A TIT Hajózástörténeti
Modellező és Hagyományőrző Egyesület
2010. évfolyam
1. szám
HÍRLEVELE

Beköszöntő

Kedves Tagok,
Tisztelt Érdeklődők!

Amint azt bizonyára Hírlevelünk fejlécéből már sokan észrevették, a múlt év végén elhatározott szervezeti átalakulás végbement (közös szervezet létrehozása a Cs. és Kir. Haditengerészet Egyesülettel). Hírlevelünk az új szervezet orgánumaként továbbra is működik, s a jövőben is változatlan formában szolgálja a tevékenységünk, illetve a hajózás története, a hajómodellezés és a haditengerészeti hagyományőrzés iránt érdeklődők tájékoztatását.

Új szervezetünkre a korábban megszokotthoz képest azonos nagyságrendű feladatok hárulnak. Sőt a nagyobb taglétszám, a nagyobb tömegbázis, a több érdeklődő miatt olykor – ha lehet – még nagyobb kihívásokat is eredményesen, a siker esélyével vállalhatunk. A közeljövő már látható feladatai közül kiemelkedik a 2010 nyarán Athénba és Krétára tervezett kiállítás, amelyen szervezetünk a Hadtörténeti Intézet és Múzeummal közösen állít emléket Kréta 1897-1898-as nemzetközi haditengerészeti blokádjának: Az ebben résztvevő osztrák-magyar tengerészeti erők vezették be a nemzetközi békefenntartás világszerte ma is ismert gyakorlatát.

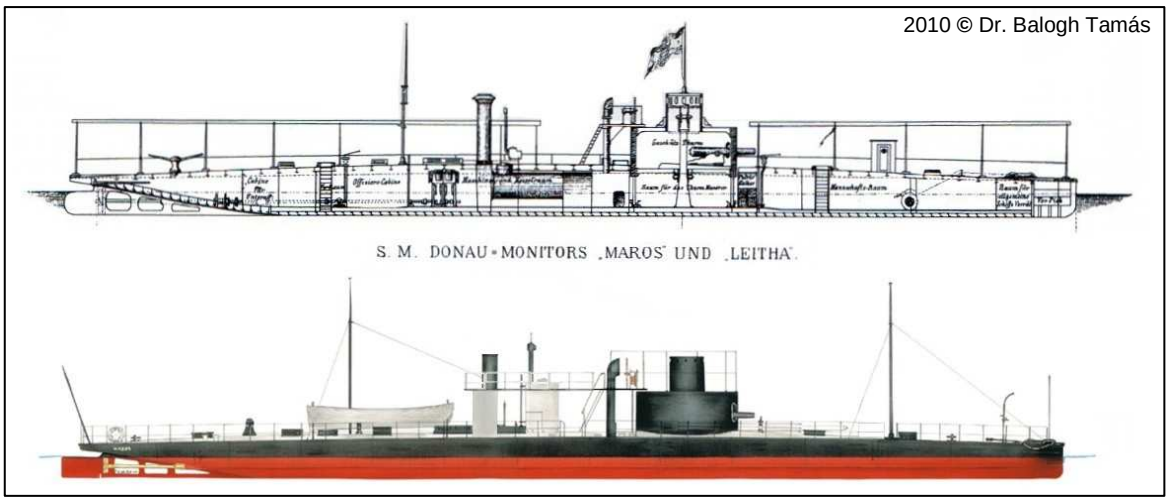
Tartalom

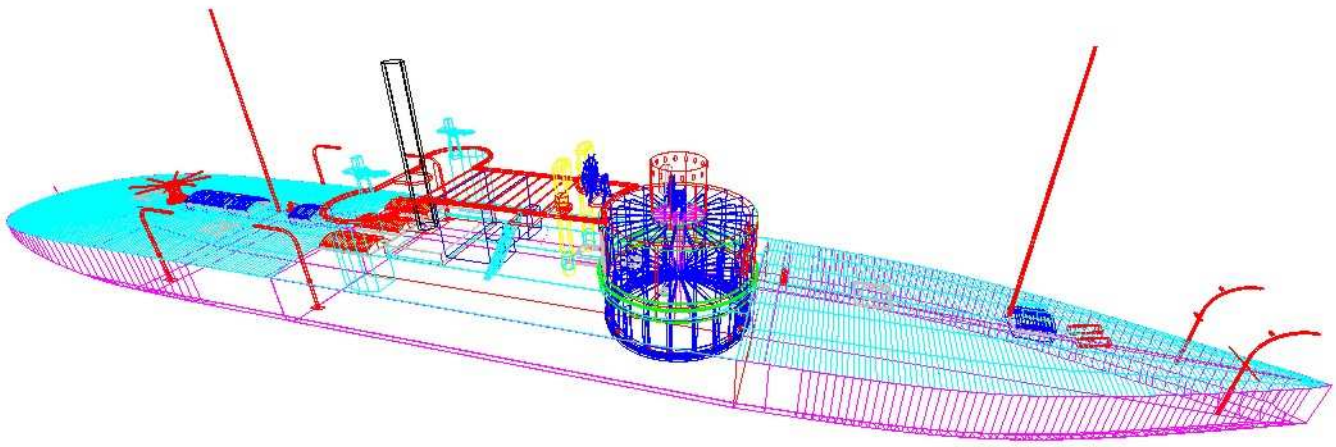
Az elnökség ajánlja	**1**
Kiállításaink	**2**
Szervezeti hírek	**3**
Ajánló	**4**

AZ ELNÖKSÉG AJÁNLJA

Tisztelt Címzettek, Kedves Barátaink !

2009. évi 4. számunkban beszámoltunk róla, hogy uniós támogatásból megújul az egykori Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészetének egyik utolsó – a mai napig vízen úszó – hadihajója, a LEITHA monitor (lásd: Hírlevél, 2009. évf. 4. szám, 7. o. keretes írásunkat). Azóta a szlovákiai Révkomáromban (Komarno) kisólyázták a hajótestet és megkezdődött a felújítás és helyreállítás (lenti képünkön). A hajót az 1884-es első átépítését követő állapot szerint állítják helyre, s Magyarország legnagyobb múzeumhajója lesz. A munkálatokból Egyesületünk mellett több hazai – modellező – civil szervezet is részt vállalt. Lapunkban a továbbiakban rendszeresen bemutatjuk munkájukat és nyomon követjük a hajó felújításának fázisait.





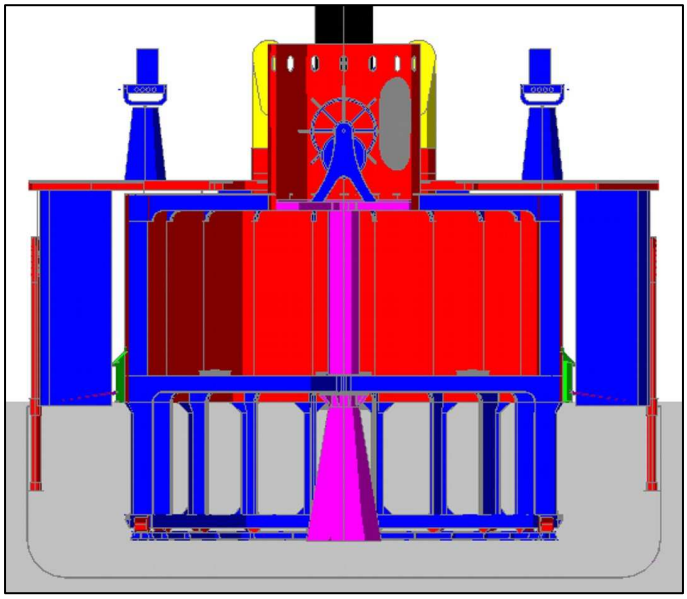
A LEITHA 3 dimenziós szerkezeti – ún. háló- – modellje, a felújítási terveket készítő Sztankovics András mérnök munkája nyomán készülhetett el.

ELKEZDŐDÖTT ! – GYÁRBAN A LEITHA

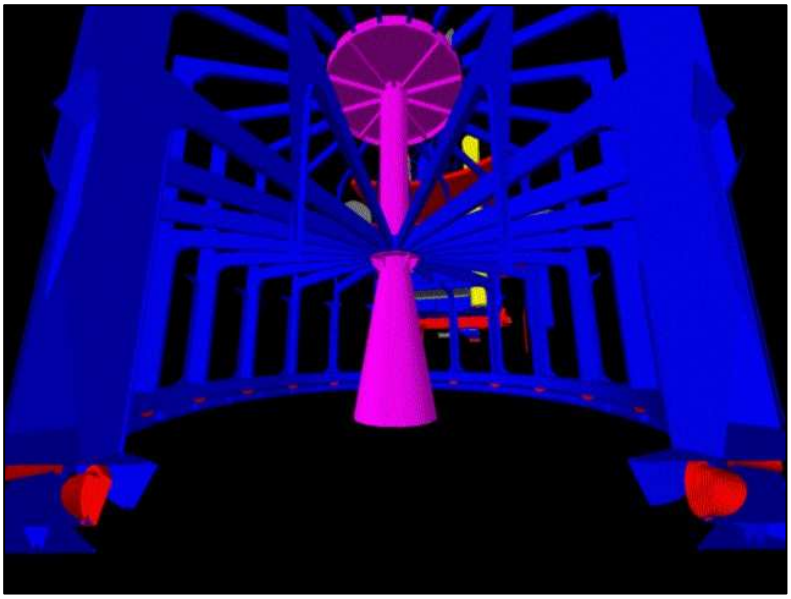
A Közép-Dunántúli Operatív Program „*Integrált turisztikai település- vagy térségfejlesztés és tematikus fejlesztések támogatása*” című (KDOP-2007-2.1.1./C kódszámú) pályázati felhívása keretében tervezett, „*Integrált turisztikai attrakció-fejlesztés Neszmélyen a bor és a hajózás jegyében*” c. pályázat részeként a Zoltán Gőzös Kh. Alapítvány és a Hilltop Neszmély Zrt. közösen kapott támogatást a LEITHA monitor rekonstrukciójára, illetve még két hajó (a ZOLTÁN és a NESZMÉLY gőzösök) részleges felújítására, partépítésre, borospince kialakítására, és egyéb idegenforgalmi tevékenységre. A LEITHA újjáépítését közel 100 millió forint szolgálja.

Ebből valósul meg a hajótest acélszerkezetének javítása, a hajótest konzerválása, a bemutatáshoz szükséges kikötőberendezések megépítése, a lövegtorony, a hídfelépítmény és a konyha, valamint a gépészet látható részeinek és a fedélzeti gépeknek a rekonstrukciója. Ezen kívül új árbocok felszerelése, rögzítőkötelek és pontok, a kormányberendezés rekonstrukciója, egyéb fedélzeti objektumok, felszerelések és állóhajó-gépészeti berendezések elkészítésére kerül sor. A hajóbelső is megújul: elkészülnek a főtüzérség lövegeinek és a fedélzeti Nordenfeld-gyorstüzelőknak a másolatai (utóbbiak titkárunk, Bicskei János munkájának köszönhetően), a toronybelső, a burkolatok, belső válaszfalak, nyílászárók, a legénységi és tiszti szálláshelyek, a bútorzat és a gépészet mérethű makettjei.

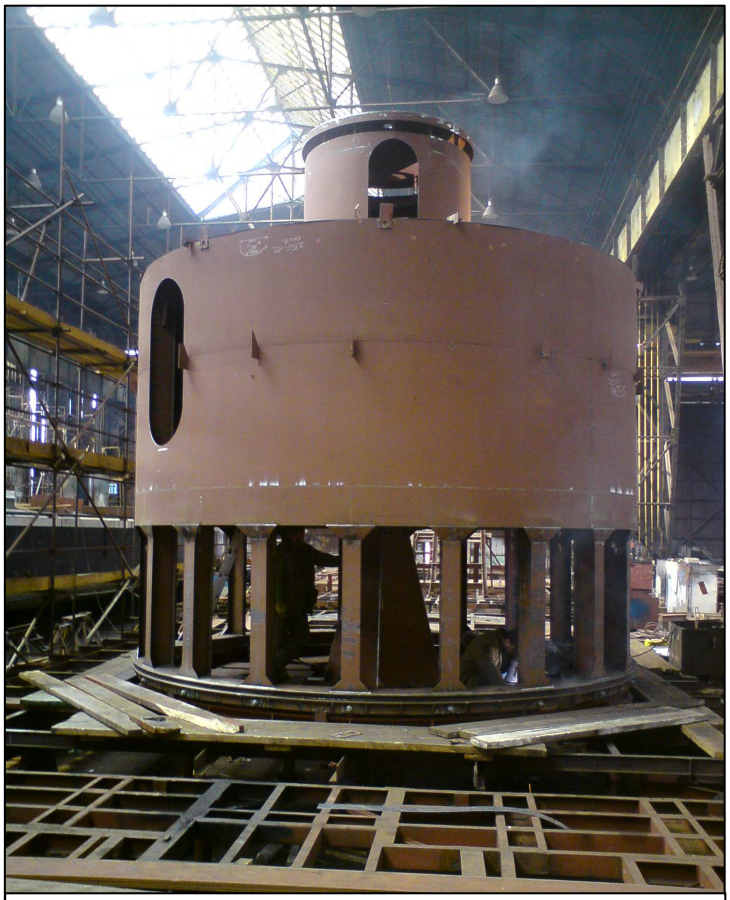
Végül állandó kiállítás létrehozására kerül sor, amely kialakítására a tervek szerint a Hadtörténeti Intézet és Múzeummal közösen – nem kis részben legutóbbi közös rendezésű kiállításunk sikere hatására – Egyesületünk közreműködésével kerül sor. (Itt bemutatásra kerülnek bábuk korabeli ruházatban és eszközökkel, papírrégiségek zárt tárlókban, muzeális tárgyak stb.). A hajó a neszmélyi Szent Ilona öbölben létrehozott hajóskanzenben kerül bemutatásra, ám mivel a hajó vontatható, a tulajdonos Hadtörténeti Intézet és Múzeum elképzelései szerint áthelyezhető egyes alkalmakból más állomáshelyekre is, ahol időszaki kiállítások is bemutathatók a fedélzetén.



A LEITHA felújításához készített digitális keresztmetszeti ábra a középső metszősík mentén elvágva ábrázolja a lövegtornyot, s a páncélozott kormányállást. Mögötte a hajótest szélén látható a két (tiszti és legénységi) illemhely, rajtuk a híd, s a két Nordenfeld-ágyú.



A LEITHA lövegtornyát alátámasztó, a bordázaton nyugvó körpályára állított, fémgörgőkön nyugvó rácsos szerkezet digitális modellje. A torony tetejére állított páncélozott kormányállás a toronyközépen végigfutó fix középoszlopon állt, palástja azonban a toronnyal együtt mozgott.



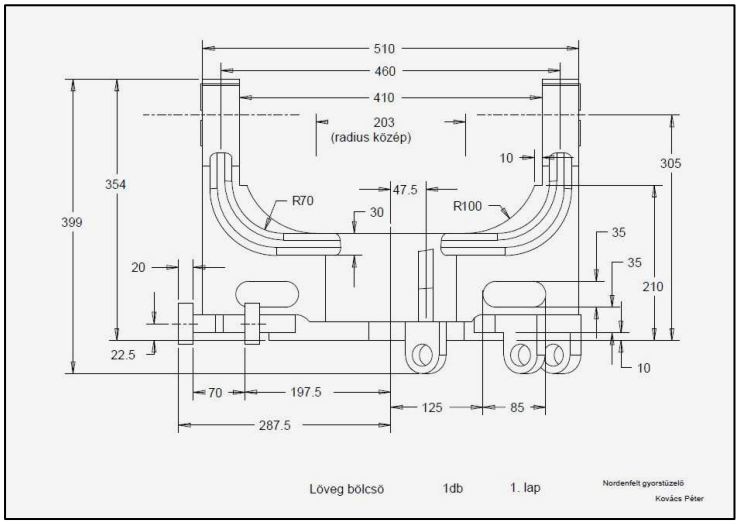
A LEITHA elkészült lövegtornya és a hajótestbe süllyesztett görgős-rácsos alátámasztás a révkomáromi hajógyárban.

