



ÖSSZEFOGLALÓ

A HUNGÁRIA állami jacht történetéről
2013. február 25.

Dr. Balogh Tamás © 2013

TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület

A HUNGÁRIA állami jacht története

I. Előzmények – a kormányzó és a tenger

Horthy Miklós 1886 és 1918 között 32 évet töltött el az osztrák-magyar Haditengerészet kötelékében. A leginkább vitathatatlan – szakmai és nem politikai – sikereit haditengerészként érte el, tengerész múltja mélyen áthatotta és alapvetően meghatározta a személyiségét. A két világháború között és a második világháborúban a Magyarországot immár kormányzóként irányító Horthy Miklós tengerhez és hajózáshoz fűződő mély érzelmei a náci Németország vezetői előtt is ismertek voltak, s többször megkísérelték kihasználni azokat a maguk javára. Horthy azonban soha nem engedte át magát a lelkesedésének annyira, hogy az motiválja a cselekedeteit.

Az első kísérletre 1938. május 11-én került sor, amikor Horthy Miklós kormányzó Hitler Adolf birodalmi kancellár meghívására flottagyakorlaton vett részt Kielben, ahol 114 hadihajó bevonásával zajló flotta-parádét rendeztek a tiszteletére, s vízrebocsátotta a PINZ EUGEN nehézcirkálót, amelynek a németek arra tekintettel választottak osztrák nevet (pontosabban az osztrák-magyar flottában hagyományos hajónevet), hogy ezzel a formális gesztussal is teljessé tegyék az Anschluss után német alattvalóvá vált aktív korú egykori osztrák haditengerészek reaktiválását. Horthynak – mint az egykori osztrák-magyar haditengerészet utolsó parancsnokának – a felkérése a vízrebocsátásra, ugyanezt a célt szolgálta. Horthy elvállalta a felkérést, ám a protokoll során soha nem volt hajlandó a náci karlendítésre, s az utána őt faggató újságíróknak arra a kérdésére, hogy milyen érzésekkel hajtotta végre a feladatot, szenvtelenül mindig újra és újra csak annyit válaszolt: *„Örülök, hogy újra fedélzetet érezhettem a talpam alatt”*.

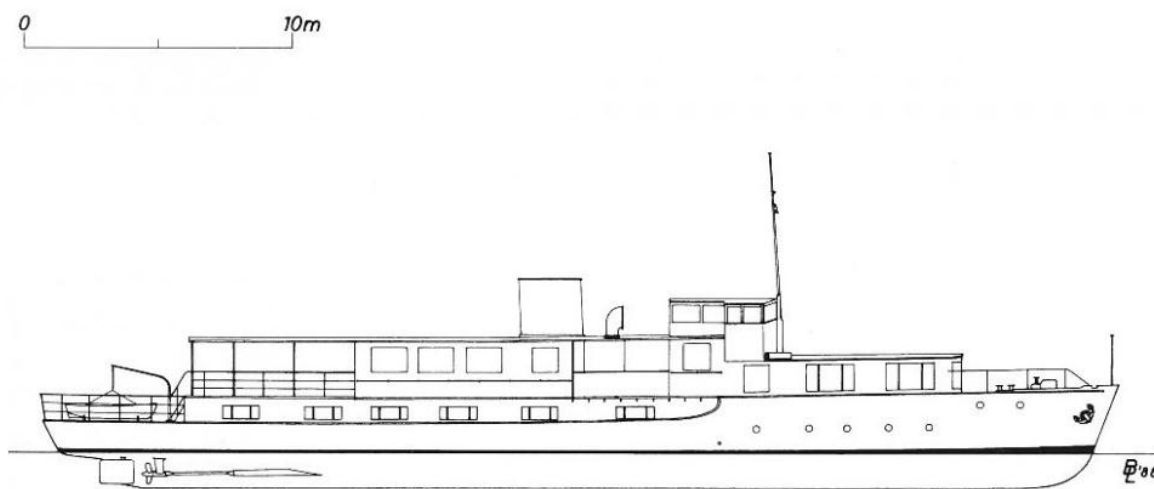
Lelkesültsége a kötetlenebb alkalmakkor már jobban megnyilvánult. A tengeralattjárók szemléje közben például megjegyezte Hitlernek, hogy az első világháborús tapasztalatok alapján szerinte a tengeralattjárók túlságosan sebezhetők a felszíni hajók támadásaival szemben, ezért felszíni menetben felderítésre használható, kötött megfigyelőballonokat kellene magukkal vinniük, hogy idejében észlelhessék a rájuk leselkedő veszélyeket. A németek elképedve közölték vele, hogy a ballonok felbocsátása és bevonása túlságosan körülményes lenne (pláne viharban), ráadásul – különösen éles harci helyzetben – a biztonságukat is veszélyeztetné. Összesúgtak a háta mögött és levonták a következtetést, hogy a kormányzó már rég elvesztette valós kapcsolatát a tengerrel és nem kíséri figyelemmel a legújabb haditechnikai vívmányokat.¹

