

Többezertonnás tengerjáró hajók épülnek Budapesten

A „Budapest“ csütörtökön futott be a csepeli kikötőbe. A bizertai kikötőtől a századik utig. Nyersanyagellátásunk egy része tengeren történik, saját lobogónk alatt

Csütörtökön délelőtt futott be a csepeli szabadkikötőbe a Duna-tengerjáró hajópark „Budapest” nevű 480 tonnás egysége. Erkezése elsősorban abból a szempontból volt kimagasló jelentőségű, hogy Duna-tengerjáró hajóinknak ez volt a századik utja.

Nyolc hétig tartó utazása során Alexandriából tért most vissza a „Budapest”; lisztet, konzervet és vasárut vitt a Távol-Keletre s helyébe jött, mogyorót és gyapotot hozott a magyar piac számára. Néhány nap múlva már indul is vissza a piros-fehér-zöldkéményes, szürketeztű tengerjáró, amelyen 15 ember, hat tiszt és kilenc matróz teljesít felelősségteljes, nehéz szolgálatot. Új utjuk a görög szigetvilágba és Egyiptomba vezet, ahová ismét magyar árut szállítanak.

A „Budapest” érkezésénél jelenvolt előkelőségek ünnepélyesen fogadták a jubileumi utjáról érkező hajót és személyzetét. Elsőnek vitéz Bornemisza Félix, a M. Kir. Nemzeti és Szabadkikötő igazgatója üdvözölte a hajó tisztikarát és legénységét, akiknek nevében Milassin Lajos kapitány válaszolt az üdvözlő szavakra.

Wulf Olaf ny. folyamőr vezérfőkapitányaltengernagy mondott ezután érdekes beszédet, amelyben ismertetette a magyar tengerhajózás múltját és mai helyzetét s rámutatott arra az útra, amelyen végre is sikerült eljutnunk a Duna-tengeri átrakodás nélküli forgalom teljes és tökéletes megoldásáig.

Ezerkilencszázharminchárom tavaszán kaptak engedélyt, hogy kísérletképpen egy a Rajnából Angliába ásványvizet szállító vállalat „Apollinaris III.” nevű hajóját bérbevehessék. Miután ez a hajó sok viszontagság után elérkezett Bizertába, éjjel a kikötőben kigyulladt a lakosztály s a parancsnok, Lehner kapitány ottveszett. Az „Apollinaris III.”-at később kijavították, majd többheti késéssel Bornemisza kapitány parancsnoksága alatt befutott Budapestre. Ilyen kedvezőtlen előjelek mellett indult meg a Duna-tengeri hajózás.

1934-ben épült meg aztán a 480 tonnás „Budapest” nevű elektromotoros hajó, azonban ennek is elsősorban kísérletezési jellege volt. 1935-ben a magyar állam megvette az 1200 tonnás „Marquise de Lubersaque” — később „Duna” — nevű hajót, amely előbb a Szaján hajózott, majd 1936-ban a „Szedes”, 1937-ben az 1200 tonnás „Tisza”, végül 1939-ben

a szintén 1200 tonnás „Kassa” motoros indult el Budapestről tengeri útjára.

1936-ban alakult meg a Duna Tengerhajózási Részvénytársaság; a hajózás addig a MFTR igazgatása alatt állott. A társaságnak jelenleg hét hajója van. Őt a tengereket járja, kettőnek építése pedig a befejezéshez közeledik. Ezeknek a hajóknak köszönhetjük, hogy Budapestből tengeri kikötő lett s ezek a hajók segítenek bennünket abban is, hogy a kormány támogatásával a háborús blokádnak nehézségeivel is meg tudunk birkozni.

Az Ujság munkatársa az ünnepséggel kapcsolatosan beszélt vitéz Bornemisza Félix igazgatóval, aki a következőket mondta:

— Ezekben a nehéz időkben óriási segítséget jelent számunkra, hogy részben nem vagyunk ráutalva idegen nemzetek hajóira s így mi állapíthatjuk meg a fuvardíjakat pengőben, míg a nemzetközi hajózás dollárban kéri a fuvardíjakat.

— Nemsokára hét hajónk fogja járni a tengereket; e pillanatban öt hajónk van üzemben, kettő pedig építés alatt áll. A háboruban láthatjuk, milyen fontos a hajózás s az ország nyersanyagellátása saját lobogónk alatt. Eppen ezért elhatároztuk további, nagyobb — körülbelül 4000 tonnás — tengerjáró hajók építését is, hogy ezekkel még inkább függetleníthessük magunkat a nemzetközi hajópiactól. Ez a hajóépítési program magántőkével, de a kormány erkölcsi támogatásával valósul majd meg.

Bornemisza Félix elmondotta még, hogy hat-nyolc ilyen nagyméretű többezertonnás tengeri hajó építését tervezik s valamennyit itthon készítenek el. Az új társaság megalakításáról most folynak a tárgyalások a szabadkikötőben a kereskedelmi miniszterrel és a Nemzeti Bankkal egyetértésben.

★

Lassan hulldogáló hóhelyek kavargásában futott be a Budapest a csepeli szabadkikötőbe. A napokban végez a rakodással s megindul új útjára, a magyar térből a napsugarban ragyogó napkeleti tájak felé, a jegesvízű Duna partján didergő fűzesektől az örökké kék ég s a kényesen bókóló pálmák napsütötte világába, hogy üzenetet vigyen: a magyar munka, magyar erő, magyar szívósság üzenetét.

Clementis Ervin