

44 Az Angyalföldi Gyáregység jubileuma

II. rész

Száz évvel ezelőtt, 1864. július 3-án kelt életre Hartmann József alapításával a „Ganz-Hajó” majd egymás után olvadt bele a Schoenichen, a Prágai, a Danubius, a Ganz, a Schlick hajógyár, együtt tehát hat híres és nagymúltú gyár összeolvadása teremtette meg a hajógyárat, a Magyar Hajó- és Darugyár mai, Angyalföldi Gyáregységét.

A hat gyár hajóépítői, az újpesti hajóépítők száz év alatt csaknem kétezer hajót építettek, a 2000-ik hajó építésének a jubileuma jövőre, 1965-ban lesz. Ez a majánem kétezer hajó a *Hajógyár Hivatalos Törzskönyve* szerint az elképzelhető legkülönbözőbb hajókat foglalja magában, mégpedig 1945-ig folyami hajókat, a felszabadulás után az ugrásszerű fejlődés nyomán tengeri áruszállítókat, tengeri személyhajókat és tengeri úszódarukat is építettünk. A gyár fejlődése — exporttermékei révén — a jövőben is biztosított.

Hartmann József újpesti hajógyára az első években főleg hajójavító munkákat végzett, de épített kerekcső- és csavargőzösöket, főleg pedig uszályokat. Ezek már mind vasból épültek. A feljegyzések szerint Obudán a hajókat, uszályokat már 1839—40-ben is vastesttel építették.

Az első tíz év (1864—1874) hivatalos törzskönyvi adatai elvesztek, az építési számok 1874. évvel kezdődnek. Innen kezdve azonban 90 éven keresztül pontosan feljegyezték a hajók nevét, műszaki jellemzőit, a rendelők nevét és cégét, az építés évét stb. A

Hartmann hajógyár építési számai így a 112-es számmal kezdődnek. A Schoenichen gyáre azonban az 1-gyel, ugyanígy a Danubius hajógyár és a prágai gyáre is, a Ganz Hajó építési számai pedig folytatólagos számokkal. A Schlick-gyár építési számai külön törzskönyvben vannak. A Schlick-gyár 1904—1927 közötti fennállása alatt 340 objektumot épített, évente átlag 14-et. A törzskönyvből az első 98 hajó adatai hiányoznak.

Mit látunk a törzskönyvi bejegyzések első lapjain?

Az 1-es építési számot az „Emanuele” kis 27x5,50x2,13 méter méretű uszály képviseli, de utána mindjárt a „Ferkó” és az „Anna” kerekcső- és gőzös következik, ezek 28 m hosszúak, 120 lóerősek, majd a „Bombatér” és a „Lepke” nevű kis csavargőzösök. A „Bombatér” valahol az Országház környékén lehetett, innen indult a propeller Budára. Propellert kapott Óbuda és Újpest is, mert ilyen nevű csavargőzösök is épültek. 1876-ban gőzkomppal épült a Drávára.

A fő gyártmány azonban ezekben az években még az uszály volt. Uszályokat ugyanis magánosok, kereskedők és vállalkozók is tudtak építtetni, lévén, hogy az áruk jóval kisebb volt mint a gőzgépes, gőzkazános hajóké. Egy 650 tonnás uszály ára 55 000 koronát tett ki. Uszályokat azonban nem is annyira a magyarországi, mint inkább a román és főleg görög kereskedőknek építettünk. Épültek 650 tonnás, 1000 tonnás és — az Al-Dunára — az 52x9,15x4,42 m főméretű, 1350 tonna hordképességű görög uszályok. Ez utóbbiak 1883-ban épültek.

Mellettük azonban épített a gyár olasz, osztrák, szerb, sőt angol cégeknek is 600—900 tonnás uszályokat. Az 58x9,75x4,10 m főméretű Jeanette és Len uszályokat 1400 tonnások voltak.

A „Stefánia” nevű kerekcső- és gőzöst 1880-ban a Fekete-tengerre építette a gyár, ez tekinthető első tengeri hajónknak.

A külföldi megrendelések révén a hajógyár uszályai és hajói a magyar Dunán, Tiszán, és a Ferenc-csatornán kívül az 1880—1890-es években ott voltak a Fekete-tengeren, a Pruthon és a Donon is.

A hazai kisebb folyókra, mint a Körösökre, a Szávára, Drávára is épültek hajók, majd 1889-ben a „Baross” nevű kerekcső- és gőzös a Balatonra. Innen kezdve a Balaton-tavi Gőzhajózási Rt. több hajót építtetett a Balatonra, többek között a kis Rohan csavargőzöst, a személyszállító Helka és Kelén csavargőzösöket.

Pálinkás András
oklevelés gépészmérnök
(Folytatjuk)

Budapestre vonatkozó újságcikkek		Szerző:	Pálinkás András
		Cím:	Az Angyalföldi Gyáregység jubileuma, II. rész
Forrás:	Hajó- és Daru	1964. jun. 20	(Oldal)
(Hely)	(Idő)	(Köt. v. fiz.)	(Oldal)
Tárgy	Hely	Idő	OSZTÁLYOZÁS
			384.35
Helyszám	Személy		1964