

Hajóépítés és -javítás Komáromban

A magyarországi közlekedés és iparosodás történelmi részletei mindig új ismereteket hoznak a felszínre és egyben tanulsággal is szolgálnak.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2023.4.4>

Boross István

e-mail: borossis00@gmail.com

1. A KEZDETEK

Komárom a magyarországi hajózás egyik legkorábbi kikötője. Egy oklevél ugyanis már a 11. században berakodó hajóállomásként említi, és a 13. században már tekintélyes forgalma volt. Erről tanúskodik IV. Béla 1265-ben kelt kiváltságlevele, amelyben Komáromnak egyéb kedvezmények között árumegállító jogot is adott. A további évszázadokban egyre több hajózással kapcsolatos feljegyzésen és okiraton szerepel a város neve. Ezek meggyőzően bizonyítják, hogy a dunai hajózásban Komárom minden időben jelentős szerepet játszott.

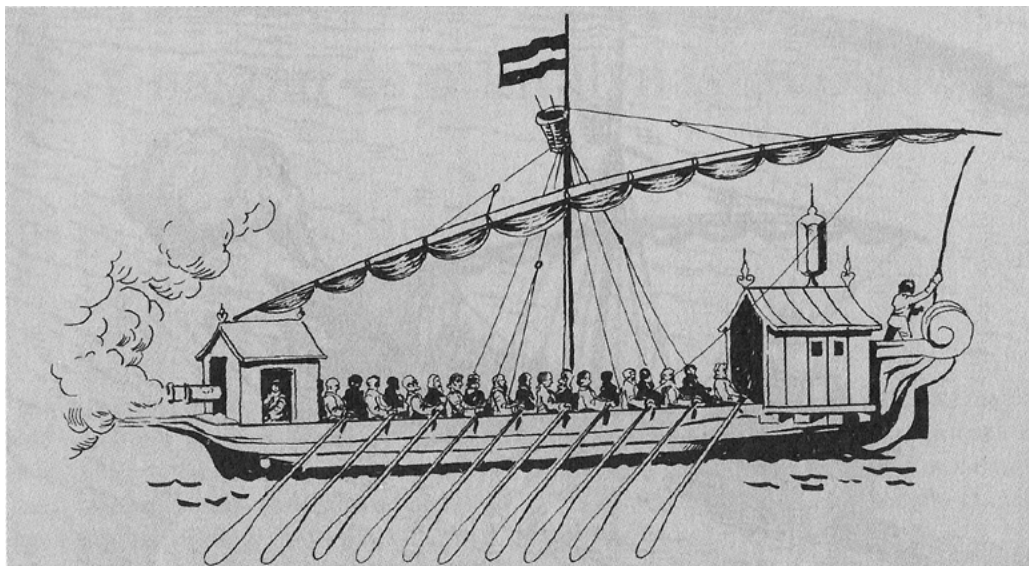
Természetes, hogy ebben a fontos kikötővárosban a magyarországi hajózás megindulásától működött hajóépítő műhely. A hajóépítést elősegítette az is, hogy a Felvidék erdős területéről érkező Vág folyó itt ömlik a Dunába, és így a hajóépítéshez szükséges szálfa leúsztatása feleslegessé tette a költséges szállítást.

A rendelkezésünkre álló adatok alapján megállapítható, hogy Komáromban már a középkorban is készítettek hajókat, de a tömeges gyártás a török háborúk idején, a 16. században indult meg. Amikor is itt állomásozott a Magyar Királysághoz tartozó Császári és Királyi naszádos hajóhad. Ezeket a hadihajókat a naszádos katonák építették, akik egyben ősei is a később oly híressé vált komáromi hajóácsoknak. Közöttük eleinte sok olaszt is találunk, akik szülőföldjükről gazdag tapasztalatokat hoztak.



Hajóácsok XVII. sz.

A török háborúk vége fordulatot hozott Komárom számára, mert a hadiflotta székhelyét újból a déli végekre helyezték át. A város gyorsan alkalmazkodott az új helyzethez, és rövid idő alatt tekintélyes kereskedelmi hajóparkot épített, aminek következtében az ország egyik legfontosabb hajózási központja lett. Folyamatosan elborították a gabonás hajók, a talpak (tutajok) és a halászbárkák száza. Ötven malom kelepelt szüntelenül, s készítette a híres komáromi lisztet. A vontatók lovai húzták a hajókat, s a partok a hajósok túlkeitől vissz-



Tízpárevezős naszád

hangzottak. A Komáromban működő 410 gabonakereskedő közül egyik-másiknak 20-25 tölgyfa hajója is volt.

A kor legismertebb és dúsgazdag hajótulajdonosa és kereskedője volt Domonkos János

(1768-1833), akiről Jókai Mór az Aranyember figuráját mintázta. A messze kiterjedő kereskedelem fényes bizonyítéka, hogy a hajók biztosítása céljából ugyancsak Komáromban alakult meg 1807-ben Magyarország legelső biztosító társasága: a Császári Királyi Szabadítékos



Rakodó hajó Komáromnál

Rév-Komáromi Biztosító Társaság, amelynek kezdetben 400 ezer forint alaptőkéje, valamint a Duna és más magyarországi folyók mentén sok ügyvivője volt.

Komárom híres hajóács ipara tovább fejlődött. A hajóépítés nagy gyakorlatot, kifogástalan szakmai tudást, pontos és szervezett munkát igénylő műveltsorozat, amelyet a hajóácsok kompániákba tömörülve a legtapasztaltabb mester irányítása mellett végeztek. A hajóácsok számáról csak megközelítő pontosságú adataink vannak, de azt tudjuk, hogy 1820-ban „4 hajócsináló kompánia” működött. Egy kompániában 10-15, esetleg 20 ember dolgozott. A hajóácsmesterségről is elmondhatjuk, hogy apáról fiúra szállt, és szinte törvényszerű volt, hogy a családból legalább egy fiú tovább vitte az ősi mesterséget. A hajóács utódok örökölték a hajóépítés tudományát és egyben a területet is.

Komáromban a Vág-Duna és a Kis-Vág közötti, több mint 1 km hosszú Vág-sziget volt a hajóácsok munkaterülete. Az ácskompániáknak megvolt a saját ősi mindig ugyanazon a helyen lévő faragótelepe. Jobb helyet keresve sem találhattak volna, mert csendes folyású víz partján terült el. Itt volt a Vágon leúszó tutajok kikötője, a parton fakereskedők telepei, a közelben azok az utcák amelyekben a hajóácsok laktak. A meder- és partviszonyok ezen a területen rendkívül kedvezőek voltak. Csak magas ár hullám önthette el a partot, ami enyhén hajlott a víz felé. A mederben is folytatódtott ez a lejtésszög, tehát viszonylag kevés erőfeszítéssel partra tudták húzni a javításra szoruló hajókat és vízre eresztetni a kész vízi járműveket.

