



Szerző:
 Cím: *Visszafejlődött a Duna-medence forgalma*
 Forrás: *Az Est*

385.63
 Hely
 Idő "1923"
 Személy

Bp (Hely) 1923. 8. 3. (Köt. v. füz.)

Visszafejlődött a Duna-medence forgalma

Látogatás az óbudai hajógyárban. Ahol a hajók szívét készítik. Hajómodellek között

— Az Est tudósítójától —

A Duna budai oldalán, a Nagysziget csücsében mintegy 207.000 négyzetméter területen épült nemcsak Magyarország, hanem az egész kontinens legnagyobb hajógyára, az óbudai hajógyár.

A Duna szilárd abroncsként fogja össze a politikailag izekre szagatott Közép-Európát, a Duna folyása mentén épült kikötőt és hajógyarak új élet csiréit jelentik. Ezt a szempontot tartottuk szem előtt akkor, amikor megtekintettük az óbudai hajógyár kiterjedt üzemét, amelyről egyszeri megtekintés után alig lehet tiszta képet alkotni.

A gyár megtekintéséhez az igazgatóság előzetes engedélye szükséges.

— A multbau — magyarázzák ennek az intézkedésnek okát — kerülőutakon, alkalmazottak egyoldalú információja alapján nagyon sok ferde híradás jelent meg az újságokban a gyárról, ami nem szolgálhatja azt a célt, hogy a nagyközönséget ezzel a fontos, kulturális szempontból is nagyjelentőségű üzemmel megismertessük. Ezért mindenkor alapos, szakszerű felvilágosításokkal látjuk el az érdeklődőket és nagy súlyt helyezünk arra, hogy a gyárról pontos, megbízható adatok álljanak a közönség rendelkezésére.

A legrégebbi magyar gyár

Mielőtt körútra indulnánk, a gyár multjáról és mai üzeméről kapunk felvilágosítást.

— A gyártelep, mely az Első Dunagőzhajózási Társaság tulajdona, 1836-ban épült s így a legrégebbi magyar gyárak egyike. A mostani Nagysziget eredetileg két szigetből állott. A szigeteket az északi oldalon molókkal összekapcsoltuk és így építettük ki a belső hajógyári kikötőt, melynek álló vízében zavartalanul építhetjük és javíthatjuk a hajókat. A szigetet 56 méter hosszú és 6 méter széles vashíd köti össze a budai oldallal. A hid közepe magasba emelhető és így szabadon közlekedhetnek alatta a hajók. A hajógyár kikötőjében most mintegy 45 gőzös, 60 uszály és 40 különféle kisebb-nagyobb javítás és építés alatt álló hajó áll. Több százra rög azoknak a hajóknak a száma,

amelyeket mi építettünk és vízre bocsátottunk.

A gyártelephez tartozó különböző épületek, raktárak, műhelyek száma kilencvenre tehető. Ezekben a hajók különböző részeit állítják elő. A hajók összeállítására és javítására külön berendezésünk vannak a hajógyári kikötőben.

Redukált üzem, kihasználatlan hajók

— A gyárban mos tezerszáz munkás dolgozik, a teljes üzem azonban kétezernél többet tudna foglalkoztatni. A fokozódó gazdasági nehézségek ugyanis az utóbbi hónapokban arra kényszerítettek bennünket, hogy üzemünket redukáljuk.

— Statisztikailag is megállapítható, hogy az utóbbi években a Duna egész medencéje sokkal kevesebbet termelt, viszont a belső fogyasztás növekedett s ezért is meg a kiviteli és behozatali nehézségek miatt is a forgalom megesapant és így a Duna mentén óriási hajópark áll kihasználatlanul. A gazdasági depresszió teremtette azonban azt a helyzetet, hogy az új hajók építése és kijavítása ma, sajnos, nem oly sürgős feladat, mint különböző szempontokból a háború előtt és a háború alatt. Mindennek dacára ebben az évben is két új hajót adtunk át a forgalomnak.

Körút a hajógyárban

Most utunk a hajógyár egyik legfontosabb műhelyébe, a gépműhelybe vezet. A nagyteremben mintegy 120 ember dolgozik. Néman és figyelve hajlik fejük a forgó gépek fölé. Itt állítják elő a hajó szívét, a gőzgépek egyes részeit. Az emeleten az öntéshez szükséges famintákat készítik.

A vasöntőde ajtaja fölött nagy fekete betűk sorakoznak:

GLÜCK AUF!

