

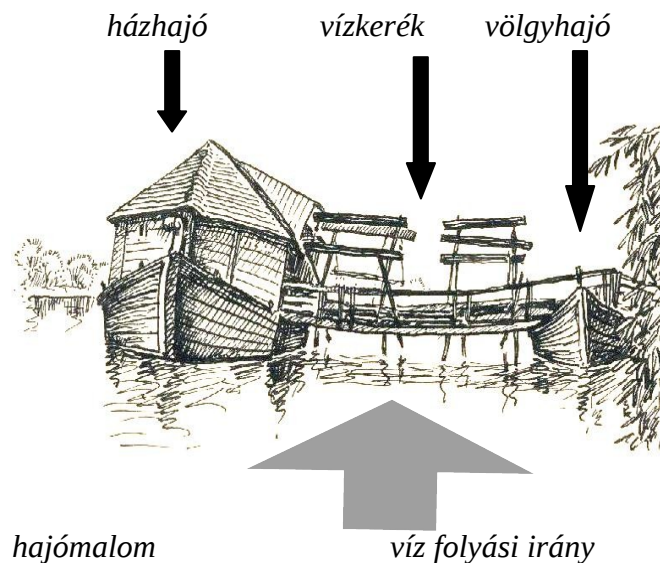
Ráckevei Hajómalom áttekintés

Technológiai háttér:

A víz energiáját már régóta hasznosítják. Hegységekben, ahol a patakok esése és vízhozama elegendő energiát szolgáltat, ott gyakran találkozhatunk vízimalmokkal. Alföldünkön a folyók esése jóval kisebb mint a hegyekben, ezért ott vízimalmokkal nemigen találkozhatunk. Pedig az alföldi folyók sodrásának energiája is elegendő gépek, szerkezetek működtetésére, csak a megfelelő technológiát kell alkalmazni. A megoldás az, hogy az egész malom a vízben úszik, és a sodrás, a vízbe belemerült lapátkereket forgatja.

Megvalósítás:

A hegyes patakok eső vizéhez képest a folyók sodrása kisebb energiát hordoz ugyanakkora felületen. Ezért egy hajómalomban a vízkerék jóval szélesebb. Olyan széles, hogy azt a hajótesten kívülre kell tenni, és még egy hajóra, úgynevezett völgyhajóra van szükség, ami a vízkerék tengelyének másik végét megtartja. A gabonaórlás a házhajóban, fedett helyen történik.



A hajómalom az energia átvétele szempontjából a vízimalom – pontosabban az ún. alulcsapós vízimalom – sajátos típusa. Lényegében abban különbözik más vízimalomtól, hogy nem helyhez kötött, a folyóvízen úszó hajóként kezelték, kikötötték, lehorgonyozták. Nem építették partra, tehát nem volt végleges és szilárd összeköttetése a szárazfölddel. A hajómalom helyét változtatni lehet, hogy előnyös vízjáráshoz, megfelelő hajtóerőhöz jusson. Télen pedig, éppen ezeket a nagysodró helyeket kell elhagynia, csendesebb, védett „teelő”-be vonulni, vagy partra vontatni, leszerelve a vízkerékeket, a vízjárót és a megtámasztásukra szolgáló völgyhajót.

Történelmi áttekintés:

A molnár mesterség volt a Duna mellett élő kevik legfontosabb ipara. A Csepel-sziget térképén még jól követhető a középkor-végi Ráckeve látképe. Az 1694-es évben készült országos összeírás szerint Ráckevén 184 jobbágytól 181 szabad költözésű, a 205 családfőből 174 magyar, 31 szerb. Ekkor már öt dunai hajómalom működött a településen. A molnár céh megalakulására az 1728-as évben, az ekkor összeírt öt malom helyi működése adott lehetőséget.