A LEITHA lövegtornyának beemelése a hajótestbe. A munkálatok idejére a LEITHA-t kiemelték a fedett sólyapályára (így nem károsodott tovább).

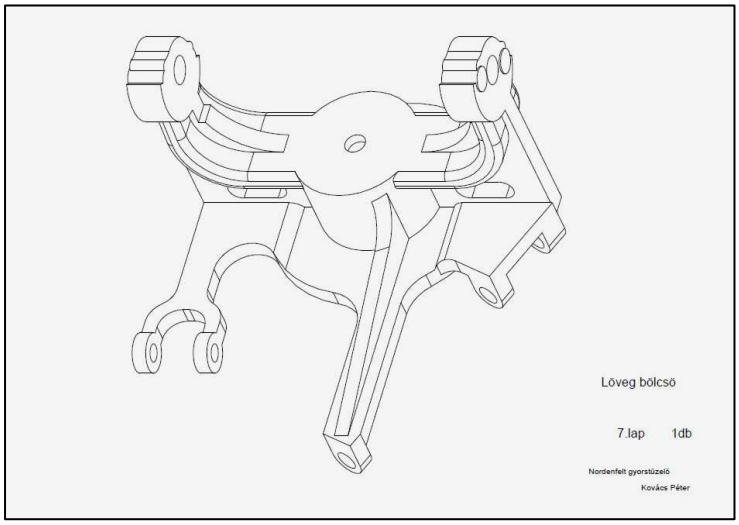
A LEITHA és a beemelt torony a végleges helyén. A torony hengerpalástján vágott bejárati nyílás eredetileg nem létezett (a személyzet alulról jutott a toronyba), csak a jövendő látogatók számára vágták. Ízléses „eltűntetése", korhű álcázása még az építőkre vár.

A munkálatoknál Dr. Margitay-Becht András tagtársunk, a Császári és Királyi Dunaflottilla hagyományőrző Egyesület elnöke, a LEITHA megmentője, és a róla szóló „*A LEITHA monitor és a többiek*" c. kötet szerzője képviseli a tulajdonos Hadtörténeti Intézet és Múzeum érdekeit. Közreműködése a korhű rekonstrukció garanciája.

A Nordenfeld-ágyúkról készített angol kisfilm 3 dimenziós számítógépes modellje is sokat segített Kovács Péter számára a tervezésben.



Kovács Péter tervrajzai végül 28 tervlapot tettek ki! Sikerült igazán részletes anyagot összeállítania, amely alapján megkezdődhetett a gyártás.



Péter a szemléletesség kedvéért 3 dimenziós térbeli ábrákkal is kiegészítette a tervdokumentációt, így próbálva segíteni Jánosnak a munkához.

HAJÓGYÁR A HÁTSÓ KERTBEN, Élethű Nordenfeld-modell Bicskei Jánostól

A LEITHA felújításából a legtöbb hazai hajózási, illetve modellező civil szervezet is kiveszi a részét – jellemzően teljesen ingyen (az EU-s támogatás legalább az anyagköltséget fedezi). A Bolyai Makett Klub Egyesület több korabeli kézifegyvert „gyárt” a hajóhoz, van a ki a csónakok elkészítésében és felszerelésében segít, Egyesületünk részéről Balogh Tamás elnök és Margitay-Becht András a hajóbelsőben kialakítandó kiállítást készíti, Bicskei János titkár pedig két Nordenfeld-ágyút gyárt a háza mögötti műhelyben, amely a munkálatok idejére átalakult „hajógyárrá”. János – a hajózási honlapok olvasói számára „Hajókovács” nicknéven ismert társunk – meg is kapta a „Fegyverkovács” becenevet. A továbbiakban az ő elbeszélése alapján számolunk be a Nordenfeldek nem kis kihívást jelentő készítéséről.

A tervek:

A gyorstüzelők elkészítésére vállalkozni egyszerű volt, a vállalást teljesíteni azonban – mint kiderült – jóval nehezebb. A problémák már legelején, a gyártásra alkalmas tervek beszerzésénél jelentkeztek: a LEITHA eredeti Nordenfeldjeinek tervei ugyanis nem maradtak fenn. Valószínűleg azért, mert a LEITHA tervdokumentációja eredetileg sem tartalmazta azokat, hisz’ ez az ágyú „tucatholmi” volt akkoriban, nem készítettek külön terveket róla minden hajóhoz, amit felszereltek vele. Egyszerűen csak megrendelték, majd felszerelték az ágyúkat és kész. Az osztrák-magyar haditengerészetben használt Nordenfeldek tervei Bécsben a Kriegsarchivban megtalálhatók ugyan, de ezek is csak a fő nézeteket tartalmazzák, a részletrajzok hiányoznak. Végül Kovács Péter tagtársunknak – az osztrák-magyar hadihajómodellek szakavatott tervezőjének – sikerült angol kapcsolatain keresztül beszereznie a megfelelő sorozat részletes tervrajzok készítésére alkalmas dokumentációját. Ezek alapján hetekig tartó munkával – a hiányzó információkat gyakran csak korabeli fotókról „visszatorzított” rajzok segítségével kipótolva – sikerült elkészítenie az ágyúk utángyártásához szükséges teljes tervdokumentációt.

Az anyagok és a szerszámok:

A gyártás megkezdéséhez a tervek után mindjárt a megfelelő anyagokra és a gyártást végző gépekre, műhelyekre volt szükség.

A pályázat nyertesei – amint kiderült az eredetivel egyező anyagok jelenlegi piaci ára – (bár az ingyen végzett munka költsége nem terhelte a költségvetést) azonnal elálltak a korhű alapanyagok használatától. Sőt, azt javasolták, hogy makettező anyagokból (polisztirolból, üvegszövetből és műgyantából), makettező módszerekkel, kompozit építési móddal készüljenek az ágyúk. János ennek megfelelően felderítette, hogy hol hozzáférhető a gépjárműgyártásban a szélcsatorna-modellek készítéséhez használt műanyag, amely megfelelően kemény és tartós az ilyen kültéri modellek elkészítéséhez. Az 1000 ℃-ig h őálló anyag a megrendelők tetszését is megnyerte, ám kiderült, hogy ennek az ára is magasabb, mint szeretnék.

Ekkor új elvárással álltak elő: kérték, hogy az ágyúk forogjanak, a lövegcsövek emelhetők legyenek, ami kizárta a műanyag-építést: fémre volt szükség, makettezés helyett pedig acélszerkezet-gyártásra. Most jött jól igazán János jártassága a különböző hajógyártási technológiákban! Komoly kihívást jelentett, hogy a megrendelők továbbra is elzárkóztak az eredeti anyagok használatától. Különösen, hogy a Nordenfeld-ágyúk legtöbb alkatrésze eredetileg öntvény volt, amelyeket plazmavágással most is pillanatok alatt el lehetett volna készíteni. A költségeket azonban még mindig sokallták, így mindent – az eredetileg öntvényként gyártott darabokat is – 3 mm vastag acéllemezekből darabonként, papírkivágó módjára kellett összerakni, hajlítani, illeszteni, hegeszteni. Emiatt a csőkeret 27 db alkatrészből, a lövegbölcső pedig több mint 300 alkatrészből készül, ami iszonyatosan megnehezíti a gyártást. Az eredeti öntvényekre jellemző „tömbhatás” eléréséhez ugyanis vastagságot, térbeli kiterjedést kell adni a lemezből készült anyagoknak!

János kerti műhelyében ekkora munkát eddig még nem kellett elvégezni és nem is állt rendelkezésre az összes szükséges szerszám. Így már a kezdet kezdetén kiderült, hogy a kész ágyúk egy sor alkatrészét máshol kell megmunkálni. A támogatók „toborzásához” Balogh Tamás készített színes és látványos brosúrát, amelyet Margitay-Becht András lektorált. A látványos anyag és a nagyszerű terv szerencsére sokak fantáziáját megmozgatta így Jánosnak sok fontos alkatrész elkészítéséhez nyújtottak segítséget nagyobb kapacitású, jobban berendezett műhelyek szakemberei. Önzetlen támogatásukért ezúton is köszönetet mondunk nekik! A 45-50 mm-es lyukak fúrásához Morse-kúpos oszlopos fúrógépre volt szükség (hiszen János otthon csak 10 mm-ig rendelkezett megfelelő eszközökkel). Ehhez egy szerszámgépműhely kollektívája nyújtott segítséget. A MÁV dunakeszi járműjavítója pedig a 3 mm-es vastagságú 3 m²-es vaslemez táblák felvágásához bocsátotta rendelkezésre a csapóollóját (a feldarabolt anyagon a görbeíves vágásokat János flex-szel már otthon is elkészíthette). A „házi hajógyárban” ezen kívül leginkább a lakatos módszerek kellékei álltak rendelkezésre: flex, asztali fúró, satu, ék, kalapács, pajszer és egy 3,5 kw-os, saját tervezésű és gyártású hegesztő-apparát, valamint egy 250 mm csúcstávolságú orosz műszerész-eszterga.

Maga az alapanyag jellemzően a Thyssen-Ferroglobusnál vásárolt 2000x1000x3 mm -es vaslemez, összesen 6 m^2 azaz három tábla. A lövegtalp felső kúpos része, a lövegbölcső és a csőkeret minden oldala 3 mm vastag 20-30-35 mm széles laposvas. A 20-30 mm anyagvastagságú (eredetileg öntvény) szerkezeti elemekben a laposvasból készült homlok- és hátlemezek közti távtartók 11 mm-es anyagvastagságú acélcsövek. A lövegcsövek szintén a Thyssen-Ferroglobus 11 mm-es falvastagságú, 63,5 mm külső átmérőjű acélcsöveiből készülnek, amelyek eredeti külső átmérője azonban csak az egyik végükön marad meg, a csövek elülső végén a külső átmérő ugyanis 55 mm. Vagyis a csöveket a teljes hosszukban kúposra kell esztergálni! A lövegbölcsőt forgató fogaskoszorú 40 mm-es kazánlemezből kivágott tárcsa, a forgatómechanizmushoz tartozó csigakerék pedig bronz. A bemutatott anyagok mellett tömör négyzetacél is felhasználásra került (20x10 mm-es, 20x20 mm-es és 25x10 mm-es kivitelben). A lövegtalp alsó, függőleges oldalfalú része 5200 mm hosszú, 380 mm átmérőjű acél cső, ami a révkomáromi hajógyárból érkezett (a LEITHA lövegtornyának középoszlopához is ezt használták). A lövegtalp kúpos felső része pedig 3 mm-es acéllemezből készült, hengerelve. A függőleges falú és a kúpos lövegtalp-részt szegecses illesztés fogja össze. A szegecs-imitáció elkészítéséhez 10 mm-es kapupánt-csavarokra volt szükség.

A kivitelezés:

A kivitelezés során minden munkadarabot duplikálva kellett elkészíteni, hiszen Egyesületünk 2 db Nordenfeld gyorstüzelő elkészítését vállalta. Az összes munkadarab, vagyis a kész löveg legyártása mindösszesen kb. 1000 munkaórát vesz igénybe. 50 óra a lövegtalpnak, 30-40 óra a csőkeret első és hátsó lemezeinek, és kb. 200 óra a lövegbölcsőnek az elkészítése. Ehhez persze még hozzá kell számítani a rengeteg utazás idő- és energiaigényét, amit az okoz, hogy a munkadarabokat utaztatni kell a megfelelő szerszámokkal felszerelt különböző műhelyek között.

Az első munkadarab a lövegtalp volt. A függőleges falú alsó rész elkészítésével nem kellett sok időt tölteni, hiszen kész csőről volt szó. Itt az alsó és a felső lövegtalp szegecses illesztése számára készült lyukak elkészítése jelentette a legnagyobb kihívást. Összesen 120 db 10 mm-es lyukat kellett fúrni 10 fokonként. A cső nagy vastagsága miatt ezt nem lehetett egy lépésben elvégezni: először 3 mm-es, utána 6-os, végül egy 10-es fúróval fokozatosan mélyítve és szélesítve kellett elvégezni a feladatot, vagyis közel 400 furatra volt szükség! Mindezt úgy, hogy az 50 kg-os elemet egy embernek ölben kellett tartani az oszlopos fúró alá, miközben a másik ember a fúrót kezelte és a munkadarabot forgatta. János segítője ebben a munkában May Károly volt. Oli László tagtársunk pedig a LEITHA kormánykerekének 20 db bronz fogantyúját készíti (40 kg-os, 36 mm-es rúdanyagból, amelynek ára 101.000 Ft).

A Nordenfeld-ágyúkhoz használt lőszer modellje. A kész löveg egyik csöve metszetben is megtekinthető lesz, huzagolással, lövedékkel.

A tervrajzokat felnagyítva megkezdődött a 3 mm-es acéllemezek kiszabása, méretre alakítása (fent: a csőkeret csőtartójának elő- és hátlapja).

A plazmavágásról való lemondás következménye a nagyobb munkaigény: (fent a csővéglap elő- és hátlapja a kiszabott távtartókkal és oldalfalakkal).

A négy ágyúcső (még a megmunkálás előtt) a csőtartóhoz illesztve.

A szegecsként használt 10 mm-es kapupánt-csavarok

A lövegtalp függőleges oldalfalú alsó része és a „szegecsek” számára készült furatok munka közben.

Ezután következett a lövegtalap függőleges alsó és kúpos felső részét illesztő szegecselt perem elkészítése és felszerelése. A kör keresztmetszetű lövegtalp peremén körbefutó, 460 mm külső átmérőjű perem lángvágott 5 mm-es acéllemezből készült. A szegecsként szolgáló kapupánt-csavarok a menetek levágásával, hátulról hegesztve kerültek a helyükre. (A látványos megoldást jelentő ötletet talán idővel a LEITHA lövegtornyán a korhű borítás kialakításához is fel lehet használni – a hegesztett acéllemezekből készült torony ugyanis egyelőre csupasz, illetve sima felületű marad és csak fekete festést kap.)

Ezután 3 mm-es lemezből elkészült a lövegtalp felső, kúpos része, amelyet kézi hajtású hengerítő géppel kb.: 1 órás munkával kellett a megfelelő alakúra hengerelni. János ehhez baráti segítséget vett igénybe. Ezt követte a csőkereteken, lövegbölcsőn, stb. található külső ívek hajlítása, majd a csőrögzítő gyűrűk elkészítése a csőkeret elő- és hátlapján. Ezeknek a csőből esztergált anyagoknak a belső átmérőre 41,5 mm, ezekre ül fel a 4-4 db lövegcső. Az eredeti Nordenfeld-ágyúknál ugyanezt a megoldást alkalmazták a lövegcsövek cserélhetősége érdekében.

A lövegcsövek a Mihócza és fia Kft. szivattyújavító műhelyében, a volt Landler Jenő Járműjavító telephelyén készültek. A tulajdonos Mihócza Ákossal a Hadtörténeti Intézet és Múzeumban ismerkedtünk meg, aki látogatóként járt ott a „*Haditengerészetünk Emlékei*” c. kiállításunkon. Amikor a csőmegmunkálásban segíteni tudó cégek között kutatva véletlenül újra találkoztunk vele, tárlatunk sikere vonzotta segítőink táborába. Az első szóra felajánlotta a támogatását, ami nem is kis dolog, ha figyelembe vesszük, hogy egy igazi amatőr „ágyúgyárossal” van dolgunk, aki most is éppen egy 1848-as tábori tarackot épít – hobbiból.

