



⊕ SZÖVEG: BALÁZS ISTVÁN „BALU”, KERETES SZÖVEGEK: MOLNÁR ATTILA DÁVID

BRITANNIA GONDOLÁI

Bár Velence jól ismert, szimbolikus evezős csónakjai mind felépítésükben, mind funkciójukban markánsan eltérnek a brit keskenyhajótól (narrow boattól), de a párhuzam már csak azért is élő, mert mindkét vízi közlekedési forma nagy múltú, és úgy tűnik, népszerűségük a 21. században is töretlen, csak épp teljesen más formában, mint hajdanán



MINT A HERINGEK A KONZERVDOBOZBAN,

úgy várják a nyári szezont a marinában áttelelő brit keskenyhajók (narrowboat). A Nagy-Britanniát keresztül kasul behálózó, teljes csatornahálózaton boldoguló hajótípus hosszára nincs megkötés, maximális szélessége viszont egyezményesen 7 láb. A szélesebb vízi járműveknek a zsilipek, hidak és alagutak labirintusában esélye sincs

Majd' 250 éves múltra visszatekintő, mára már tradíciónak tekinthető közlekedéstípus. Célja a természeti adottságok észszerű használata, mégpedig a közlekedés és áruszállítás területén. Az ország óceáni éghajlatából adódóan folyamatos és viszonylag nagy mennyiségű csapadék hull az év

nagy részében, felszíni vízfolyás van bőven, a vízjárás kiegyenlített, s a természetes élővízi hálózat tálcán kínálja a lehetőséget. Így csak idő és fejlettségi szint kérdése volt, hogy a történelem mely időszakában alakítanak ki a britek jól hajózható belvízi útvonalhálózatot.

FIGYELMEZTETŐ TÁBLA

– csak stílusosan, téglafalon, dombornyomott fémtáblán. Az előírások átböngészése után mi, magunk is elforgathatjuk a zsilipek fölött átvezető hidakat, amit aztán a hajó áthaladása után annak rendje s módja szerint illik visszaforgatni eredeti állapotába

MÉRFOLDKŐ ÉS SZÉLRÓZSA

A hazai folyamkilométer jelzők brit megfelelői a csatornahálózat partján elhelyezett mérföldkövek, de sokan inkább a hidak számai alapján tájékozódnak. És ahol minden a hajózásról szól, ott még a szélkakas is új értelmezést nyer (jobb oldalon)

KESKENYHAJÓZÁS – A MEGENGEDHETŐ NYARALÁS?

Az angliai Grand Junction Canal a northamptonshire-i Braunstont köti össze a Temze-parti Brentforddal. Ide érkezünk meg, hogy elfoglaljuk a Splendid nevű keskenyhajót. Ez a kölcsönzőcég egyik legnagyobb bárkája: hossza valamivel több mint 18 méter. Két fűrdőszobás, 4 kabinra elosztva 8 fekvőhely van benne, plusz jól felszerelt konyha és étkező. Nem véletlenül választottuk a Splendidet: két részt vevő családjunk összesen 10 főt számlál, és mivel a harmadik gyerek mindkét családban még a „csöpp” mérettartományba esik, így talán elférünk. Igazunk lett...

Többnapos hajózásról lévén szó, elhoztam tengeri hajóvezetői papíromat és a magyar belvízi hajóvezetői engedélyemet. Mint kiderült, egyikre sem volt szükség: Angliában ui. bárki vezethet keskenyhajót, aki betöltötte 17. életévét, és átesett azon a kb. 20 perces kiképzésen, aminek a fele esetünkben arról szól, hogy ilyen pompás, napsütéses idő milyen régen nem volt erre felé.

Észbe sem kapunk, és máris ott találjuk magunkat a Splendid társaságában: kétoldalt a pompás angol vidék, előttünk pedig a Grand Union Canal.

