

SZEKERES JÓZSEF

Az újpesti hajóépítés története. I. (1863—1911)

Az újpesti téli kikötő létesítése és a dunai hajózás a kiegyezés előtt

A legrégebbi írásos emlékek szerint a Dunát már 3500 évvel ezelőtt hajózták. A dunai hajózás kezdete egybekapcsolódott Európa kultúr-történetének kezdetével. A Duna az egyik legjelentősebb európai vízrendszer, a népek vándorlásának és kereskedelmi kapcsolatainak fő útvonala. Jelentősége a későbbi évszázadokban sem csökkent.¹

A XIX. század első felében mai fogalmak szerint elég kezdetleges volt a dunai hajózás. A vízi áruszállítást 5—600 tonna teherbírású fahajókkal bonyolították le. A Duna-hajózás ezekben az években nem tudott jelentősebbé válni, mert számtalan gátló tényező akadályozta felindülését. A szabályozatlan-takarítatlan folyómeder, megfelelő kikötők hiánya, a sok vízimalom szinte leküzdhetetlen akadályokat jelentett. Megnehezítette és kényelmetlenné tette a Duna hajózását a vitorlák használatának körülményessége, mert a folyó kanyarulatai miatt állandóan változtatni kellett a vitorlák állását. A szél iránya legtöbbször a víz folyásával esett egybe, ezért mint vonóerőt felhasználni alig lehetett. Ár ellenében történő hajózás esetén a hajókat vontatni kellett, ami igen körülményes, de főleg igen költséges vállalkozás volt. A hajóvontatás sok esetben elítélt politikai bűnösökkel vagy lovakkal történt. A Dömsöd és Pest közötti forgalmat lebonyolító hajót még az 1840-es években is emberi erővel húzták Pestre. Ha az utas segített a hajót húzni, akkor 20 krajcár volt a viteldíj, ha nem és csak a fedélzeten pipázott, akkor 40 krajcár.² A hajókon a hagyományos árucikkeket szállították: a folyón felfelé gabonát és más mezőgazdasági termékeket, visszafelé iparcikkeket. Szokásos volt, különösen hosszabb távra történő szállítás esetében, több fahajó összekapcsolása, így meg lehetett takarítani bizonyos költségeket.

A hajózási évad kezdete az áradással esett egybe, ekkor indulhattak csak meg a hajók, mert a magas vízállás csökkentette a homokpadok veszélyeit. A hajózási idény igen rövid ideig, mindössze néhány hónapig tartott, különösen csapadékban szegényebb évek esetén volt így. Ezért alakult ki Győr és Komárom nagy jelentősége a dunai áruforgalomban, mert az alacsony vízállás és szabályozatlan folyómeder miatt, különösen az őszi hónapokban, a délről észak felé haladó gabona-, bor-, só- és más árucikkeket szállító hajók feljebb már nem tudtak menni. Ezekben a városokban kényszerültek kirakni áruikat, amelyeket fogatokon, majd a Pest—Bécs vasútvonal kiépítése után, az 1850-es évektől, vonaton szál-

lítottak tovább az osztrák tartományok felé. A hajón történő szállítás eléggé költséges, lassú és körülményes volt, így igen magas szállítási díj-tarifák alakultak ki. Mindezen kedvezőtlen tényezők hatása következtében a dunai hajózás, a folyami áruszállítás viszonylag csekély mértékű volt és a korabeli források szerint ezernél alig több fahajóval bonyolították le.

Fahajók készítésével a folyam mentén fekvő majdnem minden nagyobb városban foglalkoztak. Ismertebb hajóépítők működtek Pesten, Győrött, Komáromban és Baján. A legnagyobb Luczenbacher Pál szobi mester volt közöttük.

A Duna-hajózás területén a gőzgéppel ellátott hajók megjelenése teremtett új helyzetet. A század első harmadában fedezték fel a gőzgép közlekedési, szállítási eszközökben való alkalmazhatóságát, és ez az új, óriási jelentőségű felfedezés megteremtette a vasutat és a gőzhajót, forradalmasította a közlekedést s az áruszállítást, mivel addig soha el nem képzelt nagyságú embertömegek, valamint árumennyiségek gyors és olcsó szállítását tette lehetővé. A Dunán a gőzhajózás egyeduralmának kivívásáig igen hosszú idő, csaknem négy évtized telt el. Igazi fellendülése és térhódítása csak az 1848-as polgári forradalom győzelme után, a feudális termelési viszonyok felszámolásával kapcsolatban következett be.³

Az első dunai gőzhajó, Bernhardt Antal bécsi polgár jól sikerült hajója, a Carolina 1818-ban tette meg első útját a Dunán, Bécsből Pozsonyig. A hajó Bernhardt saját tervei szerint készült 1816–17-ben a bécsi hajógyárban. Kerekét hengeres álló gőzgép hajtotta. A gép kevés helyet foglalt el a hajón, és kezelése a korabeli források szerint igen egyszerű volt. A hajótest fából készült. Bernhardt sikere nagy vállalkozási lázt támasztott fel az osztrák fővárosban — bár a feltaláló próbálkozása találmányának üzleti kihasználására csődöt mondott. 1818-ban egy Saint-Leon nevű francia vállalkozó alapít részvénytársaságot és egy hajóval meg is kezdik működésüket. Ez a vállalat is csődbe jutott. Tíz évvel később két angol, J. Andrews és J. Prichard kért engedélyt a dunai hajóközlekedés kizárólagos lebonyolítására — saját hajóikkal. Részvényeket bocsátottak ki és az osztrák arisztokrácia a pénzüvilág embereivel együtt bekapcsolódott az újonnan alapított s privilégiumot nyert társaságba. 1830 végén tartotta a társaság első hajója, a Franz I. próbaútját, a rendszeres forgalmat pedig 1831. február 1-én indították meg. Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT) volt az első olyan dunai hajózási vállalat, amely a gazdasági érdekeknek megfelelő szállítási eszközzel rendelkezett.⁴

A Dunagőzhajózási Társaság is megmaradt volna a középszerű és az idők folyamán eltűnt kis társaságok sorában, ha születésekor nem áll mellette hazánk egyik legnagyobb fia, Széchenyi István. Széchenyi figyelmét az ország sok más baja között nem kerülte el a hajózás ügyének nagy fontossága sem. Széchenyi 1830-ban egy Pesten épített evezős fahajón, a Desdemonán végighajózott a Dunán és saját szemével alkotott képet a dunai hajózás kifejlesztésének lehetőségeiről. Egy levelében a hajózás után arról írt, hogy az Alduna megnyitása és a Fekete-tengerig

való hajózhatóvá tétele a legfontosabb feladat. A későbbi években tevékeny részt vállalt a hajózás ügyének megoldásából azáltal, hogy elfogadta az állami építkezések királyi biztosi tisztét a Vaskapu szoros megnyitásánál. Működésével a már létező Dunagőzhajózási Társaságot támogatta, de akkor az volt a legfontosabb feladat, hogy az ország gazdaságát bekapcsolják az európai gazdasági élet vérkeringésébe.⁵

Miközben a Vaskapunál tervezett út előkészületi munkálatai megindultak, Széchenyi bejárta a Tiszát is, híveket toborozva azon a vidéken is a hajózásnak. Később Bajorország és Württemberg uralkodóit beszélte rá jelentősebb mennyiségű, újkibocsátású DGT részvény vásárlására. Majd Londonban kotrógépet vásárolt és egymásután írta cikkeit a Társalgóban a közvélemény megnyerésére. Széchenyi javaslatára kezdtek meg az óbudai szigeten a hajógyárépítési munkálatokat. 1836-ban készült el a DGT hajógyára. 1837-ben indult ki a hajógyári öbölből az első itt épített gőzhajó, és ezt sorban követik a többiek. A hajók teste — a régi építési módnak megfelelően még fából van, újat jelent a kazánok és a kezdetben még külföldről beszerzett gőzgépek gyártásának fokozatos átvétele. 1839-ben készült az első vas-testű gőzhajó és ettől kezdve mind kevesebb fahajót építettek. A 40-es években kezdett általánossá válni az uszályok vasból való készítése.⁶

Széchenyi gazdasági tervei zömükben — a nagyméretű folyamszabályozási, csatornázási és hajózási tervek — azonban nem valósulhattak meg, részben az osztrák politikai és gazdasági körök ellenzése, részben a belső részvétlenség miatt. Később, a szabadságharc leverése után pedig az ország politikai helyzete gátolta és időben eltolta a hajózás fejlesztésével kapcsolatos munkák elvégzését. A hajóépítés kifejlesztése és a nemzeti hajózási vállalatok megalakulása terén 1865-ig úgyszólván semmi sem történt, jóllehet az 1856 márciusában megtartott párizsi kongresszus nemzetközi-jogi szempontból szabaddá tette a Duna-hajózást. 1857-ben az érdekelt partmenti államok újabb megállapodást kötöttek a szabad Duna-hajózás tárgyában. Ezáltal a DGT elvesztette az osztrák kormányzattól nyert hajózási privilégiumát, és a jogi korlátok leomlottak a Duna nemzetközi felhasználása elől. A párizsi egyezmények egyedül jogi szempontból való jelentőségét erősen aláhúzta az a tény, hogy az osztrák kormány 1880-ig a DGT javára és az államkincstár terhére évi 2 millió forint kamatbiztosítást helyezett kilátásba arra az esetre, ha a vállalat veszteséges lenne. Nyilvánvaló, hogy az állami szubvenciónak is tekinthető kamatbiztosítás az esetleg jelentkező versenytársak leküzdéséhez elegendő erőforrást biztosított.

Csaknem egy időben a dunai szabad hajózási egyezmények megkötésével két magyarországi közigazgatási szerv képviselői között is megállapodások jöttek létre, és ezeknek az egyezményeknek a továbbiakban döntő befolyásuk volt az újpesti hajóépítésre. 1856. október 30-án a Császári Vízépítészeti Hivatal megvásárolta Pest város tanácsától a város tulajdonában levő újpesti Duna-szigetet és egy évvel később a szigettel szemben fekvő Duna-partot. E vásárlások célja megfelelő terület biztosítása volt a még Széchenyi elgondolása alapján tervbe vett Duna-

kikötő létesítéséhez.⁷ Valójában tehát az újpesti sziget és a vele szemben fekvő partrész nem is volt újpesti, hanem Pest városához tartozó terület. Ennélfogva, amikor újpesti hajóépítésről esik szó, valójában a pesti hajóépítést kell érteni ezen. Az „újpesti” kikötő vagy hajóépítés elnevezést indokolja a csaknem 100 éves — bár helytelen — használat, továbbá az óbudai hajóépítéstől való megkülönböztetés szándéka.

A következő, 1857-es év tavaszán nagyszámú munkássereg kezdett dolgozni a szigeten és a Duna-parton. Feladatuk volt a sziget és a part közötti elzárógát megépítése, hogy ily módon a Duna folyása elől elzárt, a jégzajlás veszélye ellen biztosított öblöt hozzanak létre az újpesti sziget és a Duna-part között. A nagyméretű munkálatok sikerét elősegítette a megyeri sziget mentén a folyam sodrása által lerakott homokzátonyok és homokpadok sokasága, valamint a sziget és part közötti távolság kicsinyége. Alig egy év telt el és 1857 végére az újpesti téli kikötő nagyjában készen állt.⁸ A kikötő létesítése jelentősen hozzájárult a biztonságosabb hajózás megteremtéséhez és általában lehetőséget nyújtott a hajózás további fejlesztéséhez. Ugyanakkor a védett öbölben elegendő terület volt a hajóépítés céljaira is.⁹

Az osztrák abszolutizmus éveiben mégsem jelentett lényeges változást az újpesti téli kikötő létrehozása a nemzeti hajózás fejlesztése tekintetében. Az ország politikai helyzete, a tőkehiány a hajózás és hajóépítés területén, akadályozta az esetleges magyar kezdeményezést, hátráltatta az önálló magyar hajózási vállalatok létrejöttét.

Az 1860-as évek közepére politikailag és gazdaságilag is enyhült az osztrák elnyomás és ennek kedvező hatását a fellendülő gazdasági élet mutatta. A gőzhajózás és a gőzvasút elterjedése elősegítette a feudális kötöttségektől részben megszabadult magyar mezőgazdaság termékeinek nagy tömegben, kedvező árak melletti megjelenését a nyugati piacokon. A magyar kereskedő-tőkésék egyes rétegei megerősödtek, s lassanként felhalmozódó fölös tőkéjüket részben az iparban, részben a közlekedésben kívánták elhelyezni, hogy ezáltal még inkább növeljék nyereségüket. Ezzel a tevékenységükkel egyben Magyarország gazdasági életét is előbbre vitték. A fellendülő gazdasági élet a hajóval történő áruszállítás iránt is egyre növekvő igényeket támasztott, és ezzel egy időben felmerült minél több hajó építésének szükségessége.

A magyar és külföldi tőkésék a vízi úton történő áruszállítás előtt álló nagy lehetőségek kihasználása érdekében megkísérelték a betörést a hajózás területére, amely addig az osztrák DGT privilégiuma volt. A kezdeti lehetőségek igen kedvezőknek mutatkoztak, mert az ország közvéleménye ellenszenvvel figyelte a DGT működését. Azt mindenki elismerte, hogy a század 30-as, 40-es éveiben, amikor a DGT Széchenyi támogatásával kiterjesztette tevékenységét, az egész Dunán és hajózható mellékvizein a hajózási forgalom lebonyolításában úttörő és vezető szerepet játszott, s a személy-, darabáru- és tömegáru forgalomban, valamint a postaforgalomban nemcsak Ausztria, hanem Magyarország és az összes többi Duna-menti ország gazdasági életének lényegében hasznára volt. Azonban a század 60-as éveitől már belföldön is kialakulóban

voltak azok a körülmények — megfelelő pénztőke, szakemberek, hajó-építési feltételek —, amelyek feltámasztották a hazai tőkés vállalkozók igényét a belföldi hajózás profitjának megszerzésére. A helyzet az 1865 és 1870 közötti konjunkturális évekre már teljesen kiéleződött. Az érdekeltek a sajtó és röpiratok útján tárták fel követelésüket a közvélemény előtt, s támadták ellenfelük, a monopóliumát féltve őrző DGT tevékenységét, amely igyekezett a hazai hajózási vállalatok alakulását meggátolni. A DGT elleni hangulatkeltés¹⁰ érdekében hivatkoztak arra a hatalmas, többmillió forintos profitra, amelyet az, a magyarországi szállítások hasznaként, külföldre visz, s arra is, hogy egyes időpontokban a szállítmányok átvétele körül késedelmesen járt el.¹¹

Ugyanakkor a DGT főbb teljesítményadatai állandóan emelkedő tendenciát mutattak:¹²

Év	Hajók		Uszályok		Szállított személyek		Szállított árumennyiség	
	száma	%	száma	%	ezer fő	%	tonna	%
1850	48	100	125	100	1349	100	136 821	100
1855	93	193	338	270	1375	102	532 322	470
1860	120	250	469	375	1152	85	844 726	617
1865	135	281	523	418	1385	102	962 852	703

A DGT mellett vegetáló magánhajózási vállalatok és kisebb hajózási társaságok (Luczenbacher Pál négy gőzössel, a Győri Gőzhajózási Társaság két gőzössel, Eggenhoffer József két gőzössel és négy magánkézben levő kis gőzhajó) mind csak néhány vontató és egy-két személyszállító gőzös és uszályhajó fölött rendelkeztek, kizárólag a Duna magyar szakaszán bonyolították le tömegáru (gabona, kukorica, épületfa, kő, téglák és szén) szállítását. Ezek a vállalatok a DGT szállítási tarifájánál olcsóbb árak mellett álltak a hajózási forgalom rendelkezésére.¹³ A még közlekedő mintegy 1000 fahajó sem a biztonságos, sem a gyors szállítási igényeket nem elégítette ki. Érdekes megemlíteni, hogy minden tiltó rendelkezés ellenére még a század 60-as éveiben is külön szigorú rendeleteket kellett hozni a hajóknak emberekkel való vontatásának beszüntetésére.¹⁴

Az újpesti téli kikötő létesítése a hajóközlekedés feltételeinek javításán és a hajók biztonságos telelésén túlmenően lehetőséget adott a korszerű hajóépítés kifejlesztéséhez. A szájhagyomány és a hitelesnek tekinthető adatok szerint csaknem egy évszázada folyik vashajók építése a kikötőből területén. A kikötő 2 kilométer hosszú hajóépítéshez alkalmas partterülettel rendelkezik, 34 hektár (kb. 75 kat. hold) terjedelmű, és befogadó képessége mintegy 800 folyami hajó. A későbbi években épített zsilip és az öböl rendszeres kotrása lehetővé tette a kikötő területének növelését, ami 70 további hajó részére biztosított veszélymentes telelési lehetőséget.

A kikötő igazgatását a kikötőfelügyelet látta el, amely az Óbudai Kincstári Jóságigazgatóságnak volt alárendelve. Ide kellett benyújtani a kérelmeket a kikötői bérlemények engedélyezésére és a bérleti szerződések megkötésére. A kikötő-sziget és a szigettel szemben fekvő partsáv közigazgatásilag hosszú éveken át szinte területenkívüliséget élvezett, amennyiben sem a Pest városi, sem a Pest megyei hatóságok intézkedési jogkörrel nem rendelkeztek. 1873 után a kikötő-sziget visszakerült a főváros tulajdonába és sor került a város határának a kikötő területén történő pontos kijelölésére. A főváros határának megvonása után a kikötő területének mintegy kétharmad részét visszacsatolták a pesti határhoz és csak a kikötő északi csúcsa (a mai összekötő vasúti hídtól északra) került Újpest városához. Ezáltal a kikötő területileg újból a főváros része lett, és ennélfogva az „újpesti hajóépítés” meghatározás valójában a pesti, budapesti hajóépítést jelenti.

A hajóépítő mesterek a kikötő elkészülte után a kincstártól bérbe vett néhány száz négyszögölnyi területen hozzáfogtak kezdetleges fahajók építéséhez, és bár néha látták a DGT vashajóit, magukénak gondolták a világot, s azt hitték, hogy egész életükben zavartalanul építhetik majd bárkáikat a kikötő védett öblében. Ezek között a kismesterek között jelent meg 1863-ban egy harmincegy éves pesti fiatalember, Hartmann József és hihetetlen mértékű akaratereje, szívóssága, üzleti érzéke s jó munkásai segítségével megindult a vashajók építése, kifejlődött a ma is virágzó újpesti hajóépítés.¹⁵

Hajóépítés 1871-ig

1864. február 7-én a Pest városi tanácshoz egy fiatalember kérvénye érkezett be, amelyben a kérelmező a gépészkovács mesterség gyakorlásához kért iparendélyt.¹⁶ A fiatalember — Hartmann József — pesti születésű, már gyermekkorában is a hajózás és a hajóépítés iránt érdeklődött, ezért szülei az alapfokú iskolai oktatás befejezése után a DGT Óbudai Hajógyárába adták továbbképzésre. Itt csak néhány évig tanult és dolgozott, mert a vállalat vezetői felfigyeltek az értelmes, vállalkozó kedvű fiatal gyerekekre és tanulmányainak folytatására a társaság központi igazgatóságához, Bécsbe küdték. Már ekkor megkezdte önképzését, és ezt folytatta a fiúmei Mecantil Társulatnál, később pedig a zürichi hajógyárban. Az évek előrehaladásával komoly tudásra tett szert és miután úgy érezte, hogy Európában már nem tanulhat többet, áthajózott Amerikába. A kapitalista iparosodás óriási tempójában előrehaladó Újvilágban igen nagy szükség volt képzett szakemberekre, s ezért Hartmann könnyen talált munkát és a tanácsi kérvényhez csatolt oklevelek, bizonyítványok szerint mérnöki munkakörben dolgozott.

Hartmann nem maradt az akkor még „korlátlan lehetőségek”-kel kecsegtető Amerikában, hanem amint megfelelő összegű pénzt sikerült összegyűjtenie, hazaindult Magyarországra, Pestre. Jóllehet, az Újvilágban jobban megbecsülték és honorálták tudását, ő mégis úgy érezte, hogy mindazt, amit a külföldön eltöltött másfél évtized alatt tanult és

tapasztalt, azt itt, hazájában és szülővárosában kötelessége felhasználni, továbbadni. Ezen túl pedig tudta, hogy hazájában csak most fog megindulni az a fejlődés, amelynek eredményeit a nyugati országokban saját tapasztalatain keresztül ismerhetette meg. Harminc éves korában már idehaza találjuk, és az iratanyag tanúsága szerint megkezdte hajóépítési tevékenységének üzleti megalapozását. 1863-ban már iparengedélyért fordult a pesti városi tanácshoz, de szerencsétlenségére egy szélhámoshoz vitte sorsa. Ezt Hartmann csak több hónapos aldunai üzletszerző útjáról történt hazatérése után tudta meg, amikor is érdeklődésére közölték, hogy új kérvény beadására lesz szükség.¹⁷

Az Alduna vidékén megtett üzleti útja nem maradt eredménytelen, ellenkezőleg, hatalmas kereslet kialakulásának jeleit fedezte fel. Különösen görög és román részről fogadták örömmel a fiatalembert, akinek kellemes megnyerő modora, jó bizonyítványai és nem utolsósorban nyelvtudása révén nagy sikerei voltak. A hónapokig elhúzódott üzleti út kedvező kilátásokkal biztatta létesítendő saját üzemének prosperálására. Hazajövetele után haladéktalanul üzemhely után nézett, és rövid keresgélés után a Géza utca és Akadémia utca sarkán — közvetlen a rakpart mellett — bérbe vette az elhalt Pozdech kovácsmester műhelyét.