A második kísérletre 1941-ben, Jugoszlávia megszállását megelőzően került sor, amikor Horthyt kimondatlanul is Horvátország és az egykori magyar tengerpart visszacsatolásának lehetőségével kecsegtették (sejteni engedték, hogy azokat a területeket, amiket a Honvédség meghódít, Magyarország megtarthatja). Bár Horthy tudta, hogy a hadsereg még nincs maradéktalanul felkészülve, és az angolszász hatalmak rokonszenvének elvesztésétől is tartott (akik Horthy szintén közismert angломánsága miatt hosszú ideig bizakodóak, ezért elnézőek voltak Magyarországgal szemben), Magyarország – a csak néhány hónappal korábban aláírt örök barátsági szerződésre fittyet hányva – végül fegyveresen közreműködött Jugoszlávia megszállásában, ami Teleki László gróf, miniszterelnök öngyilkosságához vezetett. Talán ezért, Horthy nem engedett a csábításnak és meg sem kísérelte Horvátország visszaszerzését, hanem az etnikai elv alapján indokolható (a többségében magyar etnikum által lakott területeket érintő) területszerzéshez ragaszkodott (nyilván abban a reményben, hogy – épp’ az etnikai elvre tekintettel – az annak alapján visszaszerzett területeket az ország később vita nélkül megtarthatja).

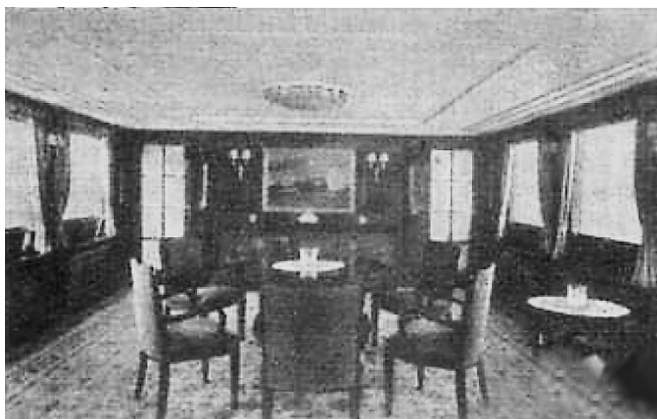
¹ Ez persze csak részben igaz, mert a japánok például teljesen azonos következtetésre jutottak, mint Horthy, azzal a különbséggel, hogy a régmódi hőlégballonok helyett korszerű vízi-repülőgépekkel szerelték fel a tengeralattjáróikat, sőt a repülőgép-hordozó tengeralattjárók egész generációját fejlesztették ki a háború alatt. Így – bár az igaz, hogy a németek soha nem indultak el a fejlesztésnek ebbe az irányába – az egyértelműen nem igaz, hogy a tengeralattjárók számára a magukkal szállított repülőeszközök segítségével végzett légi felderítés a korabeli stratégiai gondolkodástól idegen, felesleges, haszontalan vagy megvalósíthatatlan lett volna. Sőt! Horthy felvetésének alaposágára a világháború folyamán később éppen a német tengeralattjáró-parancsnokok keserű tapasztalatai hívták fel a figyelmet, akik a légi felderítés és a légi-fedezet komoly hiányosságai miatt jelentős veszteségeket szenvedtek el.