A csatornahajózás valóban nem nagy ördögösség: az ember fogja a kormányrudat, issza a teáját, miközben alatta megnyugtatóan duruzsol a dízelmotor. Olyan fordulatszám, amivel nemcsak a sebesség, de a fogyasztás is alacsony marad. Ha egész nap járattuk a „gépházat”, a keskenyhajó akkor sem eszik többet 10 liternél.

Először akkor érintett meg a csatornahajózás szele, amikor láttam egy katalógusban, hogy az osztrák síházakkal teljesen összemérhető áron hirdettek keskenyhajós nyaralásokat. Angliában hajóztatni, magyar zsebhez mérhető pénzért?

Britanniában sok cég foglalkozik keskenyhajós nyaralattal, ezért először kiválasztottuk azt, amelyik közel esik a nyárra kiszemelt célpontokhoz és természetesen a fapados repülőterekhez. A Splendidért a hétfőtől péntekig terjedő időszakra 750 fontot fizetünk, ez fejenként és éjszakánként 19 fontos árnak felel meg. Ezért az összegért nemcsak szállást kapunk, de benne van az üzemanyag, a biztosítás, a korlátlan internethasználat és a takarítás költsége is. Ezek a főszezon árai, ám ha az ember nem riad vissza a borult égtől és egy kis esőtől, ennél olcsóbban is található hajót.

Minden hajóban tökéletesen felszerelt konyha működik, mikróval, sütővel, vízforralóval és az elmaradhatatlan kenyérpíróval. Mivel a boltok a csatorna partjáról pár perces sétával elérhetők, a bevásárlás sem okoz gondot.

Egy hajósnyaralás költségeit természetesen nem lehet össze-mérni egy gyalogtúráéval, de ha a hajózás más ágaiival, vagy úgy általában az angol szállások áraival vetjük össze, akkor kiderül, hogy a csatornahajózás egy megengedhető módja az angol vidék felfedezésének.

FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID

NAPSZEMÜVEGES HAGYOMÁNYÁPOLÓ

aki inkább nyeli a dízelfüstöt, semmint hogy turistahajók módjára a farba helyezze a motort. A gőzgépek megjelenése után a hagyományos narrowboat gépháza a hajótest hátsó harmadában, a legénységi szállás előtt kapott helyet



Évszázadok csatornái

A történelemkönyvekből jól ismert angol ipari forradalommal járó óriási fejlesztések és ezek áruigénye serkentette egy olyan vízi közlekedési útvonal kiépítését, ami megkönnyítette és helyettesítette a közúti szállítást.

De ne rohanjunk ennyire előre! Az első csatornák kiépítése a rómaiakhoz fűződik, de ők még valószínűleg döntően öntözési célból építkeztek. A középkori közúti áruszállításnak azonban már számos korlátozó tényezővel kellett megbirkóznia. Lovas fogattal egy-két tonnánál többet egyszerűen nem lehetett szállítani, különösképp esőt követően, a felázott, rossz minőségű földutakon vált lehetetlenné a közlekedés. A szállítható kicsiny árumennyiség a nehézkes előrejutással párosulva hosszú távon a gazdasági növekedés kerékkötőjévé vált. A szén és vasérc bonyolult szállítása magasan tartotta az árakat, így akadályozva a fejlődést.

A már feljegyzésekkel is alátámasztott, de kezdetben szerény beavatkozások a 16. század elején kezdődtek meg, amikor hajózhatóvá tettek néhány közép-angliai folyószakaszt, míg a 17. században már a Természet is gátakkal és zsilipekkel alakították felhasználóbaráttá. Ez idő alatt összességében 29 kisebb-nagyobb folyó kapott mesterséges támogatást a vízi közlekedéshez, így többek közt Staffordshire és Birmingham ipari területei, Yorkshire, Lancashire folyói egészen Londonig.

FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



 azdasági rádió **FM 94.2**
CSÜTÖRTÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
MOLNÁR ATTILA DÁVID
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.afoldgomb.hu/radio



CSATORNARENDSZEREK HÁLÓZATA

FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN

A LOCK, VAGYIS A ZSILIP

Vannak olyan helyek, ahol az emberek búcsút mondanak a bevett társadalmi formuláknak, és a szokásosnál közlékenyebbek lesznek. Ilyen a finneknél a sauna, az angol csatornák mentén pedig a lockok, vagyis a zsilipek. A csatornahajózás egyik alapelve, hogy nem zavarjuk a többi hajóst. Ha kikötött hajók mellett haladunk el, visszaveszünk a sebességből, nehogy a farhullámok megzavarják a pihenést. A kommunikáció egy kedves intésre, köszönésre és az időjárásra korlátozódik, így senki sem zökken ki a hangulatából. De amint egy zsiliphez érünk, e szabályok szertefoszlanak. A kommunikáció már a sorban állásnál felpezsdül: a hajósok megbeszélik, ki kívül fog zsilipelni, víztakarékossági okokból ugyanis egyszerre több hajó is beáll az átkelőhöz. Mikor elmondtam a másik skippernek, hogy elő-



TÉLI ÜZEMMÓD

Bár a közismerten enyhe angol telek egy acéltestű hajóban már jobban próbára teszik az embert, sokan mégis egész évben a vízen élnek

CHARTERHAJÓ A ZSILIPBEN

Bérhajónk, a Splendid előtt szabad az út. A tetőn a keskenyhajózás legfontosabb kellei: középkötél, mentőöv és csákllya



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID

szőr vezetek keskenyhajót, és hogy ez lesz az első zsilipelésem, mosolyogva válaszolt:

– Vagy úgy! Arra vigyázzon, hogy a gyerekeket csak egyenes szakaszokon engedje a kormányhoz! És ha valóban először csatornahajóznak, két sörnél többet ne igyon!

Elkerekedett a szemem – itt lehet inni hajózás közben? A szigorúnak szánt intelem a legjobbkor jött, a zsilipek mellett ugyanis szinte mindig ott találjuk azt a bizonyos angol pubot, benne azzal a bizonyos, kézzel felpumpált, jóízű ale-lel. Nincs is jobb, mint egy pinttel kiülni a teraszra, és úgy figyelni, ki hogyan mérkőzik meg a feladattal!

A zsilipelés ugyanis csapatmunka. Ha a legénységben nagy az összhang, akkor minden flottul megy, és az előadás roppant unalmas lesz. Ám, ha olyan csapat áll be a zsilipbe, mint a miénk, garantált a tar-

talmas szórakozás. A kormányos igyekszik magabiztosnak mutatkozni, de közben minden mozdulattól süt, hogy sohasem látott zsilipet belülről. A felnőttek köteleket húznak minden irányban, miközben a gyerekek boldogan kurjongatva rohannak fel-alá a hajóban, a hajó tetején és a zsilipkapukon. A pinteket szorongató közönség bátorító bekiabálásokkal és biztatásokkal hálálja meg az előadást!

A zsilipekre azért van szükség, mert a csatornahálózat vízmagasságát egész évben állandó szinten tartják. Az úti céltól függ, hogy túrázás közben mennyi zsilippel kell megküzdenünk. A mi eredeti célunk Watford volt, de amikor kiderült, hogy ahhoz 4 nap alatt vagy 40 zsilipet kellene leküzdenünk, 180 fokok fordulatot vettünk, és úgy gondoltuk: Milton Keynes is éppen olyan jó célpont lesz. Főként, hogy arrafelé 10-nél is kevesebb a zsilip...