1914-ben elzárták a ráckevei Kis-Dunát. Ezután a molnárok vontató hajó segítségével az Öreg-Dunára jártak örölni. A malmok kikötése, vagyis az Öreg-Dunára vontatása általában tavasszal, József nap után történt. November 30. körül, András napján pedig hazavontatták telelőbe a malmokat a ráckevei molnárok. Különben a Duna jege összeroppantotta volna a malmokat.

A 19-20. század fordulóján pl. még minden nagyobb dunamenti településnél megtaláljuk a hajómalmokat. A jövedelmezőbb és főleg nagyobb energiával működő gőz, majd villanymeghajtású malmok és az új gépek azonban tönkretették a hajómalmokat. A versenyt új őrlőszerkezetek, szitarendszerek beállításával sem tudják felvenni az ún. "múmalomokkal".

Ráckevei hajómalom újjáépítése:

Idézet Mendele Ferencről: „Hazánkban a Dunán még 1955-ben Úszód alatt működött egy hajómalom, de ezt a XIX. sz.-i hajómalmot az 1956-os tavaszi jégzajlás összezúzta. A másik, viszonylag épen megmaradt hajómalom (Pakson) 1959-60 telén dőlt össze. Jelenleg már csak négy hajómalom műemléki védelmét tudjuk biztosítani, ezek közül háromnak a házhajója is csak részben van meg. Viszonylag legépebben a ráckevei Gyurcsik-féle (12. sz.) hajómalom maradt meg a soroksári Duna-ágban.”
1962-ben a műemlékként felújított Gyurcsik-féle hajómalom az akkori Ráckevei piacsétány mellett volt kikötve.



1965 Gyurcsik-féle hajómalom Ráckevén

Míg 1967-68 telén a völgyhajót megroppantotta a jég, és magával rántotta a házhajót is. Mindkét hajó elsüllyedt. Tavasszal búvárok segítségével átvontatták a

szembepartra (mai szabadstand területe), ott szédszedték, és a Szentendrei Skanzenbe szállították.

Ráckeve város képviselő testülete felhívására 2006. őszén egy turisztikailag felhasználható és Ráckeve történelméhez kötődő létesítmény építésének ötletét kezdeményezték. Lakossági kezdeményezésre, a ráckevei vízimolnárság hagyományainak felélesztésére, „jelképünk volt és lehetne” gondolat mentén éledt fel ismét a ráckeveiek kedve a valaha volt vízimalom újbóli megépítésére. A gondolatokat tett követte. A malom kialakítása a megmaradt írásos emlékek, fotók, rajzok alapján történt. Az irányelv az volt, hogy minél jobban közelítse meg a látvány az eredeti hajómalmot. Kialakítását úgy tervezték, hogy ténylegesen lehessen lisztet őrölni, s az megtekinthető legyen, mintegy „üzemlátogatás” szerűen. A régi hajómalmokból felhasznált alkatrészek és berendezések biztosítják az 1900-as évek elejének megfelelő liszt előállítását. Az őrléshez szükséges energiát immár a villamos hálózatból nyeri a malom. A hajómalom fő támogatója Ráckeve Város Önkormányzata. A képviselő testület a hajómalommal kapcsolatos döntéseit egyhangú szavazással hozta meg. A megvalósítás során kiemelkedő volt az a városi összefogás, ami a hajómalom létrejöttét lehetővé tette. Ráckevei vállalkozók, kereskedők, iparosok és lakosok segítettek a hajómalom építését. Ki termékével, portékájával, ki munkájával vagy kisebb-nagyobb adományával segített. Ráckeve város testvérvárosának, Gyergyócsomafalvának polgármestere is ígéretet tett, hogy segít: a felépítményhez szükséges fenyőfa alapanyagot ők adományozták. Külön köszönet jár a Ráckevei Katolikus Egyháznak, valamint a Ráckevei Református Egyházközségnek a kiemelkedő támogatásukért.

Egy mai látkép a Ráckevei Árpád hídról:



A Ráckevei Hajómalom honlapja:

<http://hajomalom.rackeve.hu/>