ZUR ERINNERUNG AN DIE ANWESENHEIT

I. K. K. Majestaten

AM SCHIFFSWERFT ZU ALTUFEN
 DEM 1. MAI 1857.

Bent két olvasztókemence számból lóboacn ömlik az érc. Az olvadt ércel telt vastartályokat daruk cipelik a földbe ásott, agyag-

keverékbe mélyített minták fölé. A tartály fölborul, érc bugyborékol s néhány pillanat alatt már kész is az öntvény. Most éppen egy 600 lóerős gőzgépet öntenek. Az olvasztókemencék száját agyaggal zárják el, mely egy szempillantás alatt kemény eszeréppé merevedik és megakadályozza az érc kiömlését.

— Ez a legolcsóbb és a legjobb módszer — jegyzi meg nevetve egy öntvény munkás. — Nem is hinné az ember, hogy mi mindennek lehet felhasználni a hitvány agyagot!

A kész öntvényeket azután az öntvénytisztító műhelyben kvarchomokkal súrolja egy furcsa gép-szörnyeteg.

A kazánkovács-műhelyben

Hatalmas, dobhártyát veszélyeztető kopácsolások. Egy csoport munkás sűrűg széles acéllapok és hengerek között. Amikor az elviselhetetlen zajban dolgozó munkások sorsa felől érdeklődöm, vezetőm legyint a kezével és mosolyog:

— Nem kell aggódni! A munkások már annyira megszokták a zajt, hogy talán nem is hallják. Olyan nekik ez, mint nekünk a méhdongás vagy a malomzúgás.

Amint a műhelyből kilépünk, elénk tárul a hajógyári kikötő nyugalmas vízükre. A part mentén sűrűn egymás mellett gyógyítják és építik a hajókat.

A hajók gyógyítására az úszó hajódokk szolgálnak. Ez egy kissé begörbített tenyérhez hasonló szerkezet, melyet villamos-árammal hajtott centrifugál szivattyúkkal a kijavitandó hajó alá süllyesztenek s a vizet lassan eltávolítva, most már a hajóval együtt ismét fölemelnek a víz felszínére. Az úszódokk emelőképessége nem kevesebb, mint 800 tonna.

A partokon kiszáradt bordákkal, mint szárazra került halak hevernek a hajók.

— Ez a hely — magyarázzák — az úgynevezett »Stapel«. Nagy szántalbakon, amiket, hogy könnyebben csúszzanak, fagyúval kennek be, vastag láncok segítségével a partra húzzák ki a hajókat s kijavítva ismét ezen a szán szerkezeten boesátják a vízre.

A hajógyár energiaforrása

A hajógyár erőtelepe, mely a sziget déli csücskén áll, 1920-ban készült el. Az energiát két, egyenként 1500 kiló Watt Amperes turbogenerátor szolgáltatja.

Az épület előtt hatalmas elektromos »szanelődaru« mozog. Szinet rak a partra és a hajókba. Az erőtelep önműködő szénadagolással innét kapja roppant szénporciót. A daru hordképessége nem kevesebb, mint 4000 kg.

Utoljára a hajógyár modelgyűjteményét néztük meg. Valóságos kis múzeum ez az 1917-ben leégett, de azóta újonnan épült igazgatósági épület földszintjén. Nagy üvegdobozok alatt, mint diluviális halak a múzeumban, csilognak a karsú, játékszer-hajómodellek. A hajógyár munkásságának jóformán egész multját áttekinthetjük itt, mert minden vízrebocsátott új hajótípust ilyen kis modellek alakjában örökítették meg az utódok és a célalkiállítások számára.

Legérdekesebb a *Vág* nevű különleges lánchajó. Ez a Duna egyes szakaszain közlekedő hajó, a Duna fenekére fektetett lánc segítségével kapaszkodott előre. A *Temesvár*, úgynevezett »hatkerekű« hátul hordja a kerekét. Ezt kisebb, szűkmedrű folyók részére készítették, amelyekben nem férne el a hajó, ha oldalt forogna a kereke. Érdekes a Duna volt legnagyobb hajójának, az *Achilles*-nek miniatűr hasonmása, amely mellett ott állnak a helyihajóknak, a *Sas*-nak, a *Sirdály*-nak és a *Turulnak* pompás, kis modeljei is.

Még egy érdekes apróság: a nagy egyéniségek, a fejedelmek és királyok kultusza után most más a divat, a görög mitológiából és a természetből vett nevekre keresztelik leginkább a Dunán síkló hajókat.

B. K.