DÍZELKÚT GYALOGHÍDDAL

A kikötők környékén találkozni ilyen gondosan kialakított üzemanyag-töltő állomásokkal. Nekünk az út során a harmadát sem sikerült elpöfögnünk a betöltött gázolajnak. Az alacsony fordulatszámon dohogó hajómotorok keveset esznek

Az aranykor és a szerényebb végjáték

A vízi hálózat kiépítése az ipari forradalommal párhuzamosan a 18. században pörgött fel és vált meghatározóvá, először Dél- és Közép-Angliában, majd később, ha kisebb mértékben is, de walesi és skót területeken is bekapcsolódtak a fejlesztésekbe. Az ipari áruk szállításának egyre növekvő igénye megkívánta, hogy minél gyorsabban nőjön e csatornák száma. A belvízi útvonalak építése és fejlesztése döntően ipari centrumok, városok és kikötők között valósult meg. A belföldi vízi áruszállítás aranykora a közúti lovas fogatok alkonya és a vasút előretörése közötti több mint fél évszázadra, az 1770–1830-ig terjedő időszakra tehető – ekkor minden kereskedő vízi útvonalon kívánta szállítani portékáját. A két legerősebb csatornaépítő térség Manchester és Birmingham vonzáskörzete volt. Ekkoriban több mint 6000 km vízi úthálózat állt a fuvarozók rendelkezésére Britannia-szerte.

A csatornaépítési csúcs 1793-ban tetőzött. Az egyszerűbb, gyorsabb, nagy tömegű áruszállítás jóvoltából számos alapvető termék ára csökkent. A helyzetet jól érzékelteti, hogy például a Bridgewater-csatorna megépülésével egy év alatt harmadára esett a Manchesterben elérhető szén piaci ára.

AZ IGAZI HIPPI

A keskenyhajó legértékesebb része, a társas érinkezésre és kormányzásra szolgáló tat itt egy trike motornak ad helyet (jobbra fent)

TETŐKERT A VÍZEN

Annak aki hónapokat tölt a vízen, és mégsem akar lemondani a kertészkedés örömeiről, hatalmas távlatokat rejt a keskenyhajó teteje (jobbra lent)

MARIS OTTER

Egy utolsó csavarjáig oldtimer szellemben megépített, igazi nosztalgiahajó. Sok család nyaraló helyett inkább keskenyhajón tölti el a magyar vakációnál lényegesen rövidebb, körülbelül egy hónapos nyári szabadságát



