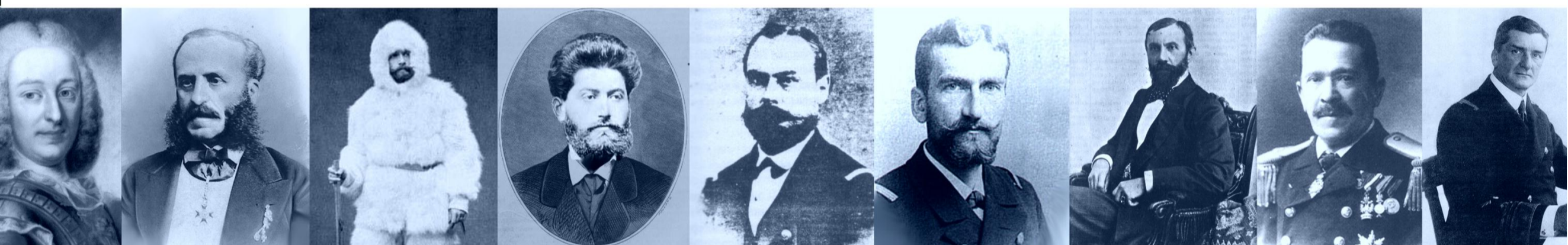


TIT Hajózástörténeti
Modellező
és Hagományőrző
Egyesület

INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Szervezők és köszönetnyilvánítás

A kiállítás szervezői a TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományörző Egyesület részéről:

- Dr. Balogh Tamás, elnök
- Bicskei János, titkár
- Horváth József, a „Buda” parancsnoka
- Lehóczky Zoltán István, webmester

Köszönetünket szeretnénk kinyilvánítani az Óbudai Egyetemnek, amiért a kiállítás megszervezésére lehetőséget és helyszínt biztosított. Külön szeretnénk megköszönni Reha Iлона PR-csoportvezető folyamatos segítségét.

A kiállításához és a kapcsolódó webes anyagokhoz felhasznált forrásmunkák:

- Dr. Balogh Tamás - „Haditengerészetünk emlékei (a TIT HMHE kiállítása)
- Dr. Balogh Tamás (szerk.) - „Volt egyszer 75 hajógyár”, (TIT HMHE kiállítása)
- Horváth József - „A Nautica - A magyar királyi Tengerészeti Akadémia története”, (a TIT HMHE kiállítása)
- Krámlí Mihály – A császári és királyi haditengerészet és Magyarország, Pannónia Könyvek, Pécs, 2004
- Horváth József – Legek a magyar tengerhajózás történetéből (www.uskok.eoldal.hu)
- Fried Iлона: Fiume, Enciklopédia Kiadó, Budapest, 2004

hajosnep.hu

A nyitóablón látható személyek (balról jobbra):

- **Batthyány Tódor (1729-1812):** Az 1793-os, hajózással kapcsolatos első magyar szabadalom – az „árral szemben úszó hajó” – tulajdonosa.
- **Giovanni Biagio di Luppis (1813-1875):** Az „önjáró torpedó” 1860-ban bejegyzett szabadalmának tulajdonosa.
- **Julius Payer (1841-1915):** Az 1872-1874-es osztrák-magyar sarki expedíció egyik vezetője, felfedező, katonatiszt, hegymászó és tájképfestő.
- **Kepes Gyula (1847-1924):** Az osztrák-magyar sarki expedíció orvosa, 1904-től a Honvédelmi Minisztérium egészségügyi osztályának vezetője.
- **Kalmár Sándor (1838-1919):** A cs. és kir. Haditengerészet Vízrajzi Hivatalának vezetője, a kezdő hosszúsági kör helyét meghatározó Nemzetközi Fokmérési Bizottságban az 1884-ig használt „Ferro-szigeti délkör” megalkotója.
- **Höhnel Lajos (1857-1926):** Haditengerész utazó, Teleki Sámuel gróf afrikai útítársa, térképeinek készítője.
- **Gonda Béla (1851-1933):** Magyar mérnök, szakíró, tanár, a Vaskapu-szoros szabályozója, a magyar tengerkutatás megszervezője.
- **Siegfried Popper (1848-1933):** Egyebek közt a „Tegetthoff”-osztályú csatahajók tervezője, a világ első háromcsövű lövegtoronyainak megalkotója.
- **Horthy Miklós (1868-1957):** Tengerésztiszt, későbbi kormányzó, az első 3 dimenziós tengeri ütközet tervezője és végrehajtója.



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Miről van szó?



Ahogy a számítástechnika tudománya ma az innováció egyik kiemelkedő színtere, úgy volt a hadihajózás az I. világháborút megelőző időkben és a Nagy Háború alatt is a műszaki fejlődés egyik motorja.

A hadihajók általában is, de különösen a dreadnought-ok lenyűgözően összetett fegyverrendszerre a korabeli mérnöki tervezés csúcsát jelentette. A hajógyártás jelentőségét azóta újra felismerték Magyarországon, s napjainkban iparág-fejlesztési stratégia készül. Erre tekintettel most a magyar műszaki vonatkozásokat kiemelve szeretnénk szemelvényeket bemutatni a hajdani Osztrák-Magyar Monarchia hadihajózásának történetéből.