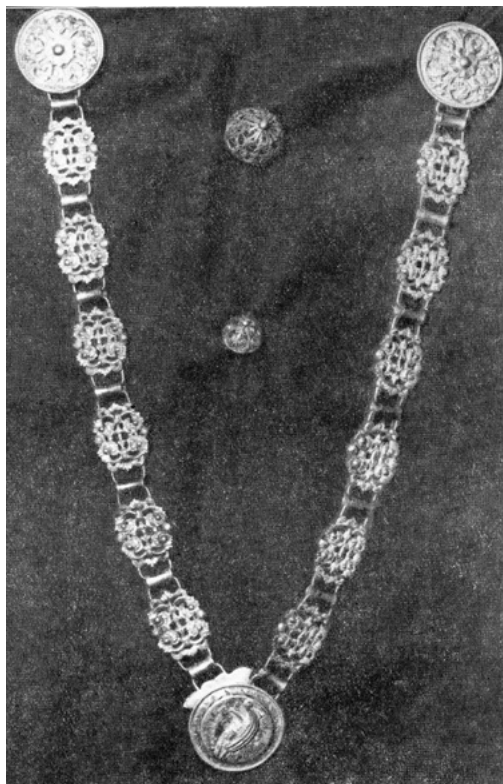
A hajóácsmesterség művelésének elengedhetetlen feltétele a faanyagok tökéletes ismerete, hogy az egyes vízi járművekhez milyen fajta fa a legalkalmasabb. Fénykorukban a fakereskedők raktáraiban az ácsok megkaphatták a fa minden fajtáját, nyersen és feldolgozott állapotban egyaránt. Itt vásárolták az összes szükséges fenyőfát és a keményfa legnagyobb részét. A mocsári tölgyet, – amely a hajóépítés legjobb minőségű fája – leggyakrabban a termelőktől, főleg a Csallóközből vagy a Vértes Erdeiből szerezték be.

A hajóépítéshez szükséges szegeket és egyszerűbb vasszerszámokat a „Péróban vagy a Pihegőben” lakó cigány szegkovácsok készítették. A szegkovácsok időnként felkeresték a hajóácsokat, felvették a rendelést. A megrendelt szegek hosszúságát a hajóácsok egy cinveszőre rajzolták fel. Amikor elkészült a megbeszélte mennyiségű áru, leszállították, és felvették a kialakított összeget. Írni, olvasni, számolni ugyan nem tudtak, de kifogástalan szegeket gyártottak. A cigánykovácsok készítették továbbá a hajókészítéshez nélkülözhetetlenül szükséges eszkábát, a horgas fejű és a tömítő tárcsafejű cigányszeget, a cigányfűrőket és a szeghúzó körmöket.

A szerszámok, ruhák és egyéb holmik elhelyezésére a hajóácsok fabódékat építettek. A bódékat olyan magas cölöpökre állították, hogy a legnagyobb árvíz se érje el a padlót. Itt tartózkodott a kompánia éjjeliőre, aki éberen vigyázott a nagy értékű anyagokra. Az utolsó faragótelep a Fehér hajóács-családé volt, a Vág-Duna közúti hídjá tövében a keleti oldalon. A bódé 1945-ben, a híd felrobbantásakor pusztult el. A Kis-Vág medrét azóta feltöltötte a folyó hordaléka, de a közúti híd két oldalán elterülő ősi faragóteret egészen a második világháborúig használták.

A hajók túlnyomó részét Komáromban építették, de ha a hajók rendeltetési helyét innen nehéz volt megközelíteni, útra keltek, és a helyszínen végezték el a megrendelt munkát.

Példamutató közösségi szellem volt az ácsok, a hajóácsok, a halászok, a hajósok és a molnárok között. Szükség esetén kölcsönösen segítettek egymást, hiszen életük, munkájuk szoros kapcsolatban állt. Ha sok munkájuk volt a hajóácsoknak segítségül hívták az épületácsokat. Télen a hajóácsok segítettek a hajósoknak a jégvágásban, tavasszal és ősszel pedig a molnároknak a hajómalmok vontatásában.



A Fehér hajóács-család faragótelepe

(A fahajó építés szerszámairól és technológiájáról továbbiakat olvashatunk a Közlekedéstudományi Szemle 2005. évi 1. számában.)

2. AZ ÚJABB KORSZAK

Az idő lassan átlépett a fahajók építésének idején, és átvették helyüket a gépi meghajtású vashajók. Komárom azonban ebben az új időszakban is megtalálta helyét, amikor a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság (M.F.T.R.) (1895-ben alakult) első sorban hajóparkjának kiépítésével kezdett el foglalkozni.

A M.F.T.R. hajóbeszerzési tervének keretén belül egyebek mellett megvásárolta az Első Magyar Gőzhajózási Rt. (volt győri társaság) hajóraját és győri ingatlanját a rajta lévő hajóműhellyel együtt. Ezzel Győrben egy jól hasznosítható műhelyhez jutott, amely azonban kiesett a forgalomból, így Komáromba való áthelyezése vált szükségessé. Komárom városa az Erzsébet szigeten – annak keleti csücskén – egy 8 hold nagyságú területet 60 évre ingyen bocsátott a M.F.T.R. rendelkezésére, sőt megtoldotta ezt 15 évi adómentességgel is. A társaság kötelezte magát, hogy az átadott területen, egy éven belül létrehozza és üzem-



Egy hajóács-család „menetlánca”

1 db csavarvágógép,
 1 db körfűrész,
 3 db kombinált lemez-, szögvasvágó- és lyukasztógép,
 1 db ventilátor,
 1 db festékörlógép,
 8 db kovácstűzhely
 1 db haránt fűrógép
 (400-1600 mm-es gőzhengerek fúrásához),
 1 db hengerlő gép
 (kézi hajtású, kazánlemezek hajlításához),
 1 db emeltyűs kézi lemezvágógép,
 1 db 17 m²-es lyukakkal ellátott egyengető lap (lemez és hajóbordák hajlításához),
 2 db 4x1,2 m-es tömör, továbbá 5 db. sima egyengető lap
 (pl. tolattyúk szabályozásához).
 1 db lángkemence
 (hajóbordák hajlításához és lemezek melegítéséhez),
 2 db fémolvasztó kemence,
 1 db szárító kemence,
 1 db téglából épült edző kemence

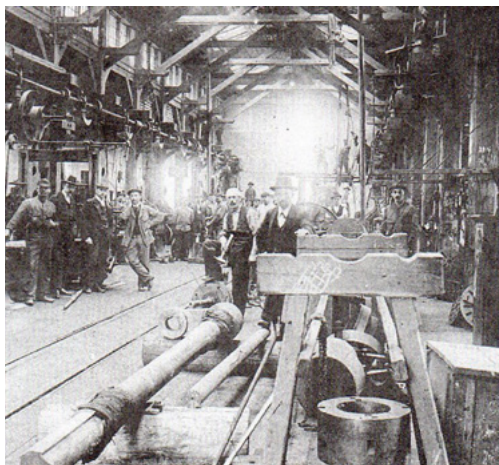
A szerszámgépek gőzgépes transzmissziós meghajtással működtek, míg a sólyatéri munkákhoz szükséges eszközök /szánok, tekerők (bogara vagy más néven gugora), csigasorok/ is a műhely rendelkezésére álltak. (A sólyatér a víz melletti lejtős part, ahol a hajót építik, illetve a víz alatti részeit javítják.)