A pesti városi tanács az ismeretlen, támogatókkal nem rendelkező Hartmann kérelmét hosszasan vizsgálta, majd az építési bizottmányhoz került a kérelem véleményezésre. Négy hónap múlva Feszl építési tanácsnok végre beadta jelentését, amelyben megfelelőnek nyilvánította a Pozdech-műhelyt, és a kérvény beadását követő ötödik hónapban, 1864. június 3-án végre kiadták az iparengedélyt.¹⁸

A Pozdech-műhely a Géza utca 3. sz. alatt, közvetlenül a még kiépítetlen Duna-part mellett feküdt, közel a Lánchídtól északra levő rakparthoz, ahol az egyes hajózási társaságok kikötőhelyei voltak. Így a hajók igen könnyen meg tudták a műhelyt közelíteni és Hartmannnak is alkalma nyílt személyesen üzlete után járni a part mentén álló meghibásodott vagy sérült hajók kapitányainál. A későbbi években a Géza utcai műhelyt általában Hartmann József pesti gépgyáranak nevezték.¹⁹

Harmann vállalkozására a legközelebbi adat egy évvel későbbi keltezésű A budai helytartótanács egy leiratában felszólítja a városi tanácsot hogy járjon el Hartmann József pesti hajóépítőnél Petrescu román totillaezredes és parancsnok panaszának kivizsgálása ügyében.²⁰ Petrescu ezredes a brailai osztrák külügyi megbízott előtt panaszt emelt Hartmann ellen, mert a szerződésileg elvállalt hajózási szereknek a szállítását elmulasztotta. Hartmann kellően megindokolta a kését, majd a megemelt hajózási szereket leszállította. Ebből az adatból is az tűnik ki, hogy Hartmann üzletköre — üzletszerző útjának irányából — az Alduna vidékére terjedt ki, és a későbbi évek folyamán az erről a vidékről érkező külföldi megrendelők hozzák a munka zömét. Belföldön akkor még nem lendült fel a hajózás, csupán csak kísérletek folytak magyar érdekltségű hajózási vállalatokhoz szükséges alaptőke összehozására; a DGT pedig saját hajógyárára és az osztrák gyárakra támaszkodott. Ilyen körülmények között az újonnan üzembehelyezett gyár nem válo-

gathatott megrendelői között, el kellett fogadni minden munkát. A különféle javításoktól gőzkazánok gyártásáig mindenre kiterjedt az üzem munkaköre. Ebből az időszakból örökítette meg Hartmann egyik érdekes vállalkozását Konkoly Thege Miklós, a híres csillagász, aki kortársa volt Hartmannnak, a következőképpen: Luczenbacher Pál szobi fakereskedő, a magyar hajózás és hajóépítés egy másik úttörője, szobi fahajógyárában 1861-ben épített egy kis kerékmeghajtású gőzcsonakot, a Mariskát. Luczenbacher általában szerencsés kezű ember volt, vidéki kereskedőből élete folyamán három-négy millió korona vagyonnal rendelkező főrendiházi taggá lett, de a Mariska bizony rosszul sikerült, hajózásra nem igen lehetett használni. A hajótestet, amely fából készült, hamar szétverték, és a gépet, amelyet egy magyar mérnök tervezett, az ócskavas közé dobták. Ekkor szerzett Hartmann tudomást a Mariska kiselejtezéséről s még idejében bejelentve szándékát, sikerült a gépet a pusztulástól kimentve megvásárolnia. A szükséges javítások után ezt a gépet egy kitűnő Höcker-féle kazánal kiegészítették és Széchenyi Ödön gróf Hableány nevű kisebb hajójába beépítették. A gróf a Hableánnyal kiment az 1867. évi párizsi kiállításra, ahol ugyan a többi hasonló nagyságú hajóval sebesség tekintetében nem versenyezhetett, mivel azok az időközben felfedezett, de Magyarországon még nem elterjedt hajócsavarral voltak meg-hajtva, azonban a hajó termei s általában egész kiállítása, „mert ehhez Hartmann értett”, igen sikerült s ízléses volt, s ezért sikert aratott. Még a kiállítás időtartama alatt Nadár francia fényképész és híres léghajós megvásárolta a gróftól a hajót. 1871-ben a porosz—francia háború idején Nadár a Marne folyón felderítést végzett, de közben felfedezték és elfogták. A hajót hadizsákmány gyanánt a Rajnára vitték és a személyforgalomba állították. Itt robbant fel 1874-ben, helytelen használat következtében a Hableány, amely Hartmann egyik romantikus vállalkozását megtestesítő, jól sikerült alkotás volt.²¹

Az ezekben az években kifejlődő magyar malomipar sok munkaalkalmat teremtett a Pozdech-műhely új tulajdonosának. Az elsők között jelentkezett Bartal Antal Kisterenyéről, az ottani gőzmalom tulajdonosa, aki elromlott gőzkazánja javítását bízta Hartmannra.²²

A külföldi megrendelések és a javítások kedvező pénzügyi eredménye bizonyos tőke összegyűjtését tették lehetővé. Külföldi üzleti útjain Hartmann érdeklődött az iránt, hogy volna-e olyan kereskedő vagy vállalkozó, aki nemcsak hajójavításokra adna megbízást, hanem új készítményekre, hajóépítésre is. Érdeklődésére a legtöbben kedvező választ adtak, ezért Hartmann reálisan gondolhatott a hajóépítés megkezdésének előkészítésére. Elsősorban telep után kellett néznie. A Géza utcai műhelyben elegendő térség volt kazánok, hajógépek és alkatrészek készítésére, összeszerelésére, de teljes hajótestet itt nem lehetett munkába venni. A hajóépítő telep kiválasztásához sok lehetőség között nem válogathatott, különösen akkor, ha a főváros környékén kívánt maradni, és csakis olyan területet szemelhetett ki, amelynek megfelelően lejtős partja volt, közel feküdt a lakott területekhez és közlekedési vonalakhoz, így lehetővé tette megfelelő munkásgárda összegyűjtését, az anyag és

egyéb szállítmányok gyors forgalmát. Az új telep kiválasztásának további fontos feltétele volt, hogy jégzajlástól mentes legyen, és a téli időben gyakorta fellépő viharok ellen is védelmet nyújtson, mert ennek hiányában az épülőfélben levő hajók könnyen elpusztulhattak. Ez a követelmény a Duna partjának nagy részét alkalmatlanná tette.

A városhoz közel egyedül az újpesti téli kikötő területén voltak meg a hajóépítés előfeltételeihez szükséges körülmények. A kincstár aránylag kis bérleti díjat szabott, de nem kötött kedvező megállapodást, mert a bérleti szerződés egy pontja szerint, rövid időn belül ki kell üríteni a telepet, amennyiben a kincstár a szerződést felmondja. Hartmann nem szívesen folyamodott ehhez a megoldáshoz, de végül, nem lévén más választása, tárgyalásokat kezdett a kincstár képviselőjében eljáró óbudai kincstári igazgatósággal. A megállapodás szerint az újpesti kikötő-sziget területéből 10 000 négyszögöl nagyságú terület került Hartmann József bérletébe, évi 1000 forint díj ellenében. A kiköltözés és a gyár létesítése igen gyorsan megtörtént; egyrészt jelentékenyebb gépeket stb. nem kellett szállítani, másrészt a szükséges néhány fafészter felállítása nem kívánt hosszabb időt. A téli kikötőben felállított hajóépítő vagy talán összeszerelő műhely létesítésének időpontja a jelenleg ismert forrásanyagból nem állapítható meg, csupán következtetések alapján jelölhető meg ez a lényeges adat. Gonda Béla a Magyar hajózás c. művében 1860-ra teszi az újpesti gyáralapítást; „már 1860-ban kisebb hajóépítő műhelyt állított fel”, Egan Ede A magyar folyami gőzhajózás c. művében, feltehetőleg Gonda nyomán, szintén ezt az évet adja meg Hartmann gyáralapítására; „Az első alapítás Hartmann József, az óbudai hajógyár volt hajóépítő mérnöke által 1860-ban történt . . .”²³ Grass Viktor hajóépítő mérnök 1943-ban készült gyártörténetében a Géza utcai telep létesítését az 1860 „körüli” évekre teszi, míg a kikötő-szigetre való költözést 1865-re, a szemben levő partrészre való átköltözést pedig 1867-re.²⁴ Az előzőkben idézett iratanyag tanúsága szerint ezek a megállapítások nem helytállóak. A valószínű időpontot a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 1870—75. évi jelentése adja meg. Ennek a jelentésnek a hajógyárakra vonatkozó részét Schoenichen hajógyáros adatai alapján állították össze, ez a legkorábbi adat és ez áll összhangban az iratanyaggal is. A jelentés a gyáralapítás évét 1863-ban jelöli meg.²⁵ Az 1863-as évet valószínűsíti az is, hogy Hartmann 1863-ban kéri először a Pest városi tanácstól iparengedély kiállítását, és a következő évben utal az előző évben tett beadványára és üzletszerző körútjára. Hartmann nyomtatott üzleti levélpapírjain és különböző hivatalokhoz intézett beadvényaiban vállalkozását „Magyarország legrégebb magánkézben levő Hajógyará”-nak nevezi. Mindezek az adatok az 1863. évi gyáralapítást valószínűsítik.

Hartmann jó előre gondoskodott megrendelőkről és szállítási szerződésekről, úgyhogy 1868 áprilisában már a huszonötödik üzleti szerződést kötötte meg. Ezeknek a szerződéseknek mindegyike legalább egy objektum építésével kapcsolatos, de némelyik több hajó készítésére vonatkozott. Így pl. az 1868. április 18-án a Galac városában gabonakereskedést folytató görög Ulise Negroponte és Hartmann között létrejött üzleti meg-

állapodás szerint a megrendelő kereskedő számára két vasuszályt kellett készítenie 42 000 osztrák forint értékben. Az elsőt augusztus, a másodikat szeptember közepén kellett átadnia Hartmannnak az újpesti kikötőben. Ez a szerződés, azon túl, hogy az első közvetlen bizonyítékot szolgáltatja Hartmann hajógyárának létezésére az újpesti kikötőben, egyúttal bemutatja az üzem által készített első gyártmányok egyikét is.²⁶

Megállapítható, hogy Hartmann első gyárában többnyire áruszállító hajókat, motornélküli uszályokat építettek. Ennek valószínű oka az volt, hogy Hartmann nem rendelkezhetett kellő tőkével nagyobb beruházásokat igénylő gőzhajóépítések elvállalásához. A szerződés pontosan előírta a megrendelő kívánalmait, a felhasználható anyagok mennyiségét és minőségét. A hazai ipar fejletlensége miatt külföldről kellett beszerezni a szükséges anyagok túlnyomó részét. A nagyobb méretű hajóépítés megkívánta, hogy az építő jelentős forgótőkével rendelkezzen, amely lehetővé tette még az egyes megrendelések beérkezése előtt nagy mennyiségű vas és egyéb anyag felhalmozását. Hartmann pénztelenségét ismerve — a tanácstól például azt kéri, hogy engedjék el az iparengedély kiadásáért fizetendő 25 forint illetéket — feltehető, hogy nyersanyagkészletekkel nem rendelkezett és az egyes megrendelések esetében csak a szokásos előleg felvétele után járt el az anyag beszerzése ügyében. Ez pedig megnehezítette termelői tevékenységét, kitolta az egyes objektumok szállítási határidejét, mert az anyag megrendelése és szállítása néha hosszú hónapokat vett igénybe. Ezt az idővesztést a saját üzemében felhalmozott nyersanyagkészletek révén kiküszöbölhette volna.

Hartmann felismerte, hogy ilyen körülmények között nem fogja tudni kiterjeszteni üzemét, nem tud nagyobb hajók építésébe kezdeni. Ezért ismert energiájával hozzákezd ennek a problémának a megoldásához. Az ország gazdasági életében bekövetkezett kedvező változás elősegíti tervei megvalósítását. Az 1867. évi kiegyezést követően hatalmas vállalkozási kedv alakult ki a pénzemberek körében. Egymásután alakultak az ipari, kereskedelmi és közlekedési részvénytársaságok. Nemcsak a magyar kereskedőtökések kapcsolódtak be az új vállalatokba, hanem a külföldi tőke is érdeklődött a magyarországi tőkebefektetések iránt. A külföldi érdekeltségű nagybankok megalakulása után sorra alapították a vasúti, hajózási és ipari részvénytársaságokat. Egyedül az ipari részvénytársaságokat tekintve, 1867 és 1873 között több, mint 170 alakult meg.²⁷ Hartmannnak tehát szakértelméhez csupán a megfelelő tőkepénzes vállalkozókat kellett megtalálnia. Nem is kellett sokáig keresgélnie. Az 1868-as év nyarán megalakult Magyar—Belga Gép- és Hajóépítő Részvénytársaság 1868. június 23-án megvásárolta Hartmann hajógyárát²⁸ — a Géza utcai üzem kivételével — és egyben megbízta őt a gyár vezetésével.²⁹

A Magyar—Belga Gép- és Hajóépítő Részvénytársaság 1868 júniusában alakult meg egymillió forintos alaptőkével. Ez a részvénytársaság is, mint annyi más, a kiegyezést követő évek gazdasági konjunktúrájának kiaknázása céljából jött létre. Alapítói pesti kereskedők és malomtulajdonosok: Gschwindt Mihály, Mandl Ignác, Herzfelder Zsigmond, Medetz János és a Kern-testvérek. Az alaptőkéből megvásárolták A. E.

Gillain tirlemonti belga gépgyáros brünni gyártelepét, és a gépeket, a rajztárat s a munkások egy részét áttelepítették Pestre. A felszerelést mindössze néhány új géppel egészítették ki. A részvénytársaság nevében szereplő másik üzletág, a hajóépítés problémáját is az elsőtől hasonló módon oldották meg: egyszerűen megvásárolták Hartmann kikötő-szigeti gyártelepét és a volt tulajdonost megbízták az üzem további vezetésével. A részvénytársaság alapítási és pénzügyeit a Magyar Általános Hitelbank intézte és az alaptőkéből 120 000 forintos részesedést vállalt.³⁰

Hartmann szempontjából kedvező időpontban jött a gyártelepének megvásárlására tett ajánlat. Alapgyára a Géza utcában továbbra is jól működött, és 1868 júliusában annyira jutott, hogy a Váci út (ma Bajcsy Zsilinszky út) 33. sz. házában külön fióktelepet létesíthetett hajó- és géprészek eladására. A vétel megtörténte után az újpesti telep munkássága Hartmann vezetésével folytatódott. Sok adat nem maradt fenn a magyar—belga hajóépítő cég tevékenységéről. A Kereskedelmi Kamara jelentése szerint a termelés a következőképpen alakult:³¹

1867—1868	4 vontató hajó	egyenként 28 000 osztrák forint
1868—1869	1 gőzös	16 000 „ „
1869—1870	4 vontató hajó	22 000 „ „
	1 gőzös	96 000 „ „

A négy év alatt tehát nem egészen 170 000 forint értékű hajóteret építettek, de a kimutatás nem emlékezik meg az uszályokról, holott valószínűleg ezek tették ki a termelés jelentékeny hányadát. Két adat maradt fenn a gyár által épített hajókról: 1870. július 30-án került a pesti városi tanács hajóakolási bizottsága elé az a hat uszályhajó, amelyet W. C. Miller liverpooli hajógyárában készítettek és Újpesten, a magyar—belga hajógyárban szereltek össze. Ugyancsak ez évben készült el a Salvator elnevezésű személyszállító gőzhajó, amelynek főbb adatai a következők: hordképessége 132,4 t, hosszúsága 51, 50 m, szélessége 6,75 m, magassága 3,20 m; gőzgépét a társulat pesti gépgyárában készítették és 400 lóerős volt.³² A hajóépítéseken kívül javításokkal is foglalkoztak és korszerű hajófelvonó berendezést létesítettek a vízparton. Azonban az 1871-ben bekövetkezett kedvezőtlen gazdasági helyzet ezt a vállalatot is megintgatta és végül az üzem beszüntetését eredményezte.³³

*

Hartmann első próbálkozásával egyidejűleg más hazai tőkések és arisztokraták és megkísérelték a hajózásból és hajóépítésből származó nagy nyereség egy részét maguknak megszerezni. 1865 májusában Pesten egy új közlekedési részvénytársaság, a Középdunai Magyar Gőzhajó Társaság (későbbi nevén Első Magyar Gőzhajózási Társaság) alapítói közgyűlésére jöttek össze a tagok. A nevezetesebb alapítók közül ott volt: Bartal György, a helytartótanács alelnöke, Wahrmann Mór bankár, Cséry Lajos, Gschwindt Mihály, Herz Salamon, Sz. Ullmann Bernát, Széchenyi Ödön gróf és Wodiáner Béla, mind ismert pesti tőkések és arisztokraták. Az alapítók itt határozták el a végleges alapszabály-szöveg jóváhagyás

céljából való felterjesztését a kormányhoz. Az alapszabályok megerősítése azonban igen elhúzódott, mert nemcsak a helytartótanács és a kancellária ügyosztályainak útvesztőjén ment keresztül, hanem a bécsi minisztériumok is foglalkoztak az ügygel. Ezért csak 1866 júliusában kapta kézhez a társulat elnöke a jóváhagyott példányt.³⁴

Időközben azonban a részvénybefizetések kedvezően előrehaladtak, úgyhogy már 1865 októberében gondolni lehetett a közgyűlés határozatában kimondott két utasszállító gőzhajó megrendelésére. Miután az osztrák hajózási vállalat, a DGT, már megszületésekor ellenséges szemmel figyelte a vetélytársat, gondolni sem lehetett arra, hogy a DGT hajógyáraihoz forduljanak a megrendeléssel.³⁵ Végül is a fiumei hajógyár mutatkozott hajlandónak a megrendelési feltételek elfogadására. A fiumei hajógyárat, a Stabilimento Technico-t 1856-ban akapították osztrák és olasz tőkések, főleg az osztrák flottafejlesztéssel kapcsolatos hadihajó-megrendelések teljesítésére. A gyár műszaki vezetőjéül a híres angol gépészt, Robert Whiteheadot sikerült megnyerni. Whitehead a kor színvonalón álló gépi berendezéssel szerelte fel az új gyárat, és jelentős számú, kitűnően sikerült hadihajó építésével hívta fel a szakkörök figyelmét a fiumei hajóépítő telepre.

1866 januárjában kötötték meg a gőzhajózási társaság képviselői és a fiumei hajógyár igazgatói a két dunai gőzös építésére vonatkozó szerződést: „A megrendelt két személyszállító hajóra nézve ki van kötve, hogy annak úgy anyagát, mint munkáját illetőleg a legkitűnőbbnek, belendezését és járását illetőleg a legkényelmesebb és leggyorsabbnak kell lennie. A gőzösek egyformák lesznek, hosszúságuk 205 láb, szélességük derékban 22,5 láb, oldalmagasságuk 9 láb. Gépezetök a Wolf-rendszer legújabb és legelőnyösebb módozata szerint szerkesztve 120 névleges lóerejű, a hajókerék átmérője 14 láb, egy perc alatt 34-34-et kell fordulniok a tengely körül. A hajók legkisebb gyorsaságának állóvizen 14 mértföldnek kell lenni — óra és tengeri mérföldeként s 15 tonna kőszénnel terhelve, 3 lábnál, 70 tonnával 3 láb és 9 hüvelyknél mélyebben nem szabad a vízbe süllyedniök. A hajók teste Pesten épül, gépezetük Fiumében s köteles a gyár mindkettőt legkésőbb jövő évi március hó 1-ig átadni a társulatnak . . . A két hajó kiépítési díja teljes bútorzat és felszereléssel 260 000 forint.” Történetünk szempontjából a szerződés leglényegesebb pontja tehát kötelezte a vállalatot a pesti fióktelep felállítására, hogy „a magyar társulat magyar hajói magyar földön, magyar munkások által készüljenek”. A fiumei gyárosok nem is késlekedtek a fióktelep megnyitásával.³⁶

Újévkor az újpesti kikötő bal partján az érdeklődő még semmiféle nagyobb építmény nyomát sem látta, de májusra már a Duna közvetlen partján magas deszkakerítés övezte a 130 láb hosszú gyárepületet és műhelyeket, amelyekből a fiumei és magyar kovácsok munkájának élénk zaja hallatszott ki. A Duna-parton magas állványokon készen és befestve állt a két nagy hajó magas vasváza, amelyre a lemezeket fogják felszegezni és a két hajó orrán ott fénylett már a Buda-Pest és a Fiume név. Rajtuk pedig a szorgosan dolgozó munkások sokasága. A fióktelepnek

volt asztalosműhelye, kovácsműhelye, ahol négy ölnyi magas kéményű kemence működött, egy gőzgépe, amely az asztalos- és lakatosműhelyek gépeit hajtotta. A két hajó építése gyors ütemben folytatódott, de az év nyarán kitört porosz—osztrák háború zavart okozott a Birminghamban megrendelt gépek szállításánál, később pedig a Duna alacsony vízállása akadályozta a hajók vízrebocsájtását, ami végül is csak 1866. november 24-én történt meg. Az ünnepélyre Fiuméből megérkezett Whitehead gyárigazgató, aki személyesen ellenőrizte a hajók tervezési munkáit, Pestről pedig a város vezetői.³⁷

A város vezetői első ízben a lóvasút megnyitása alkalmával, 1866 augusztusában jártak az újpesti hajógyárban. A lóvasút végállomása éppen a gyár Váci út felőli oldalán volt, és a próbaúton résztvevőket annak idején a gyár vendégül látta. Itt megtekintették az épülő hajókat, különösen behatóan foglalkoztak a Győri Gőzhajózási Társaság részére készüléfében levő Deák Ferenc gőzhajóval. 1866 novemberében tehát már mint ismerősök jöttek a Buda-Pest gőzös vízrebocsájtására, és érdeklődéssel figyelték az „amerikai modorban” épített hajót. Az ünnepség kitűnően sikerült, és a Buda-Pest volt az első gőzhajó, amelyet az újpesti kikötőben, a mai hajógyár területéről vízrebocsájtottak. A vendégeknek megmutatták a hajók részben elkészült belső berendezését is. „A fedélzeten jobbra van a kapitány, az ügyelő s e mellett az első és második gépésznek a szobácskája. Erre következik a 12 láb hosszú konyha, utána a vendéglős 6 láb hosszú kabinja. Mellette a cselédség lakása összekötte egy éléskamrával, jobbra a hajó háttérben leend a szertár és egy 4 láb hosszúságú kredenc. A hajó első részében van a második hely, melyen egy hosszú erkélyes emelvény van. Ezen emelvény igen csinos, sodort vasoszlopokon áll, melyek a hajó belsejében vannak megerősítve, felül az erkélyen 18 hüvelyk széles fapadok futnak körül, a tetőt vitorlavászon borítja, megvédendő az utasokat a nap heve ellen. Lent négy külön fülke is van a netán beteg vagy magánosságot kedvelő utasok számára. Innen 33 lábnyira van — a gépezet mellett elhaladva — az első hely, mely sokkal díszesebben és kényelmesebben van felszerelve az előbbinél. Itt van mindjárt a nagy társalgási terem, melynek fénye és dísze minden várakozást felülmúl. Köröskörül vörös bársonykerevetek vannak, a terem oldalai pedig fényezett famunkával a legdíszesebben kirakva, amelyek a két két ablak közé eső táblákat egy-egy művészi kivitelű olajfestmény, Molnár Antal jónevű művésznk által készítve, díszíti, ábrázolva az életből vagy a történelemből vett jeleneteket, vagy kies vidékű tájképeket, felváltva aranykeretű tükrökkel, melyek a hölgyeknek tesznek kedves szolgálatot. Van továbbá világos fából készítve hat díszes asztal, mi a netáni kártya vagy más társas-játékoknál az unalmat elűzni elkerülhetetlenül szükséges. Most lássuk a felső részt. Itt mindjárt a géptől 43 lábnyira van az alvó terem, több zárható székekkel és ágygal ellátva, innen 14 láb hosszúságban van alkalmazva a hölgyek terme, ellátva 14 ágygal, melyek közül néhány egymás fölé van helyezve. Innen egy folyosó vezet a tetőre. A hajó háttérben külön lakófülkék vannak.”³⁸

1867 márciusának végén tette meg első próbaútját a hajó és március 24-én megkezdte a Budapest—Bezdan közötti menetrendszerű közlekedést. A Stabilimento tehát az első hajót a remélt rövidebb határidő helyett, több, mint háromhetes késedelemmel, a másodikat pedig ötheti késéssel szállította. A napi 500 forint bánatpénzt tekintve ez elég jelentékeny veszteséget okozott a fiumei részvényeseknek.