Itt tartanak a munkálatok most (lenti nagy kép). Azonban sürgető a folytatás: a felújítást megrendelő kedvezményezettek tervei szerint az idei augusztus 20-i eseményekhez kapcsolódóan, 2010. augusztus 18-án kellene felavatni az elkészült új hajót az Országgyűlés előtti Duna-szakaszon. A megtisztelő feladatra a szervezők az államfő, Sólyom László hitvesét kérték fel, aki – információink szerint – a felkérést elfogadta. Az avatás tervezett időpontjáig hátralévő idő azonban gyorsan fogy, ezért mindenkinek sietni kell. A Zoltán Alapítványnál már most úgy számolnak, hogy az avatásig csak a LEITHA külseje készül el, ami nagyon kellemetlen, hiszen a jeles eseményre rangos külföldi vendégek – pl.: a Newport News-i Monitor Múzeum képviselői – is meghívást kaptak. Idő éppenséggel lett volna elegendő, a felújításra váró hajók közül mégis a LEITHA munkálatait kezdték meg utoljára.

Pedig a modellezőkön és a hagyományőrzőkön nem múlt és most sem múlik semmi: A résztvevők kitartását, lelkesedését és elkötelezettségét ismerve biztos, hogy a folytatás nem marad el, a munka rendületlenül folyik tovább, s mi határidőre készen leszünk. Pedig sokan kérdezik: „Miért fontos nekünk ennyire a LEITHA?” Mi sem egyszerűbb: a hajó sorsa bizonyos értelemben a mi sorsunk is. Az, ami vele történik – és az, ahogyan történik – munkánk megmérettetése is egyben.

Célkitűzéseink, befektetett energiáink értelmét, a hagyományőrző munka esélyeit, az önzetlen civil lelkesedés eredményességét, helyét és szerepét, s nem utolsó sorban a civil szervezetek közös cél érdekében való együttműködési készségét, és a civil felajánlások iránti fogadókészséget mérhetjük le rajta keresztül (nemcsak mi az Egyesületben, de mindenki, aki a hajó felújításával valamilyen kapcsolatba került vagy kerül ezután), mintha csak tükörbe néznénk.

A LEITHA a mai magyar hajózástörténeti hagyományőrző munka tükre. Igyekszünk (igyekezzünk), hogy végül – mindannyian – büszkén tekinthessünk bele!

Budapest, 2010, március

Dr. Balogh Tamás

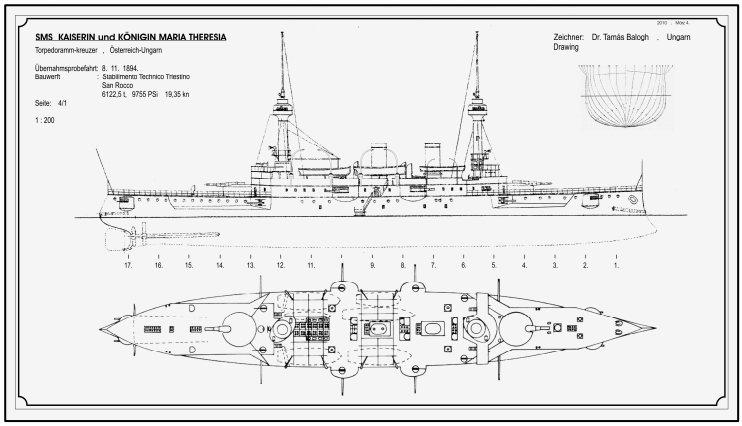
BŐVÜLŐ PROGRAMOK A VÁRBAN

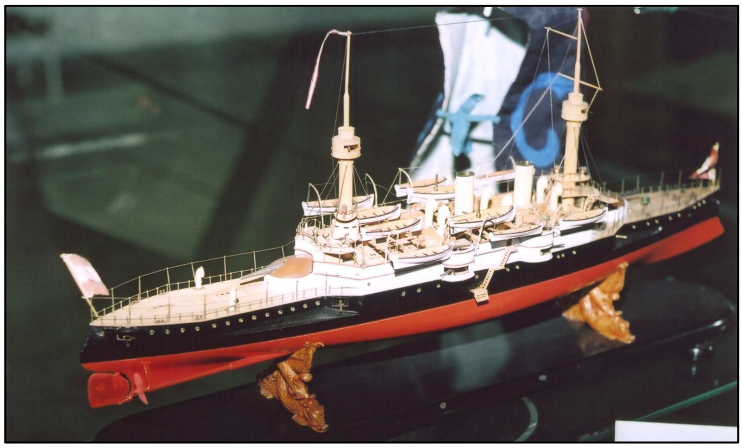
2010. első negyedévében folytatódott a Hadtörténeti Intézet és Múzeumban 2009. december 14-én megnyitott „Haditengerészetünk Emlékei” c. kiállításunk, amelyet idén a HIM Tóth Ágoston termében tartott szakmai programokkal – az érdeklődők számára az egyesületi tagok által megtartott előadásokkal – egészítettünk ki. Januárban és februárban 4-4 előadásra került sor az osztrák-magyar haditengerészet egyes híres hadihajói, a tengeralattjáró-harcászat és a dunai hajóhad története témakörében (Dr. Balogh Tamás és Dezsény Miklós részéről). Az így kiegészített kiállítás nyitva tartását a nagy sikerre való tekintettel a HIM vezetése 2010. március 31-ig, majd április 15-ig meghosszabbította. Erre tekintettel március folyamán tagjaink (az előzőkön kívül Horváth József, Krámli Mihály és Pásztói Róbert) további hét előadást tartottak egyes híres osztrák-magyar hadihajók, az osztrák-magyar tengeri erődök és a tengerészeti repülés témakörében, s több tárlatvezetésre is sor került pl. a Közlekedéstudományi Egyesület számára.

A Hadtörténeti Múzeumban tartott „Hajózástörténeti Délutánok” résztvevői.

ÚJ KIÁLLÍTÁS A LÁTHATÁRON!

2010. március 01. A Hadtörténeti Intézet és Múzeummal kialakított együttműködésünknek köszönhetően hamarosan újabb közös projekt megvalósításán dolgozhatunk együtt. Idén júniusban nyílik meg Athénban az 1897/98-as krétai zavargásokra emlékező görög-magyar kiállítás, amelynek szervezésébe a HIM oldalán Egyesületünk is bekapcsolódik. 1897. február 7-én görög flottakötelék futott be a Caneai-öbölbe. A görög tengerészgyalogos egységhez napok alatt 30 000 felkelő csatlakozott és félő volt, hogy mészárlást rendeznek a törökök lakta városban. Ezért a helyszínen tartózkodó KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA osztrák-magyar cirkáló legénységéből partra szállt 30 fős matrózkülönítményt Pintér Gyula konzul önhatalmúlag (Bécs megelőző utasítása nélkül) kordonszolgálatra rendelte, hogy elválassza Canea török és görög negyedét, s ezzel megkezdte a modern kori történelem első békefenntartó misszióját. A 30 fő persze csekély erő volt. Nem tényleges katonai erejükkel védték meg a civileket, hanem a jelenlétükkel: a támadással ugyanis a felkelők hadba keveredtek volna Ausztria-Magyarországgal. Egyesületünk a kiállítási katalógus szöveges és grafikai munkáinak elkészítésével és hajómodellek rendelkezésre bocsátásával vesz részt a szervezésben. A tervek szerint Caneában emléktábla avatásával emlékezünk meg a Krétán elhunyt Martinak Ferenc sorhajóhadnagyról, a békefenntartás történetének első magyar áldozatáról. A kiállításhoz kapcsolódóan Kecskeméti József tagtársunk – több kiváló modell készítője, aki legutóbb a „Haditengerészetünk emlékei” c. kiállításunkon is bemutatta remek alkotásait – a KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE csatahajó, a KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA páncélos cirkáló és a SATELLIT torpedóhajó 1:200 léptékű modelljének elkészítésére vállalkozott. A feladat nagy kihívás, hisz a hajókhoz modellépítésre alkalmas tervrajz még nem készült. Ezeket Kovács Péter tagtársunk – az osztrák-magyar hadihajók modell-tervrajzainak rajzolója – és dr. Balogh Tamás elnök bocsátotta rendelkezésre, aki Péter példáját követve (a MARIA THERESIA esetében) maga is megpróbálkozott a tervkészítéssel.





A MARIA THERESIA 1:200-as tervrajza (Balogh T.) és modellje (Bécs).

POSZTUMUSZ DICSŐSÉG

2010, március 20-21. A (20. jubileumi) szolnoki makettversenyen a tavaly elhunyt Schmidt Lajos bácsi (lásd Valentinyi Gyula tagtársunk írását, Hírlevél 2009/3. szám, 4-5. o.) STRONGBOW nevű, 1:50-es méretarányú lapátkerekes vontató hajója a profi kategóriában indult. Az alkotó halála miatt félbemaradt modellt az özvegy engedélyével Valentinyi Gyula tagtársunk fejezte be és nevezte a versenyre – Lajos bácsi nevében. A hajó aranyérmet, Lajos bácsi pedig posztumusz mesterlevelet kapott, amit özvegye vehetett át. A helyszínt adó reptér parancsnoka külön is gratulált. Először fordult elő a modellező társadalomban, hogy elhunyt kollégájuk félbemaradt alkotását a túlélő munkatársak befejezték és posztumusz benevezték egy versenyre. Az egyedi akció a „best of show” közönségdíjat is biztosította a hajó és alkotói számára. Gratulálunk!

HAJÓMODELLEK A PLÁZÁBAN

2010. március 16. – április 11. között (a budapesti Sugár és Europark üzletházak, illetve a nagykanizsai Kanizsa Centrum után) immár negyedik alkalommal kerül megrendezésre Országjáró Modellshownk, ezúttal a budapesti Savoya Park bevásárlóközpontban. A berendezett több mint 60 vitrinben klubok, magángyűjtők, modellboltok - köztük Egyesületünk modellezőinek - gyűjteményéből, több ezer modell és makett látható a kiállításon, ahol megtalálhatók vitorlás-, és géphajók, csónakok, autók, tankok, motorok, kamionok, repülők; minden, ami a makettezéshez és a modellezéshez kapcsolódik.

Ókori görög kereskedőhajó és Hansa kogge modellje (Kecskeméti József), valamint a „Golden Hind" és a „Santa Maria" (Susányi Oszkár).

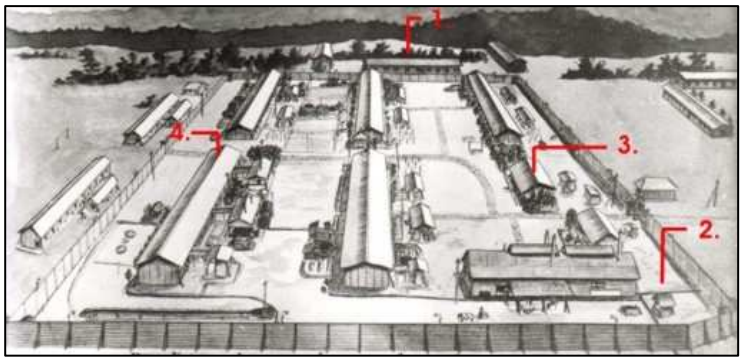
Gőzkutter (Valentinyi Gyula alkotása) Bicskei János „Titanic"-ja előtt. Tavalyi bemutatója óta igényes kiegészítőkkel gazdagodott a hajó.

Egyesületünk tagjai közül Balogh Tamás, Bechler József, Bicskei János, Kecskeméti József, Susányi Oszkár, Somogyi Lajos, Tuska Lajos és Valentinyi Gyula alkotásait, köztük a versenyeken is használt hajómodelleket - láthatják az érdeklődők. Több modellt most először láthatott a nagyközönség: Susányi Oszkár „Wappen von Hamburg"-ja, Kecskeméti József ókori görög vitorlása és Hansa koggéja most mutatkozott be első alkalommal. A vitorlások sora felidézte a különböző történelmi korokat az ókortól a nagyvitorlások koráig, amelyet Bechler József „Cutty Sark"-ja képviselt.

A gőzhajózás korát Valentinyi Gyula működőképes, gőzüzemű kutterja, Balogh Tamás, Bicskei János és Susányi Oszkár óceánjárói, valamint Vreba László modern hadihajói képviselték (Somogyi Lajos tulajdona). Érdekességként Kecskeméti József és Bechler Ádám harcjármű- és repülőmodelljeit is bemutathattuk. Jól illettek a kiállításon látható többi, a mennyezetre függesztett nagyméretű repülőmodell között. A körülbelül négy hétig tartó rendezvényen, kicsik és nagyok is megismerhették a modellezés és a makettezés varázslatos világát.

HAGYOMÁNYŐRZÉS ÁZSIÁBAN

2010. március 26-án a japáni Onó városában – az Egyesületünk, a Hadtörténeti Intézet és Múzeum, a Magyar-Japán Baráti Társaság és a Magyar Búvár Szakszövetség szándéknyilatkozata alapján létrehozott kutatási program keretében – sor került a 2009-ben 95. esztendeje elsüllyedt KAISERIN ELISABETH osztrák-magyar cirkáló kutatásának következő állomására, a japánban raboskodott osztrák-magyar hadifoglyokra emlékeztető emléktábla avatásának előkészítésére. A Horai Tsotomu úrral, Ono város polgármesterével Dr. Balogh Tamás, a TIT HMHE elnöke tárgyalt. Cikkünkben megbeszéléseikről és a hadifogolytábor maradványairól tudósítjuk olvasóinkat.



A táborlakók által használt ásott kutak egyike még ma is áll. Távolabb egy további kút is megvan, az egykori kötélcsiga azonban már csak itt látható.

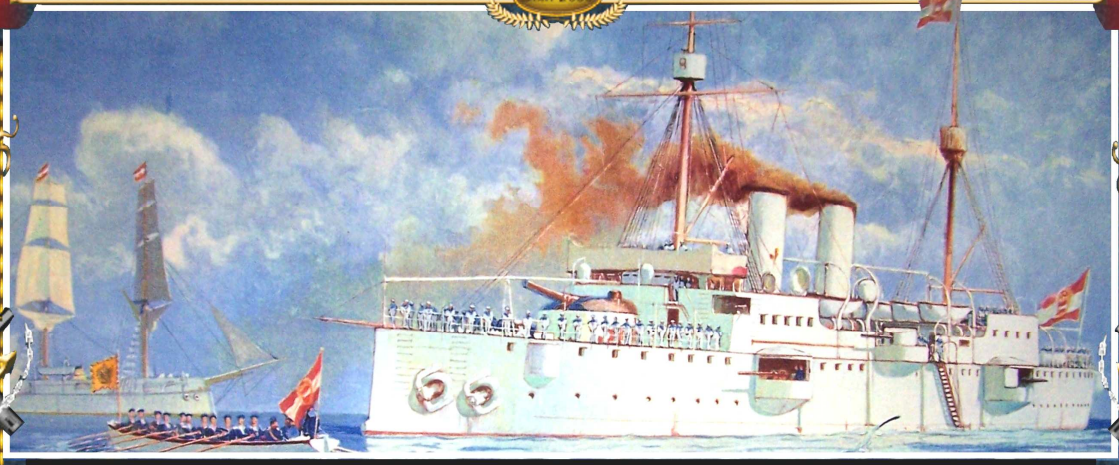
Az egykori barakkok többsége már nincs meg. A megmaradt épületrészeket ma a tábor helyén épült lakóházak melléképületeként használják.

A találkozón Horai polgármester úr rövid tájékoztatást adott Ono városáról, amelyet a Kako-folyó (Hyogo prefektúra legnagyobb folyója, a vízi áruszállítás máig fontos útvonala) mentén alapítottak 1954-ben, a hegyektől ölelt széles, lapos völgyben fekvő 5 falu egyesítésével, s amelynek gazdasága a napraforgó-termelésre és a szorobán-gyártásra épül (minden harmadik abakusz itt készül). Balogh Tamás a találkozón– amelyen Otsuru Atsushi történész-professzor (a tábor japán kutatója) is részt vett – ezután átadta a cirkáló történetéről tavaly kiadott kötetet és a táborban élt magyarok történetét bemutató 185 db korabeli fotó digitális másolatát.