A melegvíz szolgáltatás a kazánház kéményére szerelt víztartályból történt, amelynek feltöltését a kutakból, vagy ezek kimerülése esetén a Dunából Worthigton- szivattyúk biztosították

1902-ben egy hajólift építését fejezték be, és 1911 után egy 3 tonnás saját készítésű forgódarut állítottak munkába.

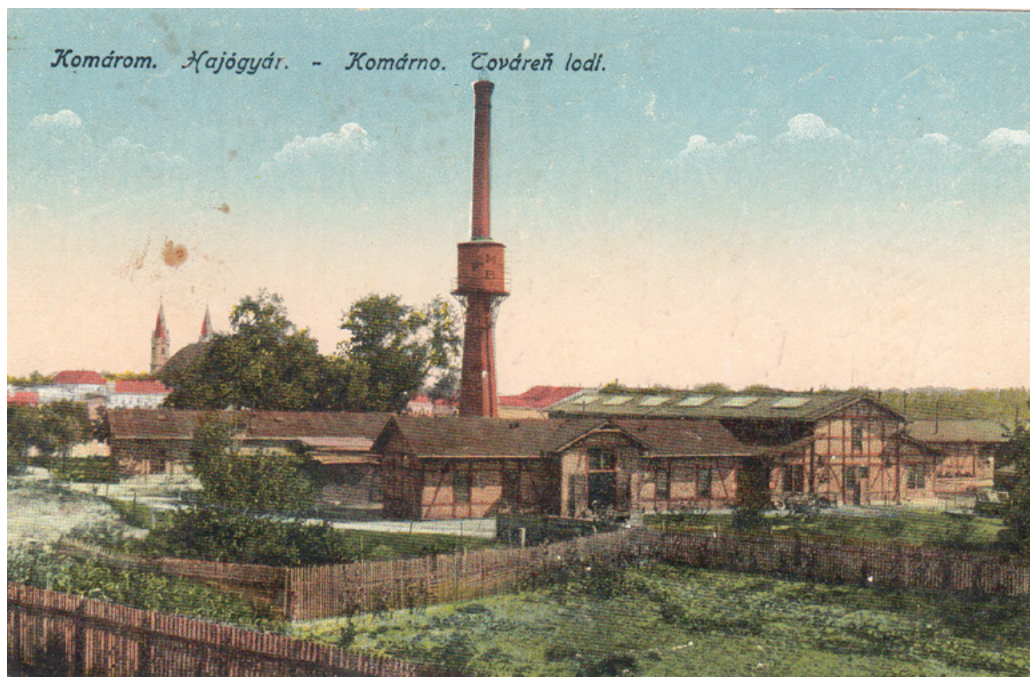
3. A NÖVEKEDÉS ÁLLOMÁSAI

Az első világháború előtt már 260 főre bővült az alkalmazottak száma. Hajókovács, hajóács, géplakatos, esztergályos, kovács, bádogos, szerszámkészítő, asztalos, nyerges, és szabófoglalkozású szakemberek dolgoztak a műhelyben.



A gépműhely

A vasból készült áruszállító uszályok, valamint a gépi meghajtású vontató- és személyhajók esetében már nem csak a hajótest megépítéséről volt szó, hanem ez utóbbiakba gőzgépeket, kazánokat, később a hajómotorokat, és egyéb gépi berendezéseket is be kellett szerelni. A hajók hajtását biztosító gőzgépeket, motorokat, az ezek gyártására szakosodott gépgyárak szállították, de további karbantartásuk, javításuk a hajóműhely dolgozóira hárult. Jól mutatja ezt a megmunkáló-gépeknél említett haránt fűrógép, illetve pl. a tolattyúk szabályozására szolgáló sima egyengető lap is. A hajótest- és gépmunkákon túl, további feladatot adott a felépítmény, a kikötő és navigációs berendezések, belső burkolatok és berendezések, leltári tárgyak stb. elkészítése, illetve javítása is. A M.F.T.R. által alapított hajóműhelyek fő tevékenysége mindenkor a társaság hajóállományának, és azok leltári tárgyainak javítása volt. Feladataikhoz tartozott még kisebb mennyiségű anyaggyártás, és idegen hajóstársaságok, valamint egyéb környező cégek, magánosok rendeléseinek teljesítése is. Az ilyen megbízások vállalására saját hatáskörben volt lehetőség, de ezek teljesítése soha nem akadályozhatta a cég alaptevékenységét. Ugyanakkor a komáromi üzem felkészültsége, kapacitása és műszaki állapota következtében alkalmas volt új hajók építésére is, amelynek lehetőségével élt a társaság.



Az üzem látképe egy korabeli képeslapon

4. A FONTOS SZAKMÁK

Mint ahogy az az előbbiekből is következik a hajók javítása és építése összetett feladat, és sok szakma együttműködését igényli. Közülük most kettőt emelünk ki. Így a hajóépítést ősi mesterségként folytató *hajóácsokat*, akik a vashajók építésében is megtalálták helyüket, új feladataikat. Az ácsok kiemelkedő szaktudását igényelte a tőgerendázat, illetve az állványzat elkészítése. Az állványzat feladata, hogy biztosítsa az épülő hajótest fő méreteit, ugyanakkor tartania kell a hajótestet, és segítenie kell a testen folyó munkák zavarmentes menetét.

A hajóácsok készítették a fedélzet vízhatlan faburkolatát, ami a hajó hossz tengelyével párhuzamosan futó vörös- vagy amerikai fenyőlécekből és tölgyfa-keretből állt. Elvégezték az uszályok raktereinek padlózását, illetve oldalburkolását az „*izzasztódéskázást*”, továbbá a sólyatéri munkákat. Ez utóbbiak közé tartozott a hajók kihúzása, amely kezdetben kézi erővel, később a gépi csörlővel működtetett *sólyakocsikkal* történt. Szintén sólyatéri feladat

a hajók alátámasztása – sólyaszékkel és gerendákból (cönkök) épített szerkezetekkel – és a nagy tisztességet jelentő vízrebocsátás.