Eme apró kiállítás nem kíván távolról sem teljes körű vagy kimerítően részletes lenni. A magyar haditengerészeti és általában a (folyami és tengeri!) magyar hajózási múltból szeretne villanásnyi impulzusokat adni (és bár a Monarchia idejéből kiindulva, de nem csak onnan), érdeklődést felkelteni és továbbolvasásra ösztönözni. Ez utóbbit segítik a tablók alján található webcímek: a hivatkozott oldalakon részletesebb anyagot tárunk az olvasó elé.

A kiállítás elsősorban hozzád szól, kedves hallgató, aki két óra között itt az aulában üldögélsz vagy álldogálsz. A te érdeklődésedet szeretné felkelteni közös múltunk egy olyan szelete iránt, ami izgalmas, regényszerű és nem utolsó sorban inspiratív. Reméljük az alatt a néhány hét alatt, amíg ezek a tablók az aula falán lesznek, élvezettel fogod őket böngészni.

A további információszerezést a tablók jobb felső sarkában elhelyezett QR-kódok és az egyesület honlapja segíti (hajosnep.hu/oe).

- A szervezők -



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Magyarok és haditengerészet?



Bevezetés

Igen! Sőt, nemcsak a kiegyezés (1867) utáni Osztrák-Magyar Monarchia történeténél beszélhetünk valóban magyar legénységű tengeri hadihajókról, de már az Árpád-házi királyok alatt is létezett magyar tengeri hajóhad!

IV. Béla 1242-ben állandó adriai magyar hadiflottát szervezett, ami a tengerparti hűbéres városok által felszerelt hajókból állt. Nagy Lajos egy erősebb hajóhadat állított fel, amivel 1379-ben Velence, az Földközi-tenger térségének akkori egyik nagyhatalmának flottáját legyőzte. 1848-ban pedig sor került a legelső európai géperejű folyami hadihajó vízrebocsátására a Dunán: az „Országos Hadigőzös Mészáros” több ízben beavatkozott a szabadságharc menetébe.

Magyarország és a tenger modern kori kapcsolata Mária Terézia idejére tekint vissza: amikor 1799-ben visszacsatolta Magyarországhoz az utoljára a török hódoltság előtt birtokolt észak-adriai Fiume (ma: Rijeka, Horvátország) kikötővárosát, amely ettől kezdve – kisebb-nagyobb megszakításokkal – az I. világháború végéig az ország része maradt.

Fejlődés

Az 1868-as horvát-magyar kiegyezés után a magyar állam szédítő ütemben fejlesztette a kikötőt, ami így az I. világháborúig Európa 10. legnagyobb kikötője lett. Ízlelgessük: Európa tizedik legnagyobb tengeri kikötője magyar volt...

Ezzel egy időben a Monarchia fejlődő hadiflottája, a császári és királyi Haditengerészet (K.u.k. Kriegsmarine) is egyre több magyart szólított a tengerhez: 1913-ban az újoncok mintegy 20%-a (a horvátok mögött másodikként) magyar nemzetiségű volt!

Ma már nehezen tudjuk elképzelni, de eközben magyar hajógyárak tengeri és folyami hadihajókat építettek, melyek közül soknak a neve is magyar volt.

Igen, vannak haditengerész hagyományaink!



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Expedíciók a Föld körül és a sarkkörre



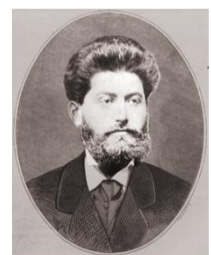
Egy hadiflotta feladatai közé békés missziók is tartoznak: a Monarchia külpolitikai érdekeit képviselve („lobogómutatási” céllal), vagy épp’ tudományos kutatásokat végezve 1867 és 1914 között a K.u.K. Kriegsmarine hajói 86 ilyen úton vettek részt, s közben számos földrajzi és egyéb felfedezést tettek!

A „Novara” vitorlás fregatt 1857-ben, fedélzetén több magyar tudóssal, körülhajózta a Földet. Az út mintegy két éve alatt az expedíció résztvevői számos anyagot gyűjtöttek a klasszikus kínai irodalomtól a jótékony rebarbaragyökérig. Sőt, Új-Zélandról két önként jelentkező maori bennszülöttet is magukkal vittek Bécsbe. Az utazás tudományos eredményeit 21 kötetes kiadványban foglalták össze, amit Charles Darwin „a felvilágosító közlemények lenyűgöző gyűjteményének” nevezett.

1872-ben pedig az „Admiral Tegetthoff” nevű, speciálisan e célra épített gőzösön 24 fős expedíció indult a sarkkörön túlra. A Julius Payer¹ és Carl Weyprecht² által vezetett expedíciónak a hajó építését anyagilag támogató Zichy Ödön mellett magyar résztvevője is volt: Dr. Kepes Gyula³, a hajó orvosa (aki az állat-és növénytani kutatásokat is végezte). Hajójuk jégbefagyása után gyalog folytatták az utat és felfedezték a ma is ugyanezzel a névvel illetett Ferenc József-földet. A két sarkvidéki tél embertelen körülményeit átélt felfedezők 812 nap után – Kepes doktornak köszönhetően – egy híján mind hazatértek.

