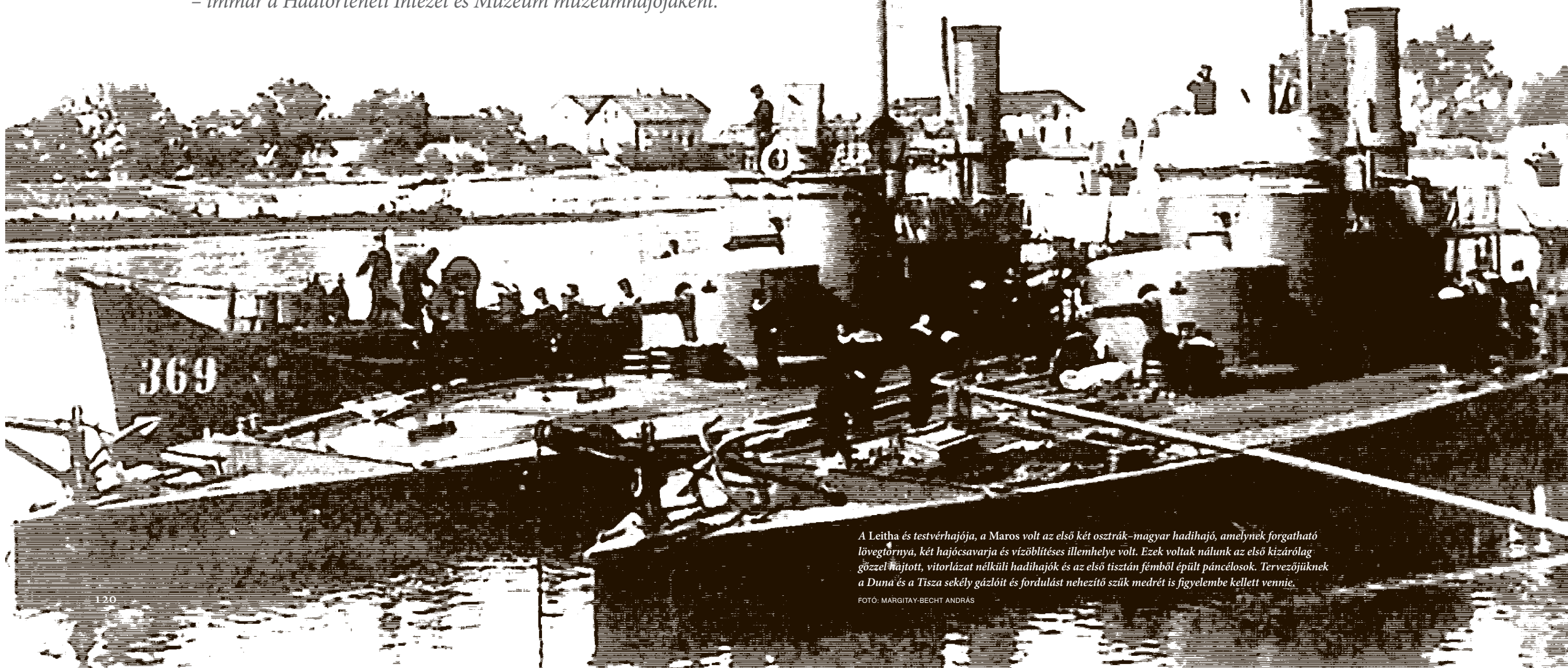


S.M.S. LEITHA a Monarchia utolsó hadihajója

*Huszonhat évvel azután, hogy megmenekült a bontástól, és
üres hajótestként félreállítva várta sorsa jobbra fordulását, most újjászületik
az osztrák–magyar haditengerészet egyetlen fennmaradt úszó egysége,
a közel 140 esztendős Leitha/Lajta, amely egyben a földkerekség egyik utolsó
monitora is. A hajdani hadihajó idén augusztus 20-án újra szolgálatba áll
– immár a Hadtörténeti Intézet és Múzeum múzeumhajójaként.*