A hajógyár felől állandó „kopácsolás” hallatszik. Dolgoznak a *hajókovácsok*, akik vaslemezeket formáznak, szegecselnek, vagy tömörítenek. A műhelyben a hajótest elemeit készítik elő. A szögletvasból készülő hajóbordákat és merevítőket, illetve az acéllemezeket előrajzolják, majd a megfelelő gépekkel méretre vágják. A felhevített szögletvasat lyukakkal ellátott egyengető lapon hajlítják a megfelelő alakra, a lemezeket szükség esetén a kézi hajtású hengerlő géppel vagy kalapálással alakítják. A hajlításához fából készült mintákat, sablonokat használnak, amelyek a zsinórpadráson készültek és a hajóvonal terveit természetes nagyságban mutatják. További feladat a szegecslyukak kilyukasztása, vagy kifúrása.

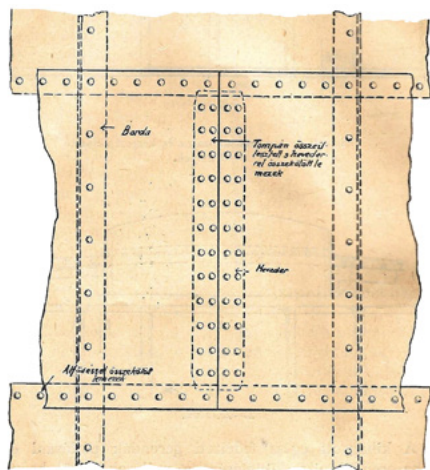
A hajótest vázának összeállítása és a lemezburkolat elkészítése a sólyatéren, a már említett állványzatban történik. A hajótest lemezburkolatát a bordákhoz, illetve egymáshoz sze-

gecselik. A hajógyártásnál félgömbölyű vagy csonkakúpos fejből (gyámfejből) álló, a hajó külső oldalán a sima felület elérése végett súlylesztett fejú szegecsket alkalmaznak.

Az egymás felett lévő lemezsort átlapoltan az egymás mellett elhelyezkedő lemezeket tompán illesztik egymáshoz. A lemezelés szegecselésének befejezése után a hajó vázburkolata még nem vízhatlan. Ennek elérésére a lemezelést a külső oldalon az illesztési helyek mentén tömörítik. A tömörítési munka abban áll, hogy tompa vésővel és kalapáccsal az átfedési helyeken a lemez szélét az átfedett lemezhez vízhatlanul rákalapálják, a tompa illesztési helyeken pedig mindkét lemez szélét egymáshoz szorítják.



Oldallemez felhelyezése



Lemezelés ábrázolása

M.F.T.R. és ezzel a műhely életének új szakaszaként tekinthetjük az 1914. évi XXII. törvénycikkkel kihirdetett államszerződést. Ennek alapján a cég 1,8 millió korona államsegélyt kapott és alaptőkéjének emelésére kibocsátott kötvényeket is az állam és a két alapító bank vásárolta meg. Az államszerződés 25 évre tervezett, de a rövidesen kitörő első világháború a fejlesztési programot lelassította. Elindulhattott volna komáromi hajóműhely bővítése is, azonban a háborús viszonyok miatt csak műhelyrészek nagybővítésére, felszerelésének korszerűsítésére került sor.

5. AZ I. VILÁGHÁBORÚ UTÁN

A háború alatt katonai irányítás alá kerülő üzem munkáinak nagy része a katonai megrendelések végzésére és hadiszolgálatos hajók javítására irányult.

1918/1919 telén az üzemet a csehszlovák hadsereg szállta meg. Az ott talált járműveket és eszközöket lefoglalta. A háború után a felvidék és ezzel Komárom is Csehszlovákia része lett. Az állam tulajdonába kerülő műhelyt a Skoda gyár bérelte, és ugyan nem kiemelt gondossággal, de a továbbiakban is rendeltetésének megfelelően használta. A károkat enyhítette, hogy hosszas tárgyalások után 1923. nov. 23-án kelt szerződés szerint a hajóműhelyt a csehek 575 0000 cseh koronáért megvásárolták. Ez az 1919-1938-ig terjedő időszak már nem M.F.T.R. korszak.

6. A II. VILÁGHÁBORÚ ELŐTT

Az 1938-as háborús, illetve politikai év már előrevetítette, hogy a központi hatalmak Magyarország javára határkiegészítéseket hajtanak végre. Az 1938. november 2-án kelt bécsi döntés következtében tehát Magyarország ismét magáénak tudhatta a Felvidék döntő többségében magyar lakta sávját, így Komáromot is.

A M.F.T.R. igazgatósága is nagy meglepetéssel nyugtázta a döntés után kialakult helyzetet, és még az év novemberében a magyar kormány megbízása alapján újra birtokba vehette az 1918 óta nélkülözött komáromi hajóműhelyt. Az ott talált állapotok azonban kissé lehűtöt-

ték a reményeket, mert az üzemet eddig bérlő Skoda gyár az épületeket teljesen elhanyagolta, új épületeket nem emelt. Az építmények falai megrepedtek, a tartó favázak elkorhadtak, a fabarakkok használhatatlanná váltak. Még az 1930-ban leégett gépműhelyt sem építették fel. A műhelyberendezések is kárt szenvedtek, hiányosak voltak. A szerszámgépek közül jó néhányat leszereltek és elvittek. Egyedüli pozitívum a gépi sólya megépítése volt, de ennek berendezéseit is elszállították.

Ezen nehézségek ellenére az újjáépítésre szoruló és elavult állapotban lévő műhelyt már november 2-át követő hetekben üzembe állították. Indokolta ezt a háború okozta károk hajójavítási feladatai és a tervezett hajópark-rekonstrukció.

A M.F.T.R. igazgatósága 1939. november 22-én Pozsonyban több előzetes tárgyalás után a szlovák állammal olyan megállapodást kötött, amely lehetővé tette azt, hogy az elvitt berendezéseket visszakapják. Cserébe vállalták, hogy a Skoda gyár által építeni kezdett hajótestet az úszóképesség állapotáig elkészítik és vízrebocsátják. Az így kötött egyezség alapján a gépek még 1939-ben Pozsonyból visszakerültek a műhelybe.