Az Első Magyar Gőzhajózási Társaság hajóit a partmenti lakosság igen nagy lelkesedéssel fogadta, sőt a kikötőhelyeken nagy ünnepeket rendeztek. A társaság előretörését az sem gátolta meg, hogy a Fiume hajót egyik útján sérülés érte, pedig ezt az ellenséges osztrák társulat igyekezett felhasználni a vállalat ellen. Az első három hónap bevétele csaknem 55 000 forint volt, s ez arra készítette a társulat vezetőit, hogy újabb hajókat rendeljenek az újpesti hajógyárnál. 1867. augusztus 18-án a Honvéd nevű utasszállító hagyta el az újpesti kikötő öblét és 20-án indult más útjára. A 60 lóerős gőzös igen díszes kiállítású volt. A hajó két oldalán a Honvéd név ragyogott, a név fölött pedig az 1848-as harcok vitézeinek osztott érdemkereszt cserkoszorúval és háromszínű szalaggal. A hajó a Budapest—Esztergom vonalon közlekedett.³⁹

Az Első Magyar Gőzhajózási Társaság üzleti eredményei továbbra is kedvezőek voltak. Az első öt hónap 100 000 forint bevételt eredményezett, és ez a társulat további terjeszkedését tette lehetővé. Tavasszal még léteért kellett éles harcot folytatni az osztrák társulat ellen, amely a versenyben többek között viteldíj-leszállítással is próbálkozott, novemberben pedig már új hajók vásárlására kerülhetett sor, hogy a növekvő forgalmi igényeknek megfelelhessenek. Linzben, a Mayer-féle hajógyárban két gőzöst és öt uszályhajót vásároltak az újpesti gyárnál pedig két személyszállító hajót, három nagy vontatógőzöst és 36 uszályt rendeltek. 1868 tavaszán, az új hajózási idényben, tehát a társaság öt személyszállító, öt tehervontató és egy csavar-, összesen 11 gőzössel, valamint 41 uszályval kezdte meg működését.

A hajózási társaság nagy sikere az újpesti gyár számára is kedvező volt, mert a növekvő forgalomhoz szükséges hajók zömét itt rendelték meg. A nagyszámú rendelés lehetővé tette a vállalat telepének állandó növelését, új épületek felállítását. Két év alatt igen jelentős fejlődésen ment keresztül az üzem, s Újpest legfontosabb üzemeinek egyike lett. A múlt század 60-as éveiben már világosan látszott, hogy Újpest és a Külső-Lipótváros Pest ipari negyedévé fejlődik. A városhoz való közelség, amelyet a lóvasúttal való közlekedési lehetőség még kedvezőbbé tett, az aránylag olcsó telkek és jó szállítási lehetőségek mind e városrészek előnyére szolgáltak. A hajógyáron kívül, mert ekkor már Hartmann telepe is gyárnak számított, itt alapították meg üzemüket a Wolfner-testvérek, az Engelsmann és Deutsch-féle szeszgyárak, a Singer-féle vattagyár, Mittelmann Mór spódiumgyára, a Weissz és Reiter-féle bőrgyárak, Oetinger szeszfinomítója, Rosenzweig kenyérsütő, Argay enyvgyáros, gróf Károlyi Sándor uradalmi tégláégetője. A lipótvárosi kültelken, azaz a Váci út mentén volt Rosa Lajos vegyi-, Róth Jakab szesz-, Vestermayer gőzmalma és lisztgyára, Rohrbauer serfőzője, Lichtl csont-

örlő üzeme, Schneider kötélgyára, Zarzetzky gyufagyára, Spitzer keményítő telepe, Neuschloss és Lord gőzfűrészdéje, a Pannonia Gőzmalom, az Első Magyar Szeszfinomító stb. Hiteles adatok szerint az újpesti és a külső-lipótvárosi telkeken létesített gyárak munkáslétszáma meghaladta a 2000 embert.⁴⁰

A Stabilimento hajógyárába igyekvők leszállva a lóvasútról, elsősorban egy nagy faépületet figyelhettek meg, amely a legrégebbi épület volt a vállalat telepén. Ennek az emeletes épületnek a földszintjén volt a gépműhely, a legújabb eszterga-, fúró- és gyalugépekkel, valamint a gépmintázó terem. Az emeleten helyezték el a rajztermet és a rajztárat. A főépület mellett állt az a szin, ahol a vasolló és a vaslyukasztó gépek voltak, ennek szomszédságában a „friss tűz”, ahol az új hajók vasbordáit tüzesítették és hajlíttatták nagy öntöttvas pörölyökön. Egy távolabbi faépületben helyezték el a fűrészgépeket, valamint a bádogos- és kazánműhelyt. A bejáratától jobbra a téglapépületben voltak az igazgatói és gyárirodák, ezek mellett az asztalosműhely. A gyárban 1868 tavaszán 600 állandó munkás dolgozott, nagyobb szállításoknál, sürgős munkáknál pedig még 100–150 napszámot is felvettek. A munkások többsége Újpesten lakott, de sokan az Óbudai Hajógyárból szegődtek át ide, a magasabb kereset és jobb bánásmód miatt, a ezek naponta Óbudáról jártak át. Ugyancsak reggelenként a lóvasút Pestről hozott ki több munkást. A munkaidő napi 12 óra volt.⁴¹

A gyárban a Budapest és Fiume gőzösökön kívül 1868 tavaszáig két teherhajó, egyenként 18 000, és három hajó egyenként 10 000 mérő gabona hordképességgel Románia részére épült. Átalakítottak egy gőzöst, továbbá 16 gőzhajót javítottak. Ennek az évnél tavaszán vettek munkába két személyszállító hajót egyenként 60 lóerővel, három vontató hajót, egyenként 100 lóerőre, két újszerkezetű csavargőzöst 40–40 lóerővel. Oroszország részére két áruszállító hajót 1868 áprilisában már kiszállítottak, két darab épülőfélben volt, végül 6 áruszállító hajó, 10–10 000 mérő hordképességgel a folyam partján állt megmunkálás alatt. 14 további áruszállító hajóra vonatkozó megrendelést vissza kellett utasítani, mert a gyár kapacitását már nem tudták növelni.

A gyár zavartalan terjeszkedése elé viszont különféle nehézségek viharfelhői tornyosultak. A kincstár a kikötő területén telket nem adott el, ezért a külföldi tőkések nem szívesen fejlesztették üzemüket a csupán csak bérletben, méghozzá a Pest városi tanács által kifogásolt bérleti szerződés alapján bírtokolt telken, jóllehet ez a bérlet 90 évre szólt. De a Fiumétól messze fekvő gyár anyagellátása, munkás- és egyéb ügyeinek intézése túl nagy erőfeszítést kívánt az anyavállalat igazgatóságától. Az osztrák flottaépítési program elegendő munkát biztosított a fiumei gyárnak, ezért jó áron szívesen eladták volna a pesti fióktelepet. Ugyanakkor az Első Magyar Gőzhajózási Társaság vezető pénzberei azon törték fejüket, miként lehetne ezt a jól működő, elegendő megrendeléssel ellátott vállalatot megszerezni, amelynek további jövője is biztosítva látszott elsősorban a saját hajószükséglet, másodsorban az újonnan alakult hajózási társaságok hajómegrendelése, a távolabbi jövőben pedig

az állandóan fejlődő dunai hajózás szükségletei által. Miután a két tőkés csoport tervei nyilvánvalóvá váltak, 1868. május 19-én már egy új részvénytársaság alapítói ültek össze az alakulás hivatalos teendőinek ellátása céljából. Az újságokban megjelent néhány rövid beszámoló erről az eseményről, de különösebb feltűnést mégsem keltett a hír, hiszen annak idején a lapok majd mindennap beszámoltak hasonló eseményekről.

Az új részvénytársaság alapítói között elsősorban Huchard és Szatmáry voltak ismeretesek a hajózási körök előtt, hiszen ők kezdeményezték a Középdunai Magyar Gőzhajózási Társaság megalakítását is, de a pénzt, amely nélkül a fiókgyár átvétele csupán terv maradt volna, részben az arisztokraták, mint gróf Károlyi Ede, gr. Wass Samu, részben a pesti kereskedő tőkések, Fuchs Gusztáv, Silberberg Marcus és König Lipót adták össze. Az arisztokraták elsősorban nem pénzbetétjük miatt voltak fontosak egy korabeli részvénytársaságban, hanem összeköttetéseik miatt, mert jó személyi kapcsolataik voltak a kormánykörökkel. A pénzemberek teremtették elő a szükséges tőkét, vezették a vállalat kereskedelmi ügyeit és fizették a szakembereket, munkásokat. Az alapítók között az említetteken kívül más nagybirtokosok és malomtulajdonosok is voltak. A közgyűlésen elfogadott alapszabály szerint az Első Magyar Pest—Fiumei Hajógyár Részvénytársaság elnevezésű társaság célja a fiumei Stabilimento Technico tulajdonában levő újpesti hajógyártelepet, összes készletével együtt megszerezni, abban a hajóépítési üzletet folytatni s a viszonyokhoz képest gyarapítani. A kormányhatóság részéről a jóváhagyás hamar megérkezett, s még a nyár folyamán a név- és tulajdonváltás hivatalosan megtörtént.⁴²

A későbbiek folyamán kitűnt, hogy a pénzemberek részéről nem volt felesleges az uralkodó osztály tagjait a vezetésbe bevonni. Nemcsak az a tény említendő meg, hogy 1868 júniusában Lónyai pénzügyminiszter látogatást tett a gyártelepen és anyagi támogatást ígért, amelynek eredményeképpen a kormány két dunai hadihajót rendelt meg a vállalatnál, hanem inkább az a segítség, amelyet a pesti városi tanács fellépésével és törekvéseivel szemben nyújtottak. A hajózás fellendülésével párhuzamosan a tanács is érdeklődni kezdett a hajózási vállalkozás után, elsősorban persze az adóbevételek növelése céljából. Felfedezték, hogy 15 év alatt csaknem egymillió forint adóbevételről estek el azáltal, hogy a DGT és a vasúttársaságok a községi adót csupán Bécsben fizették. Lépéseket tettek illetékes kormányhatóságoknál, hogy ezentúl a Magyarországot illető részesedést Pesten fizessék be. Ezzel egyidejűleg értesülést szerzett a tanács arról is, hogy az újpesti kikötőben minden engedély nélkül, csupán kincstári jóváhagyással, különféle vállalkozások létesültek, amelyek a város kasszájába egyetlen forintot sem fizettek. Azonnal kiküldték a város embereit, akik azután pontos jelentéseket hoztak magukkal. A tanács ekkor indította meg hadjáratát az Első Magyar Pest—Fiumei Hajógyár Részvénytársaság, mint a legjelentősebb kikötői vállalat ellen. Jóllehet, a tanács új embereit, akik már nem az 1867 előtti, a vállalkozás iránt jóindulatú vezetők voltak, figyelmeztették, hogy a társulatnak igen kitűnő összeköttetései vannak a kormánnyal és nem

célszerű lépéseket tenni ellene, mégis különböző mesterséges okokkal megkezdték támadásaikat.⁴³

Elsősorban a kincstár és a főváros között 1856-57-ben kötött egyezményeket tartották terhesnek a főváros részére. De ebben a kérdésben másra, mint véleménynyilvánításra nem volt lehetőség. Azután megállapították, hogy a Duna medre és partja elidegeníthetetlen városi tulajdon, ezért ha a kincstár a szigetet és a vele szemközt fekvő partot meg is vásárolta, a partmenti területsáv, valamint a folyamból kotrás útján nyert új területek továbbra is a város tulajdonai. Ennek az elvnek a kimondása azért volt fontos, mert ennek elismertetésével fel lehetett volna lépni a partmenti területen hajóépítéssel foglalkozó vállalatok ellen, amelyek száma ekkor már hatra növekedett (a kikötő-szigeten: a Pesti Vontató Gőzhajó Társulat, Luczenbacher Pál, a Veruda Hajógyár, a Magyar—Belga Gép- és Hajógyár telepei, az újpesti kikötő partján pedig a Pest—Fiumei Hajógyár, valamint egy kisebb javító telep), sőt, ha a városi tanács a parthoz való jogát elismerteti, akkor igen magas bérösszeget állapíthat meg, amely ellen azután nem lehet tiltakozás, mert ha nem fizetnek, a tanács egyszerűen megtiltja a partsáv használatát és akkor a hajógyárak becsukhatnak. A hajógyártársulat pártfogói felismerték a veszélyt, és igen gyorsan cselekedtek. A kincstár tulajdonában levő 60 000 négyszögölnyi újpesti partsávból 22 000 négyszögöllet sietve, örökáron eladtak a társulatnak; a kincstári szigeten vezető parti út kijelölésével pedig húzták-halasztották az időt, amíg végül a gazdasági válság tárgytalanná tette a főváros fellépését.⁴⁴

A város tanácsa a legnagyobb elkeseredéssel fogadta a telkek eladásáról érkező híreket, az erről értesítő hivatalos leiratot pedig minden megjegyzés nélkül irattározta. A pesti városi vezetőknek tehát vereséggel kellett visszavonulniuk ebből a csatából, hála a társulat jó összeköttetéseknek, a miniszteri támogatóknak, akik közül Lónyay, majd Kerkapoly pénzügyminiszterek voltak a legbuzgóbbak. A város vezetői azonban nem felejtették el vereségüket. Minden alkalmat megragadtak, hogy különböző kisebb szabálysértések esetében nagyszámú büntetéseket szabjanak ki. Így, amikor a hajómegrendelések csökkentek és a vállalat a környező agyagdombokból téglagyártást kezdett, valamint amikor a munkások részére barakk-lakótelepet építették, egyformán nagyszámú büntetéseket szabtak ki, amelyeket végül is a belügyminiszter kényszerült felsőfokon mérsékelni.⁴⁵

A telepen közben zavartalanul folyt a hajókészítés. A megrendelések száma kezdetben nem csökkent, hanem az új hajózási tásulatok megalkulásával és az állami megrendelésekkel együtt állandóan gyarapodott. 1868-ban alakult meg a Pest—Bécsi Hajóvontató Társaság, a Pesti Teher szállító és Rakmánykölcsönző Vállalat, az Országos Gőzhajózási Társulat, de ugyancsak munkát adott a Győri Gőzhajózási Társulat és a katonai megrendelések, amelyeket a kormány támogatása következtében sikerült megszerezni és amelyek két dunai hadihajó, úgynevezett monitor építésére vonatkoztak. 1868-ban készültek el a Mohács és a Honvéd gőzösök, valamint a Baja vontatóhajó, 1869-ben a Kalocsa vontatógőzös, a Viseg-

rád és Szigetvár személyszállító hajók; a Paks, az Alkotmány, az Ipar és Haladás vontatók az akkor megalakult Országos Gőzhajózási Társaság részére. 1870-ben a két hadihajó mellett a Baranya és Zágráb vontatók — csak a fontosabbakat említve. A hajógyárban épített objektumokról és azok hozzávetőleges értékéről a következő összeállítás nyújt tájékoztatást (itt szerepelnek a Stabilimento Technico gyártmányai is):⁴⁶

1865—1866	2 gőzös	egyenként	70 000 osztrák forint
1866—1867	10 uszály		27 000
1867—1868	2 gőzös		45 000
1869—1870	6 gőzös		50 000
	5 vontató		22 000
	2 gőzös		46 000
	3 gőzös		50 000
	2 vontató		28 000
	4 vontató		21 000
1870—1871	1 gőzös		18 000
	1 gőzös		24 000
	1 gőzös		30 000
	2 monitor		180 000
	2 iszapvájó		20 000
	2 csavargőzös		15 000
	1 vontató		38 000
	1 csavargőzös		20 000

Hat éves fennállása alatt tehát egészen nagyarányú építő tevékenységet fejtett ki a vállalat. A Kereskedelmi és Iparkamara 1875. évi jelentése szerint hozzávetőlegesen mintegy 700 000 osztrák értékű forint összegben. Ugyanakkor ez a kimutatás nem is tünteti fel az összes itt készített uszályt, hanem elsősorban csak a gőzhajókat. A hajókhoz a kazánokat a gyártelepen készítették, de a gépi berendezést külföldről, Fiuméből, vagy más külföldi gépgyárakból hozták be, kivéve az 1870-ben és 1871-ben a vállalat telepén épített három, összesen 200 lóerős hajógépet. A hajók előállítására zömében kézi munkával történt, egyedül a parton állt egy nagy daru, amelyet főleg az anyagmozgatáshoz, ki- és berakásokhoz használtak. A nagyarányú hajóépítő tevékenység a társulat üzleti eredményeire is jó kihatással volt. Az 1868. évi üzleti közgyűlés a kedvező üzleti eredmények okozta derülátó hangulatban zajlott le. A részvényekre 10 %-os osztalék kifizetését határozták el, továbbá új részvények kibocsátásával, 150 000 forinttal emelték az alaptőkét.⁴⁷

A későbbi években, egészen 1871-ig a megrendelések száma növekedett és azok teljesítéséhez kevésnek bizonyult az első évben foglalkoztatott 450 munkás akik közül 110 Óbudáról járt be dolgozni. Napszámósokat fogadtak, munkáslakásokat építettek és további területeket vásároltak a kincstártól, úgyhogy 1870-ben a vállalat csaknem 40 000 négyszögölnyi területet foglalt el. 1871-ben hirtelen vége szakadt a nagy konjunktúrának és ezzel együtt a nagyarányú termelésnek. A belföldi hajózási vállalatok szükségletüket kielégítették, sőt a fenyegető csőd szélére kerültek, ezért tőlük újabb megrendelés nem volt várható. A Pest—Fiumei Hajógyár a konjunktúra időszakában elmulasztotta a külföld felé szükséges fokozottabb érdeklődést és üzletszerzést, jóllehet ez a lehető-

ség — folyami hajók exportálása az Alduna felé — részére is adva volt. 1870-ben még állami kölcsönt vett fel a vállalat, hogy az év végének nehéz hónapjait átvészelje, de 1873-ban már a társulat feloszlását kimondó közgyűlés ült össze. A részvényesek értekezlete már csak a formaságok elvégzése jegyében zajlott le, a gyártelepen már hosszú hónapok óta nem folyt termelés.

A Pest—Fiumei Hajógyárban épített hajók jelentős mértékben különböztek az Óbudai Hajógyárban vagy az osztrák hajógyárakban készített gőzösöktől. Ennek oka az volt, hogy a Fiuméből érkezett tervezőknek alkalmuk volt munkájuk során más államok rajzanyagát és hajóterveit megtekinteni, míg az osztrák gyárak elsősorban saját tapasztalataikra voltak utalva. Így pl. az újpesti gyárban készített személyszállító gőzösök két fedélzettel rendelkeztek, szemben a DGT hajóival, ami az amerikai folyami hajókon volt használatos; az osztrák tervezésű hajóknak csupán csak egy fedélzetük volt. Ahogy az újpesti gyár hajói a Dunán megjelentek, rövid idő múlva a többi dunai hajógyár is rátért az „emeletes” hajók gyártására. Ebben a tekintetben is megvolt tehát a Pest—Fiumei Hajógyár jelentősége a magyar hajóépítés területén, nem tekintve azt, hogy ez a gyár volt az első jelentékeny és a korabeli viszonyokhoz képest igen korszerűen felszerelt hajóépítő telep az újpesti kikötőben.

A hajóépítés válsága és konszolidációja

(1871—1890)

1869 végén az országban teljes erejével tombolt a pénzügyi válság, amely végül is az 1867 után alakult ipari vállalatok jó részének elsorvadását vonta magával. Csak a legéletképesebbek és legerősebbek vészték át a nehéz időket. Az általános pénztelenség és sorozatos bukások a legrekintélyesebb pesti pénzembereket is megrémítették. A kormány több vállalatot állami segélyben részesített, de az 1871. évi rossz termés az adóbevételek csökkenését és az általános gazdasági helyzet további romlását hozta magával.⁴⁸

A válság a hajógyárak működése szempontjából életbevágó bel-földi hajózási vállalatok felbomlását eredményezte. A válság hatására először az utas és teherforgalom csökkent egyre inkább; ezt a csökkenést a konkurens vállalatok egymás ellen indított éles versennyel akarták kiküszöbölni, aminek következtében a szállítási díjtételek egyre kisebbedtek és végül az önköltség alá süllyedtek. Ekkor a magyar érdekeltségű hajózási vállalatok ráeszméltek arra, hogy egy jelentős közös ellenfelük van, a DGT. Egyenként számba sem jöhettek a versengésre, de összefogva már figyelemre méltó erőt képviseltek. Ezért 1871-ben az Első Magyar Gőzhajózási Társaság, a Magyar Lloyd, a Pesti Teher szállító és Rakmánykölcsönző Társaság és az Országos Gőzhajózási Társaság egyesült és a közös vállalat 1871. április 8-án tartott alakuló közgyűlésén az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társulat nevet vette fel. Az egyesült vállalat hajóparkja a DGT állományának csaknem 30%-át tette ki és

teljesen elegendő volt a magyar Duna-szakasz forgalmának lebonyolításához. Az egyesült vállalat tulajdonába került az újpesti hajóépítő telep is.

A gazdasági viszonyok azonban továbbra sem javultak, a pangás egészen a 70-es évek második feléig tartott. A kincstár helyzete is megrendült, és a vállalat részére segítyt adni nem tudott. Ennélfogva az egyesült magyar hajózási vállalatok a DGT-vel folytatott verseny feladására kényszerültek. 1874-ben a diadalmas győző, aki főleg az osztrák kormányzat és pénzügyi körök hathatós segítségévelnek köszönhette győzelmét, csekély pénzösszeg ellenében megvásárolta a magyar hajózási vállalat teljes hajóállományát és felszerelését. A DGT tulajdonába került 4 405 000 forint vételár ellenében az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társulat 45 gőzöse (4 660 LE-vel), 79 vas és 46 fa uszálya, valamint 45 állomás-hajója. Az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társulat bukásában jelentékeny felelősség terhelte az akkori magyar kormányt is, amely elmulasztotta a vállalat megfelelő támogatását. Nyilvánvaló, ha a magyar kormány is hasonló támogatásban részesíti az egyesült hajózási vállalatokat, mint amilyet a DGT kapott az osztrák kormánytól, akkor a bukás elkerülhető lett volna. A bukással az önálló magyar Duna-hajózás szűnt meg csaknem egy negyed századra. A társulat támogatása a pénzügyi nehézségek ellenére könnyebben megoldható feladat lett volna, mint később az MFTR létesítése. Azonban az akkori kormányok figyelmét és anyagi potenciálját teljes mértékben a vasútépítés kötötte le, a hajózás és a hajóépítés iránt nem tanúsítottak nagy érdeklődést.

