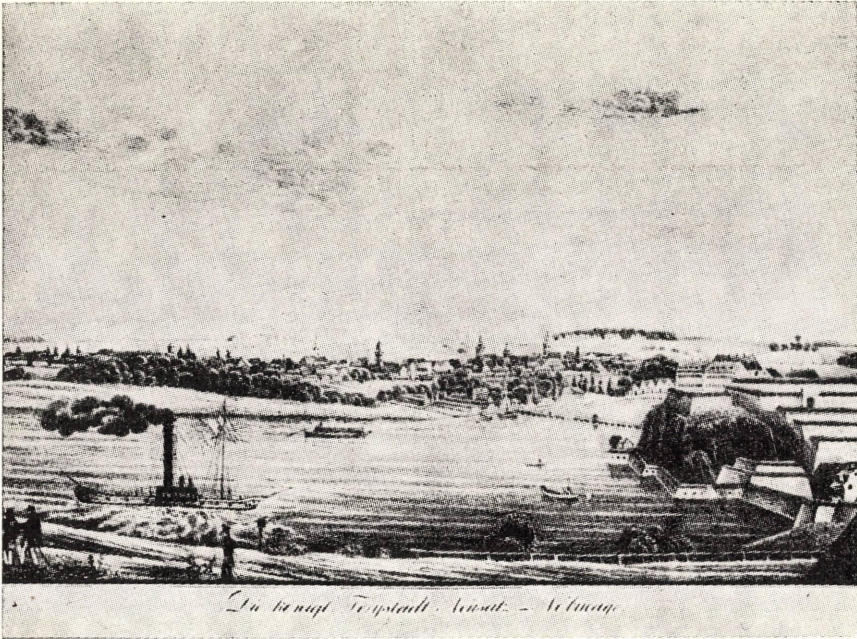
A hajótest oldalának elején három, hátul öt ovális ablak. A kémény mögött a hajó oldalán lejáró lépcső. A hajó oldala fölül világos, alatta sötét.

Ez a korabeli kép vázlat-tervnek tekinthető, amelyen főképp a hajótest alakja van feltüntetve, árboc és egyéb külső felszerelések nélkül.

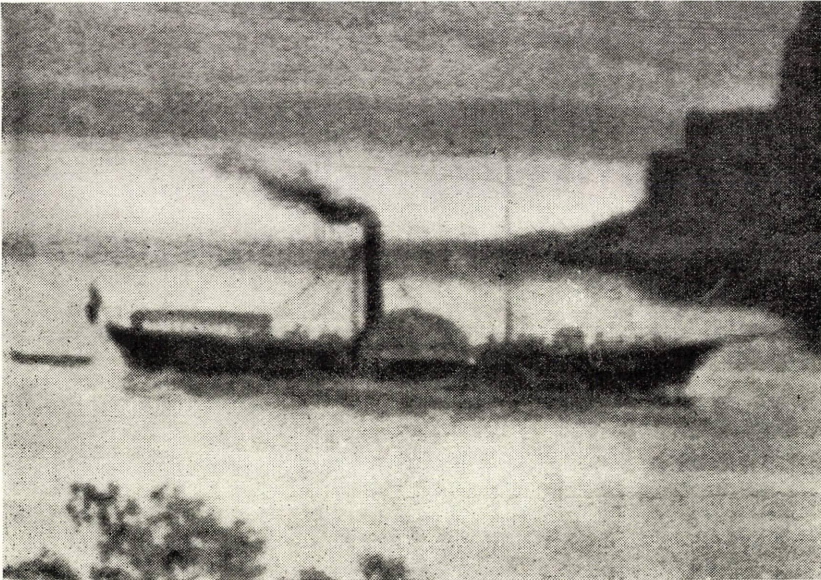
F) *A Magyar Történelmi Képcsarnokban látható kép a „FRANZ I”-gyel* (10. kép). Felirata: „Die königliche Freystadt Neusatz” (Újvidék királyi szabad város). – A hajó a Pétervárad elött halad. A hajótesten elől és hátul 3–3 ovális ablak; a hajó elején ormány, a hajó fara emelt; egyetlen felépítménye a kerékszekrény, mely szögletes, ház alakú s fekete színű, rajta fehér színnel a hajó neve. A kerékszekrény mögött magas, fekete kémény. Elöl egy árboc. – Ez a kép is megerősíti, hogy a „FRANZ I”-nek az első időben csak egy árboc volt.

Az e képen látható hajón csak a kémény és az egy árboc elhelyezése megfelel a leírásoknak, a hajó többi része nem, mert készítője által elnagyolt részleteket tartalmaz. Így csak a hajón látható névből állapítható meg, hogy ez a „FRANZ I” nevű gőzhajót kívánja ábrázolni.

G) *„FRANZ I” nevű gőzhajó rajza a Cs. kir. Szab. Első Dunagőzhajózási Társaság 1830. évi részvényén* [40]. A hajó alakja teljesen azonos a 6. és 7. képeken látható hajóéval.



10. kép. A „FRANZ I” gőzhajó a „Die königliche Freystadt Neusatz” című képen, a Magyar Történeti Képcsarnokban



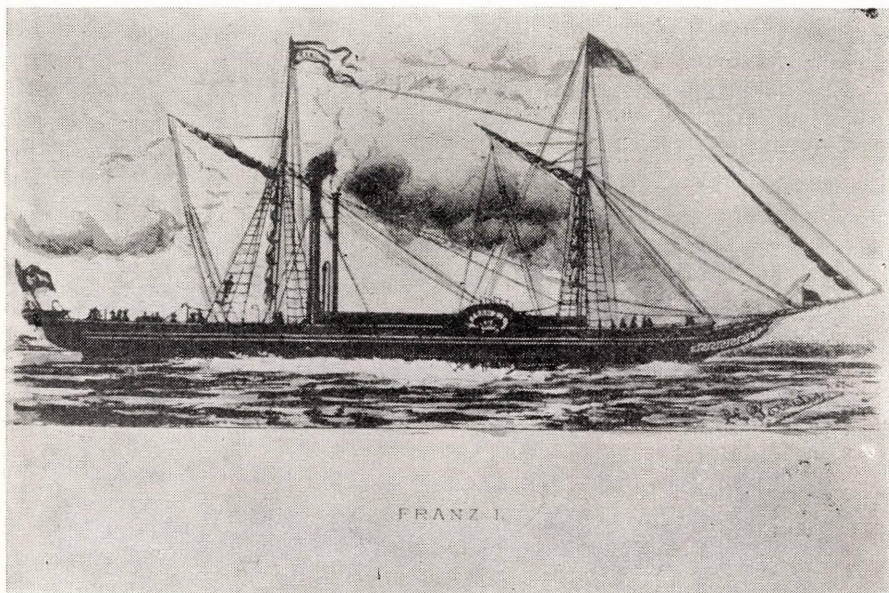
11. kép. „FRANZ I” gőzhajó, Hofbauer János (1803–1846) által festett „Dévény vára” című festményen, a Nemzeti Galériában