II. A HUNGÁRIA – állami jacht és hadihajó

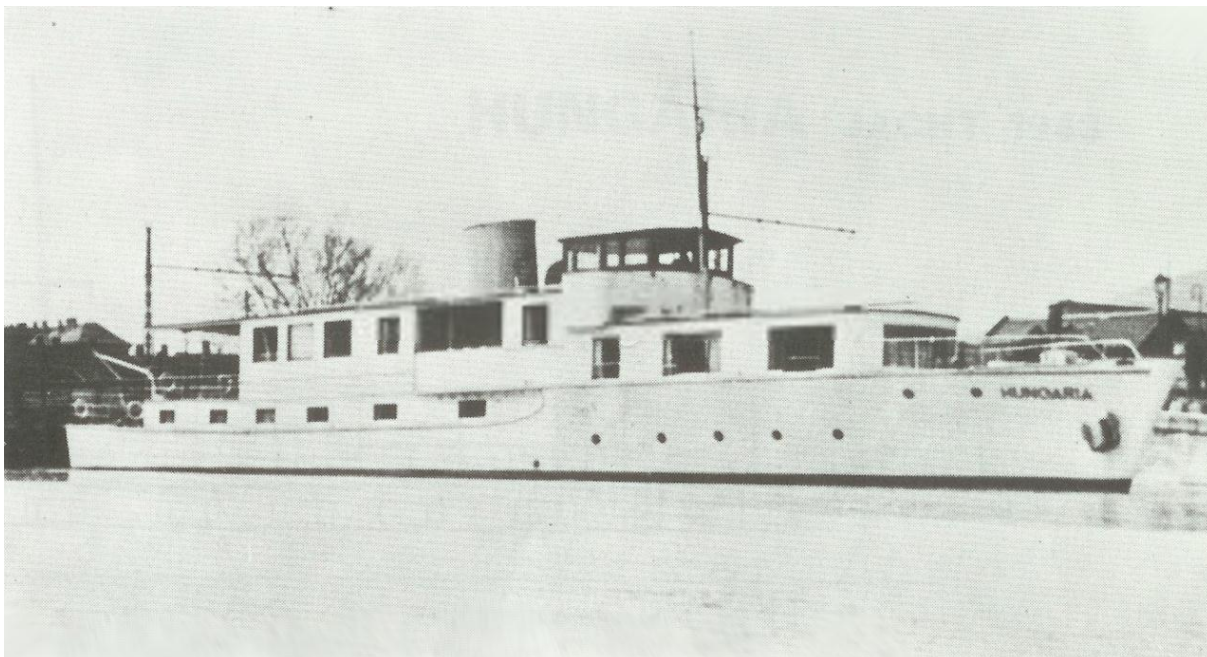
A harmadik alkalomra 1943-ban került sor, amikor a 75. születésnapját ünneplő Horthy egy 40 méter hosszú, 15 utas számára luxus elhelyezést biztosító jachtot kapott Hitler Adolf birodalmi kancellártól személyes ajándékként. Talán a világégésnek is köszönhető, hogy a születésnapi ajándék 4 hónapot késett, s levéltári dokumentumok szerint Horthy július helyett csupán októberben, alig fél évvel Magyarország német megszállása előtt vehette át Visegrádon Erich Raeder német főtengernagytól. A magyar és a náci vezető viszonya akkorra már elmérgesedett. A Hitlerrel kialakult feszült viszonyoknak köszönhetően Horthy kurtán kommentálta az ajándékot: „Jachtot küldött nekem, mi a fenét csináljak vele? Menjek át vele Pestre? Azt hiszi, engem személyes ajándékokkal lekenyerez? Aztán mivel viszonzom? Ha úr volna, küldenék neki hátszlovat, vagy fogatot, de ennek a hülye szobafestőnek olyasmi nem való.” (Kádár Gyula vezérkari ezredes: A Ludovikától Sopronkőhidáig. Magvető, Bp., 1978. 635-636.).



Pedig a hajó egészen jól sikerült alkotás volt. 1307-es objektum-számon 680 000 birodalmi márkáért készült Christof Ruthof hajógyárában, Regensburgban. A 189 tonnás hajó hossza 40,33 m, szélessége 6,9 m, merülése 1,46 m volt és 3+1 fős legénység szolgált rajta. A két hajócsavart 2 db 500 Le teljesítményű MWM 6-os dieselmotor mozgatta, amelyek 40 km/h sebességgel hajtották a hajót. Felső fedélzetén reprezentációs helyiségek (elől egy konferencia-terem, hátul egy elegáns szalon), egy fedélzettel lejjebb pedig a szállások (elől a legénységi hálók, hátul a 15 utas befogadására alkalmas kabinok) kaptak helyet. A felépítmény végén pedig még egy napvédő ponyvával fedett, szabad fedélzetrészt is kialakítottak, ahol a melegebb nyári napokon az utasok a szabadban mulathatták az időt.