A DGT teljesítményadatait tekintve feltehető, hogy főleg 1866 után vált érezhetővé a magyar hajózási vállalatok versenye:⁴⁹

Év	Szállított személyek		Szállított árumennyiség	
	ezer fő	%	tonna	%
1865	1385	100	962 852	100
1866	1886	136	1 213 335	126
1867	1744	126	1 187 735	123
1870	2409	173	1 014 646	105
1871	2891	208	918 363	95
1872	3205	231	1 150 045	119
1873	3129	226	1 011 394	105
1874	2596	187	1 048 567	108
1875	2498	180	1 188 799	123
1876	2554	184	1 346 047	139

Tehát 1876-ban a monopolhelyzetbe jutott társulat már ismét 2,5 millió utast és 13 millió métermázsza árut szállított. Az adatsorból tükröződik a válság hatása, de egyben az is kiderül, hogy a DGT csak 1876-ban érte el, illetve lépte túl a teheráru forgalomban az 1866-os év eredményét, és ebben szerepe lehetett a néhány évig virágzott kisebb

magyar hajózási vállalatok versenyének. A DGT hajóparkja a potom áron megvásárolt hajókkal jelentékenyen bővült és korszerűsödött, mert ezáltal lehetővé vált a régi, elavult hajók kicserélése. A DGT hajóparkja ezekben az években a következőképpen változott:⁵⁰

Év	Gőzhajók		Lóerő		Uszályok	
	száma	%	száma	%	száma	%
1865	135	100	49 868	100	523	100
1870	156	116	55 980	112	547	104
1875	201	149	71 396	143	701	134
1880	188	139	67 072	134	750	143

A sorozatos csődök és bukások esztendejében, az 1870-es évben Hartmann József pénzes megbízója, a Magyar—Belga Gép- és Hajóépítő Részvénytársaság felszámolni kényszerült. Hartmann újból ott állt, ahol elkezdte, azzal a különbséggel, hogy akkor konjunktúra előtt volt a gazdasági élet, most pedig válságban. Világosan látta, ha nem akarja, elveszteni mindazt amit eddig szerzett, akkor folytatni kell a hajóépítést, de azt is látta, hogy belföldi megrendelésekre csak igen kismértékben számíthat, sőt a külföldi megrendelők is részben visszahúzódtak a magyar piacról.⁵¹ A létesítendő hajógyár elé ezenkívül még egész sor további akadály tornyosult. Elsősorban a vas- és szén beszerzése és szállítása jelentett nagy problémát, továbbá a magyar vasércből akkor még nem tudtak megfelelő minőségű, a hajóépítéshez megfelelő vaslemezeket előállítani. Ezért belga és porosz vasból készült hajólemezeket kellett külföldről, drága fuvarért szállítani. Az osztrák gyárosok ebből a szempontból tekintve sokkal jobb helyzetben voltak. Ezenkívül a hajóépítésben képzett munkások bére Magyarországon jóval magasabb volt mint Ausztriában.⁵² Magyarországon ekkor a hajóépítő szakmunkások tekintetében korántsem jelentkezett nagy munkaerő kínálat, ellenkezőleg, az eddigiek folyamán a hajógyarak egymástól csábították el az aranyat érő hajóépítő munkásokat. Az Óbudai Hajógyár évi jelentéseiben állandó refrénként hangzik az idegen vállalatok munkáscsábítása elleni kirohanás.

A kormányzat a vízi utak épségben tartását és gondozását elhanyagolta. A magyarországi Duna-szakaszon az Óbudai sziget öblén kívül az újpesti kikötő felelt meg egyedül a téli kikötő követelményeinek, s ezt is elhanyagolták. 1874-re a kikötő 6 lábnyi magasságra eliszaposodott és csak egy egész keskeny folyosón lehetett használni. A Duna rendszertelen kotrása miatt hónapokig nem tudott a hajózás megindulni, a folyamszabályozást és a kotrást pedig az illetékes kormányzati szervek magántársaságok kezébe adták, amelyek nem feleltek meg feladataiknak, csak az államségélyt vették fel. Mindez más tényezőkkel együtt azt eredményezte, hogy a hajón történő áruszállítás kezdett háttérbe szorulni a vasút versenyével szemben.

Hartmann előtt a fenti körülmények nem maradtak rejtve, és volt bátorsága a reménytelen helyzet ellenére nekivágni új hajógyár létesítésének.

Nem ugyanazon a helyen folytatta üzemét, ahol a belga társulatnál abbahagyta, mert szabaddá vált a szemben fekvő partrész az ő számára is. Megbízóinak csődjét követően 1871. évtől bérbe vette közvetlenül a sziget déli csúcsával szemben fekvő területet. Itt folytatta a hajóépítést.

Hartmann második gyárában jóval nagyobb hajóépítés folyt, mint az előzőben. Úgy látszik a belga társulatnál eltöltött néhány év nem maradt eredménytelen, mert az új hajógyár berendezéséhez szükséges üzleti tőkén túl elegendő pénze lehetett a megrendelések teljesítéséhez szükséges nyersanyagkészletek előzetes beszerzéséhez. Üzleti körét továbbra is elsősorban az aldunai területek irányában fejleszti, de a kiújuló orosz—török ellentétek egy időre felborítják ennek a vidéknek a békéjét. A belföldi pangás és a várt külföldi megrendelések elmaradása üzemének hajóépítési ágára kedvezőtlenül hat, de rugalmas üzleti érzékével nem ragaszkodik mereven a hajóépítéshez, hanem a nehéz években más gépek és kazánok nagyobb mértékű gyártásába kezd. És hogy ez az új üzletág mennyire bevált, az abból is kitűnt, hogy telkeket vásárolt a Lipótvárosban a Duna-soron és a Belvárosban a Dorottya utcában.⁵³

Így következett be az orosz—török háború kirobbanásának éve, ami a csekély aldunai megrendeléseknek is véget vet. Belföldre, ármentesítő társulatoknak szállít kisebb hajókat, magánvállalkozóknak átkeelési csónakokat, és részt vállal a fővárosi vízművek kiépítésével kapcsolatos gépi berendezések gyártási munkáiból. Üzeme azonban továbbra is pangott, amit az 1875. évi gyárleírás tükröz: gyártelepe két részből állott, a gépgyártási és a hajóépítési részlegből. A gépgyártásnál 30 munkás és 4 gyermek dolgozott egy tíz lóerős gőzgéppel, valamint 8 esztergapad, 2 gyalógép, 3 fűrőgép, 1 hornyoló fűrész, 1 körfűrész, 2 vaslemez olló, 1 szelelő és 1 gőzkalapács segítette munkájukat. A hajóépítő részlegnél szintén 30 munkás dolgozott 6 gyermekkel és egy 40 lóerős gőzgéppel; egyébként a gépi berendezés azonos a másik műhelyével. Összesen tehát 70 munkása volt, akik napi tíz órán át dolgoztak, 1,40—2 Ft napi-bér mellett. Az évi munkanapok száma 300 volt.⁵⁴

De egyszer a válságnak is vége szakadt, és amely hajógyárnak volt ereje a nehéz hónapok átvészelésére, az most élvezhette a konjunktúra minden előnyét. Az újpesti hajógyáraknak (1871 óta Schoenichen H. hajógyára is létezett) 1878-ban jött meg az ünnepük. A dunai hajózást gátló akadályok zöme felszámolódott, és a Duna-vidéki fejedelemségek, valamint Dél-Oroszország hajóigénye a két gyárba özönlött megrendelések formájában. A nagy konjunktúra egyszeribe megváltoztatta Hartmann gyárának képét. A munkások száma 450—600 között váltakozott, akik a napi tíz órai munkaidő mellett 1 forint 80 krajcártól 5 forintig kerestek akkordmunkában. Itt alakítottak a munkások — az újpesti hajógyárak között először — betegpénztárt, amelyet keresetük 2%-ával tartottak fenn. A gyár berendezésében is jelentős változások történtek.

Növekszik a gyárakban működő gépek száma, a műhelyek gépeinek zömét már gőzerővel hajtják meg és bevezetik a segédgépek alkalmazását. A gyár további fejlődését és újabb termelésnövelést a munkaerő hiánya akadályozta meg.⁵⁵

1879-ben a hajógyárak egész évben bőségesen el voltak látva munkával. Különösen Románia és Dél-Oroszország részére szállítottak. Ez évben Hartmann a román uszálymegrendeléseken dolgozott; 250 darab uszályra kapott megrendelést. Ezek mindegyike 500 tonnás ürtartalmú volt. Ekkor kezdett hozzá egy román vállalkozó részére a Mon Plaisir elnevezésű, tengeri használatra is alkalmas kerek személyszállító hajó építéséhez. Ily módon Hartmann gyárából került ki az első folyami és tengeri használatra egyformán alkalmas hajó, és Hartmann ezen a téren is utat mutatott az újpesti hajóépítésnek. A hajóról csak egy korabeli munkában megjelent rajz maradt fenn, semmi közelebbi adat nem áll rendelkezésre, mégis a rajzból megállapíthatóan jó vonalú, szépen elkészített és jelentős nagyságú hajó lehetett, amely elkészülte után a román Duna torjolatában és a tengerparti kikötők között bonyolított le forgalmat. Hartmann második gyárában a rendelkezésre álló források szerint — lényegében egy évtizedes időszakról van szó — Románia részére a már említett 250 vasuszályon kívül hat személyszállító gőzhajót, egyenként 300 lóerővel, valamint két tengeri hajót (Mon Plaisir és Mon Repos), Magyarországon belföldi használatra egy nagy és három kisebb személyszállító gőzöst készített. Ezenfelül görög megrendelők részére vasuszályokat, ármentesítő társaságoknak kisebb gőzüzemű csónakokat és magánosoknak átkelési hajókat épített.⁵⁶

Hartmann gyárának technikai színvonala megfelelt a korabeli helyzetnek, de ez nem is képzelhető el másképpen, hiszen nagy, tengeri közlekedésre is alkalmas hajók építéséhez megfelelő gépi berendezés volt szükséges. Az a tény, hogy Hartmann hajó-gőzgépeket a lehető legritkább esetben épített, az ő területe inkább a hajótest építése, a külső és belső kiállítás volt, viszont hajóiba beépített gépeit a korabeli legjobb gépgyárakból szerezte be. A hajók kazánjait részben az újpesti gyártelepen készítették, részben Svájcból hozatta, a gépeket zömükben már belföldi gyárak szállították. Az új hajókon kívül igen sok hajó javítását és karbantartását is vállalta, ezenkívül hazai szükségletre a Géza utcai gyárban rendszeresen folytatódott a kazánok készítése.

A hajóépítésnek a 70-es évek második felében bekövetkezett fel lendülése azt a reményt keltette a magyar hajóépítőknél, hogy sikerül véglegesen elfoglalni az aldunai hajópiacot, amely szinte természetes felvevő területként jelentkezett a magyar hajógyáraknak. A kedvezően induló fejlődés azonban komoly akadályokkal kényszerült megküzdeni. Elsősorban is hiányzott a folyamatos, nagyméretű termeléshez szükséges több százezer forintnyi forgótőke. A hajóépítés természeténél fogva — különösen ezekben az években, amikor lényegében még modern manufaktúra méreteken és módszerekkel folyt a munka, s az anyag és egyéb tényezők pontosan nem voltak kiszámíthatók — könnyen előfordulhatott, hogy a vállalkozó ráfizetett egy-egy hajóra, mert a meg-

rendelő nyilvánvalóan ragaszkodott a szállítási megállapodáshoz, s ez esetekben néha több évi munka nyeresége ráment egy nagyobb veszteség fedezetére. Nagyarányú hajóépítésnél az egy objektumra történő esetleges ráfizetés nem jelentős, mert más egységeknél ez behozható, de évenkénti egy-két újszerű vagy nagyobb hajó építésénél könnyebben lehetséges elszámolás, és az így adódó veszteségnek már jelentős szerepe van a kis pénztőkével rendelkező hajógyáros életében. Tehát ezek az állandóan fellépő pénzügyi nehézségek akadályozták a termelés nagyfokú kiterjesztését.

A kormányzat elmulasztotta ezekben az években a hajógyáraknak szükséges támogatás megadását és csak a későbbi években, 1880-tól kerültek bizonyos ipartámogatási rendszabályok bevezetésre. Továbbá rendszeresen elmulasztották a kikötő kotrását,⁵⁷ nem törődtek a kikötő használatos állapotban való tartásának fontosságával.

A fenti okoknál fogva a hajógyártás nem tudott gépi nagyipari méretűvé fejlődni már az 1870-es évek végére, holott erre reális lehetőség nyílt. Sőt a hajóépítő üzemek léte állandó veszélyben forgott — elég volt egy évig veszteségesen dolgozni és ha a következő évben csekélyebb számú megrendelés érkezett be, máris a csőd fenyegetett. Ezek a tényezők járultak hozzá Hartmann második gyáranak eladásához a Prágai Gépgyár Részvénytársaság részére, és az bizonyos, hogy nagy szerepe volt a gyár eladásában annak a rossz termésnek, amely Oroszország és Románia gabonaföldjeit sújtotta, mert ennek következtében ezekről a területekről 1879 második felében és 1880-ban alig érkezett valamilyen megrendelés. Egy 1880-ban írt beadványában Hartmann maga is magyarázatát adja vállalkozása sikertelenségének: „Ezen jelentékeny tevékenységgel azonban gyárunk anyagi haszna nem éppen állott arányban, úgyhogy azon rendkívüli áldozatok, amelyeket egyrészt a külországi verseny, különösen az addig Török- és Oroszországban, valamint Romániában a hajógyártás terén domináló Anglia és Franciaország és a külföldi anyagokhoz vámentesen jutó Trieszt rivalizálása legyőzése, másrészt a hajóépítés minél tökéletesb, tetszetősb kivitele érdekében hoztunk, megtérítetlen áldozatok maradtak és a hajók árában kellő jutalmat nem leltek.”⁵⁸ 1880 januárjában kezdte meg tárgyalásait a Prágai Gépgyár magyarországi kerskedelmi képviselőjével és február 5-én aláírta a megállapodást, immár másodízben saját munkájából felépített hajógyára eladásáról.

A prágai részvénytársaság, korábbi nevén Prágai Gépgyár Részvénytársaság 1856-ban alakult és jelentős ipari tevékenységet fejtett ki Csehországban. De üzletköre jóval túlterjedt a cseh medence határára, Bécsben és Budapesten képviselői voltak, és a vállalat vezetői minden lehetőséget igyezkettek megragadni a terjeszkedésre, a nyereség növelésére. A társaság 1875. évi alapszabályai nyíltan is kifejezést adtak a terjeszkedési szándéknak, és hogy az üzleti célkitűzések ne maradjanak csupán papíron, négymillió forint értékben alaptőke emelést hajtottak végre. A vállalat vezető pénzügyesek a cseh polgárság és arisztokrácia soraiból kerültek ki.⁵⁹

Hartmannak már nagy tapasztalatai voltak az adásvételi ügyletekben, amikor 1880 januárjában felkereste a prágaiak magyarországi képviselőjét, Kubin Mórt. A tárgyalások kedvezően alakultak, különösen akkor, amikor Hartmann kijelentette, hogy hajlandó vállalni a gyár további vezetését öt éven át. A cseh tőkések ez megnyugtatta, 1880. február 10-i igazgatósági ülésükön egyhangúlag jóváhagyták a Hartmannal tervezett két szerződést a hajógyár megvételéről és gyárvezetői alkalmazásáról. A vételárat 100 000 forintban állapították meg, a gyárvezetői fizetést pedig a gyár jövedelmezőségével hozták összefüggésbe. Egyúttal a magyarországi képvisellel Kubin Móron kívül Hartmann is megbízták, aki a prágaiak részére személyével együtt jelentős aldunai kapcsolatokat biztosított.

1881 elején már a következő hirdetést tehette közzé a prágai vállalat: „Prager Maschinenbau Actiengesellschaft vorm. Ruston Co. Comp. in Prag und Budapest. Maschiene-fabrik, Kesselschmiede und Eissengieserei. Schiffswerfte für die Elbe, Moldau etc. in Prag. Schieffswerfte und Reparaturwerkstätte (vorm. Jos. Hartmann) für die Donauländer in Budapest.”⁶⁰ A hirdetésből kitűnik, hogy a cseh tőkések ügyes üzleti érzékkel rávetették magukat a hajógyártásra. Sőt valamilyen módon meg tudták szerezni a század közepe óta fennállott és végül csődbe jutott híres bécsi Ruston-gyár nevének használhatási jogát, ami Hartmann nevével együtt, a társaság gyártmányainak minőségi kiválóságát volt hivatva kifejezni.

A részvényeseknek nem kellett csalódniuk igazgatóságuk üzleti tevékenységében, mert a vétel és a Hartmannal kötött szerződés jó üzlet volt és szépen jövedelmezett. 1880-ban még nem számottevő a nyereség, de a következő két év kimutatott tiszta nyeresége 30 000 forint. Az 1881-es évet a vállalat egyébként a legsikerültebbek közé számíthatja, mert a szükséglet nemcsak a belföldön volt nagy, hanem Romániából, Szerbiából, Bulgáriából és Törökországból több jelentékeny megrendelés érkezett. A sürgős szállításoknak gyakran csak a legnagyobb erőfeszítéssel tudtak eleget tenni. Ebben az évben a Hartmann-vezette gyárban gőzkazánok és gépek mellett a következő nagyobb uszótárgyak készültek: egy vontató 100 lóerős géppel, egy 50 lóerős csavargőzös, tíz uszályhajó a belföldre, 3–400 tonna hordképességgel, Románia részére hat uszályhajó hasonló teherbírással, egy kotróhajó és egy gőzhajó Törökország részére. Felhasználtak 853 tonna acél hajólemezt, 432 tonna szögletvasat, 103 tonna öntöttvasat, másfélmillió hajószögecsét és 55 000 köbláb hajófát.⁶¹

A prágai részvénytársaság készen kapta Hartmann gyártelepét és a fennmaradt leírásokból kitűnőleg nem is igen bővíthették. Az üzem munkakörébe tartozott a hajóépítésen kívül szögecselt tartályok, kisebb gőzgépek gyártása és javítása. A gyár területe 14 500 négyszögöl volt. Az egész telepen mindössze egy emeletes épület állt, amely magába foglalta az eszterga és lakatosműhelyeket valamint az irodát. Emellett állt a kazánház egy 45 lóerős gőzgéppel és két kazánal. A többi elszórtan fekvő épületben voltak a kazán- s hajókovács és a gépkovács műhelyek,

valamint az asztalosműhely. Az üzem gépi állománya: 4 fémgyalú, 1 horonymetsző, 1 nagy hengerfúró, 7 fali fúrógép, 10 fémeszterga, 1 csavarmetsző, 9 lyukasztó, 1 gőzkalapács, valamint 28 más gép és 9 kovacs-tűz. A gyár kapacitása évenként 20—30 vasuszály, 3—4 gőzhajó és 1—2 kotrógép építésére volt elegendő kb. egymillió forint értékben. A gyártelep értéke a felhalmozott nyersanyagkészlettel együtt kb. 200 000 forint volt. Az üzem munkásainak száma a még konjunkturálisnak tekinthető 1882-es évben 500 volt, közülük 250 foglalkozott hajóépítéssel, a többi gépgyártással. Az év végére azonban a megrendelések elfogytak, és 1882 decemberében már csak 123 munkása van a gyárnak, 1883-ban a létszám a nyári hónapokban megközelítette a 400-at, egyébként átlagban 200 munkás dolgozott. Ebből az egy adatból is kiténik, hogy a legjobb szakmunkásoktól eltekintve mennyire létbizonytalanságban élt az üzemi munkásság többsége.⁶²

Az üzem nyersanyagszükségletét főleg a neubergeri és witkovitzi, részben pedig az ózdi vasművektől szerezte be, az öntvényeket a budapesti öntödékből. 1882-ben az üzem tíz évre adókedvezményt kapott a kormánytól kazánok és gőzgépek gyártására. A hajóépítésre nem adott a kormány semmiféle kedvezményt, holott a külföldi versennyel szemben ez a gyártási ág is segítséget érdemelt volna.

A gyártmányok kelendőségi területe főleg Románia, Szerbia, Orosz- és Törökország volt, ahova két év alatt, 1882 és 1884 között 8 nagy új gőzhajót és 48 vasuszályt szállítottak. A nagyméretű üzleti tevékenységhez képest nem megfelelően volt arányos a bevétel nagysága, de ennek könyveléstechnikai okokon kívül a balkáni országokban jelentkező angol verseny is az oka, amely nem engedte meg a magyar vállalatok részére a nyersanyagárak emelkedésének megfelelő hajóár-emeléseket. Ezért a jövedelem a vártnál kevesebb maradt. A 80-as évek közepén még aránylag kedvező termelés folyt a gyártelepen, de az évtized végére éppen hogy el lehetett kerülni a veszteségeket. 1881—82-ben a Prágai Hajógyárból évente mintegy 300 000 forint értékű új hajó került ki, a következő években mindössze 200 000 forint az évi termelés értéke. A gyár kapacitása tehát egyharmadában, egyötödében volt kihasználva.

Az 1880-as évek második felében újból gazdasági depresszió lép fel az országban, amelyet az 1885. évi kiállítás fénye sem tud teljesen elhomályosítani. A válság egy időre ismét visszaveti a belföldi hajózást, egyidejűleg ez a belföldi hajószükséglet csökkenéséhez vezetett. A külföldön pedig a nyugati hajóépítő ipar versenye vált egyre erősebbé. Kedvezőtlenül befolyásolta egy időre a prágai hajógyár orosz exportját az orosz kormánynak a belföldi hajóépítő ipar fejlesztése érdekében bevezetett felemelt vámtarifája. A Prágai Hajógyár forgalmát az is csökkentette, hogy az 1882-es év végén Hartmann kivált a gyárból. Hosszas viták előzték meg a kilépést, s végül a két fél közjegyzői megállapodást kötött, amelynek lényege az a pont volt, hogy Hartmann vállalta, egy évig nem lesz versenytársa korábbi megbízóinak. A vételárból még le nem törlesztett 25 000 forint biztosítéku szolgált Hartmann ígéretéhez. A megállapodás 1883. január 1-én lépett hatályba.

Az 1880-as évek második felében a hajóépítés terén a külföldi megrendelések csökkenése a jellemző, és a belföldi megrendelések domináló szerepe egyre inkább világosabbá válik, különösen a MÁV Hajózási Üzemének 1888-ba történt létrehozása óta. Külföldi érdekeltségű vállalat nyilvánvalóan nem számíthatott jelentősebb állami megrendelésekre, ezért a prágaiak kedvezően fogadták az 1890-re tervezett új hajógyárról szóló híreket, amelynek részvényesei később hajlandónak mutatkoztak a prágaiak telepének megvételére.

*

1884 telén, a leghidegebb január hónapban a Váci úton közlekedők megfigyelhették, hogy a régen megszűnt Pest—Fiumei Hajógyár elhagyott épületei körül munkások kezdtek meg feladataik elvégzését, s ha a járókelők közül valaki megkérdezte volna, hogy mit csinálnak itt a részben már rombadólt fa- és kőépítmények között, akkor megtudhatták volna, hogy itt újból hajógyár lesz, mégpedig nem akárki vagy valami külföldi részére építettek, hanem a „legelső magyar magánhajógyáros” Hartmann József részére hozták rendbe az elhagyott telep északi felét. Igen, a magyar hajóépítés úttörője, alighogy elhagyta a prágaiakat és az egy év várakozási idő is letelt, a kincstárral kezdett tárgyalásokat és sikerült megállapodásra jutnia az 1873-ban felszámolt fiumei hajógyártársulat részben leszerelt telepe északi felének bérlete ügyében.