hajosnep.hu/oe/expediciok-a-fold-korul-es-a-sarkkorre

3



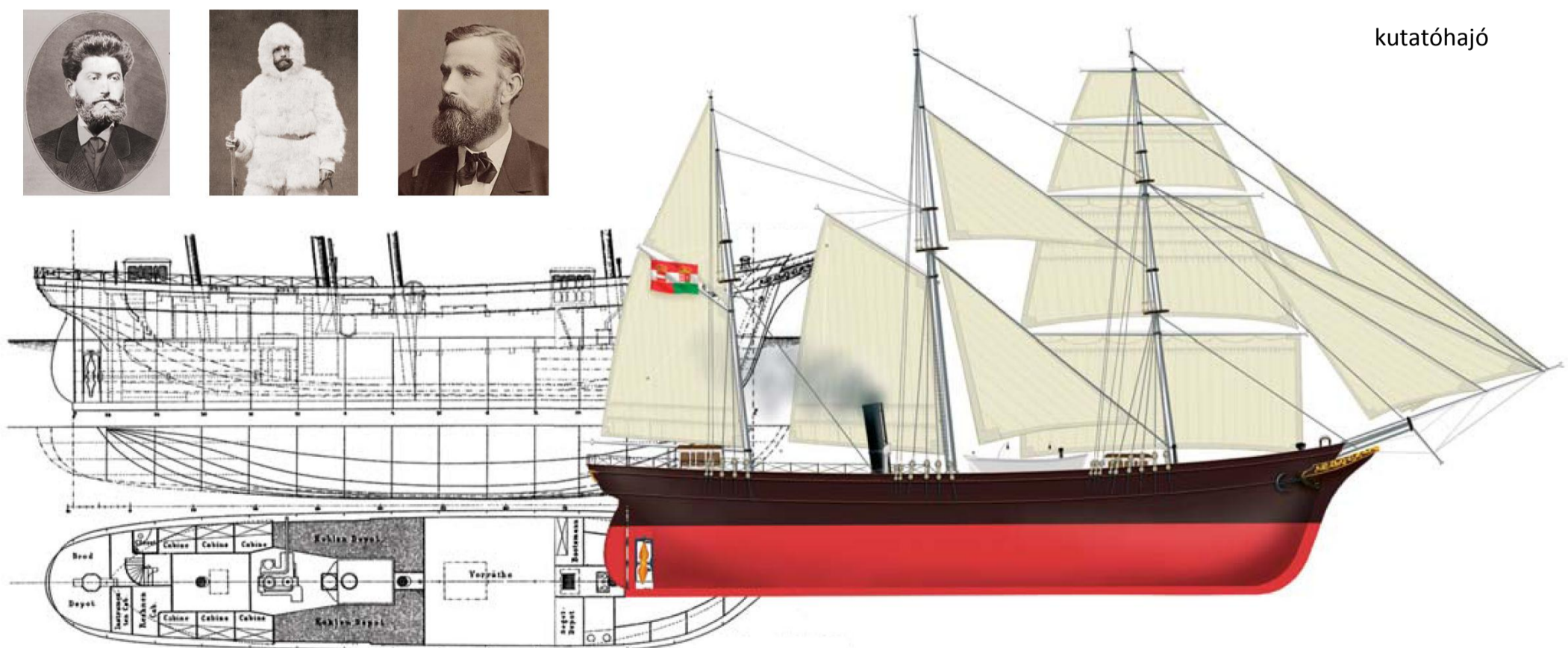
1



2



Az ADMIRAL TEGETTHOFF
kutatóhajó



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Páncélos hadihajó épül Óbudán

