



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Vándor János*  
Cím: *Az óbudai hajóváros*

Forrás: *Az Újság*

*Bn*  
(Hely)

*1923. 7. 29.*  
(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

*385.63*

Hely

Idő

*"1923"*

Személy

Székesfővárosi hazinyomda 1922

## Az óbudai hajóváros.

**A hajógyári sziget élete. — Miért titkolóznak a szigeten? — Hogyan készül a hajó. — A csuzda és az uszódokk. — A legnagyobb rajztábla. — Munkásruhában a hajógyárban. — Félbemaradt hajók.**

Meg akartuk nézni az Ó-Budai hajógyárat, mely az ország egyik legnagyobb és legérdekesebb gyártótelepe. A hermetikusan elzárt szigetet hid köti össze Ó-Budával. A hid szigeti oldalán nagy rácsos kapu áll, melynek egy órszakállu, vén „dunász” a Cerberusa. Csak az ő tétlen át juthat illetéktelen a hajógyárba. Nagyon bizalmatlan. Nem hisz senkinek. Engem is személyesen vezetett el az igazgatóság épületébe, nehogy másfelé bolyongjak el.

Ott is kellemetlen arccal hallgatták a mondókámat. — Hát kérem, nagyon sajnáljuk, de nem áll módunkban, hogy a sziget megtekintésére engedélyt adjunk. Nem használt semmiféle kapacitálás. Elszontyordottan ballagtam le a lépcsőn, amikor az előcsarnokban egy rendkívül megnyerő kép tárult elém. A lépcsőtől jobbra és balra rácsal elkerített helyen apró kis hajók álltak. A Dunagőzhajózási Társaság hajótípusainak modelljei.

— Ejnye kérem — fordultam a portáshoz — beengedhet engem ide? Újságíró vagyok.

— Hogyne. A legnagyobb készséggel. Minden idegen megnézi ezeket. Előbb azonban telefonon jelentem az igazgatóságnak.

Leémelte a kagylót.

— Halló... Kérem egy újságíró szeretné megnézni a modelleket.

— Igen, majd azt mondom.

Németül folyt le ez a beszélgetés. Letette a kagylót.

— Nagyon sajnálom, — fordult hozzám — de most veszem észre, hogy a kulcsom eltörtött és nem tudom kinyitni.

Nos hát — gondoltam — most már csak azért is! Ha így nem ment, majd megy másképp.

És másnap reggel hét órakor, amikor a munkások szárai munkára mentek, olajos, piszkos munkászubbonyban én is közből álltam. Két perc múlva a szigeten voltam.

A hajógyári sziget külső képe valóságos várost mutat, melynek rendes, szabályos utcái vannak, befásított utjai. A terület nagyobb, mint a Margit-sziget és az orránál egy mesterségesen készített, majdnem kilométeres öböl választja ketté. Ez az öböl teljesen csendes, halott víztömeg. Az óbudai oldalon van a kovácsműhely, ott vannak a géplakatosok, esztergályosok, kárpitosok és rézöntők műhelyei. Valamivel lejjebb, a híddal szemben áll a műszaki iroda, ahol a gyár igazgatósága székel. Mögötte vannak: az anyagraktár, asztalosműhely, fagegmunkáló, lemezkovács és a „goromba kovácsok” műhelyei.

Az újpesti oldalán a festők dolgoznak, itt van a „rajzpadló”, a sziget orránál pedig az elektromos erőműhely, mely most épül s ha kész lesz, egyedül látja el világítással egész Óbudát. Ennek az oldalnak legimpozánsabb része a Tisztviselők Kaszinója, melyben rendkívül kedélyes társas élet folyik a gyár minden rendű és rangú tisztviselői között. Ugyancsak itt vannak a faraktárak és a „csuzda”.

### Hogyan készül a hajó?

Ezekben a helyiségekben készülnek az új hajók, innen indulnak el a szőke Dunán Bécs felé és le a Fekete tenger környékére. Sok-sok munka után érkezik azonban el a hajó arra a pontra, amikor először simogaltják körül oldalát a hullámok tarajai. Először is a hajószerszertési osztályban elkészítik a hajó rajzát. Ezek a rajzok a „rajzpadlóra” kerülnek.

A rajzpadló óriási fedett terem, melynek koromfeketé a padlója. A rajzpadló mester a fekete alapzatra teljes nagyságban megrajzolja először is a hajót. Ezután készülnek el az úgynevezett *fasablónok*. Ezeket az asztalosok készítik. Mikor így megvannak a bordák és a hajósnyelven *Kiel*-nek nevezett gerinc, megkezdődik a „*staplán*”, ami alatt állvány értendő, a hajó építése. Ez a „*staplán*” egy vízszintes cölöprendszer, amelyre a fenék-lemezeket erősítik. Most kerül sor a bordázatra, amelyeket a lemez-műhelyekben hengerelnek. A bordákat vízszintes kötökkel, a „*seitenstringákkal*” összekötik és így szerelik fel a bordázatra az oldalakat. Ezután felszerelik a kerékdobházat és az egész alkotmányt megszegecselik, hogy vizálló legyen. Ez a „*stapláton*”, a lemez-kovácsműhelynél történik.