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN

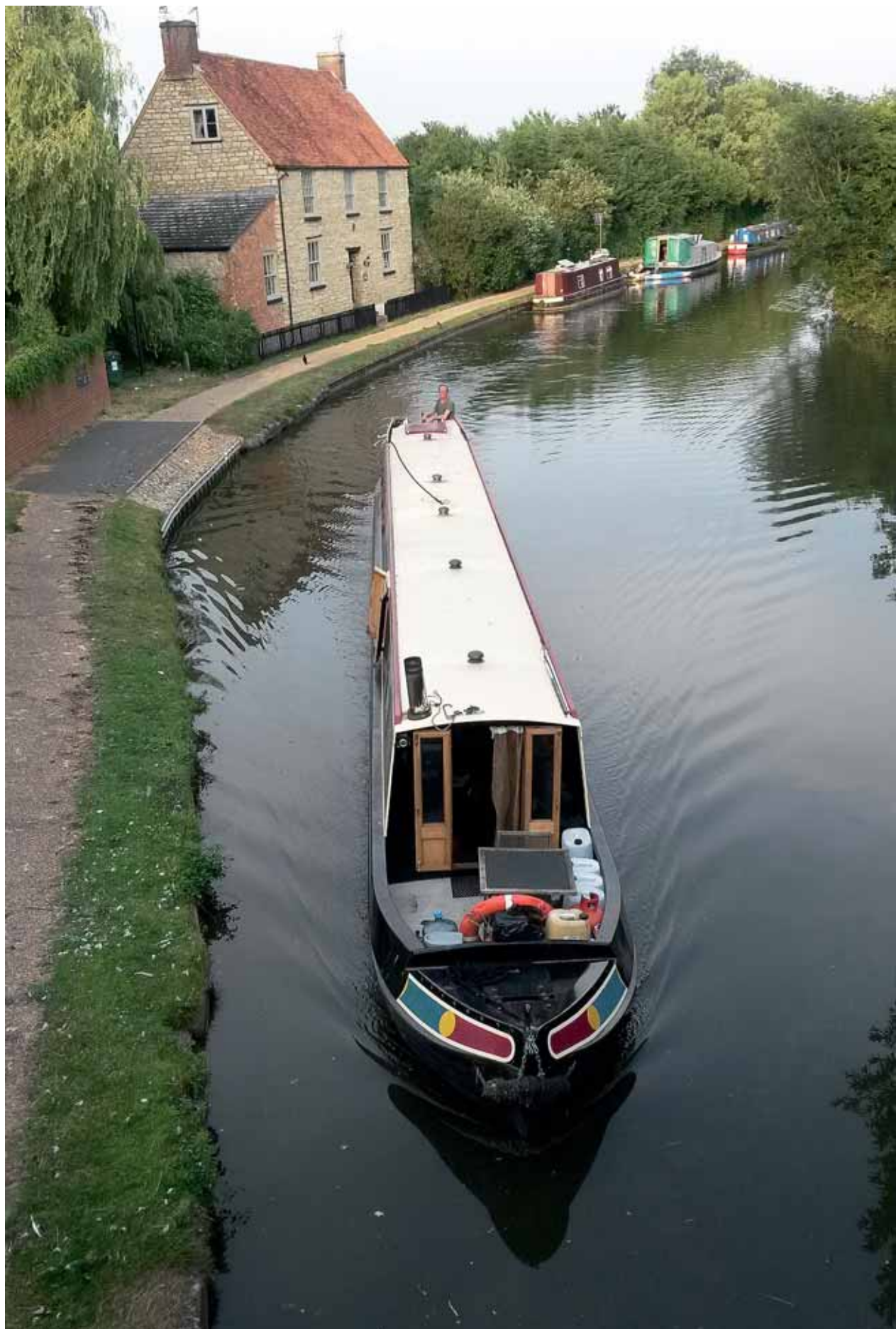
KESKENYHAJÓTÍPUSOK

Hajózástörténetileg talán nem a legmegalapozottabb összegzés, de az általam látott több száz keskenyhajó három csoportba sorolható. Az elsőbe az üdülőhajók tartoznak: ezek voltaképpen charterhajók, melyek egy hajókölcsönző vállalkozás tulajdonában vannak, és turisták veszik ki hosszabb-rövidebb időre. Jó karban vannak, szép a festésük, a kialakításuk egységes stílust követ, belső elrendezésüknél elsődleges a kényelem.

A második csoport a hobohajó. Magánhasználatúak, és lakóik hosszú időn át, akár egész évben rajta tartózkodnak. Egyesek lakásként, mások műhelyként használják a keskenyhajót, melyek általában első pillantásra tükrözik tulajdonosuk ízlését. A hobohajóknál gyakoriak a tetőkertek, a jellegzetes totemek és ide-oda felaggatott szobrocskák, vicces feliratok. Nem mindig vannak jó karban, de sok évtizedes elhanyagolás kell ahhoz, hogy az erős fémtestek megadják magukat.

A harmadik csoport a hagyományos keskenyhajó, ősi gőzgéppel, kezdetleges dízelmotorral. A tulajdonos többnyire tehető magánszemély, vagy olyan egyesület-cég, ami a csatornahajós hagyományok ápolására áldozza pénzét. Az ilyen hajókat onnan lehet felismerni, hogy a gépház a hajó közepén kap helyet, ami egyet jelent azzal, hogy a kormányos kénytelen beszívni a hagyományos kéményen arcába pufogó dízelfüstöt. Szemrevaló kis hajók, felirataik, színeik az évszázadok alatt keveset változtak. Sokan arra is ügyelnek, hogy a raketeret érintetlenül hagyják, mások viszont beépítik.

Zsilipelés közben egy tulajdonos a fedélzetre hív: – Ez a legjobb nyaraló! Olcsón meg lehet venni, és ha Európában akarja használni az ember, van ott is csatorna bőven! – mondja. – Még olyan cég is van, ami arra szakosodott, hogy a megvásárolt csatornahajót átszállítsa a Csatornán!