H) A Nemzeti Galéria tulajdonában levő, Hofbauer János (1803–1846) által festett „Dévény vára” című festményen látható „FRANZ I” gőzhajó (II. kép) ugyancsak azt igazolja, hogy a hajónak eredetileg csak egy árboc volt. A gőzkieresztő cső itt is a kémény mögött van. E képen a kerékszekrény aránya a legvalószínűbb az összes képek között.

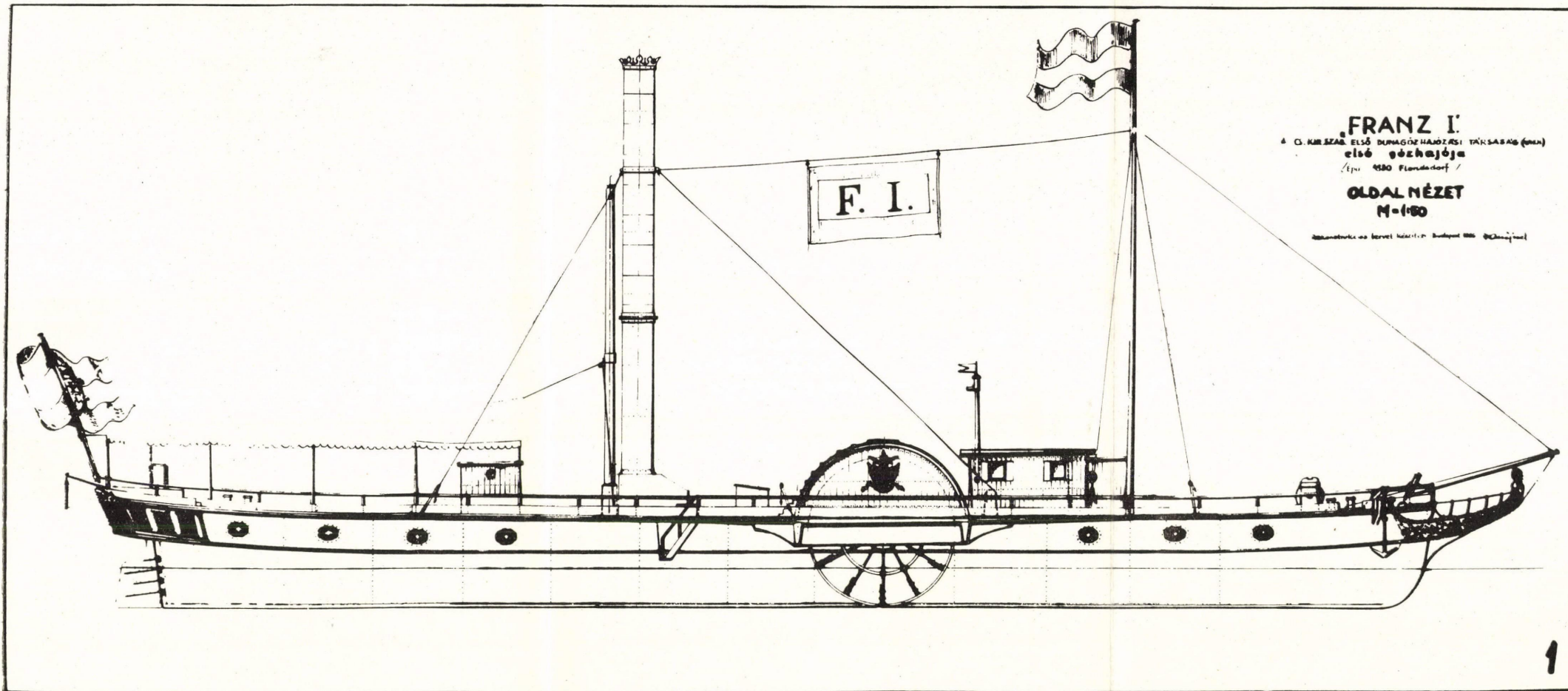
J) A „FRANZ I” nevű gőzhajó rajza, Ferdinánd császár 1847. évi kiváltságlevelén [41]. E rajzon a hajó alakja, vonala hasonló a 7. képen látható hajóéhoz, azzal a különbséggel, hogy a hajó hátsó részén, a kémény mögött is van egy árboc. A kémény festése csíkozott, a hajó hátsó fedélzete felett sátorponyva van. A második árboc itt már indokolt, a következő pontban részletezett adatok alapján.

K) A kétárbocos „FRANZ I” kép az Első Dunagőzhajózási Társaság 125 éves történetét megőrkítő könyvében [42] (12. kép). Rézmetszet „L. E. Parantis 837” aláírással. – A hajót balról jobbra haladva ábrázolja, oldalnézetben. A test hosszú, az orr-rész gondosan faragva, ormányrúddal. Kerékszekrénye a hajó közepétől jóval előbbre van. A kerékszekrény előtt és után felépítmény; kéménye jóval a közép mögött van; elöl és hátul magas árboc, vitorlákkal és kötélhágcsókkal. Kerékszekrényén és a hátsó árboc-zászlón a „FRANZ I” felirat olvasható.