Ezek után a kormány egyetértésével és támogatásával 1940 tavaszán új építkezés indult meg. Első lépésként a régi rozoga épületek kerültek lebontásra. Ezután kezdődött meg egy új korszerű műhelycsarnok építése. A műhelycsarnok építészeti terveit Jászonyi Ferenc építész technikus dolgozta ki, Jordán Richárd az igazgatóság műszaki osztályvezetőjének irányítása alapján. A tervezők a tervek elkészítése előtt tanulmányozták a külföldi hajógyarak és üzemek építészeti elrendezését, munkaszervezését. Ezen példák alapján arra az elhatározásra jutottak, hogy a zömmel javítást végző, de ugyanakkor új építéssel is foglalkozó üzemek számára legideálisabb egy 12x25 méteres épületekből álló egymáshoz kapcsolódó csarnokcsoport megépítése, ami öt munkacsarnokból állt. Az újjáépítés gerincét tehát ez a csarnokcsoport képezte. A csarnokok beton alapra épültek és téglafalaikat ugyancsak betonoszlopok és tartók fogták össze. A falakra

cseréppel fedett vasszerkezetű tetőzet került, felülvilágítással. Homlokzata a sólyattérrel párhuzamosan futott. A csarnokcsoportban nyert elhelyezést a bádógosműhely mellett folytatódóan a hajókovács-, hajólakatos-tűzikovács- és gépműhely. Az így kivitelezett és kialakított belső elrendezés harmonikus egységet teremtett, ami a munkavégzést nagymértékben meggyorsította.

Az építkezés kisebb részét képezte az új fagegmunkáló műhelyek létesítése. Ezeket a félsziget (az Erzsébet sziget keleti végét időközben elzárták és feltöltötték, illetve feltöltődött) csúcsa felé eső területen eléggé távol a fémmegmunkáló műhelyektől építették fel. Az itteni 12x20 m-es alapterületű építményben nyertek elhelyezést az ács és asztalos műhelyek. Az elkülönített tűzbiztonsági okok indokolták. Ezek mellett az építkezés egy öt helyiségből álló emeletes irodaépületet is magába foglalt, és a tatarozási munkálatokra is kiterjedt. Az újjáépítési program keretében felújították a hajóműhely víz-, elektromos- és csatornahálózatát, illetve gépészeti berendezéseit. A hajóműhely érintő munkálatok 1940 végén befejeződtek. Az új műhely 1941-ben teljes kapacitással dolgozott. Létszáma elérte a budapesti hajóműhelyét 350-400 főt. A létesítmény értéke berendezéseivel együtt 1941-ben 1 millió pengő volt.

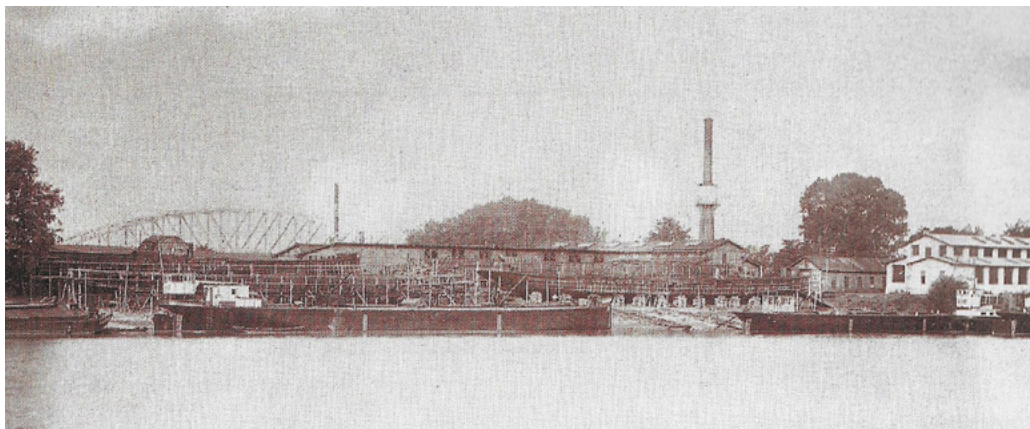
Az üzem ezen periódusáról idézzünk most néhány címet, illetve cikkrészletet a korabeli sajtóból.

Magyar Közgazdaság 1938-11-10 / 45. szám:

„Megindult a magyar munka a komáromi hajógyárban

A komáromi hajógyár, amely mintegy 400 munkást foglalkoztat, a Felvidék egyik legértékesebb és legszámbottevőbb ipartelepe. A hajógyár teljes munkaütemének biztosítása és megindítása céljából már a hét elején a felvidéki ipari szemleút alkalmával részletesen megtekintették a gyártelepet. Megállapították a szükséges tennivalókat, majd pedig intézkedtek a munkáslétszám minél előbbi szaporítása érdekében.” [...]

Magyar Közgazdaság 1939-06-29 / 26. szám,
Nemzetgazdaság 1939-06-27 / 144. szám:



A fotón jobbra már az új csarnoképületek is láthatók

„A M.F.T.R. egyévi munkája.

Megnövekedtek a vállalat feladatai

A Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási R.T. folyó hó 26-án tartotta az 1938. üzleti évre vonatkozó rendes közgyűlést dr. Winckler István ny. miniszter, elnök-vezérigazgató elnöklése alatt. A közgyűlés az igazgatóság évi jelentését, mely kedvező üzletmenetről számol be és a zárszámadásokat jóváhagyólag tudomásul vette” [...]

„A M.F.T.R. működési területe lényegesen bővült, mert a Felvidék egy részének visszacsatolása következtében 280 kilométerről 423 kilométerre növekedett a magyar Dana-szakasz és értékes gazdasági erőforrások kerültek a hajózás vonzóterébe. De még nem mutatkoztak meg a tavalyi forgalomban.

[...] A komáromi hajógyárat a M.F.T.R. üzemkezelésre átvette és 10 nappal a város visszacsatolása után 140 munkást foglalkoztatott. Az alkalmazottak szociális megsegítésére különböző intézmények szolgáltak 1938-ban, ezen kívül különféle segélyek és pótlékok is segítségére voltak a M.F.T.R. alkalmazotti gárdájának.” [...]

Magyar Közgazdaság 1940-01-25 / 4. szám:

„Félmillió pengős költséggel modernizálják a komáromi hajógyárat

(Az MK tudósítójától.) Komáromban átalakítják a régi hajójavító műhelyt és abból modern felszerelésű üzemet létesítenek. A M.F.T.R. –

értésülésünk szerint – 500 000 pengő költséggel modernizálja ezt az üzemet, amely alkalmas lesz nagyobb szabású hajójavítások keresztülvitelére is. [...]

Újság 1942-11-04 / 250. szám:

„Bővült a magyar hajópark

[...] „A hajópark felújításában és a hajóállomány szaporításában ismét komoly szerepet jutott a Komáromnak. A továbbterjeszkedés lehetőségének biztosítására a társaság 1943. november 18-án 30 000 pengőért megvásárolta a telephez csatlakozó egy hold 818 négyzetes területét. Így a gyár egyre inkább új egységek gyártására (pl. 1000 tonnás uszály) rendezkedett be, és a járművek – elsősorban a géphajók – futójavítását az újpesti műhely vette át. Az új uszályok építéséhez a sziget nagy-dunai oldalán kézi kihúzó pályát létesítettek.”