Ezután a tervezett emléktábláról egyeztettek. Horai polgármester úr felajánlotta, hogy az avatási ünnepség költségeit kész viselni. Ezután sor került a fogolytábor bejárására. A tábor az 5 falu közül Aonogaharához feküdt a legközelebb (a polgármester úr szerint az itteni vasútállomásnál kellene elhelyezni a táblát, hisz a foglyok is ide érkeztek). A pályaudvartól egy 1,5 km-es emelkedő után lehetett elérni a közeli dombok északi oldalán fekvő tábort, ahol ma lakóházak állnak. Néhány eredeti épület – a japán őrség fürdőháza (ma közösségi ház, lent, a fenti látképen 1-es), két barakk (ma szerszámos, fent, a látképen 3-as) és 2 kút ma is látható (fent, a látképen 2-es).

1914 1918

Donation Certificate



We, **Dr. Holló József Ferenc,**
director of the National War Museum, Hungary

and

Dr. Balogh Tamás,
chairman of the Nautical-, Modelling- and Traditions-keeper of
the Hungarian Knowledge Disseminators

hereby certifie, that
we donate a digital collection of contemporary photoes
taken in P.O.W. camp Aonogahara, Japan
from 1914-1920

to commune of **Ono shi,** Japan

to assure that name of crew members of
austro-hungarian cruiser Kaiserin Elisabeth,
who fought and died for their country will live forever.

Dr. Holló József Ferenc
emeritus lieutenent-general,
director

Dr. Balogh Tamás
chairman

1914 1918

A megbeszéléseken Balogh Tamás kérdésére, hogy végül is Ono városában létesült-e bármilyen – állandó vagy ideiglenes – kiállítás, vagy (osztrák) emléktábla a hadifogolytáborról (az ezt beharangozó 2002-es sajtóhíreknek megfelelően), Otsuru professzor és Kasuya úr, a helytörténeti múzeum kurátora nemmel válaszolt (csak a 2008-as időszaki kiállításra került sor). Balogh Tamás kérdésére, hogy véleményük szerint lenne-e fogadókészség egy közösen megrendezett állandó kiállításra (amihez a DVD-n átadott 185 db kép is segítséget nyújthat), az érintettek úgy válaszoltak, hogy ez a polgármester úr döntésétől függ. A tervezett tábla méretével, súlyával és feliratával kapcsolatban Dr. Balogh Tamás – a HIM főigazgatójával a kérdésben folytatott korábbi egyeztetésekkel összhangban – elmondta, hogy a tábla legfeljebb akkora lesz, hogy kézipogygyászként szállítható legyen, súlya pedig a választott anyagtól függ, amit az elhelyezési lehetőségek befolyásolnak (kültéri, vagy beltéri, stb.). A tábla felirata még nem került megszövegezésre, de a tervek szerint japán, magyar, német és esetleg angol nyelven készülne és a tábor létezésére, fennállásának idejére, az ott élt személyek hadifogoly státuszára (köztük az 56 magyar személy nemzetiségére) emlékeztetne. Ezen túlmenően a lehetőségek függvényében szerencsés lenne utalni az alábbiakra: a) a japán császár Csingtau védői hősiességének elismeréséül megengedte, hogy a hadifogoly tisztek a fogságban is viselhessék a kardjukat, b) a japánok annyira barátságosan viselkedtek a hadifoglyokkal, hogy közülük többen – pl.: 2 magyar nemzetiségű személy is – kérte a Japánban történő letelepedésének engedélyezését a helyi hatóságoktól. A fennmaradt nyitott kérdések rendezése után – amelyre e-mailen keresztül kerül sor a HIM és Ono városa között – Holló József Ferenc főigazgató úr személyesen venne részt a tábla avatásán, lehetőleg még az idén.

Az onoiaknak átadott DVD borítója. A dokumentáció bizonyára jól kiegészíti Otsuru professzor úr kutatásait, aki idén nyáron Budapestre látogat.

POLA KINCSEI

Az érdeklődő olvasók az alábbiakban Pásztói Róbert tagtársunknak a Monarchia központi hadikikötőjéről, Poláról (ma Pula, Horvátország) készült cikksorozata újabb írását olvashatják. A cikk igazi érdekességeket kínál, hisz' Róbert kitartó nyomozása eredményeként ezúttal a flotta egy magyar beszállítójával, a szegedi származású Kőrösi Józseffel is megismerkedhetünk.

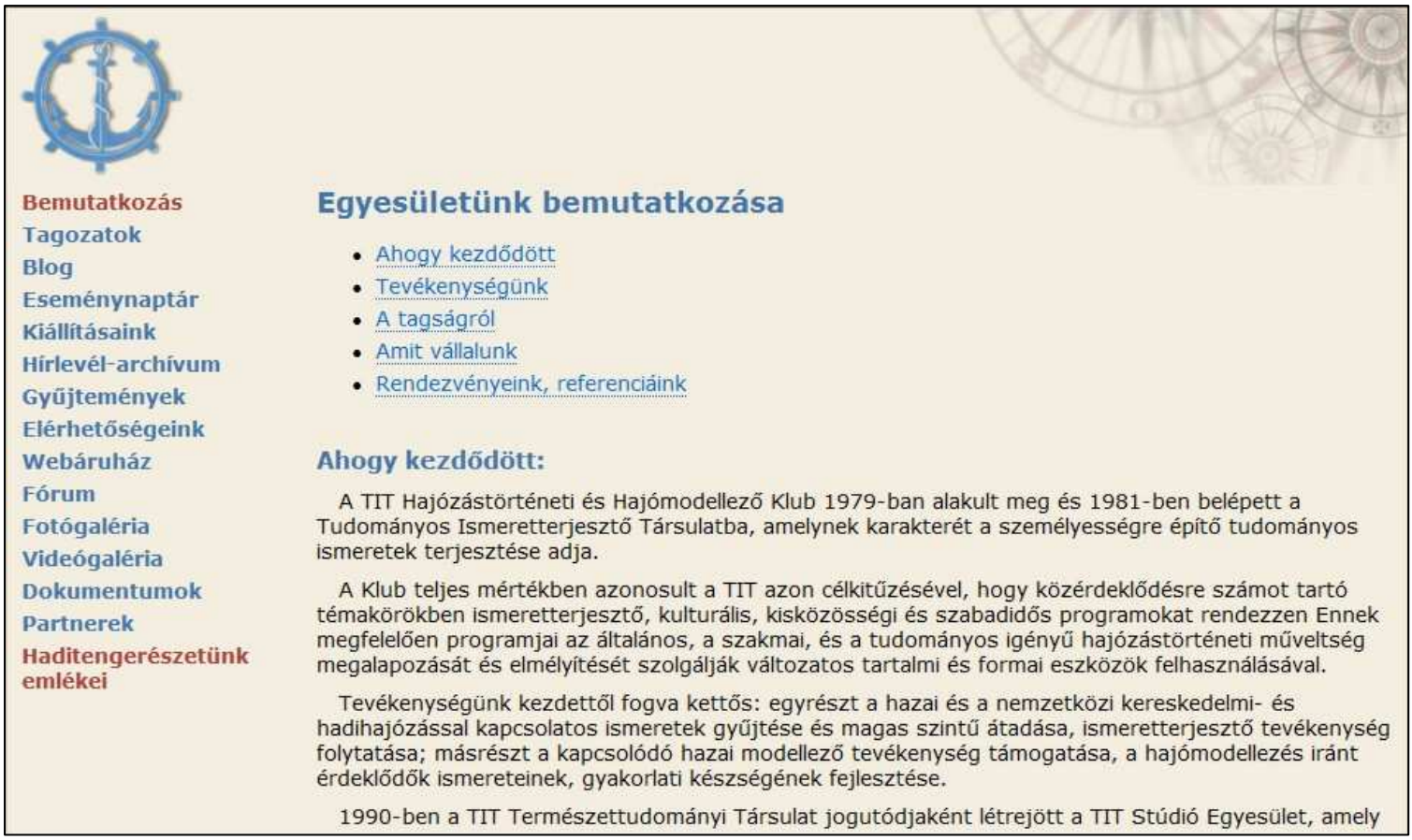
Tisztelt Barátaim!

Mint néhány előző írásomban említettem, dr. Balogh Tamással van szerencsém Pola nevezetességeit, monarchiás emlékeit kutatni, fotózni és az élményeket Veletek megosztani. Ismét egy érdekes relikviáról szólnék pár szót. Pola hajdan volt kereskedelmi kikötőjének mólóján áll egy ipari műemlék, nevezetesen egy daru, mely arról lehet híres, hogy ilyen csónakdaruk – ún.: „libanyak-daruk" – voltak a „Sankt Georg" páncélos cirkálón is. A darun még megtalálható az eredeti bronz tábla, melyen a szegedi születésű Kőrösi József graz-i nagyiparos neve olvasható.

Kőrösi pesti, oroszországi, és bécsi kitérők után a grazi Hofrichter láncgyárban kapott munkát, ahol szorgalmának köszönhetően szédületes karriert futott be. Előbb társtulajdonos lett majd felvásárolta a gyárat. Kiváló minőségű ipari berendezéseket gyártott illetve szabadalmaztatott. Gyártottak darálókat, préseket, zúzó-apritó gépeket, szivattyúkat, csörlőket, vasúti kerekeket, darukat, turbinákat és más vízgépészeti berendezéseket.

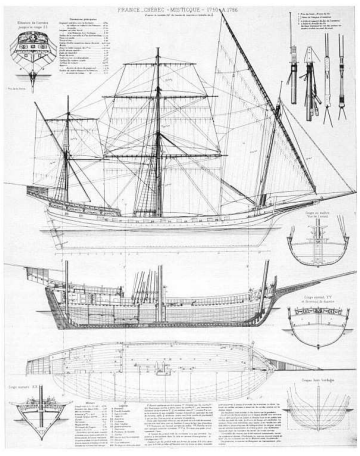
Több mint 600 főt alkalmazott gyáraiban és híres lett szociális érzékenységéről is, melyet alkalmazottai irányában tanúsított (lakásépítés, iskola-alapítás, oktatás, nyugdíjalap létrehozása stb.). 1867-ben egyik gyárában tűzvész ütött ki, melynek során olyan komoly füstmérgezést kapott, hogy belehalt. Ekkor már ő volt világszerte az egyik leghíresebb „osztrák" gépgyáros, kinek nevét ma is egy utca őrzi Graz városában, szülővárosában Szegeden, pedig gépipari technikum őrzi a nevét.

Pásztói Róbert



ELKÉSZÜLT AZ EGYESÜLETI HONLAP **2010. február 17.** Tagtársunk, Lehóczky Zoltán megkezdte hon-lapunk elkészítését. A bővebb tartalom közléséhez elvégezte a rengeteg anyag szortírozását és később a feltöltését. Munkája ered-ményeként 2010. február 25. óta az egyesületi honlap szerkezetkészen áll az érdeklődők rendelkezésére (www.tit-hmhe.kriegsmarine.hu). Azóta befejeződött a tartalom feltöl-tése is. Jelenleg a lap végleges tárhelyen való elhelyezése történik. Az érdeklődők addig is látogassák blogunkat és kövessék figyelem-mel friss híreinket, amelyek a végleges tárhely kialakításáig is hozzáférhe-tők honlapunkon!

TISZTÚJÍTÁS AZ EGYESÜLETBEN A Császári és Királyi Haditengerészet Egyesülettel közös új egyesület létrehozását elhatá-rozó 2009. október 31-i közgyűlés nyomán a Cégbíróság 2010 januárjában bejegyezte a TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesületet. Az új Egyesület 2010. február 25-én megtartott első közgyűlésén sor került a tisztségviselők megválasztására. Az Egyesület Alapszabálya szerint az elnökség 5 fős: az elnökből, a titkárból és a tagozatok vezetőiből áll. Az Egyesület 3 tagozattal – Hajózástörténeti, Hajómodellező és Hagyományőrző Tagozattal – rendelkezik. A Közgyűlés egyhangú szavazással a Hajózástörténeti Tagozat vezetőjévé Dr. Ákos György tagtársunkat, a Hajómodellező Tagozat vezetőjének Kovács Péter tagtársunkat, a Hagyományőrző Tagozat vezetőjévé pedig Bánsági Andor tagtársunkat választotta meg. Az Egyesület elnöke Dr. Balogh Tamás, titkára Bicskei János lett. Az elnökség tagjai a megbíza-tást 1 éves határozott időtartamra vállalták.



Ajánló rovatunkban most rendhagyó módon egy különleges vitorlást mutatunk be: Tuska Lajos tagtársunk legújabb ezüstérmes (2009) alkotását, a TROIS LIS polaka sebeket.

TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület

HÍRLEVELE

Megjelenik negyedévente

Szerkesztő:
Dr. Balogh Tamás

E negyedévi számunk szerzői:
Dr. Balogh Tamás, Pásztói Róbert

Hírlevelünk elektronikus terjesztésű, letölthető honlapunkról:
www.tit-hmhe.kriegsmarine.hu

és a nagyobb hajózástörténeti honlapokról:
www.hajomakett.hu, www.hhj.veteran.hu,
www.kriegsmarine.hu, www.zoltangozos.hu

Önt is szívesen látjuk tagjaink sorában és rendezvényeinken! Egyesületi foglalkozásainkat minden hónap harmadik hétfőjén 17:00 órai kezdettel tartjuk az alábbi címen:

1143, Budapest, Stefánia út 34., Honvéd Kulturális Szolgáltató Kht. II. em. 208. sz. terem. A meghirdetett előadások 18:00 órakor kezdődnek.

Amennyiben Ön is publikálna a Hírlevélben, témajavaslatait a következő címekre juttathatja el: baloghtamas@ymail.com, bicskei255@t-online.hu

A Szerkesztőség a változtatás jogát fenntartja!

A TIT Hajózástörténeti
Modellező és Hagyományőrző Egyesület
hírlevelének
mellékelete

MÚZEUMI BARANGOLÓ

Balogh Tamás Képes útleírása!

- Fukuoka
- Takashima
- Kure
- Jokosuka
- Jokohama
- Tokió

JAPÁN MÚZEUMAI

HAJÓZÁSTÖRTÉNETI SÉTÁK JAPÁNBAN

Dr. Ákos György és Vajda Györgyi után most Dr. Balogh Tamás múzeumismertetőjét közöljük egy egzotikus országból, Japánból. Ezúttal az Európában csak kevéssé ismert japán kereskedelmi- és haditengerészet egyes nagy korszakainak történetét feldolgozó gyűjteményeket, a jokohamai Kikötői Múzeumot, a Nippon Yusen Kaisha (a Japán Gőzhajózási Társaság) Múzeumát és a kurei Yamato Múzeumot, valamint néhány szabadtéri múzeumként működő múzeumhajót – a NIPPON MARU négyárbocos barkvitorlázatú iskolahajót, a HIKAWA MARU óceánjárót és a MIKASA pre-dreadnought csatahajót mutatjuk be olvasóinknak. Ezúton is kérünk mindenkit, aki külföldön jár, hogy legyen nyitott a helyi hajózási gyűjteményekre, fényképezzen és írja meg élményeit!

Ez az írás néhány hajózási, hajózástörténeti emléket kíván megismertetni egy japáni utazás kapcsán. A távoli szigetország hajózástörténetébe való bepillantás talán nekünk sem közömbös – és nem csak az első világháború előtt, illetve a két világháború között divatos (tudományosan azonban kellően alá nem támasztott) feltételezett magyar-japán rokonság miatt – hanem amiatt is, hogy így bepillantást nyerhetünk abba, hogy japán szempontból hogyan is néz ki a hajózás története.