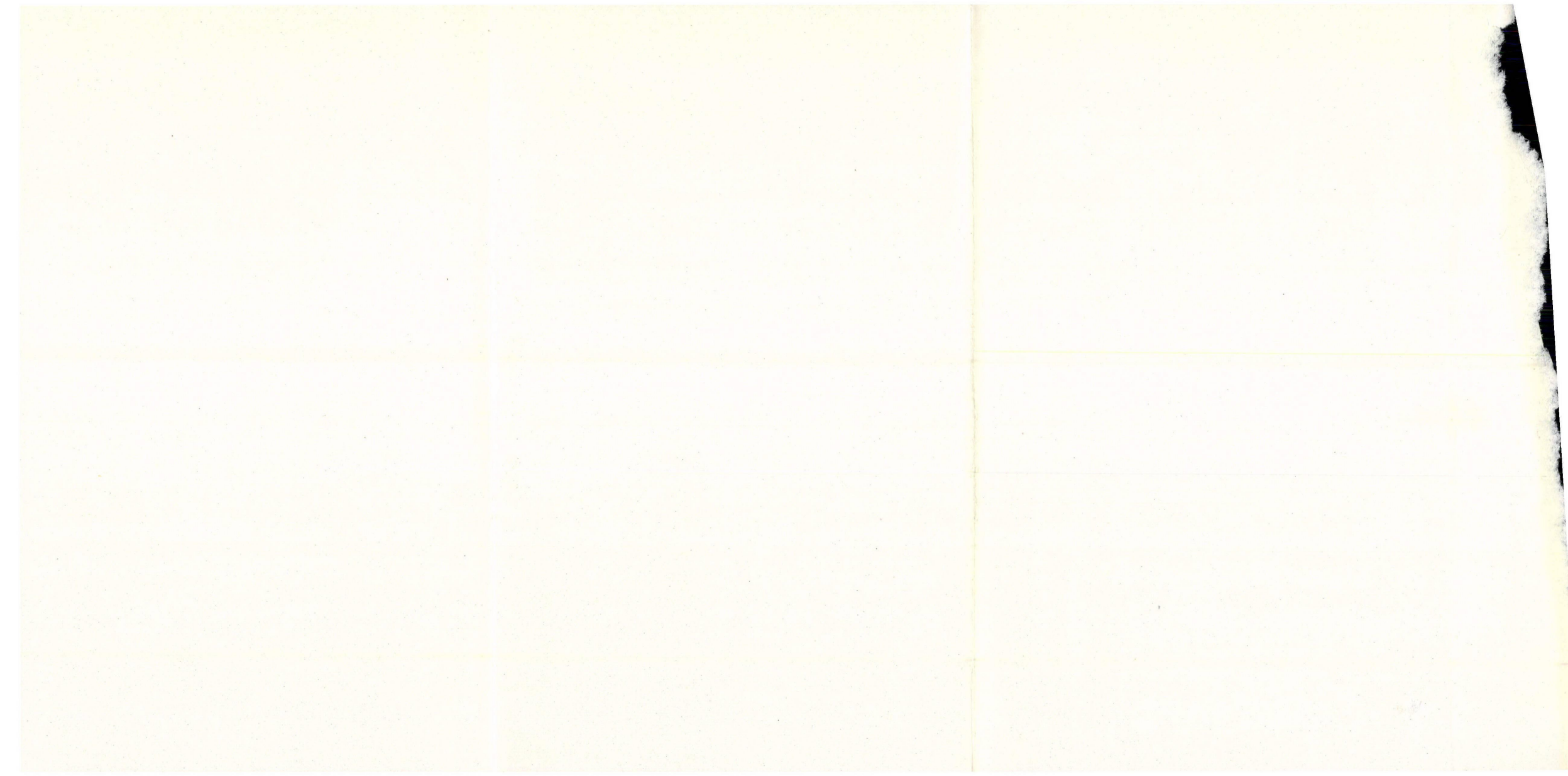
Ez a kép már nem az első építésű „FRANZ I”-et ábrázolja, hanem a később (1837-ben) meghosszabbított, két árboccal és vitorlákkal ellátott hajót (lásd a 16. oldalon).



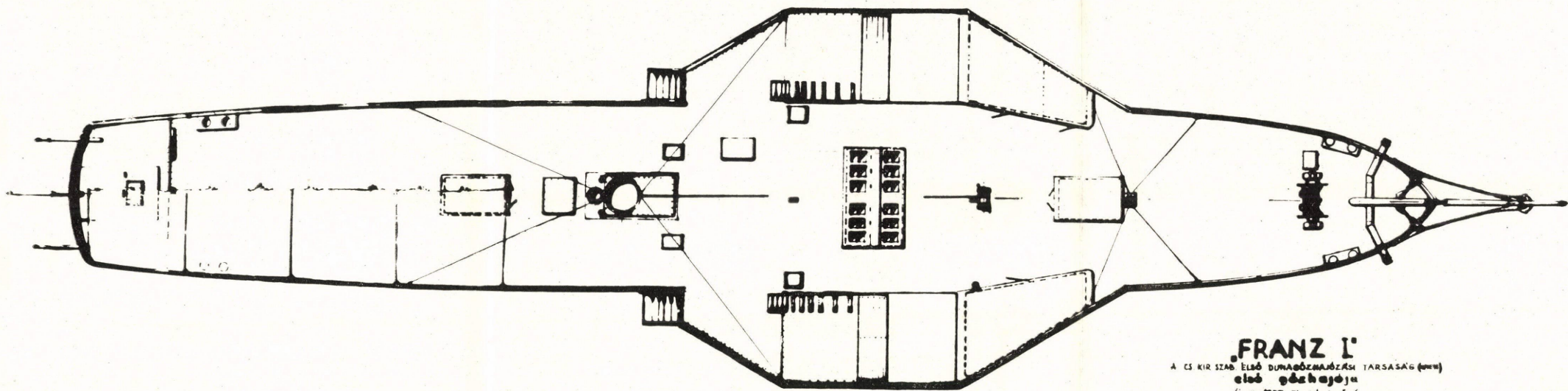
12. kép. A kétárbocos „FRANZ I” gőzhajó képe az Első Dunagőzhajózási Társaság 1935. évben megjelent, 125 éves jubileumi könyvében