7. A II. VILÁGHÁBORÚ ÉS KÖVETKEZMÉNYEI

Végül a háború ismét közbe szőtt. A front előretörésével 1944 év vége lényegében a Budapestről kitelepített műhely dolgozóinak, gépei- nek és berendezéseinek befogadásával, majd az egyesített két műhely Németországba történő menekítésével telt. A háború után Komárom státusa visszaállt az 1938 előtti időkre, és ezzel voltaképp itt lezárult a magyar irányítás alatt működő hajógyártás és -javítás.

8. A HAJÓGYÁRI MUNKA ÉS SAJÁTOSSÁGAI

A múlt századelőn nehéz volt bejutni egy állami vállalat „nyugdíjas” állásába, így a komáromi hajóműhelybe is.

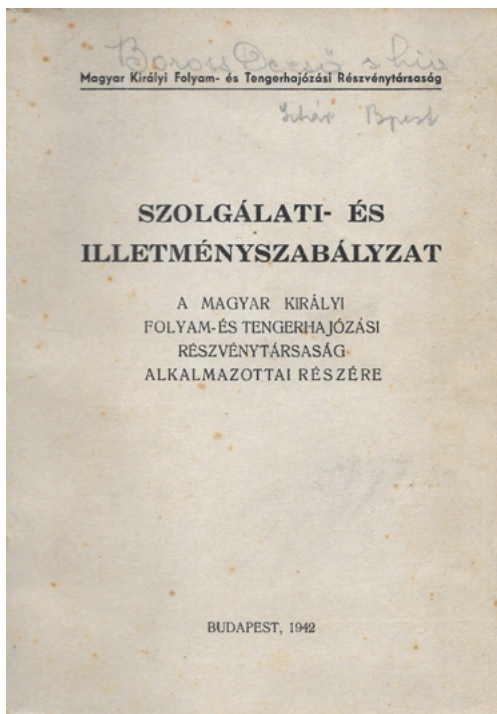
A társaságnál gondosan szabályozták:

- a szolgálati viszony keletkezését;
- az alkalmazottnak a szolgálati viszonyból folyó kötelezettségeit és jogait;
- a szolgálati viszony megszűnését;
- a szolgálati köteleességek megsértésének következményeit, és illetményét”.



Ezek az itt bemutatott szabályzatok, ugyanakkor nem vonatkoztak hajóműhelyek gyári munkásaira és napszámosaira, akik kiszolgáltatottabbak voltak vezetőiknek, mivel a munkások munkaviszonyát bármikor minden indoklás nélkül megszüntethették, illetve a társaság érdekeinek megfelelően szabályozhatták. Ezt tükrözi a hajóműhelyekre vonatkozó munkarend is.

„A munkaidőre a törvényes rendelkezések a mérvadók. A törvényes munkaidő beosztását,



a munka befejezését, az ebédidőt a műhelyvezetőség állapítja meg. A munkaadó a munkaidő-rendet megváltoztathatja, meghosszabbíthatja vagy megrövidítheti. A munkások kötelesek ezen rendelkezésnek eleget tenni és felszólításra éjjel is dolgozni. Ha üzemzavar, vagy munkahiány miatt a munkások nem volnának foglalkoztathatók, akkor azok meghatározott, vagy bizonytalan időre is szabadsághozhatóak anélkül, hogy az ilyenképpen munka nélkül töltött időre vonatkozó bármiféle díjazásra, vagy kártalanításra igényt tarthatnának. Ilyen igény még akkor sem támasztható, ha a munkást időközben elbocsátánák. A munkásoknak szabadságolásuk és betegségük idejére munkabér nem jár.”

A munkarend értelmében, ha szükséges volt a műhelyek éjjel nappal üzemelhettek, a létszám állandóan változott, az időjárás viszonyosságainak kitett munkások munkakörülményei rosszak voltak. A téli javítások időszakában a létszám 130-150 fő volt, míg nyáron a felére csökkent. A feladatokat ilyenkor a törzsgárda, az un. „véglegesített” munkások végezték, akik

biztonságosabb helyzetben voltak. A véglegesítéshez legalább hároméves állandó munkaviszony és a M.F.T.R. szellemiségéhez való tökéletes azonosulás volt a követelmény.

A M.F.T.R. hajóműhelyeiben kialakult javítási formák a hagyományokon alapultak. Az igazgatóság műszaki osztályához tartozó műhelyek központi irányításúak voltak és központilag megszabott feladatokat láttak el. A munkák nagy része előre tervezett, és a hajók állapotától függően történt. A javítási tervet a forgalom igényeinek figyelembevételével a műszaki osztály állította össze, a hajóparancsnokok és a gépüzemvezetők jelentései, illetve az úszóművek és egyéb forgalmi berendezések műszaki felülvizsgálatának eredményei alapján. A javítások lebonyolítása egyszerű volt. A műhelyek a megkapott javítási utasítást a hajóparancsnokok vagy gépüzemvezetők bevonásával a helyszínen részletezték, majd ezt szakmanként bontották. A véglegesített munkákat a műhelyfőnök adta ki az érdekelt szakma művezetőjének, csoportvezetőjének és a munkások egy jól képzett szakmunkás vezetésével azt elvégezték. A javítás nemét és lényegét mindig a hajók javításra kerülő része határozta meg. Eszerint megkülönböztettek testjavítást, gép- és kazánjavítást, gép- és kerékjavítást, stb. Az általános javítás az itt felsoroltaktól annyiban tért el, hogy az a hajó egészére kisebb vagy nagyobb mértékben vonatkozott. A javítási formák között nem voltak műszakilag kötött határok, tehát meghatározásuk, elnevezésük a műszaki osztály vagy a műhelyek vezetőinek szubjektivitását tükrözte. A javítások vízen vagy parton történtek. Különbözőbb műszaki irányítást nem igényeltek, mert az állandó ismétlődő munkák során a széles körű szakismerettel és nagyfokú ügyességgel rendelkező munkásgárda a hajók szakértőivé vált. A kialakult javítási formák évtizedekig uralkodtak a hajójavításban.

A műhelynek kötelező volt a javításokat a lehető legrövidebb időn belül elvégezni. A tempót mindig a forgalom érdeke diktálta. A téli javításoknak és karbantartásoknak a hajózási idény kezdetére kellett elkészülniük.

A műhelyek ilyenkor növelték a munkáslétszámot és fokozták a túlórázást, majd a munka csökkenésével a felszabadult embereket elbocsátottak.

9. JELENTŐS „TERMÉKEK”

A teljesség igénye nélkül alábbiakban szeretnénk néhány adattal szolgálni, illetve bemutatni olyan úszólétesítményeket, amelyek részben vagy egészben a M.F.T.R. komáromi műhelyében készültek.