A féligkész hajót azonban még nem lehet vízre bocsátani, mert — megrozsdásodnék. Először tehát, hogy rozsdálló legyen, az egészet beminiumozzák. Mikor ez megtörtént, a „*csuzdán*” vízbe eresztik. Ez az egyik legérdekesebb jelenete a hajóépítésnek. A csuzda rézsutos,

sima pálya, mely a partról az öbölbe vezet. Melléte megkötözik a készülő vízijárművet és egy csigarendszerrel, mely rengeteg munkást foglalkoztat, az oldalára fektetve a csuzdára eresztik. A hatalmas alkotmány irtózatos gyorsasággal végigszánkázik a csuzdán és ágyulövészerű robajjal, mely messze környékre elhallatszik, vízbe zuhan. Egy friss, egyensúlyozó mozdulat és a hajó már büszkén, egyenesen áll az öböl vízében. Most kezdődik meg a belső szerelés. Ez a *dokkban* készül, mely tetejével megvédi az idő szeszélyei ellen. Munkába lépnek a kazánkovácsok és géplakatosok: felszerelik a géprészeket, elkészítik a belső burkolatot.

### Hogyan védik a süllyedéstől a hajót?

Vaslemezről vízmentes falakat készítenek. A hajót 5—6 „*leckre*”, vízmentes reteszre osztják. Már most, ha a hajó léket kap, csak egy ilyen retesz telik meg vízzel, a többi felszinen tartja. Ez a védekezési mód a legbeváltabb, legjobb. Mikor mindezzel és a kazán beépítésével is végeztek, a „*belépítményekre*” kerül a sor. Felépítik a kormányházat, a kajütöket, a fedélzetet és a végén jönnek a türgye piktorok és utrakészen áll a hajó. Ez a hatalmas munka nem egyszer esztendői fáradozás eredménye és korántsem megy olyan egyszerűen, mint ahogy itt leirtam.

### Mi készül az óbudai hajógyárban?

A szigeten elsősorban új hajók készülnek. Vontatógőzösöket, sleppeket és személyszállító hajókat építenek. Tavaly két expresszgőzös épült fel, nagyszerű járművek, amelyek azóta már forgalomban is vannak.

De javításokat is végez az óbudai hajógyár. Különösen érdekesek azok a javítások, amelyeket a fenéken sérült hajókon alkalmaznak. Ezt a célt szolgálja az *uszódokk*.

Ez a szörnyeteg nagyon elmés alkotmány, mely a Duna-öböl fenekén tanyázik. Hatalmas, sűrített levegővel telített uszótést. Főléje tolják a megsérült hajót s a szelepek működésbe hozása után az uszódokk felemelkedik, magával kiemeli a vízből a súlyosan megbetegedett hajót s kezdetét veszi az operáció, mely minden esetben sikeres szokott lenni.

## Hogyan folyik a munka?

A gyárban rengeteg munkás dolgozik. Fél Óbuda, Filatorai gát, Aquincum környékének ez a gyár ad kenyeret. A kora regeli órákban feketéllik a hid munkába siető munkásoktól, akik 7 órakor veszik fel a munkát és 9 óráig dolgoznak. Ekkor reggeli szünet van s utána a legnagyobb tempóban dolgoznak 3 óráig. Itt nincs henyélés, amerikázás, a munkások szívesen dolgoznak, csak az fáj nekik, hogy a hivatalos nyelv nem magyar. A gyár vezetője, Sultze igazgató nem tud magyarul. Egyébként az egész üzemet Bécsből dirigálja a vezérdirekción.

Most építkezés is folyik a szigeten. Néhány esztendővel ezelőtt leégett a gyár óbudai oldalán lévő főépülete s annak helyére készült a mai főépület. Mellette azonban még ott áll a régi egy része lángokban kormolódott, sült tégláival. Nem akad vállalkozó, aki a koronaesés kockázatát vállalja.

*A gazdasági helyzet itt is érezteti hatását.* Az utolsó négy hajó, a Saturnus, az Uránus, a Jupiter és a Kálius. Azóta redukálódott a munkáslétszám is körülbelül ezerre, mert a hajóépítések lassabb tempóban mennek, abba-abbamaradnak. A pénzszüke megakadályozza a régi tempót.

A szigetnek állandó lakói is vannak. Felső részén, a jégtörő tájékán, a téli kikötőben a keskeny Duna-ág tele van hajókkal s a parton is kis házak állanak. A hajókon és ezekben a házakban laknak a gyár hajós-alkalmazottai.

Munkászubbonyom egyébként megtette a hatását. Sokkal többet tudtam, mint amennyit hivatalos étán láthattam volna. A beszélgetésekből tudtam meg azt is, hogy *nagyon megszenvedték a trianoni békét.*

Azelőtt mintegy 900 vontatógőzösük volt. Ezekből 300 maradt meg, a többi az utódállamok birtokában van. Ez a helyzet a személyszállító gőzösöknél is. Majdnem hetven százalékukat elvitték szomszédaink.

Vándor Kálmán.