13. kép. A „FRANZ I” gőzhajó rekonstrukciós terve. Oldalnézet



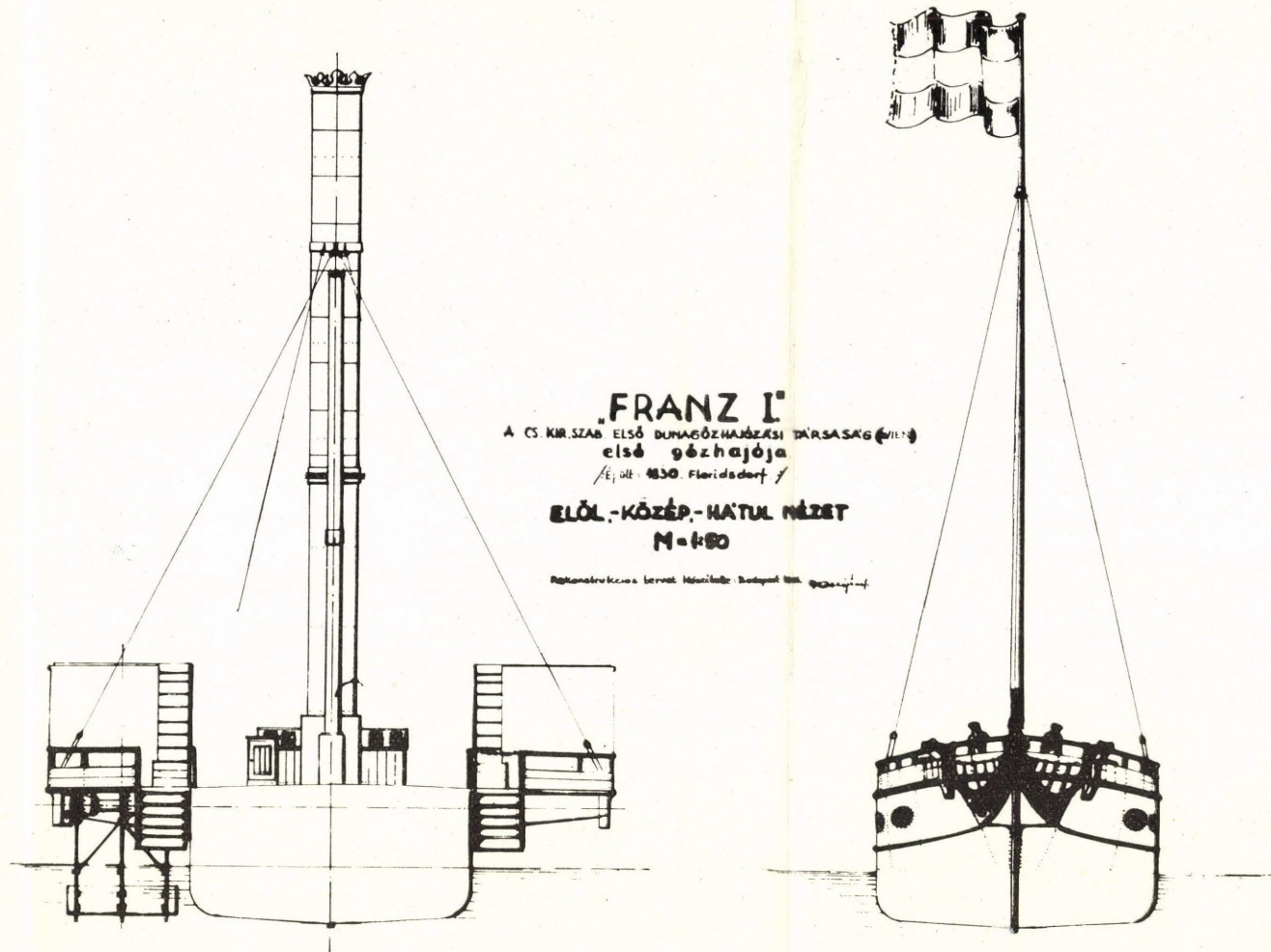
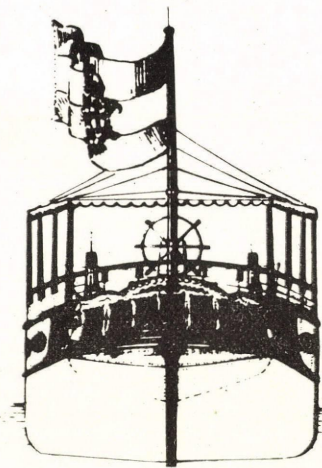




**FRANZ I'**  
A CS. KIR. SZAB. ELSŐ DUNAŐZEMAJÓZÁSI TARSASÁG (1844)  
első gőzhajója  
/épít. 1830 Flandria: f./  
**FELÜLNÉZET**  
M=180  
Mértéktartás: 1:1000