Horthy Miklós ennek ellenére nem rajongott a hajójáért - az egyetlen dokumentált utazása a HUNGÁRIA fedélzetén az átvételt követő hazaút volt Budapestre egy páncélos őrnaszád kíséretében. Állami protokollcélokra a kormányzó továbbra is a MFTR ZSÓFIA nevű (egyébként szintén német gyártmányú) lapátkerekes gőzöst vette igénybe (amint arról a korabeli filmhíradó-felvételek is tanúskodnak például a „Vitéz Horthy István Hajóslaktanya” 1943. november 14-i avatásán is). A rohamosan közeledő keleti front miatt a HUNGÁRIA-t később a Honvéd Folyami Flottillához osztották be, és hadihajóként részt is vett a harcokban. Sőt, miután Hardy Kálmánt, a folyamerők parancsnokát a sikertelen kiugrási kísérlet után a nyilasok halálra ítélték, az új vezető – Deák Lajos alezredes – a HUNGÁRIA-t tette meg parancsnoki hajónak és vezetési pontnak.



1944 decemberében németek foglalták le a dunai hadihajókat, és nyugatra vitték őket a közeledő szovjet hadsereg elől: „Éjszakánként mentünk, nappal álcázva kikötöttünk” – emlékezett Riedl százados. A visszavonuló németekkel együtt a HUNGÁRIA is az ausztriai Melkben csatlakozott a folyamerők nyugatra menekült alakulataihoz, vallotta később Szabó István százados, aki átélte az eseményeket. Erről a helyről egészen május 9-ig, a német fegyverletételig az őrnaszádok állandó légitámadások közepette bevetésre indultak, a HUNGÁRIA-t azonban 1945-ben a Wehrmacht foglalta le, és mint felfegyverzett segédhajót, német lobogó alatt használta. Amikor a háború véget ért, a hajó Regensburgban állt, ahol a legénysége elmenekült. Az amerikai megszálló erők ott találták rá, s lefoglalták, mint hadizsákmányt, majd Deggendorfba vezényelték, ahol az USA Inland Waterway Division egységei közé osztották be és a tisztek sétahajózására használták.

III. A MAINZ – szövetségi protokollhajó

A Portugáliába menekült, elszegényedett Horthy-család egy darabig reménykedett, hogy visszakaphatja és pénzzé teheti a jachtot, de az amerikai kormány végül az NSZK-nak adta el a hajót 1950-ben 170 000 német márkáért (a háborúban megsemmisült PREUSSEN jacht pótlására).

Ezután a Német Szövetségi Közlekedési, Építési és Városfejlesztési Minisztérium, viziút-igazgatási (Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - Wassertrassendirection Mainz) szervezetének kötelékében teljesített szolgálatot 1952-ig, amikor Deggendorfban szétbontották; a testet Ingolstadt-tól autópályán, traileren szállították Karlsruheba, a Rajnára. A kibontott és eltávolított részeket, mint például a meghajtó motorokat és a belső terek dekorációját teherautón, és vonattal vitték Koblenzbe. 1954. június 14-én MAINZ néven állt újból szolgálatba.

Azóta többször felújították és korszerűsítették: 1966 erősebb gépeket kapott, 1991-ben pedig a Schichau Seebeck Hajógyárba ment Bremerhavenbe, ahol felújították az elülső konferenciatermét, s eltávolították az azbeszt-tartalmú szigetelést. 1998 áprilisában a trieri Boost Hajógyárban új kormányállást kapott egyszemélyes vezetőállással és egy elektro-hidraulikus kormányrendszerrel. 2003-ban új meghajtó-rendszerrel (2 db, egyenként 220 KW teljesítményű IVECO 8210 SRM 36 típusú dízelmotorral) szerelték fel és beépítettek egy orrsugár-hajtóművet is a Neckarsteinach-i Ebert Hajógyárban. A hajó 40 km/h holtvízi sebessége így völgymenetben 23 km/h, hegymenetben pedig 14 km/h tényleges sebességre módosult.



MS Mainz fuhr als erstes
Schiff in die neue Schleuse
Kleinostheim ein.

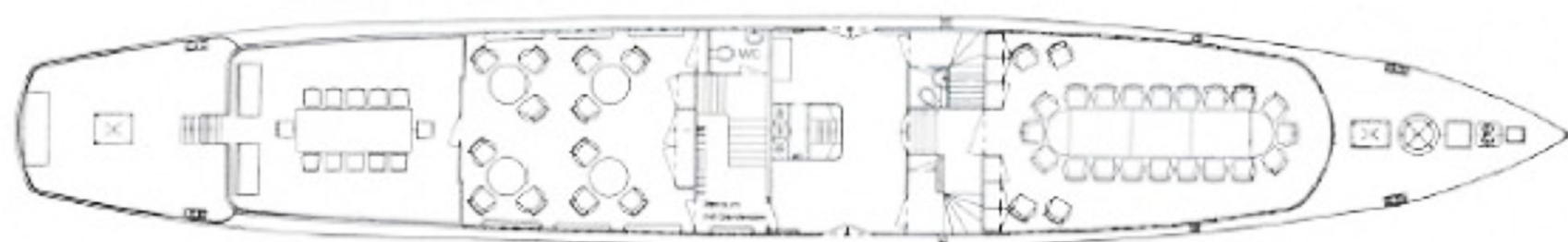
17. Sept. 1969

Schleuse Kleinostheim

Einweihung der Schleuse.