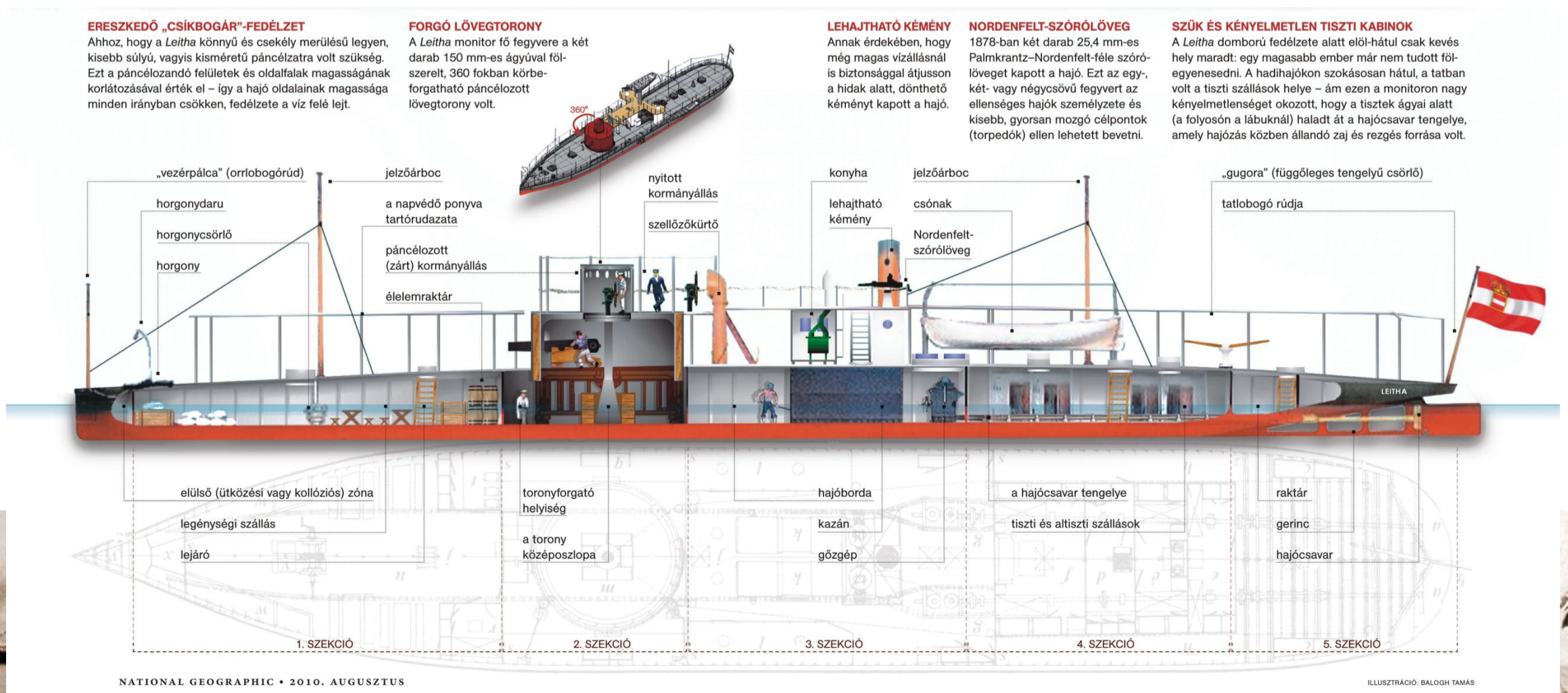


A XIX. század közepén a hadihajók jelentősen átalakultak: a rögzített oldal-ütegsorokban elhelyezett ágyúkkal felszerelt fa hadihajókat teljesen fémből épült, forgatható löveg-tornyokban elhelyezett ágyúkkal rendelkező modern egységek váltották fel. Az első hajó, melyen az új eszközöket alkalmazták, az amerikai polgárháborúban bevetett „USS Monitor” volt. Akkor átüthetetlen páncélzatával, lapos, kis célpontot nyújtó testével és forgatható löveg-tornyával világújdonságnak számított, s mintaadó típusná vált. Az USA után a világon másodikként a Monarchia épített monitort, s egyszerre mindjárt kettőt is!

A „Leitha” és a „Maros” monitorokat 1871-ben bocsátották vízre Újpesten, összeszerelésüket pedig Óbudán fejezték be. Mivel folyami monitorokról van szó, ezeknek a hajóknak a tervezésekor az alacsony merülés életbevágóan fontos volt. Ez több egyedi műszaki megoldást igényelt, a hajók páncélfedélzete például (súlycsökkentés céljából) olyan domború, mint egy bogár háta.

Monitoraink több kisebb konfliktus után végigharcolták az I. világháborút, majd leszerelték őket. A „Leitha” (1919-től Lajta) monitor ma is megvan: helyreállítva, múzeumhajóként jelenleg Neszmélyben látható, de hamarosan Budapesten lesz kikötve!

hajosnep.hu/oe/pancelos-hadihajo-epul-obudan



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Budapesti tengeralattjárók



Az I. világháborúban viszonylag gyorsan kiderült, hogy a Monarchia számára fontos tengeri hadszíntéren, az Adriai-tengeren inkább a kis egységeké, mintsem a nagy hajóké lesz a főszerep. A háború kitörésekor mindössze 6 hajóból (három típusból) álló tengeralattjáró-flottilla állományát is ekkor fejlesztették fel 27 hajóra.

A 27 hajóból 13 Magyarországon készült, sőt, négy Budapesten! Összesen négy helyen készültek Magyarországon tengeralattjárók: a Whitehead Műveknél, a Magyar Tengeralattjáró-építő Rt-ben és a Ganz és Társa Danubius Gép, Waggon- és Hajógyárt Rt-nél Fiumében, valamint az Első cs. kir. szabadalmazott Dunagőzhajózási Társaságnál Óbudán. A Budapesten készült tengeralattjárókat alkatrészekre szedve vasúton szállították a Monarchia fő hadikikötőjébe, Polába (ma: Pula, Horvátország), ahol összeszerelték és vízrebocsátották őket.

A tengeralattjáró-flottilla kis mérete ellenére nagyon eredményesnek bizonyult: többek között olyan nagy tengeri nemzetek hadihajói is „torpedóvégre kerültek”, mint Nagy-Britannia, Franciaország vagy Japán.

hajosnep.hu/oe/budapesti-tengeralattjarok

Az U 27-es tengeralattjáró vízrebocsátása 1916. október 19-én



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Torpedógyár a magyar tengermelléken



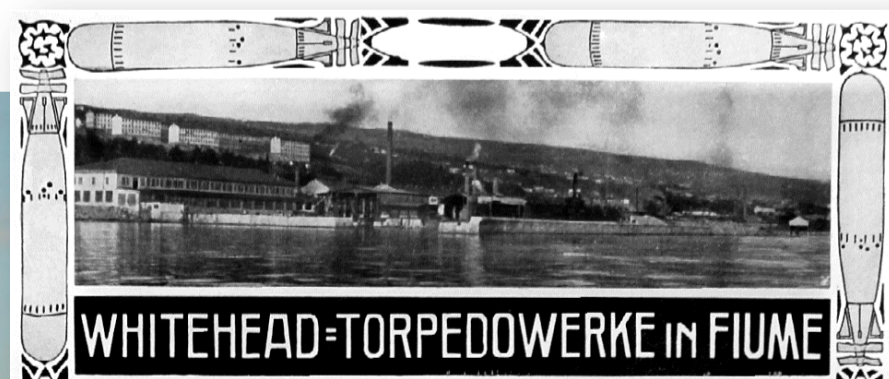
A tengeralattjárók legfőbb fegyverének számító torpedót mindenki ismeri. Azt viszont talán már kevesebben, hogy a Magyar Királysághoz tartozó Fiumében fejlesztették ki! A fegyver alapvető működési elveit Giovanni Luppis cs. kir. tengerésztiszt határozta meg, majd Robert Whitehead angol mérnökkel fejlesztették használható fegyverré.

