

FAZÁNK meglehetősen szegény nagyobb szerű ipar-telepeken, a modern gazdasági élet e főtényezőiben; de ha nem is állunk ott, hol a szerencsésebb nyugoti államok, van mégis nem egy olyan ipartelepünk, melyet büszkén mutathatunk az idegennek. Különösen a nagy közlekedési vállalatok, jól föllogott érdekeiken lendítve, iparkodnak nagy ipartelepeket létesíteni, melyekben legalább a saját szükségletüket fedező gyártmányokat előállithassák; így keletkeztek a vasutársulatok különböző telepei s így különösen a szab. dunagőzhajózási társaság óbudai hajógyára, mely egyike nem csak Magyarország és Ausztria, hanem egész Európa legnagyobb hajógyárainak. Hogy a társaság a nagyszerű telepet Magyarországon, még pedig fővárosunkban állítá föl, az csak természetzerű következése a viszonyoknak, mert életének gyökerét, létföl-tételeit Magyarországon bírja, miként azt a vállalat történelme bizonyítja.

Épen negyvenöt éve, hogy Bécsben Puthon báró házában egy angol hajós, Andrews, megpendíté egy dunagőzhajózási társaság eszméjét; 1829. márczius végén gyűltek először össze az érdekeltek s elhatározták a társulat megalapítását. Metternich, József nádor, az akkor még koronaherczeg, Ferdinánd király állottak az ügy élére, buzdíták a közönséget; de a vállalat semmiképp sem tudott boldogulni; mindössze 200 darab 500 frtos részvényt bocsátottak ki, de még két évvel később, 1831-ben, sem voltak a részvények mind eladva; a hajózási üzlet épenséggel nem akart folyamatba jutni s végre Andrews és még egy másik angol bérbe vették a két hajót, melyet a társaság birt és a maguk zsebére kezdték meg a hajózást Bécs és Passau közt. Nagyon valószínűnek látszott, hogy az egész vállalat siralmasan szélyelválík, vezetői nem tudták, hol keressenek működési tért, — midőn 1833. szeptember 2-án gr. Széchenyi István bebocsáttatást kért az épen együtt ülő igazgató-tanács elé. Széchenyi nagyszabású, de mindig gyakorlati gondolkodásával fölismerte annak nagy horderejét, ha a közlekedési eszközök tekintetében oly árva országot keresztülmetsző Dunán rendes gőzhajózás jönné létre; viszont sikerült a társulat vezetőit meggyőznie arról, mily gazdag kincsbánya nyílne meg számukra Magyarországon. Ezzel a társaság jövője meg volt alapítva. Megkezdte a személy- és teherszállítást Magyarországon s itt mindjobban-jobban erősödvé, gyors léptekkel terjeszkedett még tovább egészen Romániába, majd még tovább a fekete tengeren át

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

Az óbudai hajógyár.

Forrás: *Magyarország a Szigetköz*

Budapest

1876

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.63

Idő

"1876"

Személy

Helyszám

Odesszáig s a vízi út hossza, melyen most közlekedik, 638 mérföld, a folyók magas vízállása mellett pedig 715 mérföld.

Mily rohamos volt a vállalat fejlődése, azt eléggé mutatja az is, hogy míg p. o. 1848-ban mindössze 46 gőzöse és 128 teherhajója volt, 1872-ben már nem kevesebb mint 160 gőzhajója volt több mint 20,000 lóerővel, a teherhajók száma pedig a 600-at meghaladta, — oly hajópark, melyhez hasonló kevés létezik magántársulat kezében bárhol a világon.