Új építésű egységek és átépítések 1898-1915 között

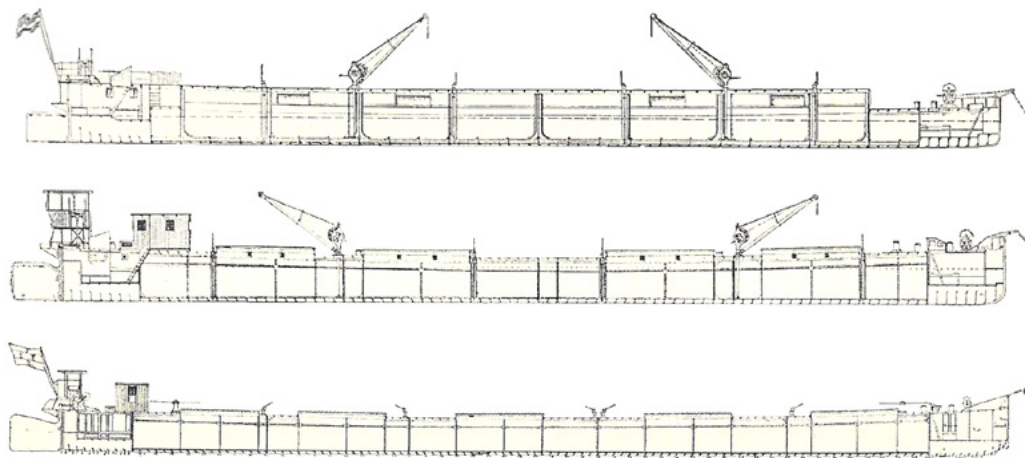
6 db 475 tonnás vasuszály,
6 db uszály (443, 444, 445, 446, 515, 516 sz.),
17 db 714 tonnás vasuszály,
3 db állóhajó,
5 db csőponton,
14 db vashíd és 2 db fahíd,
1 db 3 tonnás forgódaru,
3 db gőz-kormánygép.

Uszálynak átépítve a „Győr” és a „Pontius” gőzös.

Átépítve a „Marianna” és „Villám” csavargőzösök, az „Imre” és a „Panonhalma” gőzösök, továbbá 3 db uszály. *(Az átépítések mikéntjéről más információink nincsenek.)*

1915-ben épült az I. sz. úszóműhely ami, egy 300-as vasuszály átalakításából született. Elkészülte után Bulgáriában kijelölt állomáshelyére vontatták. Itt állt 1918-ig és a hadiszolgálatos hajók javítását szolgálta. A háború után Budapestre vontatták, ahol rövid önálló működése után a budapesti hajóműhely kötelékébe sorolták.

1918-ban megkezdtek az AIII., AIV. és az AV. személyhajók testének építését Az AIII. jelű hajótest úszóképes volt és ezt még időben Budapestre hozta a M.F.T.R. Befejezésére az újpesti műhelyben került sor és 1920-ban „SZENT LÁSZLÓ” néven lett üzembe helyezve /később átnevezve „PETŐFI”-re/. 540 lóerős gőzgépét a Ganz és Társa Danubius Hajó és Gépgyár Rt. szállította és helyezte el a testben. E személyszállító gőzhajó történetének érdekes fejezete,



Korabeli M.F.T.R. uszályok ábrái 480, 650, és 1000 tonnás

hogy eredetileg a Jenő főherceg nevet kapta volna és építésének megkezdéséről, a korabeli sajtó lelkesen így számolt be.

„1917-ben pedig újabb szép megbízatás vár a komáromi hajógyárra. Itt készül a M. Folyam-hajózási Társaság új hajója a »Jenő főherceg« nevű személyszállító hajó, amely díszére fog válni a magyar hajóépítő iparnak.

Ezt az első modern, fényes berendezésű hajót, amelyet a mi hajógyárunkban készítettek, november 17-én, szombaton bocsátották vízre. E nagyszabású aktus a legnagyobb csendben történt, minden hivatalos eljárás mellőzésével. Tekintettel a háborús viszonyokra a felsőbbség mellőzni óhajtott minden nagyobb ünnepséget. A vízrebocsátást Baner főmérnök vezette. akit az igazgatóság küldött ki ez alkalomra.

A hajótest építése a tervek szerint elkészült, s a vízrebocsátás után azonnal kitűnt, hogy a számításoknak megfelelően úszik a hajó.

Az építést a vasúti és hajózási főfelügyelőség ellenőrizte és őrzi a teljes befejezésig.

A vízrebocsátott hajón most folyik a gőz és vízvezeték elhelyezése, az egyes termekben. A gőzhajó hossza (60 méter, szélessége 8 méter. Sebessége holt vízben 21 km. óránként. Szóval jóval

sebesebb járatú, mint a csallóközi vicinális. 9 darab vízmentes választó fallal van ellátva úgy, hogyha valahol léket ütnének a hajó testén, még mindig úszóképes és nem süllyed el. Mindezek a rekeszek külön vízszívócsővel vannak ellátva úgy, hogy maga a gőzös vízteleníti az egyes rekeszeket. Mindenütt villamos világítás. A mosdók, fürdőszobák hideg és meleg vízzel vannak ellátva. Külön női társalgó és hálófülkék, ép úgy a férfiak részére is. csakhogy ők még dohányozhatnak is külön dohányzó teremben a közös étterem mellett.

Természetesen a hajó teljes elkészítését a háború okozta sokféle mizéria hátráltatja, de mindezek dacára a kitűzött időre teljesen készen lesz a komáromi hajógyár büszkesége, a Jenő főherceg.”



Az eredeti „Szent László”



A kihúzott „Petőfi” az újpesti hajójavító sólyaterén

Az AIV. jelű hajótestet Csehszlovákia a komáromi műhely megvétele mellett visszaadta és ebből lett a „SZENT GELLÉRT” /későbbi „TÁNCICS”, majd „SZŐKE TISZA” állóhajó/ amely végleg szintén Újpesten készült el 1928-ban.



Szent Gellért

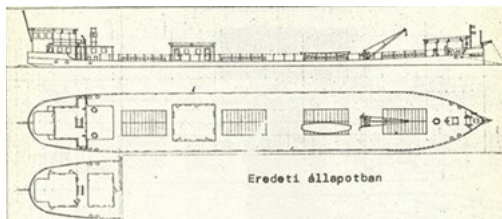
Az AV. hajótest további sorsáról nincs adat.



„Táncsics”

1938-1944 között a M.F.T.R. számára elkészült: 13 db uszály (1201-1213) összesen 12480 t. hordképességgel.

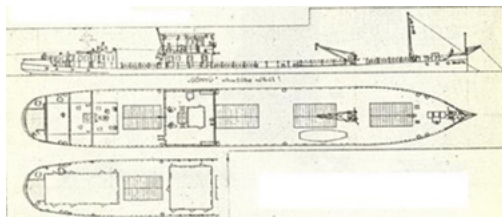
1940-ben az eredetileg Németországban épített majd „PÁRKÁNY” később „BAJA” névre keresztelt, továbbá a „BÖÖS”, később „GÖNYŰ” néven üzemelő áruszállító motorhajók készültek el.