A később Whitehead és Társa Torpedó- és Gépgyár néven futó fiumei üzem nem csak az osztrák-magyar haditengerészetnek, hanem a világ számos flottájának szállította a torpedókat. Így történhetett, hogy a brit haditengerészetnél az I. világháborúban is rendszerített torpedó típusneve „Fiume” volt.

Egy ilyen torpedó korának csúcstechnikáját jelentette: 53 cm-es átmérőjével, 7,2 m-es hosszával és 1 t tömegével (majd 200 kg-nyi robbanóanyaggal) akár 52 km/h sebességre volt képes, miközben hatótávolsága 7-8 km volt.

A gyár még a jugoszláv időkben is létezett. 150 éves korában zárták be a kilencvenes években, bár ekkor már – Torpedo néven – leginkább motorokat és traktorokat gyártott.

hajosnep.hu/oe/torpedogyar-a-magyar-tengermelleken



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Az „SMS Szent István” csatahajó



Általános leírás:

A Monarchia 1908-ban, felzárkózva a tengeri nagyhatalmakhoz, négy dreadnought-típusú csatahajó építésébe kezdett. Az ilyen típusú modern csatahajók közös jellemzője volt, hogy fő ütegeik forgatható lövegtornyokban voltak elhelyezve és erős páncélzattal rendelkeztek, s gőzturbinás meghajtással viszonylag nagy sebességgel haladhattak.

A Tegetthoff-osztályú osztrák-magyar csatahajók utolsó egysége volt az „SMS Szent István” (az SMS előtag jelentése Seiner Majestäts Schiff, azaz őfelsége hadihajója; hasonló jelölése brit hadihajóknál az HMS: Her Majesty's Ship). Ez a magyar nevű csatahajó magyar gyárban is épült – a Ganz-Danubius fiumei gyárában – s mint ilyen, a magyar hajógyárban valaha épült legnagyobb hajó.

Bár a Tegetthoff-osztály csatahajói viszonylag kis méreteikhez képest alaposan felfegyverzett hajók voltak (a világon elsőként ezek a hajók rendelkeztek háromcsövű lövegtornyokkal), az I. világháborút nem ezek a hajók döntötték el: a „Szent István”-t tragikus módon első igazi bevetésén megtorpedózták, a zászlóshajót, a „Viribus Unitis”-t pedig a világháború lezárásának pillanatában süllyesztették el.

hajosnep.hu/oe/az-sms-szent-istvan-csatahajó



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Az „SMS Szent István” csatahajó



Süllyedés és feltárás:

A déli Adrián kiépült otrantói antant tengerzár ismételt szétzúzására indult „Szent István”-t olasz torpedónaszádok süllyesztették el 1918-ban, igazolva a nagy csatahajók sebezhetőségét.

A torpedók találta következtében mindkét kazánházat elárasztotta a víz. Bár a „Szent István” teste vízzáró rekeszekre volt osztva, a két kazánház egyidejű sérülése végzetesnek bizonyult. Háromórás küzdelem után a hajó megdőlt, majd felborult, végül orral előre elsüllyedt: s mivel az Adria azon a ponton sekélyebb (kb. 60m mély), mint amilyen hosszú a „Szent István” (152m) a tengerfenékre fúródott hajóorr letörött.

Magyar búvárok többször jártak a roncsnál, legutóbb 2008-ban. E feltárást követően sikerült megállapítani, hogy pontosan hogyan süllyedhetett el a hajó, valamint a búvárok egy emléktáblát is elhelyeztek a roncsra, amelyre a Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémia jelmondatát írták: – „A kötelesség előbbre való, mint az élet.”