A hajók

A keskenyhajók átlagos hossza 22 méter, míg szélességük ennek alig tizede. Méretezésük a legkisebb és legszűkebb zsilipekhez alkalmazkodott. Később ezek a 210–230 cm „széles” zsilipek lettek a fejlődés kerékkötői, és így kerültek hátrányba a bárkák a vasúti szállítással szemben. A következő zsilip-generáció szélességét – bár kissé megkésve – már 4,6 méter szélesre tervezték.

A nagyra nőtt csónakok kezdetben lóvontatással működtek, később azonban szén és gázolaj volt az energiaforrás, bár egészen az 1950-es évekig lo-

vakat is használtak. A hajók személyzete előbb 3, majd később, amikor gőzhajtásúak lettek, 4 fő volt. Maximális terhelhetőségük 30 tonna körül mozgott. A téli időszakban ráadásul speciális jégtörők segítették a bárkamozgást.

Az 1830-as évektől egyre erősebbé vált a vasút térhódítása, és a hajók üzemeltetéséből élő családok – anyagi megfontolásból – arra kényszerültek, hogy a bárkákra költözzenek. 30 évvel később ez már olyan méreteket öltött, hogy rendelettel próbálták a vízen töltött életet korlátozni.

A keskeny építésű zsilipek korlátozott kapacitása nem tudott lépést tartani a vasút, később pedig a közutak rohamos fejlődésével. A csatornák közül egyre többet hagytak magára, amelyek így eliszaposodtak vagy épp feltöltve a vasút kezébe kerültek. Az utolsó csatorna 1905-ben épült, de ekkor már érezhető volt, hogy a 20. század első fele az egyre gyorsuló közúti szállításról fog szólni. A II. világháborút követően már eltörpült a szerepe, s az egyik utolsó dőfés a 1962–1963-as 3 hónapos masszív fagy volt, mely után a legkitartóbbak is elpártoltak a vízi szállítástól. Egy papír- és egy konzervgyár ugyan még használta hosszú távú szállításra a csatornák rendszerét, de az 1970-es években azok is felhagytak e ma már szinte romantikusnak tűnő közlekedési formával.

OLD WHARF

Keskenyhajónk orrán ennél a helynél fordítottunk, hogy visszainduljunk Linslade-be, az anyakikötőbe. Mivel ez volt az első ilyen manőverem, nem is sikerült maradéktalanul (balra)

CHOCITO

ronda és finom – szólt a reklámklasszikus. Az angol csatornákon se rémítsen meg minket a látszat: az ijesztő külsejű hajósok hallótávon belülre érve kedélyesen intenek, és szívesen beszélgetnek velünk az időjárásról



FOTÓ: BALÁZS ISTVÁN



ÚTVONAL, LÁTNIVALÓK, HAJÓNAPLÓ

Képzletbeli feljegyzés a Splendid hajónaplójából – 2015. június 30.

Legénység: Lili és Andris (óvodások, mindenre alkalmasak), Vanda, Vilja, Ádám és Bebő (iskolások, csak kötélkezelésre alkalmasak), valamint Ági, Tomek, Enikő és Attila (egész évi hajtásban és az utazásban megfáradt szülők, semmire sem alkalmasak). A legénység összetételét súlyosbítja a tény, hogy többen nemrég fejezték be a Harry Potter-sorozatot, így az utazásba be kell iktatni a watfordi Harry Potter Stúdió meglátogatását. Azért árurom el mindezt, mert talán így érthetőbb az a nem-éppen-csúcsteljesítmény, amit hajózásunk négy napja alatt távolságban teljesítünk. A hajónk

orrán a harmadik nap végén, a Nags Head söröző előtti kanyarban fordítunk, ez a pont mindössze 13,8 folyamkilométerre van indulásunk helyszínétől, a Wyvern Shipping Co. linslade-i kikötőjétől. Igen, miért is tagadjuk? – ezt a távolságot gyalogszerrrel 4 óra 28 perc alatt lehet teljesíteni. Ennek ellenére mi mégis úgy emlékszünk e hajóútra, mint egy igazi túrára. Egy legénységet összekovácsoló, kalandokkal és látniivalókkal teli expedícióra, ami valóban nem a sebességről szól, viszont annál többet tanít. A négy nap elég, hogy annyira belejöjünk a zsillipelésbe, hogy a parti sörözők közönsége csaldóttan vegye tudomásul: ezek is belejöttek. Amire viszont a négy nap nem elég: kideríteni, mi rejlik a Grand Union Canal következő kanyarja mögött...