14. kép. A „FRANZ I” gőzhajó rekonstrukciós terve. Felülnézet

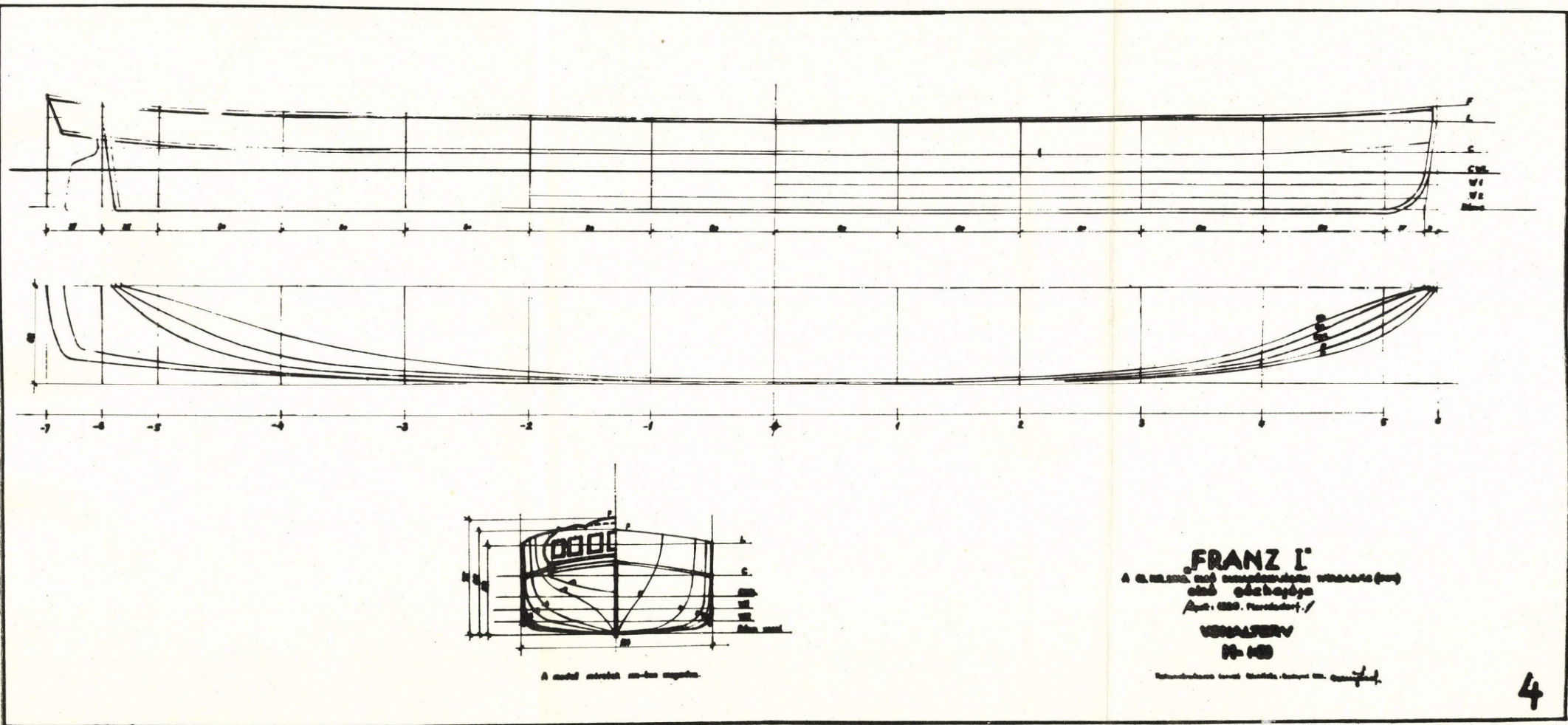




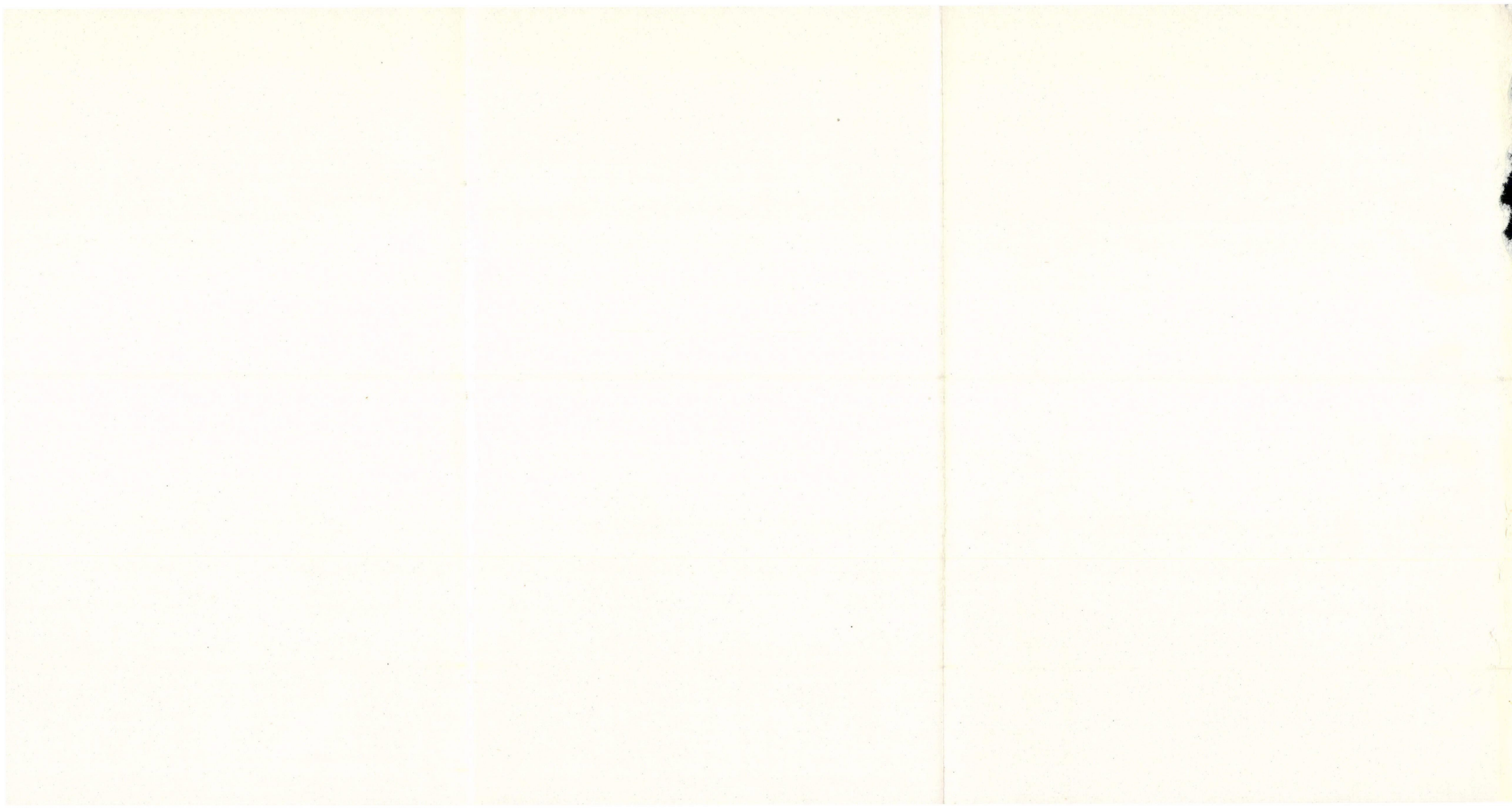
**„FRANZ I”**  
A CS. KIR. SZAB. ELSŐ DUNA-GŐZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG (WIE) első gőzhajója  
/Éj. ált. 1830. Floridsdorf /  
**ELŐL.-KÖZÉP.-HÁTUL MÉZET**  
**M=180**  
Rekonstrukciós tervet készítette: Budapesti Műszaki Egyetem

16. kép. A „FRANZ I” gőzhajó rekonstrukciós terve. Keresztmetszetek





15. kép. A „FRANZ I” gőzhajó rekonstrukciós terve. Vonalfery



## 5. A REKONSTRUÁLT „FRANZ I” NEVŰ GŐZHAJÓ

Az előző fejezetekben közölt egykorú leírások és rajzok elegendőnek mutatkoztak ahhoz, hogy azok alapján rekonstruáljuk a „FRANZ I” nevű gőzhajó eredeti alakját. Ezek alapján készült el az 1:50 léptékű modell megépítéséhez szükséges rekonstrukciós tervrajz, melyből az oldalnézetet a 13., a felülnézetet a 14., a vonalrajzot a 15. és a metszeteket a 16. képen mutatjuk be.