A faépületek rendbehozatala igen gyorsan megtörtént, és a Géza utcai régi Pozdech-féle műhely gépi felszerelése is az új gyárba került ki. A vállalat neve és címe ez volt: Hartmann József hajó- és gépgyára, Külső Váci út 1501. sz. Az a fiatalember, aki 31 éves korában hazaérkezve Amerikából a szerény Pozdech-műhelyben kezdte el tevékenységét, tehetős, de fáradt öreg emberré vált. A viszontagságos két évtized amióta szülővárosában hajóépítéssel foglalkozott, 50 éves korára sokkal inkább megöregítette, mint más, nyugodt körülmények között élő kortársát. De olyan erős volt benne az akarat és a remény, oly élénken éltek benne a korabeli Európához képest sokkal szabadabb Amerikában látott példák az egyszerű, de kiváló képességekkel rendelkező emberek felemelkedésére, hogy nem tudta sohasem feladni álmoképeit, amelyek egy nagy, az újpesti kikötőben levő magyar hajógyár felépítésére vonatkoztak. Hartmann elsősorban magának akart nagyobb vagyont, nagyobb tekintélyt és elismerést, de egyéni eredményessége kétségtelenül a magyar ipar fejlődését jelentette volna.

Hartmann új gyárában már nem tudta megismételni azt a hatalmas méretű építést, amelyet második telepén folytatott. Az 1886-os évtől fennmaradt hajóépítési jegyzék szerint összesen 78 új hajóegységet készített, nagobbbrészt uszályokat, például román megrendelésre 50 uszályt, néhány kerek és csavargőzöst, 2 kotrógépet és 1 átkelési dereglyét. Egy 1943-ban készült kimutatás szerint 1883 és 1890 között, tehát a Hartmann halála utáni év eredményeit még hozzászámítva, 136 egység készült, évi termelési értékét tekintve mintegy 200 000 forint értékben. A javítások

és a gépgyártás értéke természetszerűleg nincs ebbe az összegbe számítva.

Hartmann harmadik hajógyárában nem sokáig tudta a nyugodt üzletmenet és a kialakult vevőkör által biztosított kellemesebb életmódot élvezni. 1889. január 23 án, 56 éves korában, Nádor utcai lakásában rövid, betegség után elhunyt. Halálával a magyar hajóépítő ipar legnagyobb, ma is utat mutató embere fejezte be munkálkodását. Hartmann szakadatlan építő és gyáralapító tevékenységével a magyar ipar nagy emberei közé tartozik, s ebből a szempontból kell értékelnünk és emlékét megőriznünk.

*

Hartmann kortársa és az újpesti hajóépítés másik úttörője Schoenichen Hermann. 1841-ben született Anhaltban, Németországban és a triezsti Lloyd Arsenálban tanulta ki a hajómérnöki mesterséget. 1865-ben került Magyarországra, ahol a Győri Gőzhajózási Társaság felügyelőjeként dolgozott. 1871-ben átkerült az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társasághoz hasonló minőségben, majd a társulat bukása után, elvégezve a felszámolással kapcsolatos teendőket, átvette Veruda Péternek az újpesti kikötő-szigeten létesített hajógyárát.

Veruda Péter, hasonlóan Hartmannhoz, szintén a DGT Óbudai Hajógyárában kezdte meg pályafutását mint hajótervező. Munkáját igen kitűnően végezte és az 1867. évi párizsi világkiállításon a társaság által bemutatott három hajómodellt az ő tervei alapján készítették. A DGT-nél azonban nem volt meg a kellő előrehaladási lehetősége, ezért 1868-ban kilépett a társaságtól és Löwy Dávid pénzemberrel társulva az újpesti szigeten 8000 négyszögöles bérelt telken hajóépítő telepet létesített. Az első években sikerült is néhány hajóegységet építenie, de már 1871-ben a telep Schoenichen kezébe került, aki részben Verudával együtt folytatta az itt megrendelt hajók készítését. Az 1872. év végére teljesen megszűnt minden munkalehetőség, és 1873-ban szünetelt is a hajóépítés. Ekkor távozott Veruda Péter külföldre és további sorsáról nem maradtak adatok.⁶³

Az 1869—1873-as években készült ebben a gyárban, részben Veruda, részben Schoenichen vezetése alatt:⁶⁴

1869—1870	1 vontató egyenként	6 000	osztrák forint
	2 gőzös	22 000	
1870—1871	1 iszapvájó	8 000	
1870—1871	1 gőzös egyenként	70 000	osztrák forint
	1 gőzös	27 000	
1871—1872	2 gőzös	125 000	
	2 gőzös	24 000	
	1 gőzös	80 000	
1872—1873	1 gőzös	20 000	
	1 gőzös	14 000	

Öt év alatt készült tehát 12 gőzhajó, 1 iszapvájó, összesen 396 000 forintnak megfelelő összegben. Látható, hogy ennek a gyárnak a termelése ezekben az években nem jelentékeny a többi hajóépítő vállalathoz viszonyítva.

Schoenichen 1873-ban elvesztvén állását a megbukott hajózási társulatnál, teljes erejével a hajóépítésnek szenteli magát, és 1874-re sikerül megrendeléseket szereznie, amelyek végre lehetővé teszik a folyamatos munkát. A Budapesti Átkelési Vállalat részere épített kis átkelési csavargőzösöket, amelyek a fővároson belül közeledtek. A kis gőzösökhöz a kazánokat és a gépeket a már akkor is jó hírnévnek örvendő Röck István-gépgyár szállította. Még ugyanez évben megállapodást kötött a kincstárral a volt Pest—Fiumei Hajógyár területén egy 4000 négyszögöles telekrész bérbevételéről. Ide költözött át minden felszerelésével együtt, odahagyva a szigeten a Veruda-féle építményeket, amelyek egyszerű fabódék voltak, és elfoglalta a fiumei társaság után maradt és leszerelt műhelyeket, valamint igazgatósági épületet és néhány munkagépet. Gyárának berendezése, az átköltözés után egy évvel, 1875-ben a következő volt: 1 álló magasnyomású öt lóerős gőzgép, 3 esztergapad, 1 fűrőgép, 2 mérlegelő gép, 1 vasolló, 1 lángkemence, 1 körfűrész. Ez a miniatűr gyártelep 25 állandó szakmunkást foglalkoztatott, nagyobb és sürgős munkák idején napszámosok segítettek.⁶⁵

1875-től kezdve Schoenichen gyárában lassan, de állandóan emelkedett az épített hajók száma, ezzel együtt növekedett a gyár gépi berendezése és munkáslétszáma. 1876-tól kezdve a gyárban rendszeresen készítenek kazánokat és kisebb számban gőzgépeket. Ez évtől maradt meg az évről-évre vezetett hajóépítési lajstrom, amelynek első számát egy 180 tonna befogadóképességű uszályhajó nyerte, egy görög kereskedő részére készített Emanuele elnevezésű uszályhajó. A második szám Ross-mayer Ferenc tolnai hajós részére épített Ferkó elnevezésű 120 lóerős kerekeshajó volt. 1886-ban már a 100. hajó, a Vihar csavargőzös vízrebocsájtását ünnepelték. 1881 után a vállalat ügyes üzleti politikája egy sor külföldi hajórendelést biztosított. Amíg Hartmann elsősorban az Alduna vidékén építette ki vevőkörét, addig Schoenichenék már a távolabbi román—orosz területek felé orientálódtak. Főleg Oroszországból keresték fel igen sokan Schoenichen gyárát, kereskedők és kormányhivatalok megbízottai, akik a Don és a Fekete-tenger vidéki hajózás számára nagy teherhajókat, gőzkatrókat, dereglyéket, vontatókat, csekély merülésű kerekeshajókat és csavargőzösöket rendeltek. De a hivatalos versenytárgyalásokon is megállta a gyár a helyét, és az akkori Szent-Pétervárról Schoenichen emberei sok alkalommal távoztak győztesen a külföldi vállalatokkal szemben. 1889-ig Schoenichen gyárában a Don, a Fekete- és az Azovi-tengerre 21 gőzhajó készült el. Az első ezek közül az Olga Korolewa teherhajó volt, amelynek hosszúsága 50,3 m, szélessége 7,1 m, magassága 2,2 m, gőzgépe 50 lóerős volt. A Don részére szállított Karamnov személyszállító hajó hossza és egyéb méretei megegyeznek az Olga Korolewáéval, csupán erősebb gőzgépet építettek bele. Schoenichen hajóinak kiváló minőségét az orosz kormányhatóságok is elismerték, így, amikor a nikolajevi öböl részére készített négy gőzhajót a gyárban jelenlevő orosz megbízottaknak átadták, azok a kormány nevében köszönetüket fejezték ki. Schoenichen gyárában a tulajdonos 1889 őszén bekövetkezett haláláig összesen 198 hajót készítettek.⁶⁶

A kezdetben kicsiny gyár a 80-as évek második felére komoly vállallattá növekedett, amelynek munkáslétszáma meghaladta a 400 főt, az irodákban és tervezőműhelyekben pedig 20 képzett szakember dolgozott. Schoenichen maga nem vett részt a tervezésben, építésben, mint Hartmann, hanem megelégedett üzemi ügyei legfelső szinten való ellenőrzésével és a kereskedelmi hálózat irányításával. A gyár nagyméretű termeléséhez már kevésnek bizonyultak az első évek gépei, és ezen a területen jelentős előrehaladás történt. Aki az újpesti kikötő-sziget felől, vagy éppen a folyóról tekintett a gyár irányába, annak elsősorban a hatalmas daru tűnt fel, amely sínen futó kocsira szerelve a part mentén a szükséges helyre volt irányítható és segítségével hajógépeket és kazánokat könnyen lehetett kiemelni, illetve beemelni a hajótest és az egyes műhelyek között. A Váci út felől megközelítve a telepet, elsősorban az igazgatósági épület tűnt szembe, ahol a műszaki és kereskedelmi irodák voltak. Ezzel szemben állt a gépműhely, amelyben 6 sorban 45 korszerű, transzmisszió által működtetett munkagép volt. A transzmisszió működtetéséhez két kazán és egy gőzszivattyú által táplált gőzgép szolgáltatott energiát. A gépműhely mellett külön épületben állt a mintaasztalos műhely. A hajókovács műhelyben 30 kovácstűz állt egymás mellett. Itt működött a 12 lyukasztógép mellett a 6 lemezvágó és 1 szegletvasaló gép. A présgépek és a kazánlemez hajlító gépek szintén ebben a műhelyben voltak. A hajógyárhoz tartozott még egy kazán- és egy hajókovács műhely, valamint asztalos, mázó, rézműves és kárpitos műhelyek.⁶⁷

Schoenichennek sem állt módjában a vagyona és hajógyára által okozott örömet sokáig élvezni. Még ugyanazon évben, amikor Hartmann, Schoenichen is elhunyt, fiatalon, 49 éves korában. Hajógyára azonban fenntartotta emlékezetét és a messze tekintő, gondos és jó munkát végző ember alakjával példát mutatott a mai kor emberének.

*

Az 1870-es évektől az 1890-ig a mai hajógyár területén egyidejűleg egymás mellett tehát három hajógyár létezett és működött: a Hartmann-féle, Schoenichené és prágaiak fiókgyára. Mindhárom üzem a hajóépítésen kívül kazán- és kisebb mértékben gépgyártással is foglalkozott. Egymással összehasonlítva az egyes vállalatokat, megállapítható, hogy a legnagyobb módszerességgel és a korabeli színvonalnak legjobban megfelelően a Schoenichen-hajógyárat vezették, ahol külön kereskedelmi és tervező irodák voltak. Hartmann gyárára a tulajdonos és vezető nagy egyénisége nyomta rá bélyegét. Míg Schoenichen inkább szervező és kereskedelmi képességekkel rendelkezett, addig Hartmann egyesítette magában a régi hajóépítő mesterek kitűnő érzékét az általános és speciális műszaki tudással. Hartmann hajóiban bizonyos művészi érzék, széles látókör, gazdasági ismeretek és nagyvilággal való szoros kapcsolat jegyei ismerhetők fel. Schoenichen alkotásai pedig a szakszerű mérnöki tudás és pontosság jegyeit viselik magukon. A prágaiak telepe Hartmann kiválása után elvesztette korábbi jelentőségét, bár a gyárvezető, Epper-

lein Oszkár mérnök, kiváló képességekkel rendelkezett, különösen gőzgépek tervezésében.

A három gyár termeléséről bizonyos adatsorok fennmaradtak, de az eredeti feljegyzések elvesztek és csak az 1900-as évek elején készített egyesített hajólajstrom adatai nyújtanak bizonyos segítséget a számításonknál. Hartmann 1889-ben bekövetkezett haláláig a lajstrom és más feljegyzések szerint is összesen 387 különféle úszótárgyat készített: gőzösöket, uszályokat, kotróhajókat, dereglyéket, sőt egy görög részére színházhajót is. Ez a kimutatás az általa épített összes hajóra vonatkozik, de nem számítva a magyar—belga és a prágai gyárban általa készítetteket. Schoenichen gyárában 1890-ig összesen 198 úszóegység készült, a prágaiaknál pedig 10 év alatt 43. Ebben a három gyárban tehát 1890-ig 528 hajó épült. Nem maradt pontos adatsor a Pest—Fiumei és a Magyar—Belga Hajógyárban épített hajókról, de hozzávetőlegesen mintegy 685 hajó készült Újpesten 1866 és 1890 között; ehhez számítandók még a kimutatásokban csak elvett szereplő uszályhajók. Feltehetőleg ezekkel együtt közel jár az ezerhez az újpesti kikötőben 1889-ig épített vashajók száma.

A gyártott hajók értékére vonatkozó adatsorok a következők:⁶⁸

Év	Belföldre		Külföldre		Összesen	
	Forint	%	Forint	%	Forint	%
1880	269 000	35,4	491 000	64,6	760 000	100
1881	435 000	48,7	438 000	51,3	873 000	117
1882	73 000	45,0	89 000	55,0	162 000	21
1883	283 000	32,4	588 000	67,6	871 000	114
1884	405 000	62,3	245 000	37,7	650 000	85
1885	244 000	49,7	249 000	50,3	493 000	64

Az értékadatok is a termelés állandó hullámzását mutatják, de az évi átlag kb. 640 000 forint, és a termelés nagyobb része külföldre kerül. Ebből és a hajóépítések számadataiból az derül ki, hogy a magyar hajóépítés a tárgyalt időszakban igen fejlett színvonalon állt; egyes években 50 hajó is elhagyta az újpesti kikötő hajóépítő telepeit.

A gyárat tekintve azt látjuk, hogy többnyire faépületekből készült műhelyekből és más kevés költséget igénylő egyéb építményekből álltak. Éppen ezért nem voltak helyhezkötte, hanem — mint Hartmann költözködéseiből is kitűnik — könnyen változtathatták helyeiket a sólyatérnek alkalmas partszakaszon és a tél veszélyei elől védő kikötőben. A műhelyek igen egyszerűek voltak, a kazánkovácsok is többnyire a szabad ég alatt dolgoztak, egyedül a gépműhelyek hasonlítottak a korabeli gyárak műhelyeihez és belső berendezéséhez. A hajógyárak akkori gépi felszerelése zömében lyukasztó, nyíró és gerendahajlító gépekből állott, daruk nagymértékű használata csak az utolsó években kezdett meghonosodni. Lényegében a hajógyárakban az utolsó két évtizedben alkalmazott gyártási rendszert kézi munkának lehet minősíteni.

A szokásos eljárás ezekben az években egy hajó megépítésénél az volt, hogy egy munkavezető, aki a nagy gyakorlattal rendelkező idősebb szakmunkások közül került ki, maga mellé vett egy 15—20 főből álló munkáscsoportot és mint alvállalkozó, átvette a gyárostól egy-egy hajórész vagy hajó megépítését. A gyár rendelkezésére bocsájtotta a megépítéshez szükséges nyersanyagot, a szerszámgépekkel jól-rosszul felszerelt műhelyt és a szerelési helyet a sólyán. A munkacsoport előkészítette a műhelyekben az anyagot és a sólyán felszerelte a hajótestre. Az anyagszállítást főleg a munkások végezték, daruk nélkül, miért is a hajótervezőknek ügyelniük kellett arra, hogy a hajótest elemi részei 2—3 mázsánál nehezebbek ne legyenek. A szegecselest, tömörítést, festést, a fa- és ácsmunkákat külön csoportok végezték szintén kézzel. Az előre megállapított béreket heti előlegekben fizette a gyár, és a munka befejezése után egy összegben a hátralékot. A hajóépítő munkások, különösen a jó szakmunkások, igen ritkák ebben az időszakban, és a gyárak között verseny folyik a jó munkások elcsábításáért. Sürgős munkák idején a tengermelékről hoztak embereket: egy alkalommal, a 80-as évek elején, több mint 200 trieszti munkás dolgozott az újpesti telepeken. A hajóépítő munkások bére viszonylag magas volt, a szakmunkások legjobban fizetett kategóriái közé tartoztak. Munkásmozgalomról, sztrájkokról adat ez ideig nem került elő, viszont a hajógyári munkások betegsegélyező alapjáról már 1868-ból van említés.

A kikötőben levő hajógyárak a hajókhoz szükséges gépeket és kazánokat kezdetben külföldről szereztek be, de később, különösen az 1870-es évek második felétől saját gépgyártásról is maradtak fenn adatok. Az Óbudai Hajógyárban már a század 40-es éveitől készültek igen kezdetleges, de az akkori idők színvonalán álló gőzgépek. Így pl. a DGT András gőzhajójában egy olyan vékonyfalú vörösréz kazán került beépítésre, hogy egy közepszerű kalapáccsal és egy kis lyukasztóval okvetlen lyukat lehetett ütni.⁶⁹ Idővel azután a gépeket az igényekhez képest mindig erősebbre építették, s bizony nagy utat haladt előre a technika Foulton első gőzhajója, a 18 lóerős Clermont-tól az 1870-es évek több száz lóerő kifejtésére alkalmas hajógépeinek gyártásáig. A Pest—Fiumei Hajógyárban hiányos adatok szerint három hajógőzgépet készítettek, ugyanakkor a Magyar—Belga Hajógyárban is folyt hajógép építés, még hozzá a korszak technikai színvonalához képest igen kimagasló eredményekkel, a Hartmann- és Schoenichen-féle gyárakban 1877-ig nem készültek hajógépek. Hartmann a hajógépeket és kazánokat részben W. C. Miller liverpooli hajógyárostól és a jónévű svájci Escher—Wyss-gépgyárból szerezte be. Schoenichen az ismert pesti Röck-gyártól vásárolta az 1874-ben készült dunai átkelési hajók gépeit. A Röck-gyár egyébként is rendszeres gépszállítója lesz az 1890-es évekig az újpesti hajógyáraknak.

1877-től 1890-ig a Hartmann—Schoenichen-hajógyárakban 19 hajógép készült összesen 2270 lóerővel. Ezek az adatok azonban nem teljesek, valószínűleg jóval több gőzgép készülhetett. Itt említendő meg a prágai fiókgyárban épített két gőzgép is 475 lóerővel. Rendszeres hajógép építés folyt a későbbi évtizedekben már a Nicholson- és a Danubius-

hajógyárakban. A DGT Óbudai Hajógyárában készített gépeket nem számítva, a nem teljes adatok szerint, 1870-től 1912-ig összesen 83 hajógép készült, 20 068 lóerővel.⁷⁰ Ezekből az adatokból tényként annyi mindenesetre megállapítható, hogy a századfordulói az újpesti hajógyárak az általuk készített hajókhoz szükséges hajógépeket zömükben nem saját üzemükben állították elő, hanem más gépgyárakból szereztek be. Nyilvánvalóan a kevés géppel felszerelt, gyártási tapasztalatokkal alig rendelkező, csekély beruházásokkal felépített hajógyárak nem vállalkozhattak egy gépgyárt is erősen igénybevevő, nagy precizitást megkívánó hajógépek rendszeres gyártására.

A viszonylag igénytelen beruházások mellett azonban igen fontos a személyi vezetés problémája a korabeli hajógyárak életében. Hartmann teljesen egyedül vezeti telepén a munkákat, de Schoenichennél és a prágai telepen kialakul a hajómérnökök csoportja, akik azután az első világháború végéig jelentős szerepet játszottak a később egyesült gyárak életében, az egyes hajótípusok megtervezésében. Itt említendő meg Hallamsek Tivadar, Kaplanek József, Van Overbeeke Adorján, valamint Hartmann János neve. A prágaiaknál a már említett Epperlein Oszkár játszott nagy szerepet. Hallamsek 1852-ben született Triesztben és az ottani különféle hajóépítő iskolák elvégzése után az ottani Stabilimento Technicónál kapott alkalmazást. Először 1877-ben került Magyarországra Schoenichenhez, de tíz év után visszament szülővárosába. Rövid otttartózkodás után újból Újpestre jött és véglegesen itt telepedett le. Kaplanek 1862-ben született egy kis Adria melléki faluban és iskolai elvégzése után a pólai Marinetechnische Komitenál, később pedig a Stabilimento San-Rocco-i gyárában dolgozva szerzett tapasztalatokat a hadihajók építésénél, amit később jól kamatoztathatott az újpesti gyárban. Van Overbeeke Hollandiából került Magyarországra. Itteni működéséről az első adat 1886-ból való, amikor Schoenichennél dolgozott. Ennek a három embernek, Hartmann Jánossal, a nagy mester fiával együtt jelentős szerepe volt csaknem három évtizeden át a gyárak fejlődésében.⁷¹

A három gyár egymás közötti esetleges versengéséről nem maradtak adatok, hanem inkább az egymás közötti együttműködésről; így pl. közösen használták a fiumei gyár nagy parti darúját. 1889-ben a balatoni hajózás részére készített Kelén (később Baross) gőzös építésénél a hajótestet Hartmann, a gépet pedig Schoenichenék készítették. Valószínűnek tűnik, hogy a gyárak között valami megállapodásféle lehetett az egyes építmények árára vonatkozólag, de általánosságban az a sajátosság figyelhető meg, hogy amikor fellendülés következett be, annyi a munka, hogy a három gyár együtt is alig győzi, válság idején pedig a vevők a már kialakult vevő- és üzletkörnek megfelelően jelentek meg az egyes gyáraknál.