Napjaink reneszánsza: a szabadidős hajózás

Közép-Anglia kis városkája, Burton On Trent egyik csatornapartján haladunk. Tél közepe van, és a tavalyi évvel ellentétben hó fedi a csatorna két partját. Az apró kikötő is álmosan ébred ezen a vasárnap délelőttön, később azonban beindul az élet: pecások, kocogók, kutyások és persze „hajóskapitányok” foglalják el megszokott helyeiket...

A települést is elérő Trent és Mersey csatornahálózat 1766–1777 között épült ki, mellyel tovább nőtt a helyi sörfőző manufaktúra jelentősége. Ettől kezdve jó darabig Burton On Trent volt a világ sörfőző fővárosa. Hamarosan a város munkaképes korú lakosságának már közel fele a sörgyárban dolgozott. Azóta sok víz lefolyt a Temzén, a sörfőzés az egész világon elterjedt, és a burtoni sör jelentősége jócskán lecsökkent. A vízi út vonal azonban a 21. században is használatban

KESKENY VAGY HOSSZÚ?

Mindkettő. A szabadidős hajózási célokra épített keskenyhajókon minden megtalálható, ami egy család kényelmes pihenéséhez kell (barla fent, lent)

CSATORNAROMANTIKA

Nem ritka, hogy egy csatornatöltésen sétáló kutya kedélyesen betekint az ablakon. A másik oldalon hattyúkra számítsunk! (jobbra)

VÍZVÉTEL

Szertartásos művelet, amikor a hajó édesvíztartályait csurig töltjük. A csapokat csak csatornahajósok használják, akik közben sokszor nemcsak a hajójuk, de a saját szomjukat is oltják egy közeli pubban (jobbra)

van, csak ma már nem komló és teli söröshordók, hanem kikapcsolódásra és kalandra vágyók utaznak a hajókkal.

A csatorna sok helyen pecabotnyi széles, de a zsilipeknél egy erős szökelléssel akár átérhetünk a túlpartra is. A víz menti füzeseken jégmadár vár apró zsákmányára, miközben vízityúk hada kesregél a csatornaparti fővenyen.

Napjainkban nem kevesebb, mint 35 000 keskenyhajó közlekedik Anglia-szerte a 3500 km hosszú csatornahálózaton, így világos, hogy reneszánszát éli a csatornák és a bárkák szabadidős használata. Sokan azonban komolyabban számolnak hajójuk lehetőségeivel, és a könnyű hétvégi szórakozás helyett – főképp az idősebb generáció képviselői – életvitelszerűen lakják e hosszúra nyúlt bárkákat, így erősítve ezt a belvízi hajóshagyományt. ⊕



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



FOTÓ: MOLNÁR ATTILA DÁVID



NARROW BOAT HAJÓZÁST AZ ANGOL ÉS SKÓT CSATORNÁKRA

15 éve szervezünk hazánkban. Azóta számos honfitársunk ismerkedett meg ezzel a máshoz nem hasonlítható hajós-élménnyel. Manapság közel 6000 család tölti nyaralását ezeken a hajókon évente. 30 kikötőben több mint 500 hajó áll a kalandvágyók rendelkezésére.

Próbálja ki egyszer Ön is, de előtte nézze meg honlapunkat!

www.benacoyachting.hu



BENACO YACHTING UTAZÁSI IRODA

1145 Budapest, Mexikói út 50. Telefon: (06-1) 363-7741, (06-30) 960-1663

E-mail: info@benacoyachting.hu