A hajótest teljesen fából készült, aránylag hosszú és keskeny, magas oldalfalú; réz szegecsekkel építendő. Elöl ormánydíszítés, gallion figura, mely I. Ferenc császárt ábrázolja; efölött ormányrúd.

A hajó első részén levő árboc két-két oldalra és egy előre, az ormányrúdhhoz kötött kötéllel van kikötve. Az árboc mögött van a II. osztályra vezető fedélzeti lejáró nyílása. A középtől előre, kétoldalt van a két kerékszekrény, benne 10-10 merev lapátos kerékekkel; ez három koszorúgyűrűvel van ellátva. A kerékszekrények tetejére lépcső vezet, egyoldali korláttal. Kapitányi híd csak a kerékszekrények fölött van. A bal oldali kerékszekrény előtt a kamra, a jobb oldali előtt pedig a konyha van, amelyeken két-két ablak van kiképezve. E két felépítmény között van a kéménykötél csörlője. A magas, koronás végződésű kémény a középtől hátrább helyezkedik el. A kémény mögött magas és elég vastag gőzkivezető cső van. Feltételezhető, hogy a hajó főgépe kondenzációs volt és ebben az esetben a gőzkivezető cső csak indulásnál, a hengerek lefűtásából eredő gőz elvezetésére szolgált. A főgép tengelye felett felülvilágító fa-alkotmány, üvegablak felső világítással. A fedélzeten szenelő nyílások, géptéri lejáró nyílás. A kerékszekrények mögött, mindkét oldalon lépcső lóg, a csónakkal ki- és beszállók részére.

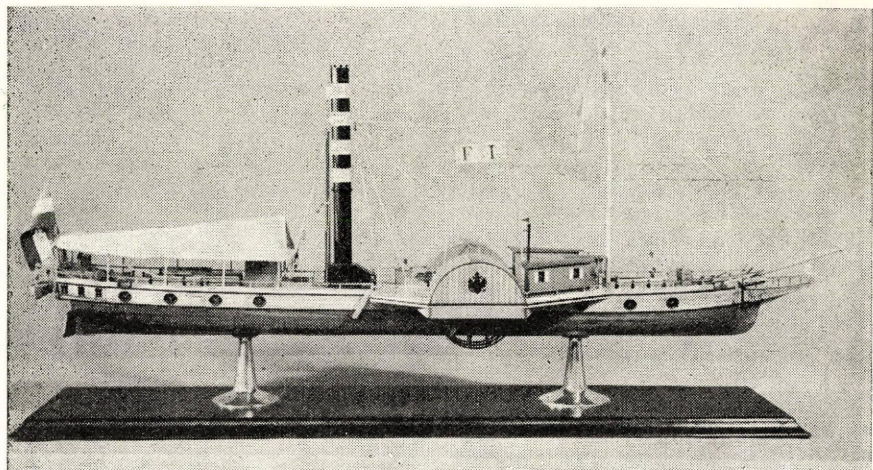
A hátsó fedélzet felett sátor tető, melynek a hajó mindkét oldalán 5-5 oszlopa van. A sátorponyva kötele a kéménytől a farzászlórúdig fut.

A hajó fara szögletes, rajta faragott ablakkeretek; fedélzetéről két hátranyúló csónakdaru emelkedik ki, rajtuk függesztett, hegyes orrú csónak.

A hajótest oldalán elöl három, hátul négy ovális alakú ablak, rácsozattal. Az ablaksor alatt és felett határoló lécezet van, melyek között a test fehér színű, lejjebb sötét.

A fedélzet szélén kárfa és három sor lécezet.

A hajó kormányja a hajó farán van elhelyezve, emelt fedélzeten, egy kormánykerékkel; a kormánylapát egyenes tengelyű.



17. kép. A „FRANZ I” gőzhajó modellje (M = 1:50) a Közlekedési Múzeumban  
(Készítette Orcsik Sándor az 1967. évben)

A hajó elején a fedélzeten két ágyú, oldal felé néző torkolattal; az ágyúk kanócos kivitelűek, hozzájuk tartozó szerelékládákkal. Jobb és bal oldalon egy-egy kétkapás horgony, felhúzásukhoz kinyúló gerendázat, horgonyemelő. Az oldalkorlátozaton belül ülőpadok és egyéb hajózási felszerelések.

A felépítmények, kerékszekrények zöld színűek; a kerékszekrényen látható kétfejű sas színe fekete. A kémény festése: fehér-fekete gyűrűk. A gőzlefúvató cső piros. A csónakülés és a horgonyemelő egyes részei barnák. A faragások aranyszínűek.

A főárbocon piros-fehér-piros (osztrák) lobogó; a hajó farán a címeres magyar lobogó leng. A főárboctól a kéményig húzódó kötélén lóg a hajó névlobogója, a következő felirattal:

F. I.



Д-р ЧИЛЛАГ Миклош и ВАРРО Йожеф

Резюме доклада

*«Первый пароход — Франз I. — Первого Императорского и Королевского Патентированного Судходного Общества»*

В предисловии подчёркивается, что до настоящего времени о пароходe «Франз I.» не было возможно сконструировать модель, так как не было в руках надёжной документации. В настоящее время происходит конструкция модели на основе принятого плана реконструкции.

Глава I. — *«Положение судходства перед строительством парохода «Франз I.»* — информирует о судходстве, в первую очередь о дунайском судходстве в начале XIX. столетия, когда ещё баржи, идущие вверх против течения были буксированы с берега человеческой или гужевой тягой.

Глава II. — *«Создание парохода «Франз I.» и его дальнейшая судьба»* — кратко содержит в себе строительство пароходов в начале XIX. века в австро—венгерской монархии и даёт обоснование тем политическим и экономическим причинам, которые подтолкнули австрийское правительство и графа Иштвана Сэчэни — инициатора создания дунайского судходства — в сторону внедрения судходства. Данная глава в дальнейшем излагает историю формирования в Вене в 1829 году Первого Императорского и Королевского Судходного Общества. Даётся информация об истории британских судостроителей Джон Андрыус и Джозеф Причард и о том, как был дан патент судходства этим строителям со стороны австрийского императора. Кратко даётся информация об окончании строительства парохода «Франз I.» в 1830 году, о пробном рейсе, о начале его регулярного плавания и о статьях, которые появились об этом пароходe в современной прессе, описывает о постепенной смене оригинального котла, двигателях деревянного корпуса; последнее было совершено в 1848 году.