*A Leitha és testvérhajója, a Maros volt az első két osztrák–magyar hadihajó, amelynek forgatható
lövegtornya, két hajócsavarja és vízöblítéses illemhelye volt. Ezek voltak nálunk az első kizárólag
gőzzel hajtott, vitorlázat nélküli hadihajók és az első tisztán fémből épült páncélosok. Tervezőjüknak
a Duna és a Tisza sekély gázlőit és fordulást nehezítő szűk medrét is figyelembe kellett vennie.*

FOTÓ: MÁRGITAY-BECHT ANDRÁS

Monitor, azaz őrző, figyelő. Az első ilyen típusú és nevű hajó az amerikai haditengerészet megrendelésére 1861-ben készült el – a svéd John Ericsson tervei alapján. A déli Konföderáció elleni tengeri blokád őrzése volt a harci feladata a polgárháború idején – és a *USS Monitor* azon mód forradalmasította a tengeri hadviselést. A korábbi hadihajók tudniillik csak az oldalukkal egymás felé fordulva harcolhattak, mivel ágyúik hosszú ütegcsorokba voltak elrendezve a hajó két oldala mentén. A *Monitor* ágyúi viszont a felső fedélzet forgatható páncéltornyába kerültek, így a hajó a haladási irányától függetlenül, folyamatosan tüzelhetett – akár menekülés közben is. Teste ráadásul alig emelkedett ki a vízből, tehát kicsi és nehéz célpontot mutatott. Gépei jól védve, a hajó vízvonala alatt helyezkedtek el, csekély merülése révén ugyanakkor jó hasznát vették a folyókon is.

Amikor a *Monitor* 1862 márciusában a Norfolk-tól északra húzódó Hamptoni-átjáróban összecsapott a konföderációs *Virginia* páncélossal, egyik hajó sem tudta elsüllyeszteni a másikat, s jókora meglepetést okozott, hogy a kicsiny, kétágyús *Monitor* méltó ellenfélnek bizonyult egy

nála jóval nagyobb, tízágyús hadihajóval szemben (lásd 2006. decemberi különszámunk cikkét: „A vas diadala a tölgy felett”).

Éppen ezért figyelt föl rá az Osztrák–Magyar Monarchia is, amely Európában elsőként épített folyami monitort, egyszerre mindjárt kettőt is: az 1871-ben Újpesten vízre bocsátott *Leitha/Lajta* és *Maros* testvérhajókat. A Lajta pedig mind a mai napig létezik, ez tehát a világ egyetlen olyan monitora, amely e hajótípus megszületése utáni évtizedből fennmaradt.

A Monarchia monitorai az amerikai mintára, kis merüléssel, alacsony és domború fedélzettel, forgó lövegtornyokkal rendelkeztek. 1893 és 1915 közt épült nyolc társukkal együtt ezek voltak a 19. század végének, 20. század elejének legerősebb dunai hadihajói. Műszaki színvonalukra jellemző, hogy Románia is rendelt belőlük néhány példányt az Osztrák–Magyar Monarchiától!

Mert a dunai monitorokat a török uralom alól felszabadult, terjeszkedni készülő Duna-menti államok, illetve a növekvő orosz balkáni befolyás ellensúlyozására tervezték. Ám a Duna-flottilla nem csupán monitorokból állt. A felderítéshez és járőrszolgálathoz kisebb őrnaszádok is kellek. A folyami hajóraj fő feladata végül is a Vaskapu és az Al-Duna hosszú és idegen területekkel határos partvidékének biztosítása lett.

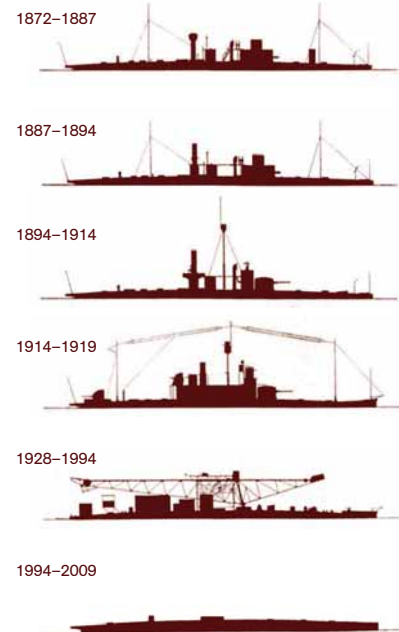
„1878-ban a *Leitha* is részt vett az addig török uralom alatt álló Bosznia–Hercegovina megszállásában, majd az első világháborúban. A *Leitha*

fedélzetén esett el a haditengerészet első magyar hősi halottja is: Huj János matróz, aki 1914. augusztus 12-én a Száván áldozta életét. Megannyi harci bevetés után (lásd a térképet) 1917/1918-ra testvérhajójával, a *Marossal* együtt haditengerészetünk legidősebb harcoló egysége lett” – avat be a hajó történetébe a *Leitha* egyik megmentője, a