ŐSTÖRTÉNET

Kubláj kán, a többek között Kínát és Koreát is leigázó mongol uralkodó két ízben is Japánra támadt 1274-ben és 1281-ben. Az invázió Kubláj kán legnagyobb hadművelete volt, amelyet Korjo, vagy Goryeo (a mai Korea) leigázása után a japán szigetek elfoglalására indított. Teljes kudarcuk ellenére az inváziós kísérletek szélesebb történelmi összefüggésben is jelentősek, hiszen a mongol terjeszkedés határát jelentették, és a japán történelem első honvédő eseményévé magasztosultak. A japánok szerencséjére – akik mindkét esetben győzedelmeskedtek – a mongolok még az óceánon elvesztették csapataik és készleteik mintegy 75%-át egy-egy heves viharban. Az inváziókat azután számos irodalmi mű feldolgozta, s ezek a munkák az elsők, amelyekben megjelent a később széles körben alkalmazottá vált „kamikaze" vagy "isteni szél" kifejezés. Japán 1945-ös megszállása kivételével ezek a sikertelen inváziós kísértelek voltak az egyedüli események a japán történelem legutóbbi 1500 évében, amikor idegen hatalom megkísérelte lerohanni a szigeteket.

Kubláj kán 1266-ban küldte első követét Japánba a következő levéllel (amelyet ma is a narai Todai-Ji templomban őriznek): „*Az Ég kedvező kegyelméből a nagy mongol császár e levelet küldi Japán királyának. A velünk szomszédos kis országok uralkodói hosszú ideje ügyelnek a kapcsolattartásra és baráti viszonyra törekednek velünk. Még azelőtt, hogy az Ég parancsára őseim kezdtek kormányozni, számtalan ország vitatta hatalmunkat és fitymálta erkölcseinket. Ám Goryeo is felhagyott ezzel tűzszünetemnek, valamint országuk és népük felemelésének köszönhetően, amely akkor következett be, amikor a trónjukra léptem. Kapcsolatunk azóta az alárendeltségen alapul, mint apáé és fiáé. Úgy vélem, Te is tudod, hogy Goryeo az én keleti hűbéresem. Japán Goryeo szövetségese volt és néha Kínáé is országod alapítása óta; ám Japán mégsem küldött követeket hozzám, mióta elfoglaltam a trónt. Még elgondolni is szörnyű, hogy királyságod tűri ezt. Ennélfogva küldöttséget menesztünk levelünkkel, hogy részletesen kifejezze óhajunk: miszerint baráti kapcsolatba kell lépnünk, most. Az összes országra úgy tekintünk, mint egy nagy családra. Hogy is lehetnénk jóban, ha nem értjük meg ezt? Senki sem kíván a fegyverekhez nyúlni.*"

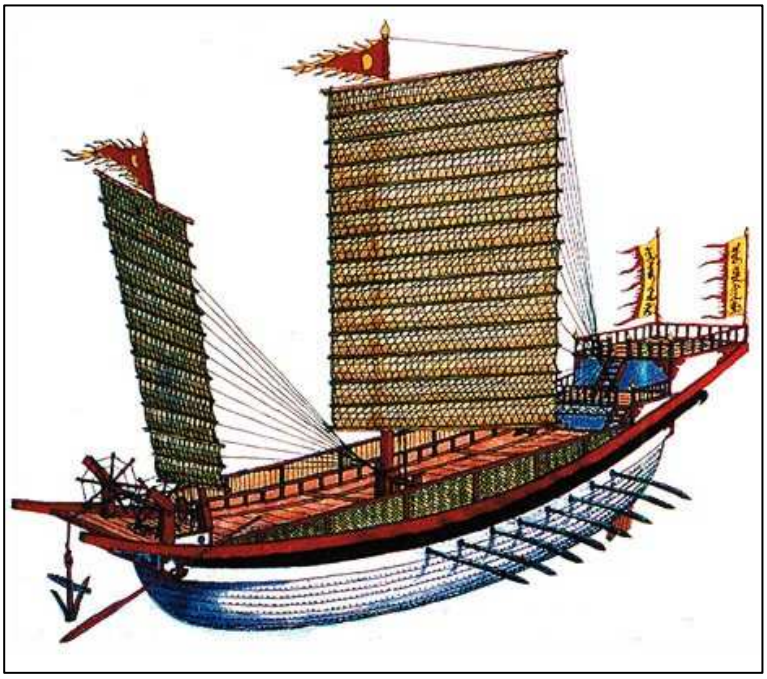
Kubláj kán ezzel lényegében Japánt is a vazallus szerepére akarta kárhoztatni, hódolatot és adót várt, miközben konfliktussal fenyegetett. Küldöttei azonban üres kézzel tértek vissza. Másodjára 1268-ban küldött követeket, de ők is ugyanolyan eredménytelenül tértek vissza, mint az elődeik. Mindkét küldöttség találkozott Chinzei Bugyō-val, a nyugati tartományok katonai parancsnokával, aki továbbította üzenetüket Shikken Hōjō Tokimune, Kamakura ura számára és a Kyotóban székelő császárnak. Tokimune hosszasan mérlegelte a helyzetet a tanácsadóival, végül úgy döntött, hogy válasz nélkül küldi vissza a követeket. Ugyanígy tett, valahányszor csak új követség érkezett: néha Koreából, néha Kínából 1269. március 7-én; 1269. szeptember 17-én, 1271 szeptemberében és 1272 májusában – amikor még partraszállni sem engedték a követeket. A császári udvar mindent elsöprő félelmében a megadást javasolta, de azóta, hogy a Jōkyū háborúban szinte teljesen elvesztette a befolyását és kiszorult a japán belpolitikai életből, ténylegesen nem volt szava a kérdésben. A kamakurai sógunátus, Tokimune irányításával elrendelte, hogy azok, akiknek birtoka van Kyūshūn (a Koreához legközelebb fekvő japán főszigeten, a támadás legvalószínűbb helyén) térjenek vissza birtokaikra, és erődítsék meg Kyūshūt főleg nyugaton, a lehetséges partraszállási pontok közelében.

A mongol flotta pusztulása (japán selyemfestmény)

Felismerve saját tehetetlenségét, a Császári Udvar nagy imádságot rendezett, és halogatta a krízis megoldására irányuló kormányzati intézkedéseket.

A kán már 1268-as második visszautasítása után elhatározta a háborút, és csak az tartotta vissza, hogy birodalmának nem volt elegendő erőforrása egy megfelelő flotta felszerelésére. Ám, amint a mongolok beházasodtak a koreai udvarba a koreai koronaherceg és Kubláj kán leánya közötti házassággal, hatalmas hajóépítési program bontakozott ki Korea dél-keleti partvidékén miközben folytatódott a követjárás.

Kubláj kán 1271-ben megalapította Kínában a Jüan dinasztiát. 1272-ben, Chungnyeol tanácsot ajánlott Kubláj kánnak. Goryeosa szerint, „*Küldjünk követeket, majd egész katonai erőnket Japánba. A hadihajók és a katonai felszerelés előállt. Kérem, ruházzon fel a szükséges hatalommal. 150 hajót építettem és arra bíztatom Önt, támadjon Japánra*". Végül 1274-ben, a Jüan flotta vitorlát bontott, és mintegy 15.000 mongol és kínai, illetve 8.000 koreai katonával, 300 nagy és 400-500 kisebb hajóval, megkezdte a támadást. Elsőként megszállták Csuzima és Iki szigetét, ahol a helyi asszonyokat a tenyerüknél fogva felszegezték a hajóik orrára. November 19-én pedig partra szálltak a Hakata-öbölben, Dazaifu – Kyūshū szigetének ősi közigazgatási székhelye – közelében, ahol egy kis hídfőállást hoztak létre. Másnap sor került a Bun'ei csatára, amelyet a történelem a Hakata-öböli ütközetként ismer.



A mongol inváziós flotta hajói (rekonstrukciós rajzok fent és jobbra).

Szamurájok támadják a mongolok megmaradt hajóit (korabeli festmény).

A japánok ekkoriban még nem rendelkeztek elegendő tapasztalattal egy akkora haderő kezelésében, amilyet Kyūshū északi részén mozgósítottak, így a mongolok gyorsan jelentős előrehaladást értek el. Japánban az utolsó nagy fegyveres összecsapásra 50 évvel azelőtt került sor Go-Toba hívei között 1221-ben, ám azután nem maradt egyetlen japán tábornok sem, aki képes lett volna egy ekkora csapattest összehangolt irányítására.

Emellett ráadásul a hadviselés művészete is megváltozott, ám a feudális Japán katonai gondolkodását még mindig az ember-ember elleni küzdelem jellemezte. A mongolok a japánok számára ismeretlen fegyvereket – köztük nagy hatótávolságú tűzfegyvereket (proto-gránátokat) – is alkalmaztak, amelyekkel a szárazföldi csatákban gyorsan felülkerekedtek.

A Hakata-öbölben gyülekező japán erőnek azonban időre volt szüksége, amíg megérkezik az erősítés. Napszállta idején, egy kibontakozó heves vihar miatt a mongol hajók kapitányai arra kérték a partra szállt csapatokat, hogy térjenek vissza a hajókra, hogy elkerüljék a flottától való elszigetelődés veszélyét (ha a flottának ki kellene futnia).

Éjjel a vihar orkánná fokozódott, s nem akadt semmi, ami a dühének ellenállhatott volna. Hajnalra csak néhány hajó maradt az öbölben, amelyek nem tudtak kijutni a nyílt tengerre.

A többiekkel a természet erői végeztek. Különböző jelentések szerint mintegy 200 mongol hajó elsüllyedt. Mivel a japánok kisebb és könnyebb hajói könnyebben manőverezhetők voltak, mint a mongolok nagy hajói, a japánok gyorsan megközelíthették és megtámadhatták a mongol hajókat.

A mongolok nagy hatótávolságú szárazföldi fegyvereik és páncélzatuk nélkül, az ember-ember elleni kézitusában, úgyszólván esélytelenek voltak a képzett szamurájok ellenében.

Tokimune, aki az ütközet előtt csak nehezen győzte le a félelmét, Kamakurába visszatérve tanácsot kért Bukkótól (zen mesterétől), hogy hogyan győzhetné le a gyávaságát. Bukko azt tanácsolta, üljön le, meditáljon és kutassa fel a magában rejlő gyávaság forrását. Tokimune így tett, majd visszatért Bukkóhoz: „Végül is ez életem legfontosabb napja" Bukko megkérdezte: „Hogyan tervezel szembenézni vele?" Tokimune felkiáltott: „*Katsu!*" („Győzelem!"), de úgy, mintha ezzel akarna megfélemlíteni mindenkit, aki szemben áll vele. Bukko elégedetten válaszolta: „Igaz, az oroszlán fia ugyanúgy üvölt, mint az oroszlán!" Attól fogva Tokimune a zen buddhizmus és a bushido terjesztőjévé vált Japánban a szamurájok között.

A sikertelen inváziót követően a szövetséges flotta visszatért hazájába. A Goryeo generális, Kim Bang-gyeong 200 elhurcolt gyermeket és asszonyt ajándékozott rabszolgának Goryeo királyának és királynőjének.

A Hakata-fal védői és a támadó mongolok a Hakozaki tekercs részletén, amelyen feltűnik Kikuchi Takefusa, a védők vezére is (balról a nyolcadik).

1275 elején, a Kamakura-sógunátus új sóguna, Bakufu egyre nagyobb erőfeszítéseket tett a második invázió elhárítására, amely a meggyőződése szerint elkerülhetetlen volt. Annak érdekében, hogy Kyūshū szamurájait jobban megszervezzék, erődök és egy nagy terméskő fal építését rendelte el, más egyéb védelmi berendezésekkel együtt a partraszállásra alkalmas pontok, köztük a Hakata-öböl partvidékén, ahol szintén egy 2 m magas falat emeltek 1276-ban. A vallási élet is felélénkült, s a Hakōzaki-szentélyt – amelyet a Jüan-erők elpusztítottak – újjáépítették. Megkezdődött a parti őrség kiképzése és jutalmat adtak 120 vitéz szamurájnak. Sőt mi több, Shōni Tsunesuke, Kyūshū katonai parancsnoka, tervet készített néhány tengerészeti rajtaütésre is Korea partjai ellen, amelyet azonban ebben a háborúban nem valósítottak meg (később viszont a japán kalózok még a Cseli-öbölbe is eljutottak, ellenük emelték például a Taku-erődöket).

A kudarcba fulladt invázió után, Kubláj kánt a japánok igyekeztek teljesen ignorálni, s az 1275-ben küldött 5 követét még partra szállni sem engedték és válasz nélkül küldték vissza őket. Tokimune a Kamakurába küldött követeket lefejeztette. Az 5 kivégzett Jüan-követ sírja a mai napig létezik Kamakurában a Tatsunokuchi-templomban. 1279. július 29-én, amikor 5 újabb Jüan-követ érkezett Hakatába, úgyanúgy jártak. 1280. február 21-én – a következő inváziót várva – a Császári Udvar minden templomot és szentélyt arra utasított, hogy imádkozzanak a Jüan-seregek feletti győzelemért.

1281 tavaszán, a mongolok két külön haderőt küldtek; egy 900 hajóból álló nagyobb erőt 40.000 koreai, kínai, és mongol katonával kifutott Masan-ból, miközben egy még nagyobb – 100.000 fős – Dél-Kínából indult útnak 3.500 hajóval. A mongolok terve egy mindent elsöprő túlerejű összehangolt támadás volt az egyesített Jüan császári flotta hajóiról. A Jüanok kínai flottájának indulása azonban a készletek és a hadsereg összegyűjtésének időigényessége miatt késedelmet szenvedett. A korábban vitorlát bontott koreai flotta súlyos veszteségeket szenvedett Csuzima szigeténél és visszafordult. Nyáron a koreai/kínai egyesített hajóhad elfoglalta Iki-shima szigetét, és megindult Kyūshū felé, majd a sziget számos pontján partra szállt. Számos elővédharcra került sor – amelyeket összefoglaló néven Kōani csataként, vagy a második Hakata-öböli ütközetként ismerünk – miután a mongol erők visszatértek a hajóikra. A japán sereg létszámát ismét sokszorosan felülmúlták, de az erődített partvonalnak köszönhetően könnyen visszaverhették a partraszálló erőket. Az ekkorra már jól ismert *kamikaze*, egy masszív tájfun, ismét lecsapott Kyūshū partjaira és két napig tombolt, elpusztítva a mongol flotta nagy részét.

A mongol flotta pusztulását valójában több tényezők együttes hatása okozta. Az inváziós flotta nagy része lapos-fenekű alacsonyépítésű kínai folyami hajó volt. A Goryeo-ban épült hajók hasonló típusba tartoztak. Goryeosa szerint, a déli Szung-típusú hajók túl költségesek voltak és az építésük lassan haladt, így inkább a tradicionális helyi típust építették. Ezek a hajókat (szemben az óceánjáró hajókkal, amelyek ívelt oldalgerinccel készültek, amely megakadályozta a felborulásukat) csak nehezen lehetett használni a nyílt tengeren, főleg tájfunban. A feltételezések szerint ráadásul a kínai hajóácsok is – akik gyűlölték mongol uraikat – eleve gyengébb minőségű hajókat készítettek.

