

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy 385.63

Hely

Idő "1927"

Személy



Szerző: *V. M.*

Cím: *Sétahajókázás a Dunán a világjáró Mia-yacht fedélzetén*

Forrás: *8 órai újság*

Bp
(Hely)

1927. 9. 24.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Sétahajókázás a Dunán a világjáró Mia-yacht fedélzetén

Alfredo Perco, a yacht olasz kapitánya 5500 kilométert tett meg Európa tolyam- és csatornahálózatában — A 80 kilométeres sebességgel száguldó siklóhajót népszerűsíti a vízhözlekedés számára

(Saját tudósítónktól.) Tegnap óta egy elegáns yacht vesztegel a budai rakodópart mellett, a Várkert előtt. Arbócan büszkén leng az olasz hadilobogó és sok apró, színes zászlócska tarkálkodik kötélzetén. A neve kedves, szelíd romantikával cseng: *Mia*. A partról állandóan nagy csödület bámulja az érdekes jövevényt és találgatja, milyen titokzatos céllal jött hozzánk az exterritorialitást jelentő hadilobogó védelme alatt. Ezzel a karcsú hajóval érkezett Alfredo Perco, il capitano, aki Nápolyból Marseilleig tengeren, aztán a kontinens bonyolult folyam- és csatornahálózatán vízi úton tett meg 5500 kilométert.

Tegnap délután Alfredo Perco az olasz követ-ség néhány tagját és egy-két újságíró-t sétahajózásra invitált. A meghívottak közt volt a *8 Órai Újság* munkatársa is. Perco kapitány a yacht fedélzetén fogadott bennünket. Sovány, közep-termetű, 30—35 év körüli férfi. Viharvert kék zakó volt rajta. Aztán levezetett bennünket a yacht belsejébe. A yacht belül három részre oszlik: a szalonra, hálófülkére és a motorháza. A szalonban bőrfotó-jók, könyvtárszekrény, asztal, büffé. Van még egy praktikus berendezett fürdőszoba is a kis hajón.

— Nagyszerű kis alkatmatosság nászutazásra, — jegyezte meg mosolyogva az egyik vendég-hölgy.

A parton célbavész bennünket a filmoperatőr. Mindnyájan ismét a fedélzetén vagyunk. Közöttünk helyezkedik el Perco kapitány csinos utitársnője is, aki csak sportkedvből vállalkozott a nagy útra. A kapitány legénysége, amely egyetlen gépészből áll, a motorházban lát munkához.

Perco a fedélzet négyyszögletű nyílásába ereszkedik és megragadja a kormánykereket. A monfalconei 45 lóerős Danubius-motor halk berregéssel megindul. A kéményből pöfögve száll a kékes füst és a yacht elegáns biztonsággal, széles ívben siklik a vizen. A partról kalaplengetéssel, zsebkendőlobogtatással integet a kitarató tömeg.

Egy ideig a propellerkikötő körül kering a hajó és a kapitány, a tapasztalt tengerész főlényes biztonsággal kormányoz a cikázó propeller közt. Majd ismét kikötünk, felvesszük a fedélzetre a filmoperatőrt és most már egyenes vonalban, de mérsékelt sebességgel haladunk át a Lánchíd, Margithíd alatt. A hidakon a járókelők

egy pillanatra megállnak és kíváncsian szemlélik a zászlóktól tarkálló, hadilobogós yachtot. A fedélzetén otthonos nyugalommal sétálgat egy kis bozontos kutya, a Musztafa, amely Franciaországban szegődött Perco kapitányhoz.

Egészen a Felső-Margitszigetig ért a hajó, aztán megfordulva, visszafelé hajóztunk és újra kikötöttünk. A sétahajózás véget ért. A vendégek eltávoztak. Csak én maradtam közülök a hajón és a szalonban hosszasan elbeszélgettem a kapitánnyal.

— Junius 3-án indultam el Brioni-szigetről. Nápoly érintésével a tengeren Marseillebe hajóztam, majd a Rhone, Saone, Le Doubs folyókon, a Rajna-csatornán, a Rajnán, Majnán, Regnitzen és a Ludwig-csatornán keresztül jutottam el a Dunához. Amíg a Dunához értem, összesen körülbelül 400 zsilipet kellett magam mögött hagynom. Ez volt az utazás nehezebbik fele. Eddig mintegy 550 kilométert tettem meg.

— Utazásomnak az a célja, — mondotta — hogy Európában a folyamközlekedési viszonyokat tanulmányozzam, s éppen e nehéz feladat megkönnyítése végett engedélyezte részemre az olasz kormány a hadilobogó védelmét. Azzal a tervvel foglalkozunk ugyanis, hogy húszmillió líra alaptőkével részvénytársaságot alapítunk, amely a siklócsónakokkal való közlekedést akarja bevezetni. Ebből az alaptőkéből a majoritást 11 millió lírával Olaszország, a többit pedig a folyammenti államok érdekeltségei jegyeznék. A siklócsónak — folytatta — jelentékenyen meggyorsítaná a közlekedést. Egy ilyen hajó 14 méter hosszú, 3,5 méter széles és 275.000 lírába kerül.

— *Repülőgépmotorokkal van ellátva és olyan a konstrukciója, hogy a hajó egész teste menetközben kiemelkedik a levegőbe és csak hátul mintegy 15 centiméterre merül a vízbe. Így egy*

motorral 45, két motorral 80 kilométer sebességgel száguld. Ilyen siklóhajóval a Budapest—Bécs távolságot 2 és fél óra alatt lehet megtenni.

— Tapasztalataimból arra a konkluzióra jutottam, hogy egyelőre a Dunán kellene ezt a tervet megvalósítani. Bajorország, Ausztria és Csehszlovákia különböző érdekeltségei már bejelentették csatlakozásukat. *Magyarországon is szimpatikusan fogadták az eszmét és tárgyalásaim itt is kielégítő eredménnyel végződtek.*

★

Az útiélményeiről kezdett beszélni:

— Franciaországban részesítettek legridegebb fogadtatásban. Ott valami érthetetlen, gyerekes gyűlöletet éreznek minden olaszországi utas iránt, akiben mindjárt a fasizmus titkos megbizottját gyanítják. *Belfortban szocialista olasz munkások tüntettek ellenem.*

— Nem fogsz kelepcebe csalni bennünket, — kiáltozták a partról.

— *A naiv lelkek azt hitték, — magyarázta Perco — hogy én az olasz emigránsokat akarom Olaszországba hurcolni.*

Perco kapitány jóízűen nevet.

— De Bécsben egy nagyon érdekes és jellemző élményem volt. Amikor Bécsbe értem, a parton két fehércipős, kicsiny japán várt.

— Ön Perco kapitány? — kérdezte az egyik, amikor partra léptem.

— Kértek, hogy mutassam meg hajómat. Kiderült, hogy a japán követ, Morié *Ohns* volt a titkárával. Roppant érdeklődtek a siklóhajók iránt, töviről hegyire elmagyaráztatták. A követ azt mondta, hogy Japánban szeretné bevezettetni és az ügyről részletes jelentést fog hazaküldeni.

★

Végül elmondta még, hogy valószínűleg csütörtökig marad Budapesten. Egyelőre Bécsbe tér vissza s onnan Rómába utazik. Most már megalapítja a részvénytársaságot. Rómából visszatérve aztán elindul az aldunai államokba.