Császári és Királyi Duna-flottilla Hagyományörző Egyesület megalapítója és elnöke, Margitay-Becht András, aki könyvet is írt a hajóról.

Majd lelkesen ecseteli, hogy a monitorok még a Fekete-tengerre is kimerészkedtek (az alacsony oldalú folyami hajókra deszkából ácsoltak ideiglenes hullámtörőt), Ukrajna 1918-as megszállása

Amikor a *Leitha* elavult, sohasem bontották el – ahogyan a gazdag országokban szokás –, hanem az éppen korszerű formára építették át. Így történt, hogy 1919-ig ötféle alakban szolgált, majd 1928 után elevátorhajó lett belőle (balra lent). A kavicsemelő gépsort huszonhat éve leszerelték róla, és most eljött a teljes felújítás ideje: a Lajta a révkomáromi SK Remont hajógyárban születik újjá. Bár a hajó orrában lévő legénységi szállás még üres, az ágyútorony már a helyére került.



ILLUSZTRÁCIÓ: BENCSÚR LÁSZLÓ, BALOGH TAMÁS KORREKCIÓVAL
FOTÓK: MARGITAY-BECHT ANDRÁS (FENT); HARTYÁNYI NORBERT (JOBBRA ÉS JOBBRA FENT)

S, hogy milyen élet folyhatott ezeken a hajókon? A monitorokon szolgálókat a flottánál csak *marinari di aqua dolce*, azaz édesvízi tengerészek néven emlegették, a hajósok többsége mégis azért imádkozott, hogy monitorra – értsd: Budapestre – vezényeljék.

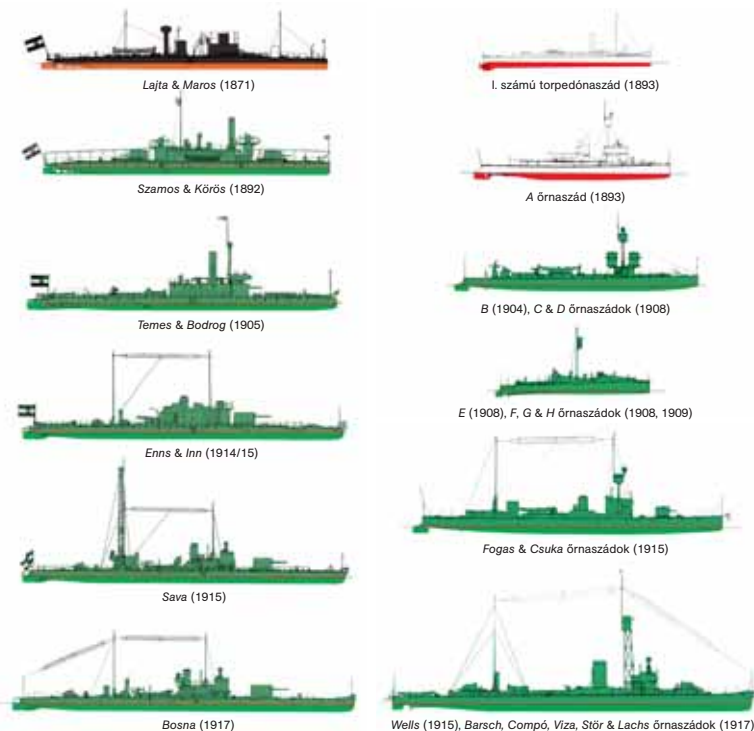
„Újvidéken egy hetet töltöttünk, ahol a jó öreg Tóni bácsi, aki mint folyamkormányos a Duna-gőzhajózási Társaságtól volt hozzánk vezényelve [...] finom paprikást csinált. Elfogyasztása közben akaratlanul azt a meggondolatlan megjegyzést tettem, hogy a tengeri halból készült olajos