hajosnep.hu/oe/az-sms-szent-istvan-csatahajjo



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

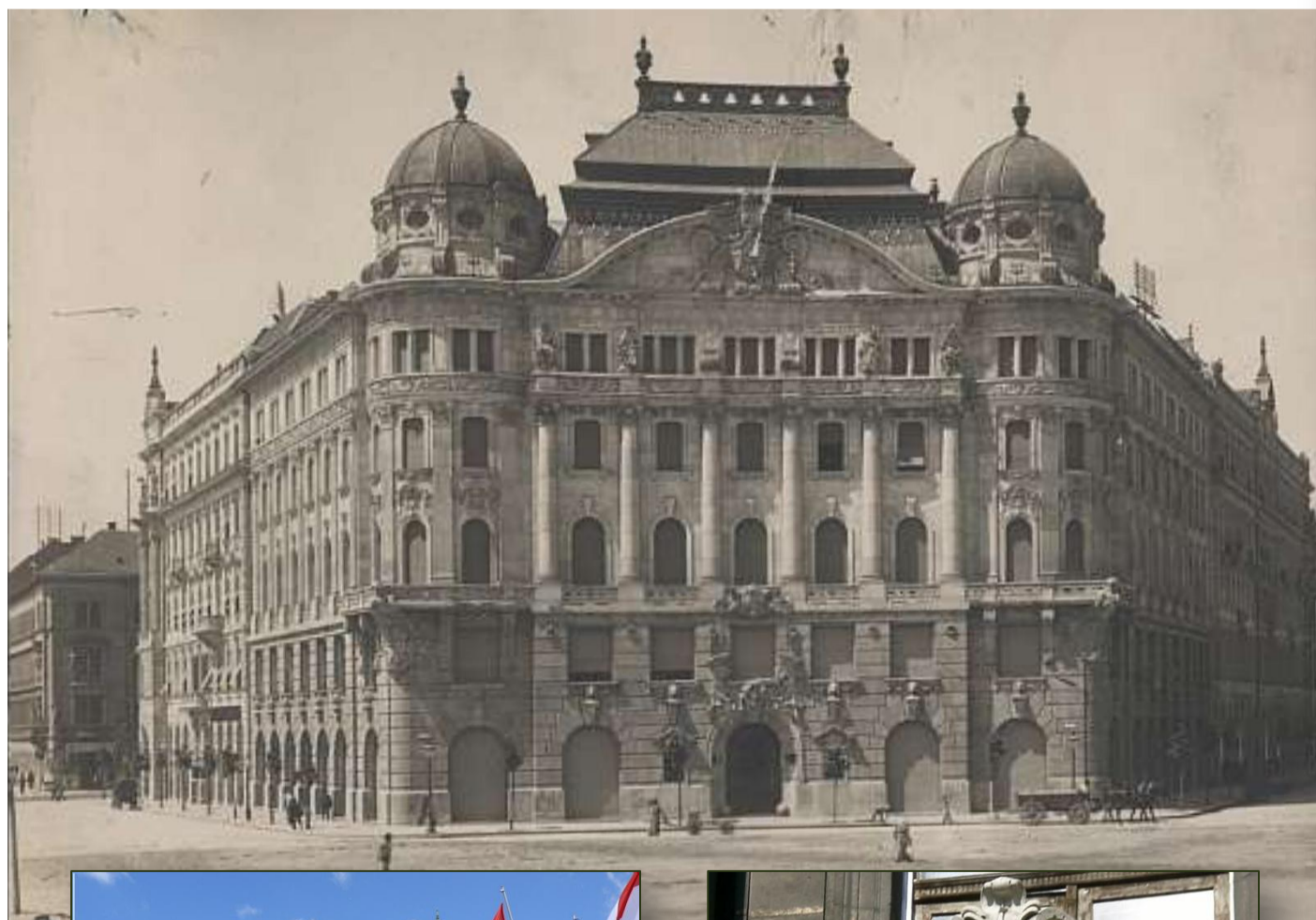
Az Adria Rt. hajótársaság



A magyar tengeri külkereskedelemben és személyszállításban rejlő lehetőségeket meglátva 1881-ben megalakult a magyar állam kiemelt támogatását élvező Adria Magyar Tengerhajózási Rt. Első igazgatóságának tagjai volt az Adriát és Fiumét kedvelő Jókai Mór is.

Az elsősorban Fiuméből üzemelő hajójárataiból élő vállalat folyamatosan növekedett, a világháborúig már 34 hajó volt a lajstromában. A társaság fényűző palotát épített a fiumei kikötőben és Budapesten, a Szabadság téren. Mindkettő ma is látható, a Szabadság-tér észak-nyugati sarkában álló, kéttornyú impozáns székházat bárki megtekintheti. Kereszük meg rajta az Adria A-betűs, horgonyos emblémáját és az egyik ablak feletti vésett „Hazának használj” jelmondatot!

hajosnep.hu/oe/az-adria-rt-hajotarsasag



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Hajózási akadémiák a Magyar Királyságban