A két mongol támadás a japán történelem egyik legfontosabb mozzanata, egyszersmind szinte az első is, hiszen az addig leginkább egymással hadakozó földesurak most először idegen csapatokkal harcoltak és a szamuráj-klánok végre nem törzsi szinten, hanem saját érdekeiken felülemelkedve Japán nevében, nemzetként

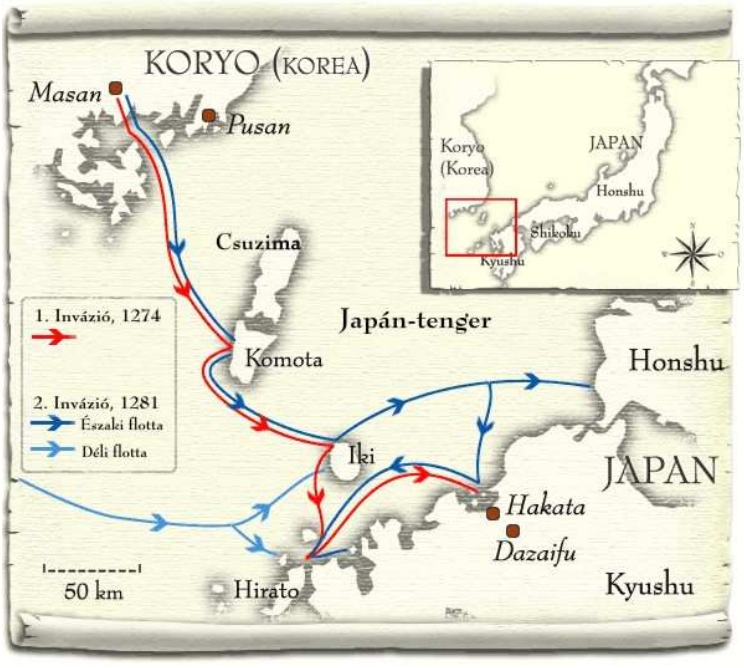
határozták meg önmagukat (másodszor a Korea elleni 1592-es japán támadás idején került sor erre).

Az inváziók egyúttal megismertették Japánt az idegen hadviselési technológiákkal, anélkül, hogy egy, a tradicionális szamurájtámadásra épülő ütközetben látniuk kellett volna, hogy a saját technikájuk alacsonyabb rendű (kevésbé hatékony). Erre a különbségre hívja fel a figyelmet a *Hachiman Gudōkun*: „*A mi harcmodorunk szerint név szerint ki kellett hívnunk valakit az ellenség soraiból, majd párviadalra került sor. A mongolok azonban nem tartották be ezeket a szabályokat. Egyetlen nagy tömegben rohantak előre, lemészárolva mindenkit, akit csak tudtak.*" A roham mongol technikája és csengettyűkkel, dobokkal és csatakiáltásokkal való kísérete ismeretlen volt Japánban, akárcsak a mongol íjászok, akik egy nagy tömegben lőtték ki a nyilaikat a levegőbe és a közelharc helyett inkább nagyobb távolságról vívták a csatát.

Az inváziók a japán vallásosságra is nagy hatást gyakoroltak: A győzelem emlékére a zen buddhista Hojo Tokimune és zen mestere, Bukko ünnepséget rendezett, ahol bemutatták az első zentanítások szerint celebrált misét. A zen tanítás hamarosan virágzásnak indult a szamurájok között.

Ez volt az első alkalom a „kamikaze" (az "isteni szél" vagy „magasztos förgeteg") kifejezés használatára is, amely az invázióról később írott hősköltményeknek (pl.: az 1293-ban született Hakozaki tekercsnek) köszönhetően mind szélesebb körben ismertté vált és átszivárgott a politikai gondolkodásba is. A japánok ettől kezdve legyőzhetetlennek hitték magukat, s elfoglalhatatlannak a szigeteiket. Meggyőződésük a japán külpolitika meghatározó vonása maradt egészen a második világháború végéig (az öngyilkos pilóták bevetését is megalapozta). Az inváziók végül is ténylegesen az egyetlen alkalmat jelentették arra, hogy egy ellenséges nemzet Japán 4 fő szigete közül az egyikre lépett.

A kudarcot vallott inváziók végül a mongolok gyengeségét is megmutatták – pontosabban azt, hogy képtelenek sikeres tengeri inváziókat végrehajtani. Bár 1283-ban és 1285-ben újabb inváziót terveztek, ezek végrehajtását azonban végül nem kezdték meg (a Satsuma tartományban működő japán partvédő erőket azonban egészen 1320-ig riadókészültségben tartották). Japánra nézve mindez – Paul K. Davis szerint – a következő hatással járt: „*A mongol flotta pusztulása garantálta Japán függetlenségét, egyúttal harcot indított a japán katonai kormányzaton belül a hatalomért, amely végül is a császár feletti katonai uralomhoz vezetett*."



A második világháborús japán propaganda-plakát és az 1274-1281-es mongol inváziók emléke között világos a kapcsolat és az összefüggés.

A Mongol Invázió Történeti Múzeuma

Az invázió emlékét ma Japán déli szigetén, Kjusún, a Hakata-öböl partján álló Fokuokában, a Mongol Invázió Múzeumában őrzik. A múzeum a Higashi Parkban található, ahol Fukuoka prefektúra iroda-épülete is áll. A múzeumot a Japán Vasúttársaság (JR) vonataival Fukuokába érkezők a Yoshizuka pályaudvarról 5 perces sétával érhetik el. A városon belül metróval közlekedőknek a Maidashi Kydai Byoin-mae állomáson kell kiszállni, ahonnan mintegy 2 perces gyalogút van hátra a múzeumig.

A belépődíj felnőtteknek 300 yen, tanulóknak 200yen 30 főnél nagyobb létszámú csoportban érkező felnőtteknek 200 yen, tanulóknak 100 yen. A múzeum hétköznapokon 10:00-16:00 óra között látogatható. A múzeumban elsősorban a Bun'e-i és a Koan-i ütközethez kapcsolódó történeti emlékeket – a japán és a mongol hadsereg használati tárgyait, fegyvereket, páncélokat (köztük egy állatbőrökből készített mongol páncélt), stb. – mutatnak be. A kiállítás segítségével jól összehasonlíthatók a két ország eltérő páncélkészítési eljárásai.

A tárgyakon kívül a múzeumban bemutatják Yada Issho, a Meiji időszak híres olajfestőjének az eseményekről készített alkotásait (egyik festményét mi is bemutatjuk a szemközti oldalon), ezen kívül a Jedo-korszakban használt kardokat és szakállas puskákat. A tárolókban látható tárgyi emlékeken kívül a legérdekesebb történeti emlékek a városban a mongolok ellen emelt erődfal ma is látható maradványai.

A fal építése 1276-ban kezdődött a Hakata-öböl körül, mintegy 20 km hosszan. A fal magassága 2 métert tett ki, az ellenség felé néző, külső oldalát hatalmas, egymásra hordott terméskövekkel burkolták, amely a hátsó oldalon kialakított lejtős földtöltésnek támaszkodott. Az első szakaszokat közvetlenül az 1274-es első invázió után építették, az 1281-es második invázió után azonban további – esetenként szintén több tíz km hosszú – szakaszokat toldottak hozzá. Egészen az 1300-as évek közepéig folyamatosan bővítették a védművet, mígnem teljesen körbe épült a Hakata-öböl partvidéke.

A maradványok feltárását az 1920-as években kezdték meg a japán archeológusok. Nemzeti indíttatásból igyekeztek felkutatni és helyreállítani a fal maradványait azzal a céllal, hogy a létével erősítse, illetve bizonyítsa Japán csodálatos megmenekülésének történetét, és ezzel mondjanak köszönetet a császárnak és isteni őseinek, akik elküldték a kamikazét. (A császár isteni mivolta azt követően kezdett kialakulni, hogy – részben éppen a mongol inváziók nyomán – a megerősödött szamuráj-klánok és a sógunok teljesen kiszorították a császárt az államügyek intézéséből, ezért az uralkodó kényszerűen a vallási életbe vonult vissza, s a főpapok ezután a császári család tagjai közül kerültek ki.) A mongol invázió és a kamikaze története így a japán kormány szándékai szerinti a nemzeti történelem új interpretációjával a nemzet felkészítését szolgálta a jövendő háborúra.

A fal maradványai ma több helyen láthatók Fukuokában. A Történeti Múzeumtól a JR vonataival a Chikuhi vonalon elindulva Shimoyamato állomáson kell leszállni, ahonnan kb. 10 perces sétával érjük el az Iki-no-Matsubara Genko (védőgát) romjait. Ez a falszakasz 1276-ban épült azzal a céllal, hogy a Nagatare-parttól az Odo-partig mintegy 2.5 kilométeres szakaszon útját állja a mongol inváziónak. A kutatások alapján az 1-1,5 m széles, 1,8 m magas, hátulról földtöltéssel megerősített fal terméskövekből épült. A mongol inváziórói készült leghíresebb képes beszámoló, a Moko Shurai Ekotoba (más néven a Hakozaki tekercs, amelynek egyik részlete a 4. oldalon látható) azt a jelenetet mutatja, amikor Takesaki Suenaga, a sógun vazallusa, ellovagol a fal előtt. Ma a védőgát feltárt részletei látogathatók.

A fal következő látogatható szakasza az Imajuku Genko, amelyet a legkönnyebben busszal közelíthetünk meg a Showa-járaton a Nagatare Kaisui Yokujo-mae megállóig közlekedve. A védőfal e szakaszának érdekessége, hogy a Kamakura-kor (1185-1333) végén épült – jóval a mongol inváziók után (furcsa, hogy még ekkor is tartottak a mongoloktól) – Buzen tartomány urának anyagi támogatásával a Hakata-öböl partján végig a Nagatare-hegytől az Imayama-hegyig. Ma a falnak egy a Nagatare-öbölre néző kis szakasza látogatható és egy másik rövid szakasz az Imayama-hegy lábánál. Mindkét szakasz a helyi önkormányzat védelme alatt áll. A fal építését 1303-ban fejezték be. Léte azt mutatja, hogy a japán lakosság még több mint 20 évvel az 1281-es utolsó invázió után is az állandó készenlét állapotában volt.

Az előző hely közelében fekvő következő helyszínt – az Imazu Genko-t – szintén a Showa buszjárattal közelíthetjük meg a Fukushimura Shisetsu-mae buszmegállótól 10 perces sétával. Az eredetileg 20 kilométer hosszú fal Imazutól Kashii-ig húzódott a Hakata-öböl partján. Napjainkban a fal egy 3 kilométeres maradványa látható az öböl partvonala mentén a Kojidake-hegy lábától a Bishamon-hegyig.

Metróra szállva a Nishijin állomásig tartó utazást követően rövid 10 perces séta után (vagy az 1-es számú Nishitetsu buszjárattal a Borui-mae megállótól egy 5 perces séta után) érhetjük el a Nishijin és Momochi Genko-t. A romok az eredetileg 20 kilométer hosszú fal középső szakaszán állnak. 1274-ben épült a Bunei invázió idején, amikor a mongol sereg partra szállt Momochinál (ez az egyetlen falszakasz, amely az első invázió idejéről maradt fenn). A fel körüli települések, Sohara, Torikai és Akasaka csatatérré vált. A fal a csata után épült. A maradványokra utaló első terméskövek az 1920-as ásatások alkalmával kerültek a felszínre a föld alól. Teljes körű vizsgálatukat 1969-ben végezték el. A Hakata-falnak egyedül ezt a szakaszát nyilvánították nemzeti történeti emlékhellyé.

Balra fent: A Mongol Invázió Történeti Múzeuma Fukuokában (alatta a térképen a múzeum megközelíthetősége).

Balra lent: A Jüan hadsereg páncélja. A 12,5 kg súlyú páncélt teljes hosszában kisméretű fémlemezekkel borították (a fotó bal szélén).

A Takashima Népe és Kultúrája Múzeum

A mongol invázió emlékei közül a legjelentősebbek maguk az inváziához használt – a kamikaze által elsüllyesztett – hajók. Talán különös lehet (különösen nekünk, magyaroknak, akik a tatárjárás után a mongol inváziót leginkább egy lovas nép gyors rajtaütéseként tudjuk elképzelni), hogy a világ másik felén ugyanaz a nép nem lovak hátán, hanem hajók fedélzetén próbált hódítani. Az archeológusok már hosszú ideje igyekeztek feltárni a mongol inváziónak ezt az aspektusát is. Próbálkozásaikat első ízben az 1980-as években koronázta siker, amikor rábukkantak az első roncsokra az Imari-öböl fenekén Kyushu déli partjainál.

A mongol flottához tartozónak vélt kő horgonynehezékekről Torao Mozai, a tokiói egyetem régésze ekkor mutatta ki, hogy azok nem egyeznek meg a Hakata-öbölben akkoriban horgonyzó japán hajók által használt horgony-típusokkal. Ekkor sor került az első feltáró merülésekre azon a ponton, ahol egy helyi halász szerint – akinek a családja már generációk óta fenékhálós halászatot végzett a helyszínen – számos fém és kerámia használati tárgy került már elő. A merülések alkalmával felszínre hozott tárgyak között volt egy feliratos pecsét, amely a mongol flotta egyik tisztjéé volt. Ez kétségtelenül bebizonyította, hogy a kán elveszett flottáját sikerült megtalálni. Bár Mozai – akit a víz alatti régészet atyjának tartanak Japánban – hallgatóival megkezdte a terület feltárását (szonár bevetésével kardokat, kő katapultlövedékeket, lándzsa- és nyílhegyeket emeltek ki) a részletes feltárás mégis csak 1991-ben kezdődhetett meg.

A feltárást végző japán és kanadai búvárok leginkább az inváziós flotta tengerészeinek és katonáinak mindennapjaira utaló tárgyakat találtak az egykori hadihajók szétesett és -málott gerendái között. Kardok, páncélok, az étel és a víz tárolására használt kerámiaedények és a kor olyan technikai újításai kerültek a felszínre, mint például a puskaporral és srapnelként használt fémtörmelékkel töltött agyagbombák, amelyeket a hajók fedélzetére telepített katapultokkal hajítottak ellenségeikre a mongol hajósok. Ezek a bombák (a tetsuhau-k, lásd jobbra lent) – a valaha talált legkorábbi „pokolgépek” a hadihajózás történetében – meggyőzően emlékeztetnek arra, hogy a “modern” technológia évszázados előzményekre tekint vissza és, hogy Kína, amely a Föld egyik legősibb civilizációja, számos máig használt dolog (mint a puskapor és a papír) legelső feltalálója és fejlesztője volt.

Az Imari-öböl hordalékkal teli, gyenge látótávolságot biztosító vizében a feltárás csak nehezen haladt. Kyushu partvidékének egy másik helyszínén – Takashimánál – azonban hamarosan egy sokkal jobb állapotban lévő hajóroncsot találtak a Kyushu Okinawa Society for Underwater Archaeology (KOSUWA – A Kyushu Okinawa Vízalatti Régészeti Társaság) Kenzo Hayashida vezette búvárrégészei. A hatalmas kínai hadihajó törött, szétroncsolódott maradványai egy 1281-ben, a kán második sikertelen inváziójában odaveszett hajóhoz tartoznak. A hajó töredékei között és a roncsmezőn feltárt „kincsek” (az egykori használati tárgyak, a történelem kézzelfogható relikviái) kerültek a felszínre: fegyverek, a legénység tagjainak ellátmánya, személyes tárgyai, és egy komplett mongol páncél, amelyek elsőként adnak teljes és részletes képet az inváziós flotta legénységének életéről.

Efféle tárgyakat azonban már az Imari-öbölben is találtak. Ami igazán különlegessé teszi a takashimai lelőhelyet, az, hogy ezúttal az igazi „kincs”, maga a hajó (rekonstrukciós rajza a 3. oldalon). A leletnek köszönhetően a világon most először lehet teljes és hiteles képet alkotni a mongol inváziós flotta hajóiról, amelyek képét eddig csak az ütközetek után készült japán tekercsek őrizték meg (a leletek alapján egyébként igazolható, hogy kivételesen hiteles módon). A hajótestet – amelyet egy nagy gerincgerenda merevített – fémkapcsokkal összeerősített palánkok alkották és (ahogy ezt a tengerfenéken talált roncsok bizonyítják) vízhatlan rekeszekre osztották. A hajótest teljes hossza – bár még nem végeztek a roncsmező teljes feltárásával – kb. 230 láb (70,15 m) volt, kétszer akkora, mint a korabeli európai hajóké.