A Waffenmeister visszaemlékezéseiből persze az is kiderül, hogy a monitorista életnek akadtak ám árnyoldalai: „1908 őszén a korán beköszöntött zimankós, ködös, hideg időjárás felkényszerítette flottillánkat az óbudai téli kikötőbe. [...] Csendes időben jobban kibírható a 20 fokos hideg Budapesten, mint Polában vagy Triesztben a dühöngő bórában a 0 fok, mert a bőra a csontjáig átfújja az embert. A hajó első részének a fedélzet alatti részében volt a legénységi szállás, amely reggel

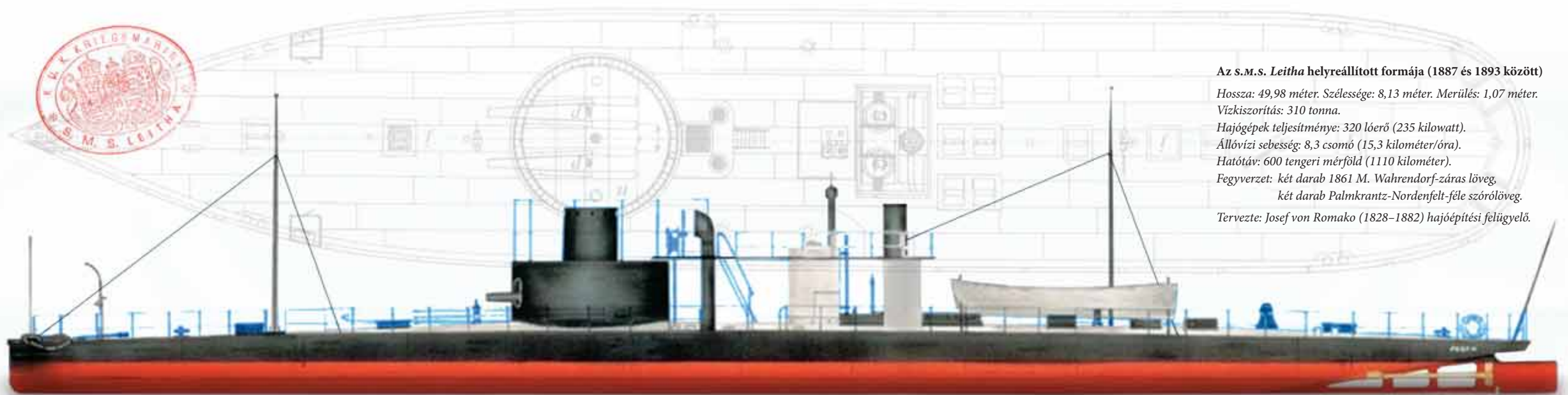


Egy dunai hajóhad létesítését több körülmény is indokolta az első világháborút megelőző korszakban. Természeti-földrajzi szempontból a Duna-térség képezi Közép-Európa és a Balkán határ régióját – a Regensburgtól Szulináig 2100 kilométer hosszán hajózható folyam választja el a Kárpátokat az Alpoktól és a Dinári-hegységtől, természet adta védővonala a hadseregek mozgását is befolyásolja. Ami a korabeli gazdasági és politikai helyzetet illeti, e térség négy nagyhatalom ütközőzónája volt: a Német Császárság, az Osztrák–Magyar Monarchia, Oroszország és az (akkoriban még a Balkán jó részére kiterjedő) Oszmán Birodalom érdekszférája. A folyam ugyanakkor Európa második legforgalmasabb vízi útja volt, amelyen feltétlenül garantálni kellett az Alpok és a Fekete-tenger közti biztonságos személy- és áruszállítást – mégpedig „Európa lőporos hordója”, a Balkán közvetlen szomszédságában.

1878	Bosznia okkupációja
1914–1918	I. világháború
1919	Magyar Tanácsköztársaság



ILLUSZTRÁCIÓ: BENCZÚR LÁSZLÓ, BALOGH TAMÁS KORREKCIÓIVAL



Az S.M.S. Leitha helyreállított formája (1887 és 1893 között)

Hossza: 49,98 méter. Szélessége: 8,13 méter. Merülés: 1,07 méter.
Vízkesztés: 310 tonna.