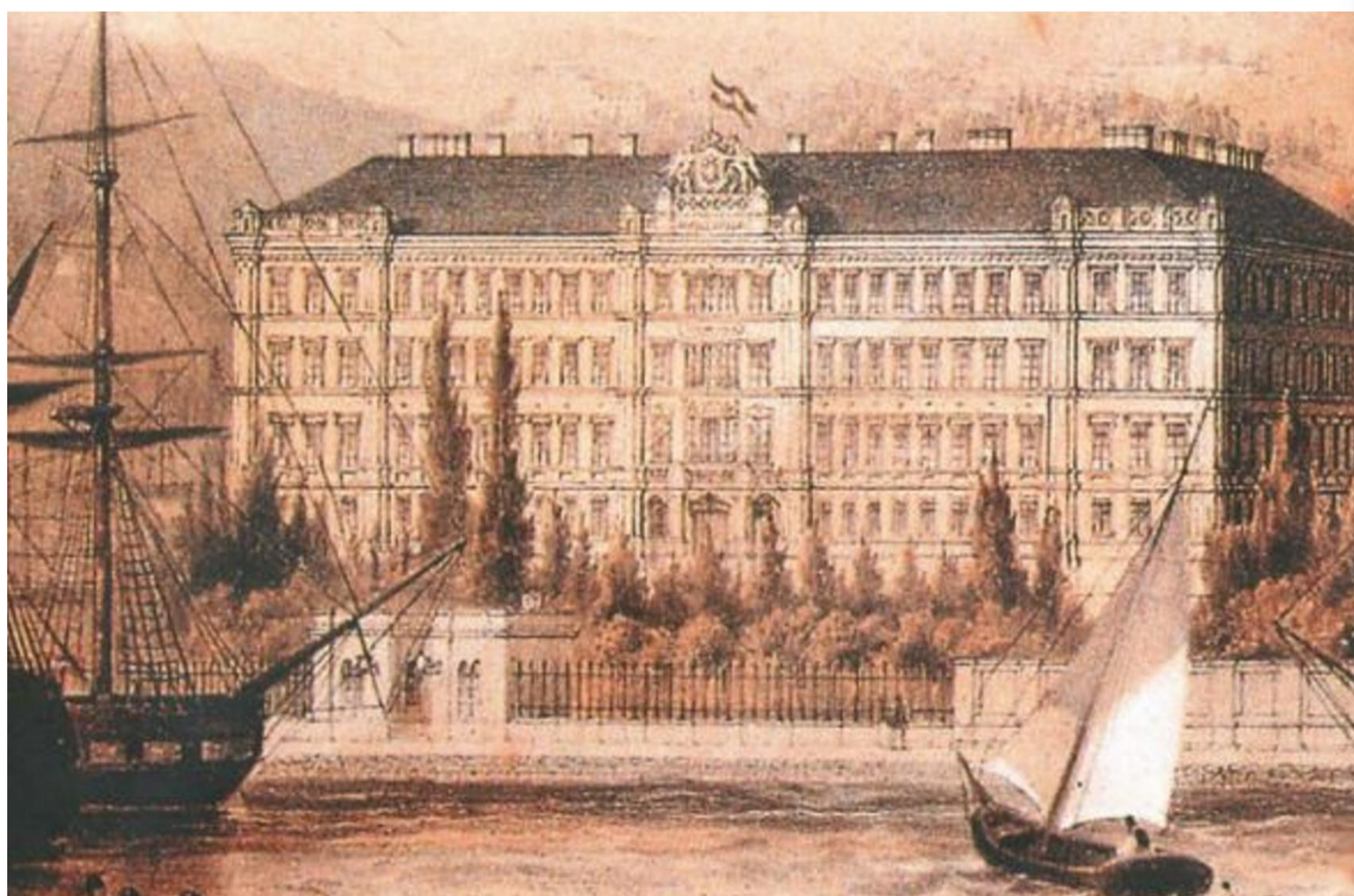
Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémia

Miután a Monarchiában nagy szükség mutatkozott egy állandó, nagyméretű haditengerészeti felsőoktatási intézmény kialakítására, 1856-ban megalapították a fiumei császári-királyi, 1867 után császári és királyi Haditengerészeti Akadémiát. A ma is álló épületet 1868-ban adták át.

90 tanteremben folyt az oktatás, e mellett az intézmény rendelkezett gyakorlótérrel, tornacsarnokkal, vívó- és zeneteremmel is. Az épületet körülölelő parkban a gyakorlást szolgáló egy teljesen felszerelt hajófedélzet és egy ágyúüteg is helyet kapott.

„Höher als das Leben steht die Pflicht” – olvasható ma is az Akadémia márványtábláján Az intézmény jelmondata magyarul így szól: „a kötelesség előbbre való, mint az élet”.

hajosnep.hu/oe/hajozasi-akademiak-a-magyar-kiralysagban



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Hajózási akadémiák a Magyar Királyságban



Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia

Az intézményesített polgári tengerészképzés Fiumében hosszabb időre nyúlik vissza, de a felsőoktatást jelentő Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia – a korábbi Tengerészeti Főtanoda akadémiai rangra emelésével – 1894-ben alakult meg. Itt már a tannyelv és az adminisztráció nyelve is magyar volt. A Nautica (ahogy olasz neve, a Regia Ungarica Accademia Nautica után röviden nevezzük) akkori épületét hamar kinőve egy nagyszerű új épületet kapott (ebben ma a fiumei egyetem egyik kara található). Heti kétszeri úzás érthető okokból kötelező volt – nyáron ennek a tenger adott helyet! A növendékek az Adria Rt-nél teljesíthettek szakmai gyakorlatot, ami 35-75 napig tartott az Adria valamelyik nagy gőzösén. Sőt, erre még a brit Cunard társaságnál is lehetőség volt – ez az a vállalat, melynek „Lusitania” nevű óceánjárójának elsüllyesztése volt az USA I. világháborúba lépésének egyik kiváltó oka.

hajosnep.hu/oe/hajozasi-akademiak-a-magyar-kiralysagban



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Tengerészeti repülés



A Monarchia haditengerészete 1910-ben kezdte el a légierő kiépítését, 1911-ben megnyitva a máig létező pólai Santa Catarina repülőbázist.

Repülőink a világháborúban felderítést, tűzvezetést, bombázást végeztek, ellenséges repülőgépeket (és néha léghajókat) lőttek le. A történelemben elsőként egy osztrák-magyar repülő süllyesztett el alámerült tengeralattjárót: a francia Foucault tengeralattjárót 1916-ban egy repülőcsónak észrevette az Adria tiszta vizében és bombáival elsüllyesztette (majd példátlan lovagiasságról tanúbizonyságot téve leszállt a túlélőket menteni).