Az exportnak jelentős szerepe volt a gyárak életében, különösen a nyereségnél fontos a külföldiek aranyfrankban vagy fontban fizetett számlája. Földrajzi szempontból a gyárak igen kedvező helyen voltak, s a kedvező fekvés lehetőséget nyújtott arra a komoly fejlődésre, ami a hajóépítés területén az újpesti kikötőben végbement. Budapest mintegy

középponti helyet foglalt el nemcsak a Dunán, hanem a fejlett nyugati és fejlődésben elmaradottabb balkáni országok között. Az Alduna mentén fekvő országok kapitalista fejlődése lényegében az 1878. évi berlini kongresszus nyomán indult meg, amikor a legyengült török birodalomnak az erősebb nyugati hatalmak nyomására vissza kellett vonulnia, és ezáltal az itteni népek előtt is megnyílt a szabadabb fejlődés útja. Ugyancsak ezekben az években vesz gyorsabb ütemet Dél-Oroszország kapitalista fejlődése, ami a közlekedési igények és szállító eszközök iránti szükséglet megnövekedésében jelentkezik. A fejletlenebb országok viszont nem rendelkeztek megfelelő méretű hajóépítő iparral, éppen ezért a hozzájuk legközelebb eső és legkönnyebben megközelíthető országok gyárait keresték fel. A legtermészetesebb és legközvetlenebb út ezen országok és Magyarország között a vízi út, a Duna. Ilyen szempontból tehát a magyar gyárak helyzeti előnyben voltak más országok vállalataival szemben.

A megnövekedett közlekedési igények azt jelezték, hogy megindult ezekben az országokban az árutermelés, áruikat minél gyorsabban és olcsóbban felvevő piacokhoz kívánták szállítani a termelők. Tehát a meglévő hajózási vállalatok hajószükséglete is növekedett. Az Aldunán a hajózást, főleg a gabonaszállítást görög kereskedők és vállalkozók folytatták. Ezek a román kikötőkből a tenger felé szállították a termést, az orosz folyókon pedig a torkolat felé. A hajógyárakat leginkább Braila és Sulina román városokban lakó görög kereskedők keresték fel, akik gabonaszállításaihoz a különleges „görög” típusú uszályokat kívánták (Hartmann szerződése Ulise Negropontéval). Ezeknek az uszályoknak tömeges építése több évtizeden át szinte állandó munkát jelentett a hajógyáraknak. A hajórajstromokban rengeteg görög, cirillbetűs hajónév és megrendelő szerepel. A már említett Ulise Negropontén kívül évről-évre megjelennek a gyárakban a Stathatosok, a Vlassopolusok, a Theophilatosok és más pénzes görög hajósok, akik éveken át állandó árat fizetnek aranyfrankban vagy fontban uszályhajóikért. Igen jó kapcsolat alakult ki a gyárak és megrendelőik között, amely gyakran kormányelismerésekben is kifejezést nyert. De az évről-évre ismétlődő megrendelők nevei is az itt épített hajók jó minőségét igazolják.

A Magyarországból az 1880–85-ös években kikerült hajók a következő külföldi országokba kerültek: 4% Szerbiába, 5% Törökországba, 27% Dél-Oroszországba és 54% Romániába s Kisásziába. Ez az arány felel meg más évek exportszállításainak is. Szerbiából csak a kormány rendelt hajókat, Törökországban csak a folyami hajóknál jöhettek szóba a magyar vállalatok, de erős angol–francia versennyel kellett megküzdeni. Romániában szintén erős angol verseny jelentkezett, de a magyar típusok jobban megfeleltek a helyi igényeknek. Dél-Oroszországban és a Fekete-tenger mellett az angol és a német hajógyárak versenyével kellett megküzdeni. Hartmannak saját üzleti hálózata volt az Alduna mentén, üzleti pályafutása kezdetén pedig maga utazta be évenként egyikét alkalommal — hasonlóan a magyar ipar egy másik nagy emberéhez, Ganz Ábrahámmal — ezeket az országokat megrendelésekért. A Schoenichen-gyár többnyire versenytárgyalásokon szerepelt, vagy mérnökei

utaztak a szóba jöhető területekre. Szakembereinknek így tehát alkal-
muk volt a nemzetközi hajózási élet minden vonatkozását megismerni,
állandóan figyelemmel kísérhették a nagyobb külföldi hajógyárak mun-
kásságát és részt vettek a nemzetközi hajózás különböző tudományos
problémáinak vitáiban s megoldásában. Ezek azok az évek, amikor a kül-
földi (osztrák és német) hajógyárak emlékiratait olvasva az tűnik ki, hogy
az erős külföldi versenyre panaszkodnak, amely szinte teljesen vissza-
vetette az exportot. A linzi hajógyár centennáris emlékirata is megemlé-
kezik erről.⁷²

Belföldi viszonylatban már sokkal kevesebb megrendelő jelentke-
zik. A Duna-gőzhajózási Társaság a maga hatalmas tőkéjével és hajó-
parkjával minden számottevő versenytársát elpusztította és gondosan
őröködött, nehogy mások születhessenek. Ez pedig nem hatott fellendítő-
leg a hajóépítésre. Főleg minisztériumok, valamint egyes vízszabályozási
társulatok, nagyon ritkán magánszemélyek fordultak a gyárakhoz. Kotró-
gépek, dereglyék és kisebb csavargózások készültek csupán a hazai száll-
ítás céljaira, mígnem a MFTR megalakulása gyökeres változást hoz
ezen a téren.

1889-ben egymás után hal meg Hartmann József és Schoenichen
Hermann. Haláluk nem csupán személyi változást, hanem egyben egy
korszak lezáródását jelenti: a képzett, nagy értékekkel rendelkező önálló
hajóépítők korszakának végét. A hajóépítésbe bekapcsolódik a banktőke
és a továbbiakban döntő beleszólása van a hajóépítés fejlődésébe.

A banktőke behatolása a hajóépítő iparba

(1890—1911)

A Prágai Gépépítő Részvénytársaság újpesti fióktelepe Hartmann
kiválásától fogva nem fejtett ki a két másik vállalathoz hasonló élénk
hajóépítő tevékenységet. A kazán- és gépgyártás sem jövedelmezett jól,
ezért a prágaiak egy nagyobb vállalatot szerettek volna létrehozni,
amelynek jelentősebb súlya révén befektetett tőkéjük nagyobb mérték-
ben gyümölcsozhatott volna. 1889 végén azután kedvező légkör alakult ki
e tervek keresztülviteléhez. Egy francia vállalat, a Boutais fiús a Hitel-
bankhoz azzal az ajánlattal fordult, hogy vásárolják meg a prágaiak
telepét, a Hartmann- és Schoenichen-gyárat s a kincstártól vegyék bérbe
a még üres telkeket s nagyarányú beruházásokkal egy új hajó- és gépgyá-
rat alapítsanak. A Hitelbank úgy döntött, hogy részt vesz a vállalkozás-
ban, és az 1889. december 9-i igazgatósági ülésen 8 millió koronát szavaz-
tak meg. A kormánytól a telkek bérletének átruházását, a még szükséges
telkek bérbeadását, állami támogatást, bekötővágányok építését, vasúti
szállítási kedvezményeket és közszállítások biztosítását kérték. A kor-
mány hajlandónak mutatkozott a kívánások teljesítésére, amikor a
francia tőkések hirtelen visszaléptek. Ez a Hitelbank vezetőit meggondo-
lásra készítette, és bejelentették, hogy nem tartják az időpontot alkal-
masnak tervük keresztülvitelére.⁷³

Ekkor lépett közbe a kormány részvételével alakult Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank, amelynek vezetői feltehetőleg a kormánnyal való jó kapcsolataik révén ismerték Baross miniszter terveit a Duna-hajózás kifejlesztéséről, és 2 millió korona alaptőkével új vállalatot hoztak létre: A Magyar Hajó és Gépgyár Részvénytársaságot. Céljuk a prágaiak telepének megvétele és korszerű hajóépítő üzemmé való kifejlesztése volt. A 200 000 korona vételár nagyobb felét az új részvénytársaság részvényeivel fizették ki. 1890. szeptember 14 én ült össze az alapítók közgyűlése, ahol ott találjuk a 4000 részvényes (400 000 Ft) a Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank képviselőit, 2500 részvényt a prágaiak képviselőit, továbbá Deutsch Ignác és fiai, Weiss Berthold és Manfréd, Baumgarten Henrik, Freund Ferenc, dr. Rosenberg Gyula és Pösch Gyula pesti tőkéseket. Összesen 1 millió forintban állapították meg az új vállalkozás alaptőkéjét. A következő év elején tartott rendkívüli közgyűlésen a Danubius név felvételéről határoztak, mert így külföldön jobb üzleteket véltek kötni.⁷⁴

Miután a Danubius a prágaiak telepét kicsinek találta a korszerű hajó-, és gép-, kazángyártáshoz, megvásárolták a szomszédos magánkézben levő telkeket és a kincstártól újabb területek bérletét szereztek meg. A területi kérdések rendezése után új épületekben modern gépekkel felszerelt műhelyeket rendeztek be, s néhány év alatt az új befektetések összege majdnem 800 000 forintot ért el. A telek nagysága 59 000 m², ebből a beépített terület nagysága 10 145 m².

Egy 1893. január 1-i iparfelügyelői jelentés szerint „A gyártelep megfelelőleg csoportosított tágas, pépfedél lemezekkel fedett, favázás épületekből áll, melyek a munkafolytonosság követelte egymásutánban felállított legújabb rendszerű szerszámgépekkel vannak berendezve... a gyártelep összes helyiségei gőzzel vannak fűtve és elektromosan világítva, nem különben, hogy a gyár építésénél és berendezésénél különös gondot fordítottak azon intézkedésekre is, melyek a munkások életének és egészségének megóvása szempontjából szükségesek. A gépein alkalmazott védőkészülékek mintául szolgálhatnak.”⁷⁵

A munkások létszáma a kezdeti 45-ről állandóan növekedve 1892. december 31-re 475-re emelkedett. A nyári hónapokban a munkáslétszám a 700-at is meghaladta. Munkalehetőség szempontjából a vállalat igen kedvező helyzetbe került, több megrendelés érkezett a román, bolgár és szerb kormányhatóságoktól, vállalkozóktól. Sőt, az iparilag jóval fejlettebb Németországból is érkezett megrendelés, minthogy a vállalatnak német részvényese is volt. A Délnémet Dunagőzhajózási Társaság itt rendelte meg uszályhajóit. A belföldi hajómegrendelések is rövidesen nagymértékben megindultak. 1894-ben alakult meg a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) állami érdekeltségű vállalat, amelynek lényeges szerepe volt a „vasminiszter”, Baross Gábor közlekedéspolitikai terveiben.

A MFTR, az önálló, kormánytámogatást élvező magyar hajózási vállalat megalakulását hosszas harcok előzték meg. Már a század 80-as éveinek második felében a kormányzat felismerte, hogy a magyar gazda-

sági élet szempontjából mennyivel kedvezőbb volna, ha a Duna magyar szakaszán magyar hajózási vállalat bonyolítaná le a forgalmat, vagy a magyar uralkodó osztályok legalább beleszólhatnának a hajóforgalom irányításába és a haszon egy részét maguk élvezhetnék. Ezért először azzal a kívánsággal léptek fel a DGT vezetőségével szemben, hogy osszák meg a vállalatot osztrák és magyar részre, magyar pénzemberek bevonásával, valamint kilátásba helyezték a nyílt kormánytámogatást. A DGT, amely a század második felére a technika haladása iránt kevés érzékkel rendelkező, nagy és nehézkes ügykezeléssel dolgozó mammutvállalattá nőtte ki magát, elzárkózott a magyar uralkodó osztályok kívánságának teljesítése elől, mereven ragaszkodott egyeduralmához egy olyan időszakban, amikor Magyarországon, de főleg az aldunai államokban egyre inkább az önálló hajózási vállalatok alakítása került napirendre. A DGT vezetői nem ismerték fel a valóságos helyzetet, és ennek következtében minden dunai államban önálló, az egyes országok kormányai által jelentékeny anyagi és erkölcsi támogatásban részesülő, nemzeti jellegű Duna-hajózási vállalatok, (pl. német, román, szerb, bolgár) alakultak. A DGT elzárkózottsága miatt került azután végül is sor a MFTR megalakítására.

Baross terveibe szervesen beleilleszkedett tehát a DGT mellett az önálló magyar Duna-hajózási vállalat megalakítása és ezt a tervet, korlátainak megállapításával, pozitívnak kell értékelni. A MÁV-nak már volt egy hajózási üze me, amely 1889-ben kezdte meg működését, három gőzössel és néhány kisebb uszályal Zimony és a szemben fekvő part között, de ez a vállalkozás annyira jelentéktelennek bizonyult az osztrák versennyel szemben, hogy ha egyáltalában számottevővé kívánták fejleszteni, akkor mielőbb ki kellett egészíteni az elavult és kicsiny hajóparkot. 1894-ben a MÁV hajózási üzemének 7 személyszállító gőzöse, 5 vontatója, 50 uszály- és 10 állomáshajója volt. Ez a hajópark alkotta a MFTR hajóinak zömét, mert a korszerű hajók beszerzése néhány évig elhúzódott. Baross, miután terveéhez megkapta a kormány hozzájárulását, a legnagyobb gyorsasággal kidolgoztatta a hajóállomány fejlesztésének terveit és elrendelte azok sürgős megvalósítását. Így jött létre a MFTR, amely formáját tekintve magánvállalat volt, valójában állami részesedés alapján kormánybefolyás alatt állt.

A MFTR-rendelésekből a Danubius hajógyár nagymértékben részesedett, s ennek is következménye volt, hogy 1894-ben már a századik hajót, a Magyar Gőzhajózási Társaság részére készült uszályt, bocsáthatták vízre. Az építések üteme nagyon kielégítő volt, és a vállalat termelése nem maradt el a másik hajógyáré mögött. Az új hajók építésén kívül hajójavítás, kazán- és gépgyártás is szerepelt a vállalat életében. Az évi termelési érték általában 1—1,5 millió forint körül mozgott. Az 1896 tavaszán bekövetkezett egyesülésig összesen 147 hajót építettek. A vállalati mérlegben kimutatott tiszta nyereség — a gondosan megállapított levonások és leírások keresztülvitele után — évi 5—7% között mozgott.⁷⁶

A Danubius ezekben az években a legkorszerűbben felszerelt gyár volt az újpesti hajógyárak között. Az új beruházások nem csupán mennyi-

séigleg szolgálták a termelés emelését, hanem elsősorban új munkaeszközökkel és termelési módszerekkel törekedtek céljuk felé: egyszóval új eljárásokkal nagyobb, de kisebb költségekkel járó termelést kívántak folytatni. Ezekben az években váltja fel a korábbi kézi megmunkálás fokozatosan előrehaladva az egyes gyártási területeken a gépi megmunkálás és összeszerelés módszere. Ezt az átváltozást elsősorban gazdasági érdekek hozták létre, de a technika előrehaladása nélkül ez az átállás nem lett volna lehetséges. A gépgyárak új, gazdaságosan működő szerszámgépeket hoztak piacra, megjelentek a radiál-fúrógépek, a lemezgyengető hengerek, a hajóépítésben használható sajtoló gépek, villanyfúrógépek, táblaollók, a peremező gépek, amelyek mind a gyorsabb, pontosabb munkavégzést tették lehetővé. A Danubius felszerelését nagymértékben új gépekből állították össze, és az új gépek bevezetésével kapcsolatban kialakult új termelési módszer fokozatosan tért hódít a másik hajógyárban is, úgyhogy a századforduló után nagyüzemi mértékben folyó termelésről beszélhetünk az újpesti hajóépítésben, s ennek megvalósításában a kezdeményező szerep kétségtelenül a Danubius gyárat illeti meg.⁷⁷

*

Schoenichen és Hartmann halála (1889) után családjuk tagjai vezeték tovább a két telepet és az a céljuk, hogy legalább a tulajdonosok életében megkezdett építkezéseket és elvállalt munkákat befejezzék. Hartmann gyárát legidősebb fia, János vezeti, Schoenichen üzemet pedig felesége, a győri születésű Pfannl Terézia. Alig egy évvel az alapítók halála után az utódok látták, hogy nem képesek megbirkózni a vállalt feladatokkal. A pénzügyi és egyéb természetű bajok sokasága megérleli kennük azt az elhatározást, hogy eladják üzemet.

Vevő rövidesen akadt, mégpedig a Magyar Leszámitoló- és Pénzváltó Bank képviselőjében. A Hartmann-gyárra vonatkozó megállapodást 1890. szeptember 30-án, Schoenichenére vonatkozóan már szeptember 25-én megkötötték. Hartmann gyáráért, valamint a név és cím kizárólagos használatáért 120 000 forintot fizettek, de a még építésben levő egy átkelési hajóra, egy személyszállító hajóra és öt uszályhajóra a megállapodás nem vonatkozott, azokat a család szabadon elszállíthatta. Schoenichen gyáráért, a név és cím kizárólagos használatáért, valamint az ott építés alatt álló hajókért összesen 201 000 forintot fizetett a bank. A műszaki vezetésben és a munkáslétszámban a tulajdonoscseré nem okozott változást, csupán a két gyár közötti kerítést bontották le és a hajóépítés folytatódhatott.⁷⁸

Az egyesült hajógyár működésének első éveiben bekapcsolódott banktőke kétségtelenül jelentős mértékben fellendítette a hajóépítést. A hajógyártáshoz évről évre egyre nagyobb mértékben fűződő magas technikai követelmények mindinkább nagyobb pénztőkék bevonását igényelték, amit a magánvállalatok nem voltak képesek előteremtteni s emiatt az a veszély fenyegetett, hogy készítményeik elmaradnak a külföldi hajók mögött mind technikai, mind egyéb tekintetben. Ebből a

szempontból kedvezően kell megítélni annak a hatalmas pénztökének a szerepét, amely a két hajógyár megvétele és egyesítése után a hajóépítésbe bekapcsolódott.

Az egyesülés után, de még inkább 1895-ben, amikor a Magyar Általános Hitelbank bekapcsolódásával részvénytársasággá alakult az egyesült vállalat, nagyméretű beruházások indultak meg. Korszerű, a hajógyártáshoz szükséges összes kellékkel felszerelt gyárrá alakult át a két kis telep, s ugyancsak kiszélesítették a kazán- és gépgyártást is. Az egyesült gyár összesen 59 597 négyzetméter kiterjedésű, a kincstártól még az elődök által 1886-ban 90 évre bérebe vett területen helyezkedett el. A műhelyek és az irodaépületek 10 971 négyzetméternyi területre terjedtek. Az összes befektetések értéke (1890—1896 között) meghaladta a 700 000 forintot.

Már 1890—92-ben felépültek azok a jellegzetes, 1948-ig fennálló műhelyépületek — a hajókovács, bordahajlító és gépműhelyek, valamint az irodaépület —, amelyek a későbbiekben az ún. felsőgyárat alkották. A kazánműhely azóta megszűnt. A sólyateret kibővítették. Szerszámgépekkel is bőven ellátták az új vállalatot, és a hajógyárban található még ma is az akkor beszerzett gépekből. 1893. június 1-én iparfelügyelői vizsgálatot tartottak az egyesült hajógyárban a kazánokra, gőz és szerszámgépekre vonatkozó állami kedvezmény megadásának elbírálásával kapcsolatban és ez a jelentés megmaradt. Binder iparfelügyelő szerint a gyár a technika fejlődésének megfelelő gépekkel és épületekkel rendelkezik. 1894-ben az újonnan berendezett gépműhely részben tűzvész áldozatául esett és ezért újjá kellett építeni.

1890. szeptember 6-tól 1893. április végéig összesen 112 vízijármű készült el és sok javítást végeztek. Így 77 uszályhajó, 3 kerekesszövő, 10 csavargőzös, 2 gőzöstest, 2 nagy gőzkostró, 2 monitor, 9 süllyesztő dereglye, 1 sziklarobbantó hajó és 6 sárdereglye épült.

Személyi téren ezekben az években tért vissza Hallamasek és Kaplanek, s mindkettő főmérnöki minőségben nyert alkalmazást. Visszatérésük azonban már kapcsolatos azzal az új helyzettel, amely igazolta a Leszámítolóbank beruházási tevékenységét. Még 1890-ben készült el az 1250 lóerős Kőrös és 1892-ben a Szamos monitor. Az építő tevékenység csúcspontját 1893-ban érte el, amikor 71 hajót, köztük 53 görög uszályt építettek, összesen mintegy 15 000 tonna súlyban.

A munkások számát jelentősen megnövelték, a létszám évenként 900—1000 ember között váltakozott. A vizsgálat alkalmával 670 munkás dolgozott az üzemben, akiknek heti bére 7184 forintot tett ki. Az átlagbérek tehát nem változtak az 1880-as évekbelihez képest, jóllehet az árak bizonyos mértékben emelkedtek. Ez a jelenség arra mutat, hogy a korábbi évek szakmunkáshiánya megszűnt. Egy-két évvel későbbi iparfelügyelői jelentés megemlíti, hogy az új, főleg gépi vonatkozású beruházásokkal kapcsolatban tovább növekedett a munkáslétszám.⁷⁹

A MFTR 1894-ben történt megalakulása után az egyesült hajógyárak nagy megrendelést kaptak, amelynek teljesítésével kapcsolatban nagyarányú anyag és beruházási szükségletek merültek fel, amihez új

pénzre volt szükség. A Leszámítolóbank, hogy megossza a kockázatot és biztosabban szerezzék meg profitját, új pénzesztársakat keresett. Ekkor kapcsolódott be a Hitelbank a hajóépítésbe. Most, hogy létrejött az MFTR, azonnal megjelentek a Hitelbank emberei a színen és biztosították a szükséges pénzt, mivel úgy látták, hogy a magyar hajózási vállalatnak sikere lesz, márcsak az állami támogatás miatt is. Hajózási vállalatokhoz hajók kellenek, s miután ekkor még nem volt lehetőség az 1890-ben megalakult Danubius hajógyárnál való bekapcsolódásra, ezért felajánlották a Leszámítolóbanknak a hajógyár részvénytársasággá alapításában a közreműködést azáltal, hogy az új kibocsátású részvénytőkéből bizonyos hányad átvételét vállalták.⁸⁰

A MFTR-hajóépítések oroszánrészét a Schoenichen—Hartmann-hajógyár szerezte meg, amennyiben elkészített négy nagy személyszállító termeszőzöst (Ferenc József, Erzsébet királyné, Széchenyi István, Deák Ferenc), és négy csavaros vontatógőzöst (Hernád, Garam, Latorca, Zagyva). Ezekon kívül 61 különböző teherbírású uszályt és öt kikötőponton. A hajóbejegyzési lajstrom adatai szerint az egyesült vállalatok hét éves fennállásuk alatt összesen 240 különféle úszótárgyat építettek. A korábbi évekhez képest a hajómegrendelők között bizonyos változás következett be: csökkent a külföldiek száma és most a belföldiek jutottak túlsúlyba, dominálónak váltak a hajógyárak életében a belföldi megrendelések.⁸¹

A MFTR-munkák elvégzésénél vetődött fel először a két nagy hajógyár összeolvadásának terve, és ez annál inkább megvalósíthatónak látszott, mert a Danubius hajógyár alapító bankja, a Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank visszavonult és átengedte a hegemóniát a Hitelbanknak, amelynek ezáltal jelentős, a részesevése mindkét hajógyárban. Az 1896. évi Milléniumi Kiállításon a két vállalat még külön szerepel, de az első MFTR-rendelések átadása már az egyesült vállalat nevében történt. 1896. április 2-án ült össze a Schoenichen—Hartmann Részvénytársaság rendkívüli közgyűlése, ahol Berzeviczy Albert elnök a részvényesek elé tárta a két vállalat összeolvadásának tervét. Hangoztatta, hogy bár a Schoenichen—Hartmann-féle hajógyár rentabilis és megrendelésekkel bőven ellátott, mégis állandóan tárgyalásokat folytatott az igazgatóság a két hajógyár egybevonásáról, mert ez által kevesebb beruházás és költség, valamint adminisztrációs terhek mellett versenyképesebb termelést lehet folytatni. Az egyesülésnek akadályá eddig mindössze az volt, hogy a két vállalat nem tudott megegyezni a feltételekben — mondotta. Most azonban ez sikerült, és a közgyűlés is egyhangúan elfogadta az egyesülés feltételeit. Elhatározták, hogy a Schoenichen—Hartmann olvad be a Danubiusba, de a vállalat nevében mindkét telep elnevezése ott lesz, továbbá, hogy a Schoenichen—Hartmann-részvényeket cserélik át Danubius részvényekre oly módon, hogy a Danubius alaptőkéjét 3 millió forintra emelik. Minthogy a két bank megegyezett és a kisrészvényesek formális jóváhagyása is megvolt, létrejött a legfontosabb fúzió az újpesti hajógyárak között, és ezáltal egyesültek, integrálódtak a termelő erők, a hajóépítő tapasztalatok és a sokoldalról összehordott

szaktudás. 1896. május 8-án lebontották a magas fakerítést, ezáltal az utolsó akadályt is eltávolítva az egyesülés útjából.⁸²

Az egyesülés által létrejött új hajó- és gépgyár az osztrák—magyar monarchiában a legjelentősebbek egyike lett. 1897-ben a hajógyár az újpesti kikötő déli részétől az akkor felépített összekötő vasúti hídig terjedt, 13,3 hektár területet foglalt el. A beépített terület ebből több, mint 10 hektár; az épületek és berendezések értéke az új beruházásokkal együtt — amelyeket az egyesülést követő néhány év alatt hajtottak végre — 2—3 millió forintot tett ki. A gépek működéséhez szükséges hajtóerőt 550 lóerős gőzgépek szolgáltatták elektromos erőátvitel útján. A munkások létszáma 1500—2000 körül mozgott.