Hajógépek teljesítménye: 320 lóerő (235 kilowatt).

Állóvízi sebesség: 8,3 csomó (15,3 kilométer/óra).

Hatótáv: 600 tengeri mérföld (1110 kilométer).

Fegyverzet: két darab 1861 M. Wahrendorf-záras löveg,
két darab Palmkrantz-Nordenfelt-féle szórólöveg.

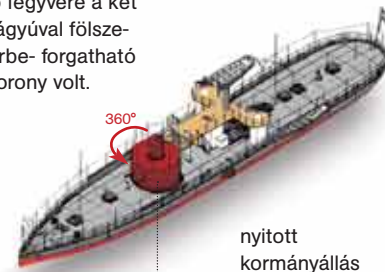
Tervezte: Josef von Romako (1828–1882) hajóépítési felügyelő.

ERESZKEDŐ „CSÍKBOGÁR”-FEDÉLZET

Ahhoz, hogy a *Leitha* könnyű és csekély merülésű legyen, kisebb súlyú, vagyis kisméretű páncélzatra volt szükség. Ezt a páncélozandó felületek és oldalfalak magasságának korlátozásával érték el – így a hajó oldalainak magassága minden irányban csökken, fedélzete a víz felé lejt.

FORGÓ LÖVEGTORONY

A *Leitha* monitor fő fegyvere a két darab 150 mm-es ágyúval felszerelt, 360 fokban körbe- forgatható páncélozott lövegtorony volt.



LEHAJTHATÓ KÉMÉNY

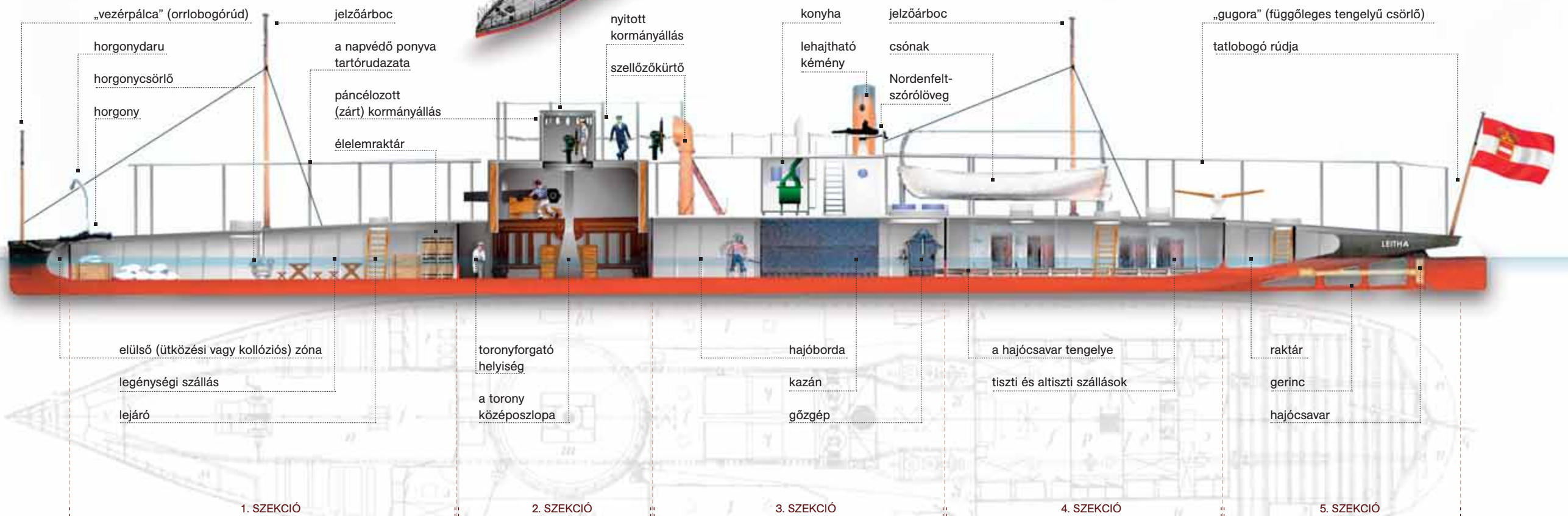
Annak érdekében, hogy még magas vízállásnál is biztonsággal átjusson a hidak alatt, dönthető kéményt kapott a hajó.