A Monarchia legnagyobb repülőgépgyára Magyarországon, Budapesten, Szolnokon és Albertfalván működött.

hajosnep.hu/oe/tengereszeti-repules



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Az első 3D-s csata az Otrantói-szorosban



Az I. világháború adriai és földközi-tengeri hadműveleteiben kiemelt szerephez jutottak a tengeralattjárók. Az antant hatalmak azonban az osztrák-magyar és német U-bootok Földközi-tengerre való kijutásának megakadályozására a tengeralattjárók elfogására acélhálókat vontató gőzösökből, s az azokat őrző hadihajókból tengerzárát létesítettek az Adria bejáratánál, az Otrantói-szorosban. Bár a tengeralattjárók rendszeresen átjutottak, néhányukat mégis sikerült elfogni, a Monarchia hadvezetése így a tengerzár felszámolásáról döntött. A hadművelet végrehajtására a „Saida”, valamint a Ganz-Danubiusnál épült „Helgoland” és „Novara” gyorscirkálókat szemelték ki, a csata tervezésével és vezetésével pedig Horthy Miklóst bízták meg. A cirkálókat a „Csepel” és a „Balaton” romboló, valamint két tengeralattjáró és öt tengerészeti repülőgép támogatta. Az akció teljes sikerrel zárult: a zárát feltörték, 14 antant hajót elsüllyesztettek, s – bár a „Novara” és a „Saida” is megsérült – saját hajóveszteség nem volt. De miért 3D? Az ütközet egyszerre folyt a vízen, a víz alatt és a levegőben (a repülőgépek tüzérségi megfigyelőként segítették a hajók tüzelését). Ez volt az első ilyen csata a világon.

hajosnep.hu/oe/az-első-3d-s-csata-az-otrantói-szorosban



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Háborúk között



A világháborúban kiverzett, tengerpartját és tengeri hajóállományát vesztett Magyarország nem adta fel, hogy kijusson a világgal kapcsolatot jelentő tengerhez. Felépült a Csepeli Szabadkikötő, ami – akármennyire hihetetlenül hangzik – ugyanúgy tengeri kikötő, mint a szintén folyó mellett fekvő Hamburg. A közvetlen tengeri összeköttetést pedig egy új hajótípus – a Duna-tengerjárók típusa – szolgálta. A folyami és tengeri hajózás gyakran ellentétes követelményeinek egyaránt megfelelő hajókat a budapesti Műszaki Egyetem és a GANZ Hajógyár mérnökei fejlesztették ki. A típus első szériájának egyetlen képviselője – az 1939-ben épült „Debrecen” (ex-„Kassa”) – máig fennmaradt (jelenleg Újpesten van, átépítés alatt). Szintén a háború utáni időszak különlegessége, hogy néha járműveknek vagy éppen egész intézményeknek kettős rendeltetése volt: egyrészt egy polgári, másrészt egy, a fegyverkezést korlátozó egyezményeket kijátszó katonai. A „Buda” motoros áruszállítónak és vontatóhajónak épült 1937-ben, de ha a szükség úgy hozta, gyors csapat szállítóként is be lehetett vetni. Négy testvérhajó közül egyedül a „Buda” maradt meg: a feldarabolástól megmenekülve most Újpesten várja sorsa jobbra fordulását.

hajosnep.hu/oe/haboruk-kozott



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Háborúk után



A II. világháború utáni magyar dunai hadihajózás gyors újraéledését a kényszer szülte: elaknásított folyóinkat és tavainkat meg kellett tisztítani. Ezzel a feladattal 1945-ben megalakult a Honvéd Hadihajós Osztály, amiből később ezred, majd dandár lett, végül 1991-től 2001-ig Honvéd Folyami Flottilla. Ma a MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred nevű alakulatban szolgálnak hadihajósaink. Jelenleg többek között három jugoszláv gyártmányú AM (aknamentesítő) és két magyar gyártmányú AN (aknásznaszád) hajó áll üzemben. Az 1980-ban gyártott AM hajók érdekessége, hogy olyan Torpedo típusú motorokkal vannak szerelve, amiket a fiumei Whitehead torpedógyár utódüzemében készítettek. Balatonfüreden és Vácott is épültek hadihajók. A váci aknásznaszádok közül szolgál még kettő a Honvédségnél (több tucat pedig leselejtezés után magánkézbe került), egy füredi naszádkülönlegesség pedig éppen megújul: az 1953-ban épült FN-122 felderítőnaszádot TIT HMHE tagjai vásárolták meg és újítják fel.

hajosnep.hu/oe/haboruk-utan



INNOVÁCIÓ

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZETBEN

Biztató jövő?



Vannak, akik éppen a nagyüzemi magyar hajógyártás újraindításán fáradoznak, méghozzá a személyszállítás frontján. A Duna-Express projekt Budapest észak-déli irányú forgalmának csökkentésére kínál megoldást modern, gyorsjáratú, környezetbarát és hazai fejlesztést követően hazai gyártású katamaránokkal.

A Duna-Express hajói az agglomerációból szállítanak be az utasokat a Budapest szívében található tömegközlekedési csomópontokra, gyorsabban, mint ha ugyanazt az utat autóval tennék meg.

2012-ben megalakult a Magyar Hajótervező, Gyártó, Javító és Innovációs Klaszter, mely tagjai között van a Duna-Express Konzorcium is. Reméljük, újra jelentős lesz a magyar hajózás!

hajosnep.hu/oe/biztato-jovo