A hajóépítő munkások helyzete a korábbi évekhez képest sokat romlott. A fennmaradt két Gyárirend a legszigorúbb pénzbüntetésekkel és elbocsátást helyez kilátásba az ellenük vétőknek. A munkabérek nagyságáról adatok nem maradtak, azonban a több ízben is sztrájkban kirobbanó bérmozgalmak — a 90-es évektől kezdve — mutatták a munkások elégedetlenségét. Az üzemi munkások szervezettségére vonatkozó első adatok ugyancsak a 90-es évekből valók.⁸³

A hajógyártáson kívül nagyméretű kazán-, gép-, híd- és vagongyártásra is berendezkedtek, mert az 1896. évi ünnepeket követő depressziós időszakban a hajórendelések a vártnál kisebb mértékben érkeztek, a vállalat nagy kapacitását így próbálták hasznosítani. A hajóépítések csökkenését mutatja, hogy az 1896. évi építési lajstrom még 92 hajó készítéséről számol be, 1897-ben 14, 1898-ban 35, 1899-ben pedig 27 az épített egységek száma. Feltűnő volt a délkeleti export csaknem teljes szünetelése. Ez valószínűleg az aldunai szükségletek átmeneti kielégítésével kapcsolható össze. Az a csekélyszámú külföldi megrendelés, ami beérkezett, főleg orosz eredetű volt. A későbbi években a hajómegrendelések száma tovább csökkent, a századforduló után világszerte bekövetkezett politikai és gazdasági válság következményeképpen. A nagyobb méretű hajóépítés-csökkenés lehetőséget adott a tervezőknek, hogy több figyelmet fordítsanak a technikai fejlesztésre. 1898-ban készült el az első 500 lóerős vontatógőzös, a Pannonhalma, amelynél a kazánrendszerben jelentős újításokat hajtottak végre, de ez végül nem vált be. A Vaskapu szabályozási munkálatoknál jelentett nagy segítséget a Vaskapu kötélhajó építése egy francia vállalattal közösen. Ez a jármű 1945-ig volt használatban. 1899-ben orosz részre öt, villamosvilágítással ellátott gőzös készült. 1901-ben készült az első 40 tonnás úszódaru. Ugyanez évben került ki a gyárból az első 700 lóerős kerekesszögös zágrábi megrendelésre.

A századforduló után fellépett gazdasági válság éveiben a hajóépítés erősen visszafejlődött. 1900-ban 9 egység, 1901-ben 5, 1902-ben 22, 1903-ban 16, de 1904-ben újból 30 hajó építése már a válságidőszak végét jelzi. Hadi szükségletre két monitort (Temes és Bodrog), valamint több motoros katonai csónakot építenek. A hajóépítetők tekintve feltűnő a görögök szinte teljes elmaradása. Itt-ott fordul elő évente görög név a lajstromban. Egyébként a hajóaljstromot 1896-ban a 776-os számmal folytatták, de ez a szám nem fejezte ki az újpesti öbölben épített

összes úszóegységek mennyiségét, mert sem Hartmann összes építkezése, sem a fiumei, belga és prágai telep építései nem szerepeltek benne. Sok orosz megrendelő fordul elő a XIX. század utolsó és a XX. század első éveiben, de az 1905-ös év eseményei az orosz megrendelések elmaradását okozzák. Ezenkívül uszályokat épített továbbra a Délnémet Hajózási Társulat és — bár igen ritkán — belföldi magán megrendelők jelentkeznek. Ezekben az években indul meg nagyobb méretekben nemzetközi vállalatok részére a tankuszályok gyártása is. Jelentős működést nem tudnak kifejteni a válság következtében a gyár más osztályai sem. A géposztályon főleg stabil gőzgépek tervezése és gyártása folyik, 1903-tól pedig egy külfölddel kötött licencia szerződés alapján megkezdődött a nagy teljesítményű Diesel-motorok építése. Ezen a téren Magyarország a második a világon, minden szakember merésznek ítélte ezt a vállalkozást, és valóban, a feljegyzések ezekből az évekből egyenlőre több sikertelen, mint sikeres kísérletről számolnak be. De a jól bevált gépek igen kitűnően használhatók, ezek közé tartoztak a fiumei hajógyár részére készített 300 és 600 LE gépek, amelyeknél nagyobbak 1945-ig nem épültek Magyarországon.⁸⁴

1903-ból maradt fenn első ízben az egyesült újpesti hajógyárról készült legrégebbi helyszínrajz, amelynek alapján a vállalat épületei a következőképpen helyezkedtek el: a Meder utcától észak felé haladva a Duna-part közelében állt a ma is meglévő igazgatósági épület, tőle északabbra a hajókovácsműhely. Közöttük és a Váci út között feküdt a gépműhely, a kazánház és a vasúti kocsi kovácsműhely, tovább észak felé állt a vasúti kocsi lakatosműhely és az asztalosműhely. Ezután következett a Duna-part felőli oldalon a vasúti kocsi szerelde, a körvasút töltése és a szerelde között az 1897-ben épített öntőde. A prágaiak és Danubius régi telepének végét a vasúti kocsi fényező jelölte. Ezután üres telkek területek el, elvértve egy-egy faraktárral és az ácsműhellyel. A régi Hartmann—Schoenichen-féle telep határán, ahol a körvasút töltése kifordult a gyártelepről és keresztülhaladt a Váci úton, kezdődtek a tulajdonképpeni hajógyári épületek mint a daruműhely, a nagygép-, kovács-, a bordahajlító- és a gépasztalos-műhelyek. A Jutagyárral szemközt, a Váci út bal oldalán állt a második igazgatósági épület, az egykori Hartmann-féle irodaház, a második kazánkovács-műhely és a második kazánház. Ebből látható, hogy a hajóépítés a régi Schoenichen—Hartmann-féle telepek egy részén folyt, a régi prágai Danubius-telepen főleg gép- és vagongyártással foglalkoztak.⁸⁵

1906-ig változás nélkül folyt az üzem élete, a megrendelések száma lassan újból emelkedett, mégis egy újabb külső esemény, mely a vállalati részvényeket birtokló bankok nagyobb profitszerző törekvései nyomában keletkezett, újból megváltoztatta az üzem életét és nevét. Külső kezdeményezésre az eddig főleg békés célokat szolgáló hajók építésével a vállalat csaknem teljesen felhagyva, rátért a nagyobb profitot biztosító hadihajó építésekre, s ezzel kapcsolatban a név is megváltozott, a Danubius Hajó és Gépgyár Részvénytársaság nevet vette fel, elhagyva a régi alapítók, Hartmann és Schoenichen nevét.

A Danubius—Schoenichen—Hartmann-féle gyár első tíz évének termeléséről és üzleti eredményeiről tájékoztató kimutatás a szép fejlődést követő visszaesést mutatja, amelyből a hadihajógyártásra való átállással kerestek kiutat.⁸⁶

Év	Termelés értéke		Tiszta nyereség	
	Forint	%	Forint	%
1897	3 773 703	100	151 923	100
1898	2 799 286	74	22 082	14
1899	3 528 118	93	100 332	66
1900	7 374 260	195	35 772	23
1901	5 765 465	152	27 175	17
1902	4 700 000	124	—82 763	—54
1903	4 975 877	131	236 678	152
1904	8 266 800	219	304 677	200
1905	6 551 407	173	276 604	182
1906	7 403 395	196	329 470	216

Látható, hogy 1904-ig a nyereség összege a befektetett tőkéhez képest szinte minimális és 1902-ben még veszteség is volt. Természetesen ezek a kimutatások nem teljesen meggyőzőek, mert a kapitalista könyvelés szabályainak figyelembevételével készültek. Feltűnő az is, hogy még a kedvező években sem éri el a tiszta nyereség a termelés értékének 3%-át, de ha az évi több százezer forintos különféle leírásokat a nyereséghez hozzászámítjuk, akkor természetesen más nyereségadatokat kapunk. A vállalat jövedelmezősége lényegében 1905-től kezdődik, s ez nem csak a megjavult gazdasági viszonyoknak, hanem elsősorban a haditermelésre való részbeni átállásnak eredménye. A Danubius gyár hatalmas összegekből végrehajtott beruházásai a kapitalista társadalomban nem voltak kihasználhatók és teljes mértékben hasznosíthatók. Vagonokat kellett gyártani hajógyárban, hogy ne kerüljön csődbe az üzem, holott hajókra is szükség volt.

*

Már a MÁV hajózási üzeme hajómegrendeléseinek elosztásánál a létező hajógyarak mellett egy új vállalkozás, a Nicholson-gépgyár képviselői is megjelentek, és olcsó ajánlataikkal egész sor hajó építésére nyertek megbízást. A Nicholson-gépgyárat az Angliából bevándorolt Nicholson W. Fülöp alapította, aki mint a newarki mezőgazdasági gépgyár kereskedelmi képviselője, 1869-ben került Magyarországra. A képviselő kezdetben kizárólag az angliai törzsgyár gyártmányainak terjesztésével foglalkozott, de rövid fennállás után szükségesnek mutatkozott egy gépműhely létesítése, mert az importált gépekkel kapcsolatban különböző kisebb javítások váltak szükségessé. A műhelyben 1872-ben egy-két lakatos és asztalos dolgozott, néhány kézi erővel hajtott szerzőgépek mellett, amikor Herceg H. Józsefnek, a későbbi vezérigazgatónak a kezdeményezésére egyszerűbb mezőgazdasági gépek gyártásával is foglalkozni kezdtek.

Az 1873. évi bécsi világkiállításon a Nicholson-féle kereskedelmi képviselet egy magyar gyártmányú gőzcséplő garnitúrát állított ki, s a későbbi évek kedvező üzletmenetét kihasználva 1875-ben az akkori Gyár utcában, (ma Jókai utca) új, nagyméretű gépgyárat állított fel, amelyben cséplőgépek, gőzlokomobilok és gőzcséplők rendszeres gyártását kezdték meg. A kereskedelmi képviselet pedig Nicholson W. Fülöp Gépgyárává alakult.

Az üzem nagyarányú fejlődése néhány éven belül szűké tette a Gyár utcai telepet, ezért 1883-ban a Külső Váci útra költözött ki a vállalat, ahol egy 8000 négyszögöles üres telken korszerű öntödével ellátott gyártelep épült. Az új üzemben 500 munkás dolgozott főleg mezőgazdasági gépek előállításán, de gőzgépek gyártásával is foglalkoztak. Az 1885. évi budapesti kiállításon a vállalat mint önálló magyar gyár vett részt, és a bemutatott gazdasági gépek, gőzlokomobilok, cséplőgépek, fekvő és álló gőzgépek méltó elismerést nyertek több magas kitüntetés elnyerésével.

A jelenleg rendelkezésre álló adatokból nem állapítható meg pontosan, hogy mikor kapcsolódott be a vállalat a hajóépítés munkájába. Gonda Béla szerint 1891-ben, egy más gyártörténet szerint már 1885-ben, amikor megszerezték az újpesti kikötő-öbölben levő Hänisch és Mládi-cég birtokában volt újpesti partrészt és hajójavító műhelyt.⁸⁷ Valószínűbbnek Gonda Béla állítása látszik, mert 1885-ben a Nicholson-féle vállalkozás anyagi erejét az új gépgyár létesítése teljesen lekötötte, s ugyanakkor a hajóépítés területén még nem mutatkoztak kedvező jelenségek. 1893-ban, hogy a kapott megrendeléseket teljesíthessék, jelentékeny méretekben kibővítették a Hänisch—Mlady-telepet és megindult a nagyütemű hajóépítés.

Első kísérletképpen a Dévény—Radványi Dunaszabályozó Társulat tulajdonában levő Valpó, majd Bodoky lapátgőzös gépházát alakították át egy új kazán és egy 250 lóerős gőzgép beépítésével. Az átalakítás annyira sikeres volt, hogy a vízszabályozó társulat egy hasonló új hajót rendelt meg a vállalatnál. Az első munkák sikere megnyitotta az állami megrendelések sorát is. A MÁV hajózási üzeme részére itt készültek el a MÁV II. (250 lóerős), a Lukács Béla (300 lóerős), valamint az 500 lóerős háromhengeres gőzgéppel ellátott Wekerle Sándor és Szapáry Gyula vontató gőzösök.

1894 után a MFTR részére készültek: az Aranka 200 lóerős, a Táttra, Máttra, Fáttra, Vértes és Kékes 600 lóerős korszerű vontatók. Továbbá magánvállalkozók részére egy lapáthajó és három csavargőzös. Vasuszályokat 200, 300, 450 és 680 tonna teherbírással ugyancsak az MFTR részére készítettek.

A vállalat nagyméretű fejlődésének lendületét az 1892-ben kitört nagy tűzvész sem tudta megtörni, amely pedig a teljes törzsgyárat elpusztította. A gyárat néhány hónapon belül újra felépítették és új felszereléssel látták el. 1895-ben új pénztőke bevonása vált szükségessé, ezért az eddig egyéni cég formájában működő vállalkozás részvénytársasággá alakult. Ezekben az években éli a gyár virágzását, több, mint 1000 munkást foglalkoztat s kapacitását teljesen kihasználta. A századforduló

körül gazdasági válság azonban erősen érinti a vállalatot, hiába próbálkoznak új gyártási ágak bevonásával, valamint külföldi vállalatokkal való kooperációval. Nicholson ezekben a nehéz években halálozik el, s az üzem lényegében vezető nélkül marad. 1912-ben azután a Nicholson-gyár beolvadt a Schlick-féle részvénytársaságba. A régi gyártelepet lerombolták, a gépi berendezés egy részét a Schlick-telepre vitték. A hajózási üzletág a MFTR megrendelések teljesítése után nem bizonyult életképesnek az egyesült újpesti hajógyárak versenyével szemben.

*

A századfordulót követő kedvezőtlen üzletmenet, valamint a nagyobb profit szerzésére irányuló törekvés a Danubius és Hitelbank urait (Tolnay Lajos, Ullmann Adolf, Weiss Manfréd, Baumgarten Henrik és Walkó Lajos — csak az ismertebbeket említve) arra készítette, hogy a nagykapacitású, tetterős és sok pénzt elnyelt vállalat részére új munkaterületet keressenek, amely a kor politikai és gazdasági viszonyainak megfelelt. Az akkor meginduló flottaversengésből a monarchia imperialistái sem akartak kimaradni, ezért hatalmas összegeket szavaztak meg hajóépítésre. A Hitelbank számára éppen kapóra jött ez az alkalom és minden eszközt megragadott hadihajó megrendelések megszerzésére. 1905 folyamán az ország politikai körei — talán éppen a Hitelbank vezetőinek kezdeményezésére — egyre erősebben adtak hangot olyan irányú követeléseiknek, hogy a közös hadügyi beruházásokból a magyar kvótával arányos részt a magyar ipar kapja meg előállításra.

1906-ban Ferenc József hozzájárult a hadihajók egy részének magyar gyárakban történő építéséhez, és ekkor fogott hozzá teljes erővel a Hitelbank a Danubiuson keresztül tengeri hajók építésére alkalmas telep létesítéséhez. A magyar kormány Fiume és Portore kikötőjében megfelelő nagyságú telket adott, és megállapodás létesült a legkülönbözőbb állami kedvezmények maximális ideig való élvezéséről. Elhatározták, hogy Fiumében építik a hajók testét és kazánjaikat, míg a gépi berendezést Budapesten állítják elő. 1906 őszén az újpesti telepen új osztályt, a hadihajó géposztályt állították fel, teljesen külön a meglévő hajógép osztálytól. A géposztály vezetését a tengerésztől átvett mérnökökre bízták, s mellettük egy sor fiatal magyar mérnök is helyet kapott. Itt készültek többek között az első torpedónaszád gépek. Az első hadihajó sorozat 1909-ben került ki a fiumei telepről, s ekkor bebizonyosodott, hogy a magyar ipar és a magyar szakemberek alkalmasak az igen magas képzettséget és technikai készséget megkövetelő tengeri hajóépítés problémájának megoldására. A hajók tervezése a trieszti Stabilimento Technico elképzelései alapján az osztrák hadügyminisztériumban történt, és a Danubius kész rajzokat kapott. A hajók motorját meghajtó gőzturbina rajzokat pedig a német Allgemeine Elektrizitätsgesellschafttól vásárolta meg a gyár.

Budapesten a folyami hajók megrendelés állománya lényegesen nem változott 1906 után sem, ellenben a hadihajógyártással kapcsolatos

terhek egyre súlyosabbak és meghaladják a Danubius kapacitását. Önként adódott ismét a megerősítés problémájának gondolata, mégpedig elsősorban egy gépgyárral való fúzió, amely a gőzturbinák és hadihajógépek gyártásnál segítséget tudna nyújtani. A Hitelbank a befolyása alatt álló Ganz-gyárral rendelte el a fúziót. Egyedül a Leszámitolóbank részesedésének ügyében alakult ki bizonyos nézeteltérés amely végül is a Hitelbank nagyobb anyagi ereje következtében diktatórikus úton oldódott meg: az újonnan alakult Ganz és Társa, a Danubius Gép- Vagon- és Hajógyár tőkéjéből 70%-ot vásárolt meg, 30%-ot hagyva a Leszámitolóbanknak. A fúzió a gyártási profil átalakítását vonta maga után. A vagongyártás megszűnt, viszont a Ganz daruosztálya teljes mértékben átköltözött a régi prágai telepre, a vagongyártás befejezése után üresen maradt műhelyekbe. Ugyancsak átkerült a hadihajó géposztály a vagongyárba.⁸⁸

A dunai hajóépítő tevékenység négy év alatt mindössze 71 új hajót eredményezett, ami a szomorú gazdasági viszonyokat tükrözte. 1911 után megindult a fokozottabb MFTR-építés, és ez évben 35 hajó építéséről tájékoztat a hajórajstrom. Külföldi megrendelő alig van, főleg hazai megrendelésre történik szállítás; sor került egy újabb nagy monitor és kisebb katonai rendeltetésű hajók építésére. A vállalat üzleti és termelési viszonyai a következőképp alakultak:⁸⁹

Év	Termelés értéke		Tiszta nyereség	
	Forint	%	Forint	%
1907	8 736 070	100	374 804	100
1908	15 877 664	181	604 951	161
1909	20 057 571	241	755 436	201
1910	14 176 946	162	705 620	188

Amint a fenti adatsorokból látható, a hadihajóépítés jelentősen megnövelte a vállalat termelési eredményeit és bevételét. Igen furcsán hat ezzel szemben az 1911. évi egyesülés után a Ganz-gyár üzleti jelentéseinek szinte állandóan visszatérő kitétele a hajógyártás veszteségeiről, s valószínűleg mögötte nincs is semmi realitás, sőt a termelés értékéről közölt adatok csekély nagysága azt a benyomást kelti, hogy nem valóságosak, hanem a nagy nyeresemény eltitkolását szolgálják. 1910 után a Ganz-gyár üzleti jelentéseiből nem tűnik ki külön a hajógyártás részesedése.

*

Az újpesti hajóépítés első ötven évének eredményeit vizsgálva megállapítható, hogy a kikötő-öböl területén megindult hajógyártás egészen a századfordulóig felfelé ívelő, és egy nagy, korszerű hajógyár létrehozását eredményezi. Az itt készült hajók száma 1428 volt. A magyarországi gyáripár előrehaladása szempontjából pozitívan értékelhető az újpesti hajóépítés, de az is világosan kiténik, hogy a banktőke behatolása

mennyire kétoldalú jelenség, mert kétségtelenül óriási technikai fejlődést von maga után, megsokszorozza a termelő erőket, de ugyanakkor az általa létrehozott óriási termelő kapacitást sok esetben a társadalom szempontjából negatív célokra használja fel. Az újpesti hajóépítés első ötven événél az általános gazdasági és társadalomfejlődési törvényszerűségeknek kis keretekben való tükröződése a szembetűnő, és ezeknek a törvényszerűségeknek a jegyében folytatódik az újpesti hajóépítés második félszázada is.

J E G Y Z E T E K

¹ A Duna hajózásának teljes, összefüggő történetét magyar nyelven egyedül *Gonda B.* műve tárgyalja: *A magyar hajózás.* Bp. 1899. — Több monográfiában viszont a Duna-hajózás egy-egy időszakáról történik említés. Ilyen munka például: *Egan E., A magyar folyami gőzhajózás.* Bp. 1925. A legújabb feldolgozások egyike: *Bornemissza F. — Bartos D., Magyarország és a tengerhajózás.* Bp. 1942.

² *Konkoly Thege M., Hajógépek és hajótípusok.* Bp. 1898, 41.

³ Az osztrák Első Dunagőzhajózási Társaság hajózási forgalma is csak 1850 után lendül fel nagyobb mértékben. Lásd a következő jegyzetet.

