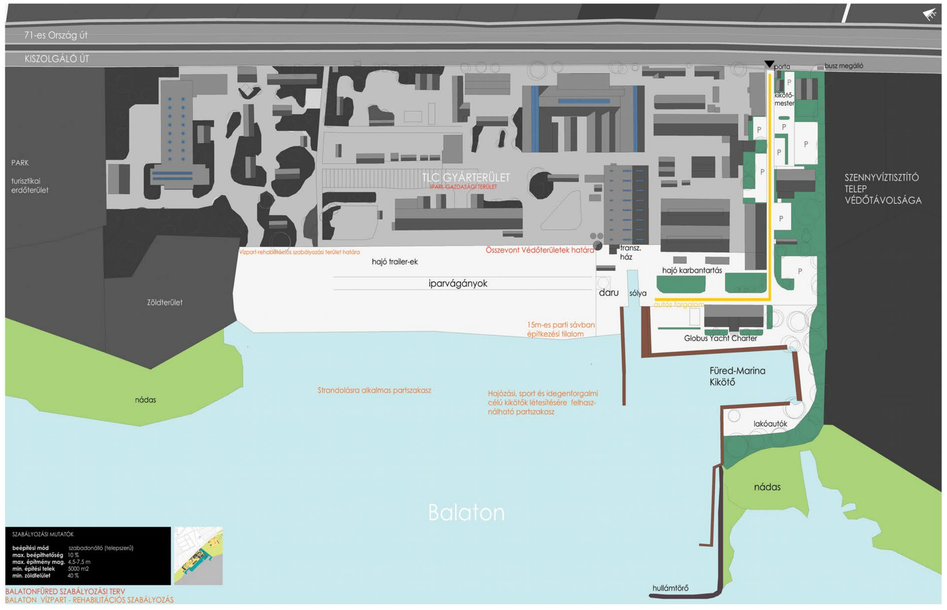
Hajógyár

Balatonfüredi hajógyár területe



Története

1881-1885	1886-1920	1920-1926	1926-1931	1931-1948	1948-1950	1950-1962	1962-1985	1985-1988

Young Richard Hajóépítő Telepe - 1881-1885

Arisztokraták (pl. **Széchenyi Ödön**) már korábban is tartottak vitorlásokat a Balatonon.
Grossling angol főkonzul el is hozta Angliából 7 tonnás hajóját a KIRÁLYNŐ-t.
Rábeszélte 1879-ben **Richard Young** neves hajóépítőt, hogy Balatonfüreden létesítsen egy hajóépítő telepet.
1882-ben a Győri Csónakázó Egylet nagyszabású vitorlásversenyt
rendezett, s itt mutatkoztak be először a kis üzem termékei.
Young 1885-ben személyes okokból elhagyta az országot, amit a Stefánia Yacht Egylet vett át.
(MARISKA)

Stefánia Yacht Egylet Hajóépítő Üzeme-1886-1920

Itt maradt több angol hajóács is, akik magyar szakembereket kinevelték, így megteremtették a magyar sportvitorlás építés alapját.
Leginkább tengeri hajózásra voltak alkalmasak.
1889-ben készítette az üzem első motoros hajóit (Daimler géppel).
A régi kutter szerű vitorláshajók fenntartása sokba került, kezdték elterjedni a kisebb **uszonyos jollék** a Balatonon.
A **Yacht Egylet Királyi Magyar Yacht Clubra** (KMYC) változtatta a nevét.
Az Angol-Magyar Bank átvette az üzemet és a club vitorlás parkját és cserébe felépítette a KMYC **Klubházát**.
A hajóépítés folytatására pedig részvényeket bocsátott ki és megalapította a Balatoni Yachtépítő Rt.-t 1920-ban.

Balatoni Yachtépítő Rt. Balatonfüred - 1920-1926

A részvénytőkéből először a barakkok helyére **téglaépületeket** emeltek.
A földszinti asztalosműhelyben a nagyobb vitorlások, az emeleten az uszonyos hajók épültek.
1924-ben Balatonfüredre hívták Adolf Harms berlini hajómérnököt.
A rossz gazdasági viszonyok miatt azonban, mind a yachtok, mind a versenyjollék eladásával nehézségek voltak.

IBUSZ Yachtépítő Telepe Balatonfüred - 1926-1931

A MÁV a Yachtépítő RT kötvényeinek nagy részét is megszerezte és a gyárat az IBUSZ irányítása alá helyezte.
A gyár 1927-től elkezdte a szintén MÁV érdekeltségbe tartozó Balatoni Hajózási RT számára a közlekedési célokat szolgáló **személyhajók** gyártását is.