Глава III. — *«Описание парохода «Франз I.»* — содержит найдённые современные письменные материалы.

Глава IV. — *«Картины, изображающие пароход «Франз I.»* — описывает и в первую очередь с помощью фотокопий показывает современные гравюры и рисунки, которые надёжным образом дополняют письменные материалы и дают помощь для составления надлежащих технических данных.

Глава V. — *«Реконструированный пароход «Франз I.»* — на основе данных, суммированных в предыдущих главах — описывает реконструированного парохода «Франз I.» и в фотокопиях показывает 4 самых важных рисунка.

by dr. M. Csillag and J. Varró

A short representation about the dissertation entitled  
*"Franz I" the first steamship of the "First Patented Imperial and Royal Danube  
Steamshipping Co."*

The introduction emphasizes that up to the present it could not make a technical model about the steamship named "Franz I", because it was no kind of a reliable technical documentation for that purpose. Therefore it was needed to reconstruate on the evidence of the available data the designs of the steamship. At present on the basis of the received reconstruction plan the making of the model is going on.

1. The chapter entitled "The position of the navigation before the building of the steamship named "Franz I" " acquainted with the position of the navigation especially that of the Danubian navigation towards the beginning of the XIX. century, while still the uphill going ships are towed by men or animals from the riverside.

2. "The history of the building and the further fate of the steamship named Franz I", entitled chapter briefly refers to the steamship buildings at the beginning of the XIX. century in the Austro-Hungarian Monarchy and those economic and political causes, which has stimulated the Austrian government and the same time count István Széchenyi the great Hungarian pioneer of the Danubian navigation to the introduction of the steam navigation presents the forming of the "First Patented Imperial and Royal Danube Steamshipping Co." as well as the history of the steam navigation patent, which granted to the English shipbuilders, John Andrews and Joseph Prichard on the part of the Austrian emperor. This chapter introduces to the circumstances of the building the first steamship named "Franz I." and was finished in the year 1830, the trials of the ship, the orderly handle traffic, the publication published in the press about the ship, later the successive replacement of the original boiler, machine and wooden hull and at last that of the name of the ship. This latter cause was happened in the year 1848.

3. The chapter entitled "The description of the steamship named Franz I." acquainted with the explored contemporary descriptions.

4. "The representational illustrations of the steamship named Franz I." entitled chapter describes and shows to the greatest extent in photocopy that contemporary representations, which complete the contemporary descriptions and give a good aid to the compilation of reliable data.

5. The chapter entitled "The reconstructed steamship named Franz I." on the basis of the recapitulated determined technical and dimension data of the previous chapters, describes the reconstructed "Franz I." and demonstrates the most important photocopy among the reconstruction drawings.

Von: Dr. Miklós Csillag und József Varró

Kurze Zusammenfassung der Studie  
„FRANZ I.“ *das erste Dampfschiff der k. k. priv.*  
I. *Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft*

Im VORWORT wird ausgeführt, dass vom Dampfer „FRANZ I.“ bisher kein technisch exaktes Modell nachgebildet werden konnte, da für diesen Zweck keine zuverlässige Dokumentation zur Verfügung stand. Jetzt, auf Grund der erarbeiteten Rekonstruktionspläne, ist der Bau des Modells schon in Angriff genommen worden.

Kapitel 1. „Die Schifffahrtslage vor dem Bau der ‚FRANZ I.‘“ erläutert die Umstände der Schifffahrt, und besonders die der Donauschifffahrt zu Anfang des XIX. Jahrhunderts, als die bergfahrenden Schiffe noch durch Menschen und Tiere volm Ufer aus geschlappt werden mussten.

Kapitel 2. „Bau und weiteres Schicksal des Dampfers ‚Franz I.‘“ zeigt, indem es kurz die in der österreichisch-ungarischen Monarchie zu Anfang des XIX. Jahrhunderts erfolgten Dampfschiffbauten und die Gründe berührt, welche die österreichische Regierung, und gleichzeitig auch den Grafen István Széchenyi, den grossen ungarischen Pionier der Donauschifffahrt zur Einführung der Dampfschiffahrt bewegten, die Geschichte der Gründung der k. k. priv. I. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1829 in Wien, sowie des vom Kaiser an die englischen Schiffbauer JOHN ANDREWS und JOSEPH PRICHARD erteilten Dampfschiffahrts-Patentes. Hier werden auch die Umstände des im Jahre 1830 beendeten Baues der ‚FRANZ I.‘, die Probefahrten, die Einstellung in den regelmässigen Verkehr, die darüber erschienenen Zeitungsnachrichten aufgeführt, dann der stufenweise Austausch der ursprünglichen Kessels, der Maschine und des hölzernen Schiffskörpers behandelt, und schliesslich die im Jahre 1848 erfolgte Namensänderung.

Kapitel 3. „Beschreibung des Dampfers ‚FRANZ I.‘“ erläutert die aufgefundenen zeitgenössischen Beschreibungen.

Kapitel 4. „Bilder des Dampfers ‚FRANZ I.‘“ beschreibt und zeigt – grösstenteils auf Fotokopien – diejenige zeitgenössische Abbildungen, welche die Beschreibungen ergänzen und gleichzeitig ein Hilfsmittel zur Zusammenstellung der technischen Daten darstellen.

Kapitel 5. „Das rekonstruierte Dampfschiff ‚FRANZ I.‘“ beschreibt – auf Grund der Angaben, die den vorhergehenden Kapiteln entnommen wurden – die rekonstruierte ‚FRANZ I.‘ mit technischen und Massangaben und zeigt auf Fotokopien die wichtigsten 4 Blätter des Rekonstruktionsplanes.

