

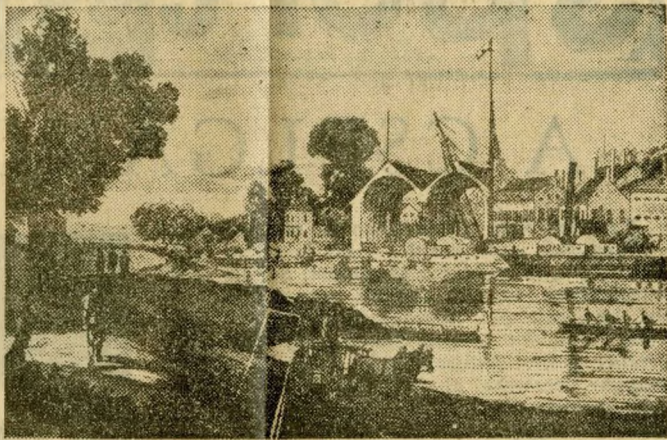
386.35 - 1977 JUL 22
Hajó - Daru244
Az óbudai gyár történetéből

A „Képes Világ” 1869. januári számában olvashatjuk a következőket:

„Korunk az ipar szép eszméjét hordja szívében. E téren látjuk a legnagyobb tehetéseket kifejlődni... Az ipar emeli a jólétet, a jólét adja a boldogságot, és az egyesek boldogsága képezi az állam jólétét. Örömmel látjuk, hogy e jótékony szellemet hazánkban is felismerni kezdik, ... Tekintsük a malomipart. Mily roppant haladás pár év alatt!... Az ipar körül óriási érdemei vannak a nemrég elhunyt Ganz Ábrahámnak, ki vasöntődjével a külföld előtt is híressé vált. Ha Uj-Pesten végig nézünk, szemünk egy magas sudarú füstölő erdónél egyebet nem lát. Tekintsünk át Ó-Budára. De szíves olvasónk már talán el is fáradt, ülünk föl tehát az épen induló gőzösre, és ránduljunk át az Ó-Budai hajógyárat az ipar e remekét megtekinteni. Hajónk könnyen szeli át a Duna habjait, utasa kevés, ... Vegyük tehát addig is, míg czulunkhoz eljutunk, sorba mindazt, mit látni lehet, és megnézni érdemes...”

Ezután a csodálatosan szép fekvésű főváros leírása következik. A királyi várpalota, a Lánchíd, a Mátyas-templom, a Margitsziget, a Császárfürdő és ismét a sziget északi része: mind megannyi szemet gyönyörködtető látvány! A gőzös közben céljához ért.

„...Ó-Budán vagyunk. A piszkos város düledező lakósaival úgy fekszik előttünk, mint egy megroncsolt vitorla. Hagyjuk pihenni csendes nyugalmában, nézni való nincs benne semmi. Csak egyenesen a Duna-parton menjünk a hajógyár izléses hídjá felé, dobjuk el füstölő szivarunkat, és salutáljunk illő tisztelettel a híd mezítelen karú cherubjának, hogy bebocsássonak. Minden megtörtént. A jegy kezünkben, előttünk a jó arcú útmutató, ki majd egyenként megmutogatja nekünk a gyár-
ipar eme szerény templomának minden részletét. Először



Az óbudai gyár látképe a múlt századból

is itt a fűrészgyár óriási mérvben nagyított alakja mindazoknak, melyeket láttunk; negyven lóerejű gőzgéppel, egy táncosnő könnyűségével mozgó 240 mázsás öntött vas-kerék forgatja az egész gépezetet, ez fűrészeli a gerendákat, ez maga vontatja ki a vízből a fenyő szálakat, gyalul, vág, metsz. Tovább. Itt a kötélgyár, felső emeletben gépek fonják a kötélhez szükséges fonalakat, alatta pedig egy 130 öl hosszú földött folyosón ugyancsak ily gépek fonják e szövődékeket kar vastagságnyi hajó kötelekké. Itt meg a kikötő van, hol a megrongált járművek fekszenek gerendákon; száz meg száz kéz dolgozik kijavításukon. Azután vashengerek segélyével visszabocsátják megint a vízre, átadva őket a közforgalomnak. Óriási ollók, melyek az erős vaslemezeket oly könnyűséggel metélik, mint mi a papírt, lyukasztók, a hámorokban 40—50 mázsás vaskalapácsok, melyeket egy ember minden erőmegfeszítés nélkül kezel; gépgyárak, ahol a masszív vasat, rezet nagyszerű gépek esztergályozzák tetszés szerint; vasöntödék, hol az izzó vas folyadékot mintákba öntik, óriási emeltyűk, melyek a hajók gépezeteit könnyű labdaként emelik ki és szállítják rendeltetésük helyére. A hajó készleteihez tartozó mindennemű

mesteremberek műhelyei a kővácstól a kárpitosig és a füstészig, mind föllelhetők itt a legszebb egymásutánban. Nem is hinné az ember, hogy ez aránylag kis szigeten a gyár-
ipar annyira összpontosítva lehessen. Naponta hétezer ember keres itt foglalkozást, ide nem értve a hajók legénységét. Mi szép, ki saját hasznát, így emberbaráti hasznával képes összekötni. És ha körültekintünk az országban, az ipar majd minden ágához találunk anyagot, szívünk fáj, hogy azt még parlagon heverni látjuk. De reméljük, hogy az eszme mindig újabb és újabb követőkre találand, és nem sokára óriássá növekedni ki magát. Ábrándozásunkból a hajó harangja ébreszt fel bennünket, mely arra int, hogy hagyjuk az ábrándokat és a század szózatát követve cselekedjünk, az az siessünk a hajóállomáshoz, mert különben itt hagy az Ó-budai partokon.”

A pontosság kedvéért; az óbudai hajógyár gyártörténeti kimutatása szerint 1868 januárjában az üzem foglalkoztatottjainak száma 1850 fő volt. A szövegben a hétezer létszám túlzás, valószínűleg sajtóhiba! Ugyancsak az előbb említett kimutatásból megtudhatjuk, hogy 1867-ben az óbudai hajógyárban három új hajó, 12 vasuszály és egy csónakház épült, továbbá két hajót átépítettek.

A képen látható egykéményes hajó, a „Magyar” 1847-ben, a kétkéményes „Nádor” pedig 1840-ben készült.