Balatoni Hajózási RT. Hajóépítő Üzeme Balatonfüred - 1931-1948

Az IBUSZ balatonfüredi hajóépítő telepe a motoroshajók gyártásával egyre szorosabb kapcsolatba került a Balatoni Hajózási RT-vel, a **hajózási vállalathoz csatolja**.
Eddig Füreden alkalmazott gyakorlattól eltérően, teljesen acélból készült utasszállító hajókat gyártanak, évente 2-3 kül- és belmotoros motorcsónak is készült, valamint tovább folyt a tőkesúlyos vitorlások és jollék sorozatgyártása is.
Készült néhány 50 m2-es balatoni és 75 m2-es tengeri vitorlás cirkáló is.

A II. Világháború előkészítését szolgáló katonai megrendelések 1943-tól kiegészültek a németek számára gyártott 50 személyes fa partraszálló **rohamcsónakokkal**. A háború alatt hadiüzemnek nyilvánították a gyárat 600 fős munkáslétszámmal. A németek kivonulásuk előtt felrobbantották a Balatonfüreden összevont tavi flottát.
1946-ban megkezdődhetek a **hajók helyreállítása**.
A Dunára a **Sió-csatorna** kibővítése és a hajózsilip megépítése 1947-ben készült el, s ezzel lehetővé vált nagyobb hajók és uszályok tervezése és építése is. (Csehszlovákia, Jugoszlávia)

Balatoni Hajózási Nemzeti Vállalat Hajóépítő Üzeme Balatonfüred - 1948-1950

A Balatoni Hajózási RT Hajóépítő Üzemét 1948-ban **államosították**, majd 1950-ben Balatonfüredi Hajógyár néven újjászervezték.
Ebben a rövid időszakban főleg az újjáalakuló Polgári Flottilla részére építettek a dunai aknamentesítés céljára kisebb egységeket.

Balatonfüredi Hajógyár - 1950-1962

A Balatoni Hajózási RT Hajóépítő Üzemét 1948-ban államosították, majd 1950-ben Balatonfüredi Hajógyár néven újjászervezték.
A belső-telep és a hajógyár közötti **nádas területeket feltöltötték** és itt épült fel 1956 őszére két nagy csarnok.

1952-ben épült meg a Balaton legnagyobb személyszállító hajója a 600 fő befogadóképességű BELOIANNISZ motoros.
Vízügyi Hivatal olyan jégtörőhajók tervezésével bízta meg a gyárat.

1953-tól új vitorláshajók kerültek kifejlesztésre, így például a nagyobb **alumínium testű vitorláshajók**.

MHD Balatonfüredi Gyáregysége - 1962-1985

Az 1962. évi ipari átszervezés a Balatonfüredi Hajógyárat is érintette, a Magyar Hajó- és Darugyár keretében működött tovább.
Önjáró **tolóuszályokat** az Egyesült Arab Köztársaság számára 1963-ban kezdett gyártani. Egyiptomból is kapott megrendelést.
A **kompok** meghajtó művei technikai újdonságnak számítottak, a meghajtó és kormánymű egyesítő Voith-Schneider hajtást ekkor alkalmaztak először a magyar hajógyártás történetében.

Ganz Danubius Hajó- és Darugyár Balatonfüredi Hajógyár Balatonfüred - 1985-1988

Az Ipari Minisztérium 1985. június 1.-i hatállyal a Magyar Hajó- és Darugyár nevét Ganz Danubius Hajó- és Darugyárrá változtatta.
A hajógyár nehéz helyzetben volt, mert nemcsak az **alapanyag hiánya**, hanem a háttéripar késedelmes szállításai is nehezítették munkáját

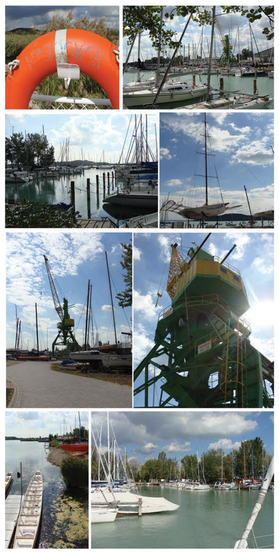
Gyártottak markoló kanalakat, szállodai bútorokat, bányatámaszokat, hajóból pedig 10 db. úszódaru alkatrészt.

A legnagyobb gondot a piaci helyzet jelentette, keleten és nyugaton **leállt a hajók eladási lehetősége**.

Tervezési terület

Épített környezet

Kikötő



Működő vitorlásiskola

Parti telek

Helyszín elemzése

sziluettek

S Erősségek	Jól megközelíthető a központból Szabadidős lehetőségek Gyógyfürdő, Wellness Természeti táj Védett öböl Aktív klubélet	
N Gyengeségek	Ipari terület Településközponttól távolabb esik Rendezetlen területek Trailer-ek elhelyezése Romos sólya Elhasznált stégek	
O Lehetőségek	Kikötő korszerűsítése, bővítése Gyárterület rehabilitációja Turisztikai tengely folytatása Vitorlásiskola fejlesztése Új sportpálya, strand Hajótárolás átszervezése	
T Veszélyek	Túlzott beépítés Környezetszennyezés Parti illeszkedés	