## FORRÁSMUNKÁK

- [1] *Gonda Béla*: A magyar hajózás. Budapest, 1899. p. 14.
- [2] *Spratt H. Philip*: The birth of the steamboat (A gőzhajó születése). London, 1958. p. 17.
- [3] Közhasznú Honni Gazdasági, Házi, 's Tiszti Vezér Kalendárium. 1833. p. 28.
- [4] *Széchenyi István* által Orsován 1836. VIII. 29-én írt „Néhány szó a Dunahajózás körül” c. közleményből; „Társalkodó” 1836. 65. sz. pp. 259–260.
- [5] *Tóth Lajos*: 145 éves a magyar Gőzhajózás. Budapest, 1963. pp. 54., 61.
- [6] *Winiewicz Karl*: Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Donau: Denkschrift zur 50 Jährigen Bestand der Klubs der Maschienenbetriebs-Leiter der D.D.S.G. 1837–1937. Wien, 1937. pp. 18–21.
- [7] 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrts Gesellschaft 1829–1954. Wien, 1955. p. 12.
- [8] Magyar Kurír, 1830. VII. 27-i 8. sz. p. 63.
- [9] Magyar Kurír, 1830. IX. 14-i 22. sz. p., p. 180.
- [10] A Dunagőzhajózási Társulat. Visszapillantás keletkezésére és fejlődésére különösen Magyarországon. A Társulat saját kiadása, 1885. p. 3.
- [11] A [10] forrásmunka, p. 4.
- [12] *Korwík Ottó*: Die Anfänge der Donaudampfschiffahrt in Österreich című tanulmánya: Die Anfänge der Donauschiffahrt auf der Österreichischen Donau. DDSG, 1937. p. 17.
- [13] Jelenkor 1832. VI. 16-i 48. sz. p. 377–8.
- [14] Jelenkor 1833. I. 2-i 1. sz. pp. 2–3.
- [15] Jelenkor 1833. II. 23-i 16. sz. p. 123.
- [16] A [7] forrásmunka p. 88.
- [17] Jelenkor 1833. II. 27-i 17. sz. p. 130.
- [18] Jelenkor 1833. III. 30-i 26. sz. pp. 202–3.
- [19] *Jakoby Péter*: Budapest kézikönyve. I. kötet. Budapest, 1918. p. 36.
- [20] Jelenkor 1834. VI. 14-i 48. sz. p. 377.
- [21] Jelenkor 1834. X. 18-i 84. sz. p. 666.
- [22] Jelenkor 1835. I. 7-i 2. sz. p. 9.
- [23] Jelenkor 1836. III. 19-i 23. sz. p. 90.
- [24] Jelenkor 1836. II. 10-i 12. sz. p. 46.
- [25] Társalkodó 1836. VII. 9-i 55. sz. p. 218.
- [26] Jelenkor 1837. III. 4-i 18. sz. p. 69.
- [27] Jelenkor 1837. III. 8-i 19. sz. p. 74.
- [28] Jelenkor 1837. VI. 24-i 50. sz. p. 198.
- [29] Jelenkor 1839. X. 16-i 89. sz. p. 355.
- [30] Jelenkor 1841. V. 12-i 38. sz. p. 151.
- [31] Jelenkor 1842. IV. 2-i 27. sz. p. 119.
- [32] Jelenkor 1842. VIII. 27-i 69. sz. p. 524.
- [33] „Március 15-dike” 1848. VI. 16-i 80. sz. p. 319.
- [34] *Dezsényi Miklós*: Honvéd folyamierők a szabadságharcban. Magyar Katonai Szemle. 1942. 12. sz. pp. 629–638.
- [35] Közhasznú Honni Gazdasági, Házi 's Tiszti Vezér Kalendárium. 1832. p. 17.
- [36] [6] forrásmunka, p. 20.
- [37] *Blandl Rudolf*: Hajólapátkerek, Budapest, 1954. p. 4.
- [38] Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der österreichischen Donau. DDSG, 1937. p. 15.

- [39] *Sulzbacher D.*: Die Gründung der I. Donaudampfschiffahrts Gesellschaft. Denkschrift zum 50 jährigen Bestand des Klubs der Maschinen-Betriebs-Leiter der D.D.S.G. 1837-1937. Wien, 1937. p. 28.
- [40] A [7] forrásmunka p. 19.
- [41] A [7] forrásmunka p. 49.
- [42] A [7] forrásmunka p. 13.
- [43] Társalkodó 1834. VII. 20-i sz. p. 265.

## KÉPEK JEGYZÉKE

1. Hajóvontatás a Dunán a XVIII. század végén ... ..	6
2. A „FRANZ I” nevű gőzhajó 1833. évi menetrendjének hirdetésménye. (Eredetije a Közlekedési Múzeumban) ... ..	14
3. Ferro Dominik Károly hajóskapitány (1864) ... ..	17
4. A Dunán járó I. Ferencz császár nevű gőzhajónak leírása című cikk a Közhasznú Honni Gazdasági, Házi 's Tiszti Vezér Kalandáriom 1832. évi kötetében ... ..	20
5. A „FRANZ I” nevű gőzhajó képe a Közhasznú Honni Gazdasági, Házi 's Tiszti Vezér Kalandáriom 1832. évi kötetének belső címlapja előtt ... ..	23
6. A „FRANZ I” nevű gőzhajó indulása Wienből Zimonyba 1831. IV. 19-én. (A bécsi Technisches Museum tulajdonában levő metszet) ... ..	23
7. A „FRANZ I” nevű gőzhajó Steindl Ferenc 1837. évi híd-tervrajzán. (Eredetije a Közlekedési Múzeumban) ... ..	25
8. A „FRANZ I” nevű gőzhajó képe a DDSG történeti Archivumában ... ..	25
9. Sulzbacher D.: Die Gründung der I. Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft c. tanulmányának képe a „FRANZ I” nevű gőzhajóról ... ..	26
10. A „FRANZ I” nevű gőzhajó a „Die königliche Freystadt Neusatz” c. képen a Magyar Történeti Képcsarnokban ... ..	27
11. A „FRANZ I” nevű gőzhajó, Hofbauer János (1803–1846) által festett „Dévény vára” című festményen a Nemzeti Galériában ... ..	27
12. A kétárbocos „FRANZ I” nevű gőzhajó a DDSG 125 éves jubileumi kiadványában ... ..	28
13. A „FRANZ I” nevű gőzhajó rekonstrukciós terve (oldalnézet). (Melléklet)	
14. A „FRANZ I” nevű gőzhajó rekonstrukciós terve (felülnézet). (Melléklet)	
15. A „FRANZ I” nevű gőzhajó rekonstrukciós terve (vonalterv). (Melléklet)	
16. A „FRANZ I” nevű gőzhajó rekonstrukciós terve (keresztmetszet). (Melléklet)	
17. A „FRANZ I” nevű gőzhajó modellje (M = 1:30) a Közlekedési Múzeumban. (Készítette Orcsik Sándor 1967. évben) ... ..	30