NORDENFELT-SZÓRÓLÖVEG

1878-ban két darab 25,4 mm-es Palmkrantz–Nordenfelt-féle szórólöveget kapott a hajó. Ezt az egy-, két- vagy négycsövű fegyvert az ellenséges hajók személyzete és kisebb, gyorsan mozgó célpontok (torpedók) ellen lehetett bevetni.

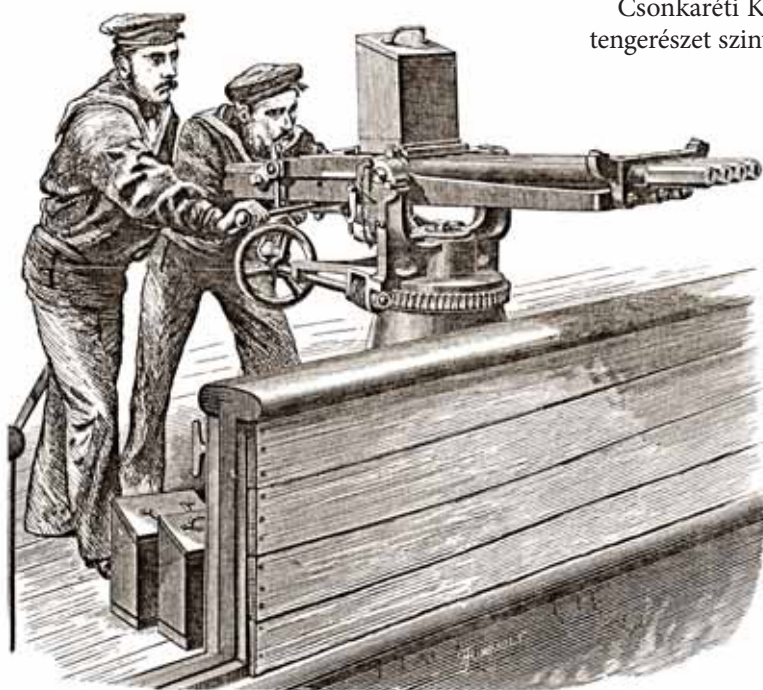
SZÜK ÉS KÉNYELMETLEN TISZTI KABINOK

A *Leitha* domború fedélzete alatt elől-hátul csak kevés hely maradt: egy magasabb ember már nem tudott föl- egyenesedni. A hadihajókon szokásosan hátul, a tatban volt a tiszti szállások helye – ám ezen a monitoron nagy kényelmetlenséget okozott, hogy a tisztek ágyai alatt (a folyosón a lábuknál) haladt át a hajócsavar tengelye, amely hajózás közben állandó zaj és rezgés forrása volt.



8 órától az este 9 órai takarodóig fűtve volt. [...] A kívül jégben álló, belülről pedig fűtött férőhelyünk páncélfala izzadt a lecsapódó párától, és a víz szaporán pergett le a falakon. Ha este lefeküdtünk, ügyelnünk kellett, hogy pokrócunk oda ne érjen a falhoz, mert több ízben előfordult, hogy reggelre a takaróval együtt odafagytunk.”

Ráadásul a háború vége felé, majd az 1919-es Tanácsköztársaság elleni „monitorlázadás” idején már az ellátás is akadozott. A legénységnek sokszor magának kellett gondoskodnia az ételmezéséről – ahogyan tudott. A monitorlázadás után Bajára menekült hajókat lefoglaló antant tisztek



A Nordenfeltek kezelése igen egyszerű volt. A tárban csövenként oszlopban álló lőszer saját súlyától hullott alá a töltőürbe. A tüzér a fegyver jobb oldalán lévő kart előrelökve töltött, s egy határozott ütéssel egyszerre sütötte el az összes csövet. A kart hátrahúzva az üres hüvely kiesett, s máris megérkezett a tárból a következő lőszer; a tűzgyorsaság a tüzér fürgeségén múlt. A modern kori másolat elkészítése már nem volt ennyire egyszerű – a TIT Hajózástörténeti Egyesület lelkes tagjainak és Bicskei János hajókovácsnak (fent) lemezből kellett megformáznuk az egykor öntvényből készült alkatrészeket.

például följegyezték, hogy élőállatokat és takarmányt is tartottak a fedélzeten. Lőszerez-fegyverzetel még rosszabbul álltak flottillásaink: fából készült ágyúimitációkat találtak a hajón!

