

Az óbudai hajógyár, Széchenyi István alkotása most száz éve, 1836 októberében bocsátotta vízre első hajóját

Irta: Kolling Oszkár

A Dunán a rendszeres gőzhajózás 1830-ban indult meg. A vízi közlekedésnek fejlesztésén ettől az időtől fogva Széchenyi István gróf fáradságot nem kímélve dolgozott. Indítványai széles körökben visszhangra is találtak, mivel ebben az időben, vasutak hiányában, a gőzhajózás volt a legmodernebb közlekedési eszköz. Ennek tökéletesbülését a vízi útvonalak akadályainak elhárításában és a gőzhajók létszámának emelésében vélte megoldhatni. 1835-ben „Über die Donaudampfschiffahrt” című művében mindenekelőtt hazai hajógyár építését sürgette.

Már keresi is helyét a Duna partján. Erre nézve írja:

— Ó-Budán, ahol, mint remélem, egész nyáron át fog dolgozni a „Vidra” (mederkotró hajó), lassanként szebb alakot ölt a kikötő... és idővel ezen helyről valamivel nagyobb gépek, mint eke, vella, fogó és kalapács fognak előkerülni.

Az óbudai hajógyár számára az óbudai szigetet magasabb fekvésénél fogva alkalmasabbnak találja a pesti (újpesti) szigetnél és óhajta, hogy mindenféle hajógyártáshoz Pest közelében ipartelep létesüljön.

Széchenyi tevékenysége nyomán a Dunagőzhajózási Társaság a hajógyár létesítését határozta el. Az igazgatóság eme elhatározásáról a Jelenkor 1836. évi 23. száma hozza:

„Az 1836 február 12—14-iki közgyűlésen Puthon János az igazgatóság nevében a következő adatokat is közölte a részvényesekkel:”

„A feldunai részen sok aggodalmat okozott

eddig, hogy a hajók olykor igen veszélyes jégtorlaszoktól elég biztonságban nem lehettek. Könnyű telek megótták ugyan e veszélytől a hajózást, mindazonáltal az igazgatóság nem tághatott aggodalmán s gondteli nézett a Duna mentén oly hely után, mely biztos révnek alkalmas lehetne. Ezer menedékhely végre fel is találtatott és pedig szerencsére éppen ott, ahol leginkább óhajtható vala. t. i. Budánál. Ennek kimutatását az igazgatóság a dunai gőzhajózás magas védjének, a főherceg Nádornak köszöni s az ő kegyessége hatásának tulajdoníthatja, hogy a medertisztító „Vidra” parancsot kapott ezen új révhelybe költözni és benne a meder kimélyítésén dolgozni. Így módon most már a gőzhajók Magyarországi fővárosánál telehetnek s a felügyelés, kijavítás, hajólegénységi tartás s több efféle mind igen könnyítve lón Buda és Pest szomszédságával. A révhelyükhöz legközelebb eső egyik sziget tökéletesen alkalmas egy biztos kényelmes hajógyárnak, melyre nézve forró hálával említhetni, hogy az illető hatóság megadá az engedelmet ezen szigetnek a mondott célra fordíthatása iránt. Rajta már is serény munkásság dolgozik, mert az I. Ferencz hajó szárazra vontatván, ott igazítatik ki s bővítetik meg. Mi ezen igazítást és kibővítést e hajóra nézve illeti, ezt azért vala szükség tenni, mert a hajó a dunai alsó török-részre rendeltetvén, hogy kiállja a Vaskapun való átmenetet, igen erősnek kell lennie s továbbá mivel az igazgatóság nem is akar egyhamar azon esetben jönni, hogy e hajót ama vidékről fölhozatni kényteleníttessék. Azon jeles hajó gármester,

ki Triestben a társaság tengeri hajóinak építtetését intézte, ezentúl ezen budai hajógyár felügyelője leendő és melléje Triestből hozatott ácsok rendeltének. Ezen ácsokkal együtt hozattak föl hajóslegények is a gőzhajók számára.“ (Jacoby Péter: Bpest kézikönyve, 36. old.)

A hajógyár már az első évben eredményes munkát végzett, melyről a „Jelenkor“ 1836. évi 84. számából olvashatjuk:

„Október 18-án. délután 3 $\frac{1}{2}$ órakor, szép verőfényes napon a budai szigetről, mint gyárhelyről, a Duna tükreére bocsájtattott az „Árpád“ nevű új gőzhajó...“

Az 1836 esztendő tkinthetjük a magyar hajógyártás megkezdési időpontjának.

A „Honi Vezér“ 1842. év 169. száma az óbudai szigeten levő hajógyárról közli:

„Ki az óbudai szigetet 1830-ban s ezt egy évtized lefolyta után, tehát 1840-ben ismét élő szemekkel megtekinté, az előbbi pusztaság vagy erdőség helyett, ott, hol ollykor marhák legeltek, gyarmatot lát, — épületeket kőből s fából s több ajkú munkás embereket, kik a gőzhajózás minden ágazatával foglalatatosak... Mindaz azonban, mit ottan jelen látunk, tekintetbe vévén, újdonságát csak néhány év szüleménye... Ó-Buda felette sokat nyer e számos munkás ott tartózkodása és pénzök elköltése által, valamint a sok idegen gyakori meglátogatása által, ez kérdést nem szenved s ez egyedül már elégséges ok arra, hogy e nagyszerű intézet szerencsés fennállását és gyarapítását tiszta szívből óhajtjuk.“

Bárki érkezzék a révhez, mihelyt kilép a szárazra a már távolról feltűnő, magas, templomalakú épülethez siet. Ez a dokk, melynek fedele alatt a munkások szárazban dolgozhatnak. Leírja részletesen az alkotást, valamint az épülőfélben levő *Sámson* hajót.

1843-ban vízre bocsájtják a 200 lóerejű *Herkulest*, mely alkalommal gróf *Széchenyi* kalauzolja a gyárban megjelent nádori fenséges párt. 1844-ben a *Buda* nevű gőzös után vízre kerül *Széchenyi* nevű gőzös is. A hatalmas hajótest orrán gróf *Széchenyi* faragott mellképe már messziről szembe ötlött, akinek éltetésével felavatta a hajót *Wenckheim* grófné.

Ez alkalommal elhangzott ünnepi beszédből idézzük a *Jelenkor* szavait:

„... István gróf tespedésből életre ébreszté a magyart, és nagynak kiálltja őt a hálás magyar ajak. *Széchenyi* nagy neve sajátod, — gőzös küzdhetsz a habokkal, mert neved a közjólét partjára eveztet...“

A százéves forduló alkalmával a mai gazdasági nyomorúságunkból való kiútnak szorgos keresése közben is emlékezzünk meg kegyelettel, de egyben a jövőben való bizakodással is, — a legnagyobb magyar áldozatos tevékenységéről és munkásságának eredményeiről akkor, amikor mostanában a magyar mérnöki elme és munkáskéz hatalmas alkotását, a harmadik Duna-tenger járó hajónkat, „*Szeged*“-et vízre bocsájtották.