archiv w. hergenröther

Az elvégzett korszerűsítési munkáknak köszönhetően a MAINZ állapota ma megfelel a legkorszerűbb elvárásoknak is. A hajót jelenleg elsősorban a szövetségi kormány rendezvényein veszik igénybe, az állami látogatások, nemzetközi konferenciák, vízi utakhoz kapcsolódó találkozók alkalmával, vagyis protokollhajóként funkcionál. Működési területe az egész Rajna, a Mosel és a Saar, valamint az alsó Majna és a Neckar. A hajó rendszerint Wiesbaden-Schiersteinben állomásozik.



überdachte Deckfläche

Salon

Eingang

Aufgang zum Steuerstand

Konferenzraum





IV. Források

Gerald Rose: Neumotorisierung des Bereisungsschiffes (BS) "Mainz" (http://www.wsd-suedwest.wsv.de/wir_ueber_uns/veroeffentlichungen/oeffentlichkeitsarbeit/informationsschrift_2005/pdf/Seite-76-77-Neumotorisierung-Mainz.pdf)

Mészáros Tibor: Történelmi Jachtok – in.: Yacht Magazin 1998/1, Budapest

Werner Schiebert: Aus HUNGARIA wurde MAINZ, in.: Verbandszeitschrift des Deutschen Marinebundes "Leinen Los" Ausgabe 2007/2 <http://www.binnenschifferforum.de/forum/showthread.php?9746-Aus-Hungaria-wurde-Mainz>

[http://de.wikipedia.org/wiki/Mainz_\(Schiff,_1943\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Mainz_(Schiff,_1943))

http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/mainz_ex_hungaria_/1545

<http://www.binnenschifferforum.de/forum/showthread.php?11588-Mainz-WSV-05018450>

Képek forrása:

- 1) Benczúr László, in.: Csonkaréti Károly, Haditengerészek és Folyamőrök a Dunán 1870-1945, Zrínyi Kiadó, Budapest, 1991.
- 2) Werner Schiebert: Aus HUNGARIA wurde MAINZ, in.: Verbandszeitschrift des Deutschen Marinebundes "Leinen Los" Ausgabe 2007/2, 19. o.
- 3) Werner Schiebert: Aus HUNGARIA wurde MAINZ, in.: Verbandszeitschrift des Deutschen Marinebundes "Leinen Los" Ausgabe 2007/2, 19. o.
- 4) A HUNGÁRIA Visegrád előtt, A. Hummel gyűjteménye (<http://www.binnenschifferforum.de/forum/attachment.php?attachmentid=354337&d=1351693611>)
- 5) Hajóregiszter (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/mainz_ex_hungaria_/1545)
- 6) A HUNGÁRIA érkezése Budapestre, Csernyák ezredes gyűjteménye (<http://www.flickr.com/photos/76311488@N08/8376614899/in/set-72157632510911827/>)
- 7) A HUNGÁRIA átvétele, Csernyák ezredes gyűjteménye (<http://www.flickr.com/photos/76311488@N08/8376619309/sizes/o/in/set-72157632510911827/>)
- 8) A MAINZ, az első hajó az új Kleinostheim-i zsilipben 1969. szeptember 17-én, W. Hergenröther gyűjteménye (<http://www.binnenschifferforum.de/forum/attachment.php?attachmentid=85577&d=1263840777>)
- 9) A MAINZ az 1998-as átépítést követően (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/mainz_ex_hungaria_/1545)
- 10) A MAINZ 2003-ban az Ebert Hajógyárban (http://www.wsd-suedwest.wsv.de/wir_ueber_uns/veroeffentlichungen/oeffentlichkeitsarbeit/informationsschrift_2005/pdf/Seite-76-77-Neumotorisierung-Mainz.pdf)
- 11) A MAINZ a koblenzi sólyán 2011. február 26-án, Henry Platje gyűjteménye (<http://www.binnenschifferforum.de/forum/attachment.php?attachmentid=204553&d=1299082728>)
- 12) A MAINZ Loreleinél 2010. június 14-én, Henry Platje gyűjteménye (<http://www.binnenschifferforum.de/forum/attachment.php?attachmentid=210531&d=1300395827>)