

Közvetlen hajójáratot terveznek Budapest és Délamerika közt

Négy nagytípusú Duna-tengerjáróval bővítik hajóparkját a Detert — A szovjet-magyar kereskedelmi egyezmény keretében két négyezertonnás hajót szállítunk az oroszoknak

Alig négy évvel ezelőtt, 1936-ban alakult meg a Magyar Királyi Duna-Tengerjáró Rt. Még a megalakulás évében vízrebocsátották az első Duna-tengerjáró hajót, a Budapestet, amely nagyszerűen bevált a Duna-tengeri forgalomban. Időközben a forgalom ugrásszerű emelkedése következtében újabb tengerjárók építése vált szükségessé és évről-évre bővíteni kellett hajóparkunkat.

A múlt évben már öt nagytípusú, egyenként 1200 tonnás Duna-tengerjáró állt a világkereskedelmi szolgálatában: a Budapest, Szeged, Tisza, Kassa és a Duna nevék.

Tengerjáró hajóink forgalmának emelkedése miatt a Detert a közel-múltban elhatározta, hogy

újabb hajókkal bővíti hajóparkját.

Ebből a célból megrendelt a Ganzgyárban két darab 1200 tonnás Duna-tengerjárót. Mindkét hajó megépítésén serényen dolgoznak és a munkálatok igen előrehaladott állapotban vannak.

Egy ilyen 1200 tonnás hajó hossza 72, szélessége 9 és fél, magassága pedig 4 és fél méter. Minden remény megvan arra, hogy

az év közepére már mindkét hajó elkészül.

A legnagyobb dunai hajók

Az a tény, hogy tengerjáróink olyan fényesen beváltak, a külföldi figyelmét fokozott mértékben a magyar hajóépítési iparra terelte.

A magyar gyártmányú hajókról elismeréssel beszélnek a külföldi szakemberek is és hajóépítő gyáraink egymás után kapják a megrendeléseket

a különböző országoktól kisebb-nagyobb típusú hajók építésére.

Ma már az a helyzet, hogy hajóiparunk foglalkoztatása hosszú időre biztosítva van. A külföldi megrendelések közül legnagyobb jelentőségű a Szovjet-Unióé.

A magyar-szovjetorosz árucserforgalmi egyezmény keretében Szovjetországra részére két darab, egyenként 4000 tonnás áruszállító tengeri hajót építünk, összesen 2 millió dollár értékben.

Ilyen nagy hajókat Magyarországon még sohasem készítettek és valószínű, hogy az öreg Duna sem hordott még hátán ilyen hatalmas tengerjárókat.

Százhusz méter hosszú, 14 méter széles, a fenéktől az árbocig 29 méter magas a Szovjet-Unió részére készülő hajók mindegyike.

A hajótest, az úgynevezett külhép 14 méter magas és erre jönnek a felépítmények: a kormányház, a

A közeljövőben újabb tengerjárók építésére is sor kerül. Hajózásunk vezetői elhatározták, hogy a Dél-Amerikával való forgalom felvétele érdekében az eddigieknél jóval nagyobb típusú hajókat építtetnek.

Két darab 2300 tonnás hajó építését vették tervbe,

amelyek az eddigi elgondolások szerint a Magyar Királyi Nemzeti és Szabadkikötő kezelésében állnak majd. Ezek a hajók — amelyeknél nagyobbak a Duna magyarországi szakaszán még sohasem közlekedtek — Budapest és Dél-Amerika kikötői között fogják lebonyolítani a forgalmat és ilvenformán

Braziliából a saját hajóinkon fogjuk a kávékat Budapestre szállítani.

Hajóparkunk bővítése külkereskedelmi forgalmunk további emelkedése szempontjából igen nagyjelentőségű. De a hazától elszakadt és idegenben tengődő kiváló magyar tengerészeink életére is kihatással lesznek a folyamatban lévő és tervbe vett nagyszabású hajóépítések, mert meglesz annak a lehetősége, hogy az idegen hajókon szolgáló összes magyar tengerészek magyar hajókra kerüljenek.

tisztalakások stb. A tisztalakások két vagy három emelet magasak lesznek. A hajótestet vastag acéllemezek borítják, amelyek különböző vastagságúak. Általában tízharminc milliméteresek. A legvastagabbak a hajófenéket borító lemezek.

A hajók elszállítása külön problémát okoz. Az eddigi tervek szerint az elszállítás úgy történik majd, hogy a hajókat megtöltik vízzel, hogy megfelelő mélységbe merüljenek. Csak ilyenformán biztosítható a hidak alatti zavartalan áthaladás. A felépítményeket azután valamelyik alsódunai kikötőben fogják felszerelni a hajótestekre. Érdemes még megemlíteni azt is, hogy

a tervek szerint ásványolajjal hajtott Diesel-motorok által fejlesztett villanyáram fogja hajtani a hatalmas, mintegy négy méteres hajócsavart.

Az ország közvéleménye továbbra is élénk figyelemmel kíséri a legújabb megindult nagyszabású hajóépítési munkálatokat, mert azoknak a mai időkben különös jelentőségük van. Szakembereink ismét be fogják bizonyítani, hogy a lehetőségek határára belül felveszik a versenyt a külfölddel és hajóépítés tekintetében is megállják a helyüket. A külföldnek pedig ismét alkalma lesz meggyőződni a magyar nehézipar kiválóságáról.