A Hakata-fal feltárt részlete Nishijin-nél.

A hatalmas horgony – amely önmagában is meggyőzően mutatja a hajó méreteit – (egy masszív fa- és kőalkotmány) súlya meghaladja az 1 tonnát. Bár a vörös tölgyből készült egyik „szakálla” letörött, a hossza még így is 23 láb (7,15 m). A fa és a nehezéknek használt gránit elemzése alapján kiderült, hogy az alkatrészek Kína Fucsien Tartományából származnak, amely évszázadokig az ország legnagyobb kereskedelmi kikötője és hajóépítő telepe, egyúttal a Japan elleni 1281-es invázió hajóinak a gyülekezőhelye volt. A mongolok uralma alatt álló Kína a korabeli kínai jelentések szerint 4,400 hajót mozgósított – a legtöbbet az inváziós csapatok szállítására.

2002-ig összesen 2,600 négyzetláb (793 m^2) nagyságú területet kutattak át és 135 tárgyat találtak. A roncsmezőn emberi maradványokra is rábukkantak. Az egyik mongol sisaktól nem messze egy koponya és több csontdarab – köztük egy medence – jelezte, hogy hol feküdt arccal a tengerfenékre borulva az egyik mongol harcos teteme, amely most a konzerváló laborban fekszik az elemzésre várva. A Takashima Népe és Kultúrája Múzeum laboratóriuma tele van vizes-tartályokkal, amelyekben az elemzésre váró minták vannak. A gyűjteménynek csak mintegy 1 %-a mongol eredetű, a többi kínai. Vagyis a mongol invázió csak a nevében volt mongol. A tárgyak és a kutatás jövője egyelőre bizonytalan. A japán kormány által nyújtott finanszírozta csak a kollekció 10 %-ának a konzerválására volt elég. Azóta, hogy a forrás elfogyott, a leletek a frissvizes tartályokban állnak.

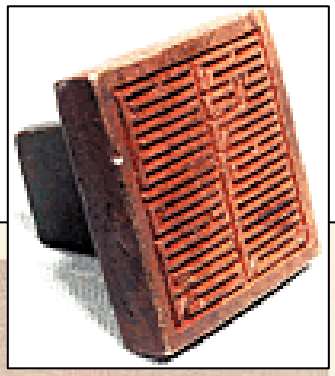
A jelenlegi múzeum túl kicsi ahhoz, hogy a teljes gyűjteményt befogadja. A széleskörű érdeklődés és a felfedezés fontossága miatt azonban talán lehetséges nemzetközi támogatással folytatni a régészeti feltárást. Takashima-sziget helyi önkormányzata mindenesetre érdekelt a további feltárásban, Kenzo Hayashida és kollégái pedig folytatják a munkát a sziget partjai mentén. Hayashida szerint a kán flottájának méretét alaposan túlbecsülték és „csak” hajók százait, nem pedig ezreit borítja a finom szemcsés iszap a szigetet környező vizek mélyén. Ezzel együtt a maradványok megtisztítása és kiemelése így is egyike korunk legnagyobb víz alatti régészeti munkáinak, amelyek alapvető fontosságú új információkkal szolgálhatnak az ázsiai hajózási- és haditechnikáról.

Balra: A Takashima-roncs horgonya.

Fent: Egy törött kínai porcelánedény.

Lent: A „nagy Hullám” (Hokusai).

Jobbra: Első bizonyíték a tiszti pecsét.



HADIHAJÓZÁS

A Kurei Hajózástörténeti és Tengertudományi Múzeum

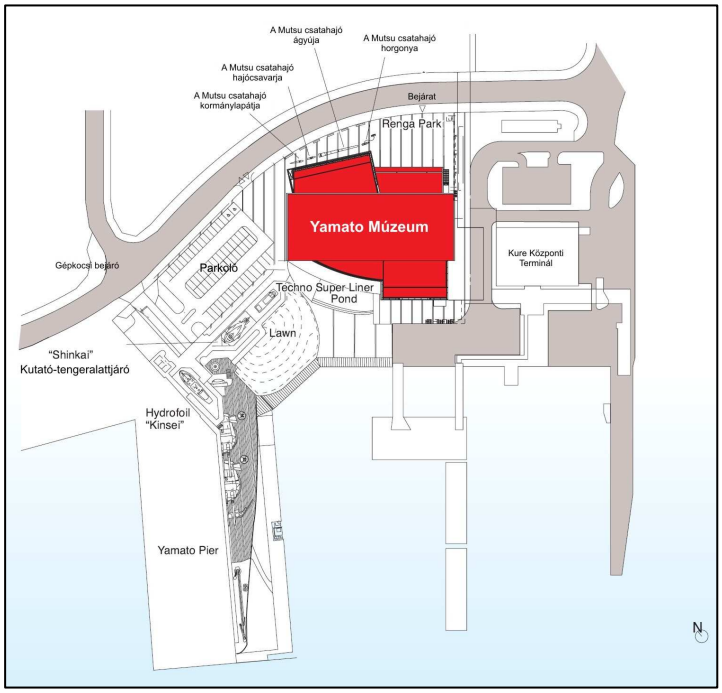
2005. április 24-én nyitotta meg kapuit a nagyközönség előtt közismert rövid nevén a „Yamato Múzeum”. A múzeum elsősorban Kure történetét dolgozza fel. Kure a haditengerészet bázisán jött létre 1889-ben. Itt kezdte meg a működését a Kure Tengerészeti Hajógyár 1903-ban. Ez volt a Távol-Kelet legjobb és a leghíresebb hadikikötője. Itt épült fel a YAMATO csatahajó is és itt működött a legnagyobb arzenál is Japánban. A második világháború után új technológiákat vezettek be, aminek köszönhetően Kure vált az egyik legfontosabb tengeri iparvárossá, ahol többek között a világ legnagyobb tartályhajóit építették.

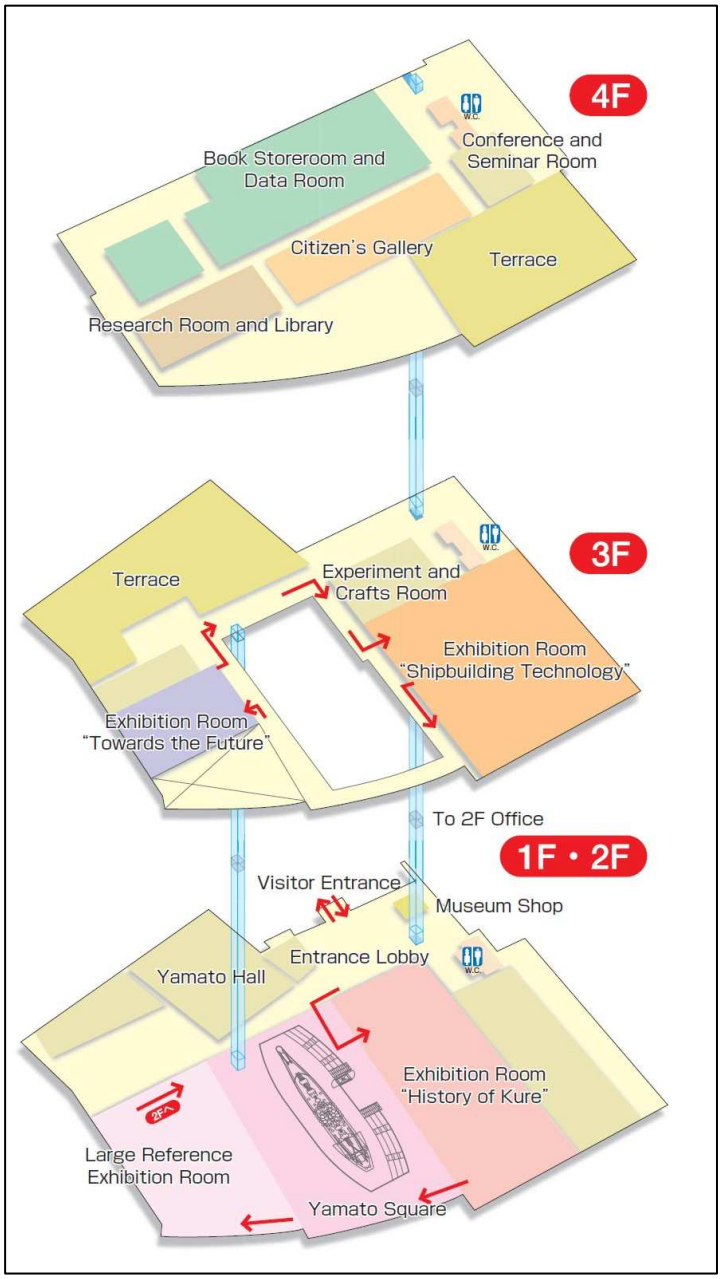
A kiállítás büszkesége mégis az M=1:10 méretarányú YAMATO csatahajó-modell (hossz: 26,3 m), amely az eredeti gyári tervrajzok, korabeli fényképek, illetve a közelmúltban lokalizált és feltárt roncsról készült víz alatti felvételek alapján 2 éves munkával készült, lehető legpontosabb másolat. A YAMATO-modell és a csatahajó történetéhez kapcsolódó tárlat a Múzeum központi témája. A rendezők szándéka szerint furcsa módon a YAMATO csatahajó – mint a japán ipari fejlődés, egyben a nemzeti büszkeség szimbóluma – közvetíti a fejlődő ipari technológia és a béke fontosságát a jövő generációk számára.

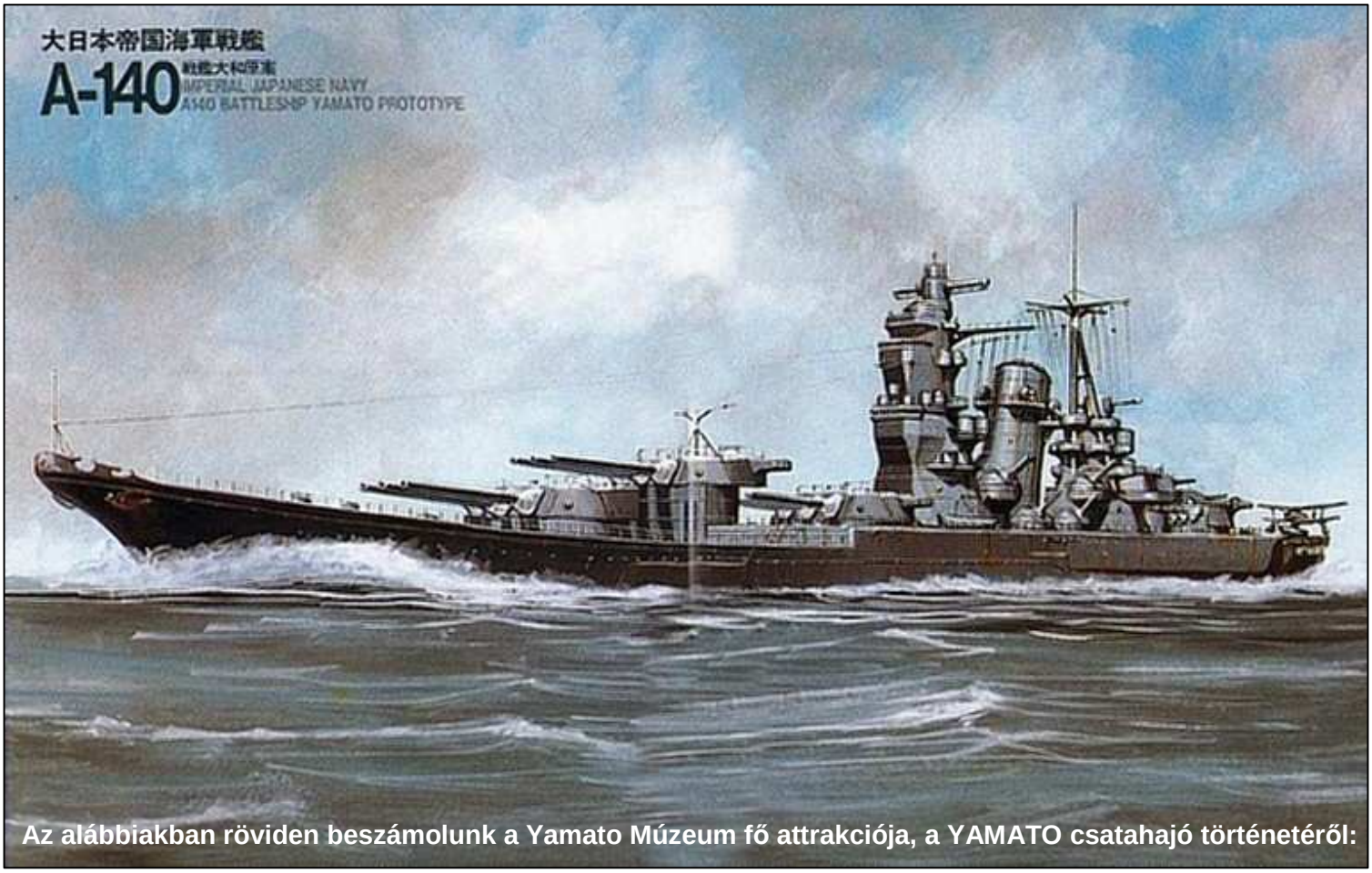
A Múzeumban összesen 5 kiállító terem található: a YAMATO csatahajó és Kure története mellett a nagy objektumok kiállítóterme és különböző hajóépítési technológiai kilátások látogathatók. A Nagy Objektumok kiállítótermében a látogatók megtekinthetnek egy eredeti Mitshubishi Zero 63-as típusú vadászrepülőgépet (1978-ban emelték ki az Arashiyama Museum munkatársai a Biwa-tóból), egy KAITEN és egy KAIRYU típusú mini-tengeralattjárót, valamint a YAMATO ágyúihoz rendszeresített lövedékeket. A Hajóépítési technológiákat bemutató teremben hajó-vezető szimulátor, a gyári modellek próbamedencéje mellett különböző tudományos bemutatók és a gyerekeknek kézműves foglalkozások, szórakoztató ismeretterjesztés várja a hajózás iránt érdeklődőket. Ezen kívül kísérleti terem, könyvtár, galéria és tárgyalók szolgálják a látogatók igényeit. A negyedik emeleten kilátási és kilátóterasz működik. A kijáratnál pedig az ajándékbolt várja az érdeklődőket.

A kiállítócsarnokon kívül, a szabadban a „Téglapark”, a „Lawn plaza” és a „Yamato rakpart” várja a látogatókat. A szabadtéri kiállítóteren a MUTSU csatahajó egyik ágyúcsöve, hajócsavarja és kormánylapátja, illetve a világháború utáni japán haditengerészet egyik vadász-tengeralattjárója látható. A szabadtéri kiállítóhelyek között érdekesség a Yamato-rakpart, ami lényegében a csatahajó orrfedélzetének 1:1 méretarányú másolata, amelyen bejelölték az ágyútornyok és a légvédelmi tüzérség helyét. Innen látható a YAMATO-t építő egykori dokk helye (magát a dokkot azóta feltöltötték, a szabadtéri kiállításon azonban megtekinthető az egykori dokkmedence oldalfalának és szerelőlépcsőjének egy darabja). A Yamato Múzeum közelében látogathatók a Japán Haditengerészeti Önvédelmi Erők karasukojima-i dokkjai, tengeralattjárókkal, rombolókkal, mint a DD131 SETOYUKI romboló, amely 2005. november 2-án a francia flotta Japánba látogató egységeit kísérte.