⁴ *Denkschrift der Ersten K. K. Priv. Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft zur Erinnerung ihres 50 jährigen Bestandes.* Wien 1881, 5—7.

⁵ DGT. Visszapillantás keletkezésére és fejlődésére, különösen Magyarországon. Bp. 1885, 7. — *Bornemissza—Bartos i. m.* 97. — *Széchenyi I.* könyvet is írt a Duna hajózásról, amelyben kifejti nézeteit: *Die Donauschiffahrt.* Ofen 1836.

⁶ *Bornemissza—Bartos i. m.* 104. — Az Óbudai Hajógyárban levő kiadatlan gyártörténeti kézirat.

⁷ Fővárosi Levéltár. Pest városi tanács levéltára (a továbbiakban: Pesti lt.) 218/XI—1862. — *Pester Lloyd* (1858) 2. sz. *Der Neupester Hafen.*

⁸ *Hunfalvy J., Buda és Pest környéke.* Pest 1859, 161.

⁹ Az újpesti kikötőben működött fahajó készítő mesterekről csupán elszórt adatok találhatóak. Ezek pontos felkutatása és összegezése még hátralevő feladat.

¹⁰ A DGT és a Luczenbacher-testvérek közötti ellentétekre: Pest városi tanács levéltára. 660/X—1860, 983/X—1861.

¹¹ 125 Jahre Erste Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft. Wien 1954, 46, 89. — *Magyarország Anyagi Érdekei* (1866) szept. 1.

¹² 125 Jahre . . . 89, 92.

¹³ *Egan i. m.* 11.

¹⁴ Pesti lt. 623/X—1869. — Ugyancsak több intézkedést hoz az emberekkel történő hajóvontatás megakadályozására az 1868 novemberében alakult Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség: Pesti lt. 264/XI—1868.

¹⁵ Az újpesti kikötő történetére az Országos Levéltárban őrzött Óbudai Kír. Jóságigazgatóság, az Újpesti Kikötőfelügyelőség, valamint az egyes minisztériumok irataiban is találhatóak adatok. Felkutatásukban nyújtott segítségért itt mondunk köszönetet Kardos Kálmán levéltárosnak.

¹⁶ Pesti lt. 433/II—1864.

¹⁷ Uo.

¹⁸ Uo.

¹⁹ Uo. 542/X—1865.

²⁰ Uo.

²¹ *Konkoly Thege i. m.* 140—143.

²² Pesti lt. 1179/X—1866.

²³ *Gonda i. m.* 273. — *Egan i. m.* 41.

²⁴ *Grass Viktornak* az újpesti hajógyár történetével foglalkozó kézírata 1943-ban készült. Ez a gyártörténet az első évtizedek történetére vonatkozóan a levéltári anyag ismerete nélkül tárgyalja az eseményeket, szájhagyományra és

visszaemlékezésekre támaszkodva. Sok értékes adatot közöl, hitelesnek azonban csak az 1900 utáni vonatkozó része fogadható el, amikortól a szerző maga is az újpesti hajógyár egyik vezetőjeként közvetlenül részt vett a vállalat irányításában. Ez úton fejezzük ki köszönetünket a Grass-családnak a kézirat és az értékes foto anyag használásának engedélyezéséért.

²⁵ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a m. kir. földművelés-, ipar- és kereskedelmi miniszter úr ónagyméltóságához a budapesti kamarai kerület kézmű- és gyáriparáról az 1870—1875. években Bp. 1877, 189.

²⁶ Az idézett szerződés Palotás mérnök gyártörténeti adatgyűjteményében található a Gh. Dej Hajógyárban. Ez úton is köszönetet mondunk az anyag rendelkezésre bocsátásáért.

²⁷ Sándor V., Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867—1900. Bp. 1954, 21.

²⁸ Országos Levéltár. Óbudai Kir. Jóságigazgatóság iratai. 167. cs.

²⁹ Pesti lt. 769/V—1868.

³⁰ Sándor i. m. 201.

³¹ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése ... 1870—1875. években. 171.

³² A korabeli hajókhöz képest igen erős motorral ellátott Salvátor hajó még az 1900-as években is közlekedett. A hajógép nagy erejét valószínűsíti az, hogy belga gépgyár rajzai és gyártási tapasztalatai alapján készült a később híressé vált MÁV gépgyárban. A Salvátor adatai a MFTR gőzöseiről 1896-ban készített kimutatásból kerültek elő, Palotás mérnök gyűjteményéből.

³³ A vállalat gépgyárát a kincstár vásárolta meg, és ebből fejlődött ki a mai Kőbányai úton fekvő MÁVAG gyár.

³⁴ Magyarország Anyagi Érdekei (1866) 1., 9. sz.

³⁵ Ismertebb osztrák hajógyárak voltak a DGT Óbudai Hajógyárán kívül Mayer linzi, és Ruston angol gépész florisdorfi hajógyára. Néhány hajó került hazánkba a liverpooli W. C. Miller hajógyárából, valamint más nyugat-európai, sőt amerikai gyárakból is. Kazán- és hajógép gyártással foglalkoztak Hornsby és fiai (Grantham), R. Garret és fia (Leiston) angol gyárak, továbbá a Cs. K. Szab. Osztrák Államvasúttársaság pesti gépgyára és Kammermayer Lenárd Rózsa utcai üzeme. A gépgyárak közül ismert volt a svájci Escher—Wyss-gyár zürichi üzeme, Schneider—Creusot párizsi telepe, a bécsi Siegl-gyár, valamint az 1870-es évektől Röck István gyára.

³⁶ Munkások Ujságja (1868) ápr. 26. — *Liptai P.*, Az újpesti hajógyár. Hazánk s a Külföld (1866) 602—603, 636—637.

³⁷ Magyarország Anyagi Érdekei (1866) 34. sz.

³⁸ *Liptai P.*, A magyar közepdunai gőzhajó társaság épülő gőzösei. Hazánk s a Külföld (1866) 39. sz.

³⁹ Magyarország Anyagi Érdekei (1867) júl. 27, aug. 18.

⁴⁰ Uo. (1867) 2. sz. 17.

⁴¹ L. 36. jegyzet.

⁴² Pesti lt. 136/XI—1868. — Magyarország Anyagi Érdekei (1868) dec. 28. — A vételre vonatkozó részletesebb adatok eddig nem ismertek.

⁴³ Munkások Ujsága (1868) 17. sz. — Pesti lt. 365/VI—1869, 370/VI—1869.

⁴⁴ Uo.

⁴⁵ Uo.

⁴⁶ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése ... 1870—1875. években 170—174.

⁴⁷ L. 42. jegyzet.

⁴⁸ Sándor i. m. 44—45. — A Pest—Fiumei Hajógyár is részesült az államsegélyből, de a bukást így sem tudta elkerülni. 1871-ben az üzem az Első Magyar Gőzhajózási Társaság kezébe jut, majd ennek bukása után a kincstár tulajdonába kerül a gyár. 1875-ben a gépi berendezést Schoenichen felszámoló, a későbbi hajógyáros közreműködésével elárverezték, nagyobb részben a MÁV Gépgyárba kerültek a jó gépek, de feltehetőleg a Schoenichen-hajógyár is így szerezte gépi berendezését. Országos Levéltár. Óbudai Kir. Jóságigazgatóság. 372/1876.

⁴⁹ 125 Jahre ... 89, 92.

⁵⁰ Uo.

⁵¹ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése ... 1870—1875. években. 172.

- ⁵² Uo. 172—173.
⁵³ Pesti lt. 185/VI—1872.
⁵⁴ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése... 1870—1875. években 188—189.
⁵⁵ 74.
⁵⁶ *Gonda* i. m. 242.
⁵⁷ Az újpesti kikötő kezelése és egészségügyi viszonyai a lehető legnagyobb elhanyagoltságot tükrözték. A kikötő vize poshadt és büdös volt részben az elzártság, részben a különböző gyárak szennyvizének bevezetése miatt. Az elzárógát zsilipjének megnyitása után pedig a Duna sodra nagymennyiségű homokot rakott le, úgyhogy a kikötő bérlői — mert nem a kincstár kezelte a kikötőt, hanem egy bérlőtársaság — beszüntették a kotrást. Így történt meg, hogy 1879. március 6-án négy személyszállító hajó is zátonyra futott. Országos Levéltár. Óbudai Kir. Jóságigazgatóság iratai. 167 cs.
⁵⁸ Országos Levéltár. Kereskedelemügyi Minisztérium iratai. 1074—VI—1893.
⁵⁹ Budapesti Cégbíróság. 80—1889. A Prágai Hajóépítő Részvénytársaságra vonatkozó adatok e szám alatt találhatóak.
⁶⁰ DDSG Almanach. 1881. Hirdetési rész.
⁶¹ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése... 1881. évről. Bp. 1882, 146.
⁶² L. 58. jegyzet.
⁶³ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése... 1870—1875. években. 188—189.
⁶⁴ Uo.
⁶⁵ Uo.
⁶⁶ Magyar Salon (1889) 15. — Palotás mérnök gyűjteménye.
⁶⁷ Palotás mérnök gyűjteménye.
⁶⁸ Bp. Kereskedelmi és Iparkamara jelentése... 1885. évről. Bp. 1886, 114.
⁶⁹ *Konkoly Thege* i. m. 4.
⁷⁰ *Konkoly Thege M.*, Gépipar Magyarországon az utolsó 40 év alatt. Bp. 1912, 15.
⁷¹ *Grass* kézirata. 16.
⁷² Uo. 12.
⁷³ Országos Levéltár. Kereskedelemügyi Minisztérium iratai. 1074—VI—1895. — *Sándor* i. m. 461.
⁷⁴ Budapesti Cégbíróság. Cg. 1737. Itt találhatóak a Danubius Részvénytársaság megalakulási közgyűlési és egyéb iratai, valamint évi jelentései 1910-ig.
⁷⁵ L. 73. jegyzet.
⁷⁶ L. 74. jegyzet.
⁷⁷ Scharbert Gyula volt hajógyári igazgató kéziratosa tanulmánya az újpesti hajóépítés technikai fejlődéséről. Palotás mérnök gyűjteményéből.
⁷⁸ Budapesti Cégbíróság. 85—1895. Itt találhatóak a Schoenichen—Hartmann-féle egyesült hajógyárra vonatkozó összes adatok 1896-ig.
⁷⁹ Országos Levéltár. Kereskedelemügyi Minisztérium iratai. 16986—II—1895.
⁸⁰ Magyar Pénzügy (1895) jan. 31, febr. 28.
⁸¹ L. 78. jegyzet.
⁸² Uo.
⁸³ A gyárra és a munkarendre vonatkozó adatok Palotás mérnök gyűjteményében találhatóak.
⁸⁴ Kaplanek volt fiumei gyárigazgató emlékiratai a fiumei hajógyár történetéről. Palotás mérnök gyűjteményében.
⁸⁵ A régi vállalati helyszínrajz Dobay Jenő tervosztályvezető gyűjteményéből való, akinek egész munkánkhoz nyújtott segítségéért ez úton is köszönetet mondunk.
⁸⁶ Budapesti Cégbíróság. Cg. 1737. Évi jelentések csomója.
⁸⁷ A Magyar Vasművek és Gépgyárak Országos Egyesületének Évkönyve 1926—1927. Bp. 1928, 244. — *Gonda* i. m. 234.
⁸⁸ *Grass* kézirata. 31.
⁸⁹ L. 86. jegyzet.

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ В Г. УЙПЕШТ. I.

(1863—1911 гг.)

Началом судостроения в г. Уйпешт следует считать сооружение уйпештского зимнего порта. В территориальном отношении зимний порт относился к городу Пешт, он находился под ведомством казны и простирался на левом берегу Дуная. В 1857 году порт открыли для судоходства. Название «уйпештский» он получил по той причине, что при его постройке порт находился ближе к городу Уйпешт, и это обстоятельство привело к ошибочному названию. На самом деле он был зимним портом города Пешт, и поэтому, хотя и настоящая статья пользуется соответственно общепринятому обычаю названием «уйпештский порт», «уйпештское судостроение», то в сущности под этими названиями следует подразумевать пештский зимний порт и пештское судостроение.

После сооружения порта корабельные мастера деревянных судов арендовали более или менее большие участки на отлогом берегу порта, и там строили или ремонтировали плотничные деревянные суда. Среди них от 1863—1865 гг. появился пионер уйпештского железного судостроения, Йозеф Хартманн, родом из пештской гражданской семьи. Хартманн обучался кораблестроительному мастерству на Обудайской судовой верфи, и затем на других европейских и американских судовых верфях, и приобрел также квалификацию инженера кораблестроителя. Однако, он не остался за границей, а возвратился на родину, и на сбереженные деньги купил в 1863 г. вблизи пештского берега Дуная машиностроительную и ремонтную мастерскую. Из имеющегося в нашем распоряжении материала, нельзя точно установить, когда он начал заниматься судостроительством, однако, фактом является, что в 1868 г. он заключил уже 25-ый договор на поставку, т. е. постройку железных судов или барж. Началом истории уйпештского судостроения можно считать основание Хартманном судостроительного завода.

Завод Хартманна в 1868 г. купило Первое Венгерско—Бельгийское А. О. по Машино- и Судостроению, и назначило Хартманна управляющим. Через несколько лет после первой попытки Хартманна, другие венгерские капиталисты и аристократы попробовали обеспечить для себя одну часть большой прибыли, ожидаемой от судоходства и судостроения. Они учредили Первое Венгерское Пароходное Общество и заключили договор с фиумейской судовой верфью Стабилименто Техника для создания филиала в уйпештском порту. Новая судовая верфь, которую впоследствии переняло Первое Венгерское Пешт—Фиумейское А. О. по Судостроению, была хорошо оснащенный заводом и построила много судов: этим заводом был выпущен на воду в 1867 г. первый пароход, и за ним последовал ряд других. Между тем на территории порта было создано несколько меньших по размерам судостроительных заводов. Пештское Общество по строительству Буксирных Пароходов, строительные заводы деревянных судов Пала Луценбахера и Судовой верфь Леви—Веруда.

В 1871 году конъюнктура в судостроительстве внезапно прекратилась. Венгерские судоходные предприятия вследствие экономического кризиса и беспощадной конкуренции австрийского Первого Дунайского Судоходного Общества, обанкротились. В пределах одного-двух годов эта судьба постигла и судостроительные предприятия.

Кризис был еще в полном разгаре, когда Хартманн во второй раз появился в уйпештском порту, и на береговом участке, простирающемся против южного конца острова порта, оборудовал новый завод. Первые годы существования показывают лишь признаки застоя в жизни нового предприятия, но в 1878 году наступает вторая большая судостроительная конъюнктура. Число рабочих на заводе Хартманна повышается с 70 до 600 человек. На этом заводе был построен первый корабль для речного и морского плавания, причем этим типом Хартманн на многие десятилетия заложил прочный фундамент уйпештского судостроения, и указал путь судостроителям следующим поколений. Вторая попытка Хартманна сопро-

вождалась более значительным материальным успехом, чем первая, но все же, когда он в феврале 1880 года почувствовал признаки приближающейся деконъюнктуры, продал свое предприятие Пражскому А. О. по Машиностроению и остался на верфи в качестве управляющего, но в конце 1882 года он отказался также от этой должности.

В 1884 году Хартманн в северной части территории бывшей Пешт—Фиумейской судовой верфи оборудовал свой третий завод. На этом превосходно работающем, обильно снабженном заказами, заводе он умер в 1889 г.

В 1871 г. на территории обанкротившейся Судовой верфи Леви—Веруда, новый предприниматель, Х. Шенихен, начал судостроительство. Шенихен, инспектор Объединенного Венгерского Судового Общества, был родом из немецкой гражданской семьи. Судовое общество, приобретший в 1871 году территорию Пешт—Фиумейского судостроительного завода, обанкротилось, и Шенихену дали поручение, связанное с ликвидацией завода. Таким образом, Шенихен приобрел машины, территорию и дешевые здания, превосходно организовал свое предприятие, и из наступившей после 1878 года конъюнктуры, в противоположность Хартманну, он вышел укрепившись. Шенихен также умер в 1889 году.

Значит, в 1880-ых годах в уйештском порту работало три судостроительных завода. Эти заводы осуществляли значительное строительство. Согласно сохранившимся неполным данным до 1889 года было построено 1000 железных судов, пароходов и барж, и были года, когда из этих заводов было спущено на воду 50 судов. Машинное оборудование заводов и их рабочие методы были довольно примитивными, наблюдается также значительный недостаток в квалифицированных рабочих. Необходимые для судов котлы в большинстве случаев изготовлялись на самых заводах, но их машинное оборудование поставляли другие предприятия (завод Рёкк; и прочие западноевропейские машиностроительные фабрики). Наряду с крупными судостроителями образовалась также более молодая гвардия судостроителей и конструкторов, которые в последующие десятилетия приобрели ведущую роль.

Большинство продукции судостроительных заводов экспортировалось: Хартманн поставлял суда в первую очередь в область Нижнего Течения Дуная, греческим, румынским и сербским заказчикам, а Шенихен на более отдаленные территории — русским и турецким заказчикам. Отечественные заказы в исследуемый период еще не были значительными. Венгерские судостроительные заводы добились также международного признания и, как правило, на международных конкурсах побеждали австрийские и немецкие предприятия.

В 1890 году А. О. Пражского Машиностроительного завода продало свой филиал Венгерскому Промышленному и Торговому Банку, создавшему под названием А. О. Суд- и Машиностроения Данубиус, новое предприятие. Заводы Хартманна и Шенихена купил Венгерский Учетный и Разменный Банк, и фузионировал два предприятия. Итак, в уйештском порту в 90-ых годах вновь существовало два значительных судостроительных завода. Вторжению банковского капитала в судостроительную промышленность способствовали проекты транспортной политики министра Бароши, в центре которых находилось основание Венгерского А. О. по речному и морскому судоходству (МФТР). Банки старались участвовать в ожидаемом крупномасштабном судостроении, или же в ожидаемой прибыли, и поэтому начали скупать судостроительные заводы. В 1894 году был учрежден МФТР и сделаны крупные заказы. При распределении заказов конкурировали три предприятия: А. О. Объединенного Суд- и Машиностроительного завода Шенихен—Хартманн, А. О. Данубиус и Машиностроительный завод Нихольсон, организовавший свою судовой верфь на территории судоремонтного завода. Преобладающую часть заказов получило, созданное при участии Кредитного Банка, А. О. Объединенных судостроительных заводов Данубиус—Шенихен—Хартманн (1896 г.). Включение в судостроение банковского капитала имело результатом значительный подъем судостроительства. Включение крупного капитала в производство оказалось необходимым, так как частные лица больше не могли обеспечить связанные с судостроением и все возрастающие технические требования и запасы материалов. Судостроительные заводы проходили значительное развитие, строи-

лись новые здания, в существенной мере совершенствовалось и расширялось механическое оборудование.

Объединенный судостроительный завод после выполнения заказов МФТР-а больше не мог использовать своей огромной производственной мощности, хотя в круг его деятельности было включено также вагоностроение, машиностроение и мостостроение. Поэтому управляющие заводом сделали все возможное, чтобы получить одну часть заказов из контингента австро-венгерского флотостроения. Эти стремления увенчались успехом, и в 1905 году был создан фиумейский завод военных кораблей. На будапештском заводе строительство речных судов было оттеснено на задний план, все было подчинено интересам фиумейского завода. Расширение строительства военных кораблей повлекло за собой фузию с А. О. Машиностроительного завода Ганц и К^о; в результате этой фузии возникло крупнейшее машиностроительное мамонтовое предприятие Венгрии: А. О. Судостроительного и Вагоностроительного завода Ганц—Данубиус (1911 г.), занимающее свыше 10 000 рабочих и служащих.

При исследовании истории уйпештского судостроения можно установить, что оно началось с деятельности небольших предприятий, а затем в процессе десятилетнего развития, после временных кризисов и подъемов, из небольших предприятий развивались средние предприятия, которые, после вторжения банковского капитала концентрировали свои производственные силы в одном единственном крупном предприятии. До тех пор восходящий процесс (до 1911 года было построено почти 1500 пловучих единиц, предназначенных для мирных целей) показывает тогда перелом, и подготовка войны искажает, отклоняет в отрицательную сторону развивающееся судостроение. В отношении технического уровня наблюдается огромное развитие, но созданные таким образом пловучие крепости стоят уже не на службе мирной жизни, а на службе войны.

A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez

A nagyvárosok fejlődése a kapitalizmusban szükségszerűen maga után vonja, hogy a városiasodás jelenségei és következményei nem korlátozódnak a szűkebben vett város területére, hanem viszonylag széles övezetet tartanak vonzókörükben. A tőkés fejlődésben élenjáró országokban már a XIX. század első felétől számos olyan nagyváros jött létre, amely körül az elővárosok egész rendszere fejlődhetett ki. Ezek a nagyvárosokhoz kapcsolódó helységek gazdasági, társadalmi fejlődésükben teljesen a központi nagyváros kiegészítőinek szerepét játsszák, s találoán nevezik őket „Satellite City”-nek, csatlós városoknak.

Magyarországon Budapestet, a legnagyobb várost, környező helységek lényegében még a XIX. század végén is jelentéktelen települések, vagyis a főváros környéki elővárosi rendszer kiépüléséről még nem beszélhetünk. Ennek feltételei éppen az 1890-es évekre, a századfordulóra értek meg. A XIX. század végére ugyanis a kiegyezés után előrehaladó tőkés fejlődés révén Budapest nemcsak az ország politikai, kulturális és kereskedelmi, de kimondottan ipari központjává is vált. A fővárosban összpontosult az élelmiszeripar, malomipar, sör- és szeszgyártás, valamint a gépipar nagy része, a magyar gyáripari munkásságnak egynegyede. A tőkés fejlődés korlátozottsága, az ország agrár jellege és elmaradottsága nem tette lehetővé, hogy Magyarországon Budapesten kívül más jelentősebb ipari gócpont is kialakuljon, amely szervesen befolyásolni tudta volna a környék gazdasági fejlődését. Így azután csupán egyetlen nagyobb vonzási körrel rendelkező nagyvárosi központ jött létre, míg más városok közül az elővárosi fejlődés kezdetei sem figyelhetők meg.¹

A nagyvárosi fejlődésben — magyarországi viszonylatban páratlanul — előrehaladó Budapest a századforduló körül nagy vonzerőt gyakorolt, amelynek eredményeképpen az ipar jelentős részében Budapestre települ és a lakosság növekvő hányada összpontosul. A főváros különleges vonzóerejét mindenekelőtt az adta meg, hogy Budapest nemcsak közigazgatási és kulturális központ volt, hanem egyben az ország gazdasági életének centruma is. Számos európai országban e két tényező nem esett egybe, Prága, Bern, Berlin, Varsó és más fővárosok nem váltak egyben kiemelkedő ipari központtá is. A közigazgatási és kulturális élet centrumai önmagukban is nagy vonzóerőt gyakorolnak a vidék lakosságára, s Magyarországon ez a hatás annál is erősebb lehetett, mivel a vidéki