„Párkány” eredeti rajza



Átépítve „Baja” néven



„Böös” eredeti rajza



Átépítve „Gönyű” néven



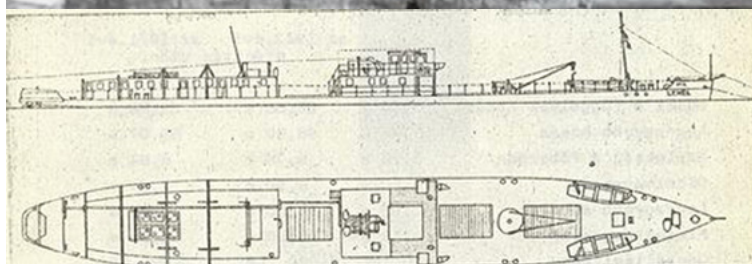
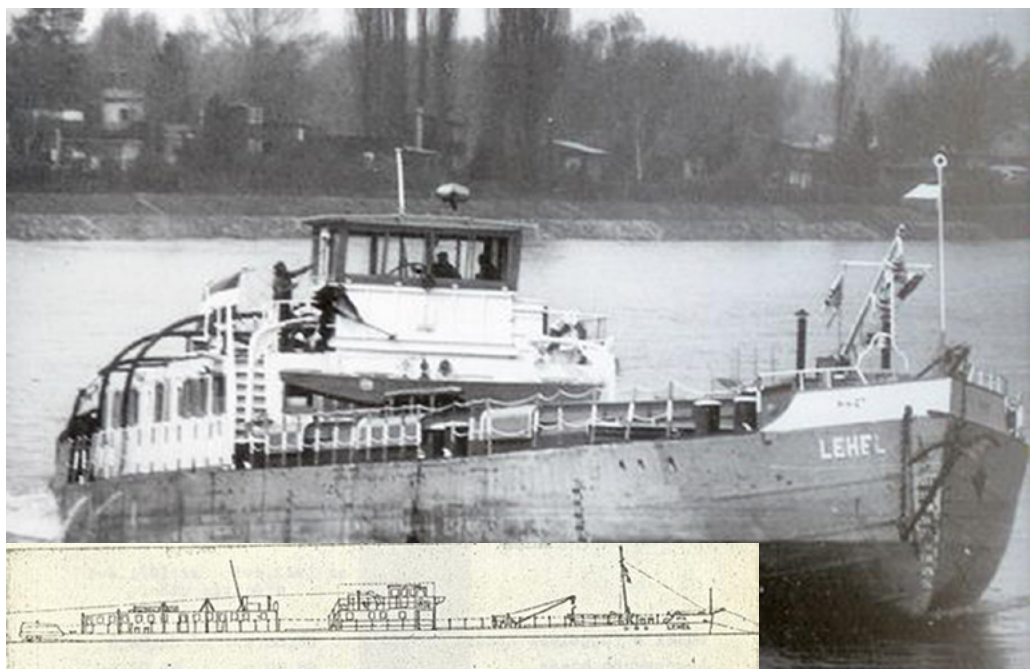
Eredetileg is a M.F.T.R. részére épült M.12.-t 1943-ban építették újjá és „LEHEL” néven helyezték üzembe.

1944-ben kezdték az NU-1 és az NU-2 korszerűre tervezett egységek testének építését, de a háború ismét közbe szőtt. Az első egységet „KOMÁROM” néven félkész állapotban bocsátották vízre. Az eredetileg gázüzeműre tervezett és gázfejlesztővel ellátott motoros vontató németországi tartózkodása után 1947-ben került haza, és csak 1957-ben dízelmotorral fejezték be Újpesten.

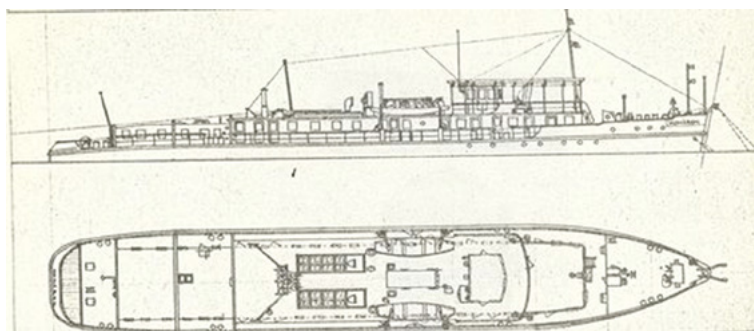


Hasonló sorsa volt az éppen üres hajótestként vízrebocsátott NU-2-nek is, amely ms. „EGER” néven készült el.

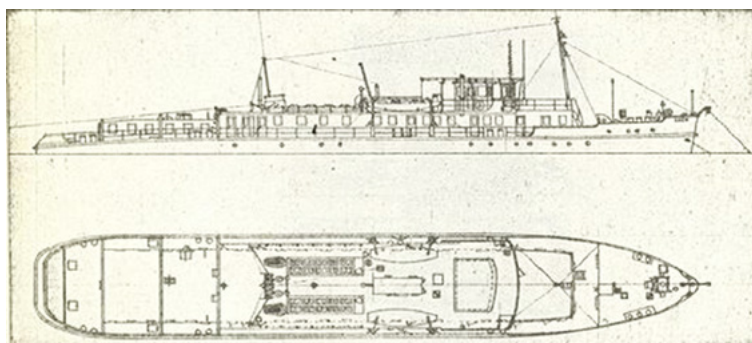
Az 1934-ben épült „M 12” a Ganz Hajógyárban



*A „Lehel” átépítési
tervrajza és menetben
1973-ban*



*Az NU-1 és
NU-2 eredeti ábrázolásai*





A „Komárom” és „Eger” motorosok



*A „Komárom”
keresztelőjének vendégei*

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Kecskés László: Komáromi mesterségek, Madách 1978
- [2] Dr. Jankó Béla: A magyar állami hajózás 75 éves története 1985-1970, Gépipari Tudományos Egyesület 1972
- [3] Kovács Miklós: A M.F.T.R., MESZHART és MAHART hajóműhelyeinek története 1895-1965, Gépipari Tudományos Egyesület 1967.
- [4] Slovenské lodenice Komarno 100 rokov stavby lodí, Komárno 1998.x
- [5] Egan Ede: A hajóépítéstan elemei, Toldy Lajos Könyvkereskedés 1924.
- [6] http://www.hajoregiszter.hu/hajogyarak/M.F.T.R._komaromi_hajomuhely/59
- [7] ARCANUM DIGITÁLIS TUDOMÁNYTÁR Arcanum Adatbázis Kft



Building and repair of ships in Komárom



Schiffbau und Reparatur in Komárom