Az erősen elaggott *Leitha* monitor ekkor obsitot kapott, majd a fegyvereitől, gépeitől, páncéljától megfosztott, lecsupaszított hajótestet 1921-ben elárverezték. Egy pesti cég vette meg, amely 1928-ban kavicsemelő munkagépet és szállítószalagot szereltetett rá. A *Leitha* ezzel átalakult József Lajos elevátorhajóvá – holott már nem is volt hajó, csupán önálló helyváltoztatásra képtelen, úszó munkagép! Azt a kavicsot, homokot, iszapot kellett partra raknia, amelyet a kotróhajók emeltek ki a mederből.

Idővel azután a folyamkotró céget előbb hadiüzemmé nyilvánították, majd 1948-ban államosították, de a valamikori *Leitha* csak rendületlenül dolgozott tovább. Igaz, 1949-től már az FK 201 „név” alatt, a FOKA folyamszabályozó és kavicskotró vállalat tulajdonaként. Így vett részt például Sztálinváros (a mai Dunaújváros), a százhalombattai hőerőmű, a paksi atomerőmű és az óbudai lakótelep építésében vagy a végül is félbehagyott nagymarosi erőmű előkészítésében.

Csonkaréti Károly, az osztrák–magyar haditengerészet szinte egyedüli szakírója volt az, aki



A Lajta keresztelésére készül Margitay-Becht András (jobbra) korvettkapitányi uniformist, míg szerzőnk fregattkapitányi díszegyenruhát öltött Tóth János paszományosmester műhelyében, aki a császári és királyi Duna-flottilla egyenruházatának korhű tartozékait készíti.

előbb megtalálta, majd Friedrich Prasky osztrák mérnök segítségével a hetvenes évek végén azonosította is az addig rangrejtve szerénykedő vén dunai obsitost.

S ezzel elkezdődött a egy húszéves küzdelem a hajó megmentése érdekében, majd további másfél évtizedes harc a felújításért. Ennek két fontos állomása volt, amikor a Hadtörténeti Intézet és Múzeum birtokába került, majd amikor tavaly – a Zoltán Gözös Közhazsnú Alapítvány európai uniós pályázaton nyert támogatásából – megindulhatott végre a helyreállítás.

„Ha valaki a *Leitha* 125. születésnapján, 1996-ban azt mondja nekünk, hogy idáig jutunk, biz nem hisszük el” – mondja a felújítás történelmi hitelességét szakmailag felügyelő Margitay-Becht András. Pedig a hazai tengerészeti hagyományörzők maroknyi, de lelkes csapata most mégis az Osztrák–Magyar Monarchia utolsó hadihajójának újrakeresztelésre készülhet!

Immár a végéhez közeledik a felújítás a révkomáromi SK Remont hajógyárban, és megannyi civil munkájával megújult a *Leitha* felszerelése is. A monitor gyorstüzelő ágyúinak hú mását például Bicskei János egykori hajókovács készítette el, a saját műhelyében.

A *Lajta* monitor múzeumhajót augusztus 20-án keresztelik újra a Dunán, a Parlament előtt. Az egyetlen olyan monitorként, amelynek mindenestül megsemmisült hajóterét, felépítményeit, fegyvereit és egyéb felszereléseit korabeli tervrajzok és analógiák alapján rekonstruálták az eredeti hajótestre. „Hosszú út vezetett idáig, de reméljük, a *Lajta* pályafutásának nagy része még hátravan” – zárja le a történetet Margitay-Becht András, aki a dunai monitor tiszteletbeli parancsnoka lett. □

➤ **Augusztus 20-án** a Parlament előtt ünnepélyesen újrakeresztelik a megújult *Lajta* monitort a Dunán. Részletek a <http://lajtamonitor.hajosnep.hu> oldalon