Természetes, hogy a mily mértékben növekedett a vállalat, növekedtek szükségei is. Folyton újabb meg újabb hajókra volt szükség, a számos gőzös számára pedig tömérdek kőszénre; gondoskodnia kellett tehát, hogy magát minden irányban fedezze és függetlenné tegye. Megvette Pécs közelében e város gazdag kőszéntelepeit s ott egy bányász-koloniát alapított, mely valóban mintaszerű, — és még elébb megalapította az ó-budai hajógyárat, melyből a társaság hajói kikerülnek. Kisebb hajógyarai, főleg csak javítási munkákra, vannak Regensburgban, Klosterneuburgban és Turnu-Severinben is; mindezek azonban messze fölül áll az ó-budai, melyben 2400 munkás dolgozik. Egy kis séta e zsidongó gyártelepen a legérdekesb időtöltést nyújtja; a hajók alkatrészei, a legkisebbtől kezdve, mind itt készülnek; tágas termekben kovácsolják a vasrészeket, míg a telepen keresztül folyó Dunágon itt egy félig, ott egy már egészen kész hajó várja a befejezést vagy a megkeresztelést; minden oldalán pedig példás rend s katonai fegyelem. A munkások tisztességes keresetök mellett példás buzgalommal működnek közre a nevezetes ipartelep fölvirágoztatására; zavargásokról itt még alig volt

valamit hallani, s másrészt a társulat igazgatósága is minden lehetőet megtesz, hogy munkásai sorsán javítson.

A gyár alapja tulajdonképen már 1834-ben vetett meg s azóta fokozatosan fejlődött mostani nagyságára. A terület, melyet elfoglal, két sziget, melyek egyikén van a hajógyár, a műhelyek stb. míg a másikon, a nagyobbikon a gazdasági czélokra szolgáló épületek állanak. A gyár legelső igazgatója Rauh volt, utána következett Bozzo, majd Massion, később Schefcsik, Pellegrini, Lehman és Schroll, ki utolsó igazgató volt, mert 1869-ben a külön igazgatóság megszűnt és a hajógyár ugy technikai, mint igazgatási tekintetben a társulat főmérnöke, Murray Jackson alá rendeltetett.

A gyár, mely mint említettük, mintegy 2400 munkást foglalkoztat, főleg a nagyobb szerű hajóépítési munkákkal foglalkozik, míg a kisebb állóhajók, sajkák stb. s klosterneuburgi és más telepeken készülnek. A nagy feladathoz képest is van aztán az ó-budai gyár felszerelve, mindazzal, a mit a modern technikai tudomány az iparnak segéd-eszközüly nyújthat, ugy hogy a társulat csak kivételképen, midőn a budai gyár tul van halmozva munkával, fordul idegen hajógyárakhoz. A kazán-gyártó műhely, a lánctpróbáló készülék s főleg a hajóemelő gőzgépezet nagyon érdekesek; ez utóbbi alig két óra alatt könnyűséggel kiemeli a javítandó hajót a vízből, — a mire azelőtt tömérdek kézi erő és sok idő volt szükséges.

Igen figyelemre méltó, ami a gyár munkásai körében történik, — a munkások és az igazgatóság egyetértő fáradozásai a munkások helyzetének

javitására czélozván. A társulat igazgatósága, hogy a munkásoknak olcsó és kényelmes hajlékot szerezzen, munkás-házakat építtetett; most már tíz ilyen ház van, 140 lakóféllal s mintegy 700 főnyi összes lakossággal. Van továbbá egy fogyasztási egylet a munkások körében, mely egyletnek jelenleg 720 tagja és évenként átlag 160,000 frtnyi forgalma van.

A zenekar, melyet a fővárosi közönség is jól ismer, 1848-ban alakult s egy karmester vezetése alatt 24 tagból áll. Sokkal újabb, mert csak 1872-ben jött létre, a tűzoltó-kar, mely azonban rövid fennállása óta is már a legjelesebbek egyikének van elismerve. Végre e hasznos és kellemes egyleteken kívül van a munkásoknak még kórházuk is a betegek számára; négy tágas világos terem áll rendelkezésre 54 ágygyal s ezekben p. o. a múlt évben 1500 beteg talált ápolást.

Az egész hajógyár általában mintája a modern nagy ipartelepnek és még sok ilyet kívánánk fővárosunk és a haza dicsőségére!