A Múzeum megközelítése a Japán Vasúttársaság (JR) vonalán a Kure Állomástól a városi busszal történik "Youmetown Yamato Mseum-Mae" buszmegállónál kell leszállni, ahonnan 6 perces sétával gyalog jutunk a kurei kikötőbe. A Múzeum július 21 - augusztus 31. között minden nap 09:00 – 17:00 óráig tart nyitva. Keddenként zárva (ha a kedd nemzeti ünnep, akkor szerdán). Megtekintéséhez átlagosan 1,5 óra szükséges. A Múzeumban ingyenes audió guide rendelkezésre áll. A belépődíj egyetemi hallgatóknak 500 ¥, középiskolai tanulóknak 300 ¥, általános iskolásoknak: 200 ¥. A több mint 20 embert számláló csoportok számára a belépő minden kategóriában 100 ¥-nel olcsóbb. Az autóval érkezőknek 65 autót befogadó fizetőparkoló áll a rendelkezésére.







Az alábbiakban röviden beszámolunk a Yamato Múzeum fő attrakciója, a YAMATO csatahajó történetéről:

Az A-140-es prototípus, a YAMATO-osztály előterve

Tervezés és névadás:

A YAMATO-osztály (*Yamatogata szenkan,* „Yamato-osztályú hadihajók") egységei a valaha épült legnagyobb, legnehezebb és legnagyobb tűzerővel rendelkező csatahajók voltak. Maximális terheléssel a vízkiszorításuk elérte a 72.800 tonnát. Csak erre a hajóosztályra építettek 46,0 cm-es hajóágyúkat, melyek képesek voltak 1.360 kilogrammos gránátjaikat 42 km-re kilőni. A többi haditengerészet által használt legnagyobb hajóágyúk 40,6 cm-esek, vagy annál kisebb űrméretűek voltak. Eredetileg öt hajót ter-veztek, de végül a harmadikat, a SHINANO-t átalakították repü-lőgéphordozóvá, a negyediket bár elkezdték, nem fejezték be, az ötödik egység építését pedig már meg sem kezdték. A YAMATO és testvérhajója, a MUSASHI összeszerelése a legnagyobb titokban történt.

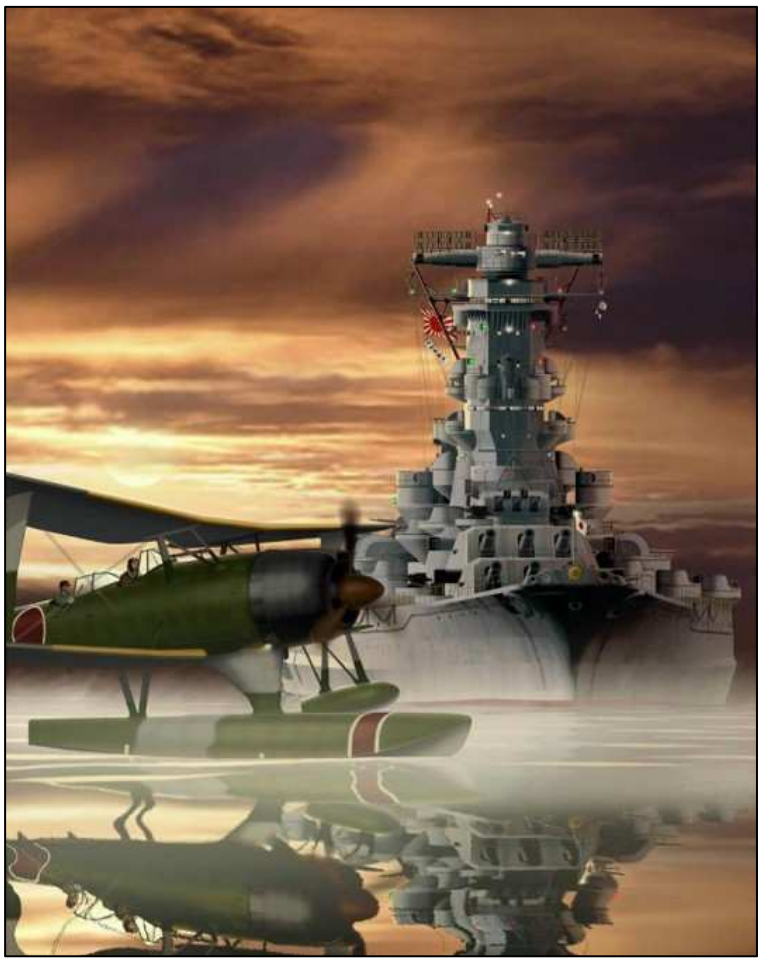
A YAMATO-t 1937. márciusban rendelték meg. A tervek a haditengerészeti tervezőmérnökök irányításával a Kurei Hajógyárban készültek. Eredetileg az összes fő lövegtornyot az orr-fedélzeten koncentrálták – az angol NELSON-osztály mintájára – a kisebb páncélzat érdekében, a 15,5 cm-es másodlagos tüzérség pedig csak 2 db 3 csöves lövegtornyot kapott a hátsó fedélzeten. A tornyok elhelyezését azonban még a tervezés alatt megváltoztatták. A harmadik fő lövegtornyot a kedvezőbb kilövés érdekében áthelyezték a tatfedélzetre, a másodlagos tüzérség lövegtornyainak számát pedig megduplázták, s a hajóderéknál a fő fedélzet szélére is helyeztek egyet-egyet, miközben a tatfedélzetre helyezett 2 db 15,5 cm-es lövegtorony közül az egyiket áthelyezték az orrfedélzet-re. Mivel az orrfedélzeten a 2 db fő lövegtorony és a másodlagos tüzérség tornya mind egymás felett tüzeltek, ezzel a lövegtorony-elrendezéssel a YAMATO lett a világ egyetlen olyan csatahajója, amelyen egymás felett 3 lövegtornyot helyeztek el.

A YAMATO felszerelése 1941-ben.

A YAMATO a próbaúton

A YAMATO jellemző adatai:

Vízkiszorítás:	65 027 t (üresen), 72 820 t (teljes terheléssel)
Hossz:	256 m (vízvonalon), 263 m (teljes)
Szélesség:	38,9 m
Merülés:	10,4 m
Hajtómű:	12 Kanpon (kazán), 4 gőzturbina, 4 hajócsavar, 150 000 LE (110 MW)
Sebesség:	27 csomó (50 km/h)
Hatótávolság:	13 334 km 16 csomós (30 km/h) sebesség mellett
Fegyverzet:	9 db 460 mm-es ágyú (3 × 3) 12 db 155 mm-es ágyú (4 × 3) 12 db 127 mm-es ágyú (6 × 2) 24 db 25 mm-es légvédelmi ágyú (8 × 3) 4 db 13 mm-es légvédelmi ágyú (2 × 2)
Repülőgépek:	7 db hidroplán, 2 db gőzkatapult
Páncélzat:	övpáncél: 410 mm fedélzet: 200 mm ágyútornyok: 650 mm
Legénység:	több mint 2750 fő



A YAMATO harcban a Shibuyan-tengeren

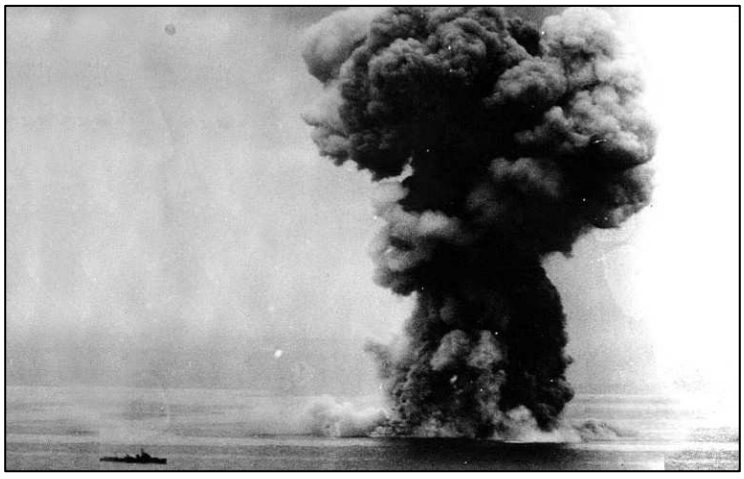
A csatahajónak a japán történelemből választottak nevet, amikor a Japán szigeteket benépesítő, Korea felől érkezett törzsek közül az elsőről nevezték el (a japán haditengerészet névadási gyakorlata szerint egyébként nem volt szokás a hadihajókat személyek után elnevezni – leginkább földrajzi neveket választottak a hajóknak). Az ősi Japánnal lényegében azonos jelentésű hajónév választása egyértelműen kifejezte a hajó feladatát: a háborúban a nemzet minden erejének mozgósítását.

Építés és működés:

A hajó építését 1937. november 4-én kezdték meg Kurében, 1940. augusztus 8-án bocsátották vízre, s 1941. december 16-ra szerelték fel. A YAMATO 1942. május 27-ig gyakorlatokon vett részt, ezután osztották be Iszoroku Jamamoto tengernagy 1. Csatahajódíviziójába. Az egyesített flotta zászlóshajójaként vett részt a Midway-szigeteki csatában és a Filippinó-tengeri hadműveletekben, s közben amerikai repülőgépek rongálták meg bombáikkal. 1943. február 11-én a MUSASHI váltotta az Egyesített Flotta élén. A YAMATO-t ekkor a déli Csendes-óceáni cirkáló- és rombolóflotta legénységének lakóhajójaként szolgált (ekkor kapta a „Holtel Yamato" gúnynevet). 1943. május 14-én dokkba állt Yokosukában, ahol eltávolították a másodlagos tüzérség oldalsó lövegtornyait, hogy helyet biztosítsanak a légvédelmi ágyúknak és jelentősen megerősítsék a hajó elégtelen légvédelmét.

1943. december 25-én újabb sérüléseket szerzett, amikor Truk közelében megtorpedózta a SKATE amerikai tengeralattjáró. A torpedó 25 m hosszú léket vágott a hajótat bal oldalába 5 m-rel a torpedóelhárító kidudorodás felső széle alatt, megrongálva az alsó-

A YAMATO harcban a Shibuyan-tengeren, 1944. október 21-én.



A YAMATO elsüllyedésekor a magasba törő gombafelhő.

és a felső páncélöv közös illesztési pontját, emiatt 3.000 tonnányi víz tört be a hátsó lövegtorony bombapincéjébe. A YAMATO az ideiglenes helyszíni javítások elvégzése után 1944. január 10-én érkezett Kuréba, nagyjavításra. 1944-ben részt vett a Leyte-i ütközetben, ahol két amerikai bomba megrongálta.

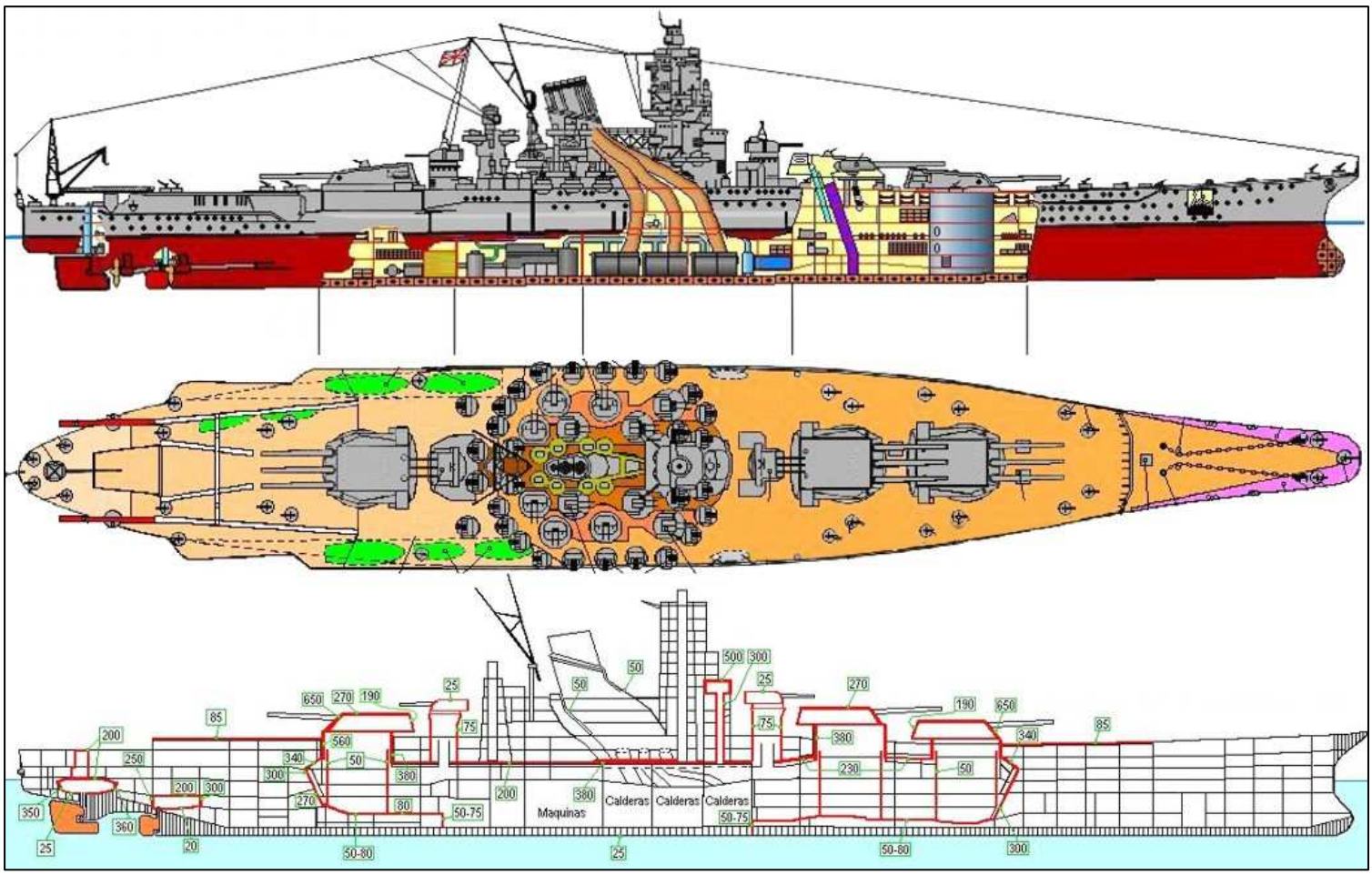
Az utolsó bevetés:

A YAMATO 1945. április 7-én indult utolsó bevetésére az Okinava partjainál felvonuló szövetséges tengeri haderő ellen. Az öngyilkos bevetés során (a visszaútra nem vettek fel üzemanyagot) három hullámban támadó több, mint 1.000 amerikai repülőgép süllyesztette el Kagosimától 210 km-re délnyugatra. A támadás idején a felhőalap alacsonyan volt, így a hajó légvédelmi ágyúi képtelenek voltak a megfelelő tűzvezetésre és az elégséges tűzfedezet kialakítására. A USS HANKOCK 53 repülőgépe nem talált rá a YAMATO-ra.

Az első hullám 12:37-kor kezdte meg a támadást 132 vadász-, 50 zuhanóbombázó- és 98 torpedóvető repülőgéppel. A támadásban 2 bomba hullott a fedélzet jobb oldalára a kémény mögött a hátsó tűzvezető-központ közelében, 5 perccel később 2 másik a hátsó 15,5 cm-es lövegtoronynál és a hátsó másodlagos tűzvezető központnál. A 7.9 hüvelykes páncélfedélzet azonban felfogta a robbanások erejét és a fedélzet alatti térben nem esett kár. A felső fedélzeten kigyulladt tüzeket azonban nem sikerült megfékezni. A lángok szétterjedtek és begyújtották a 15,5 cm-es lövegtorony lőszer-ellátmányát. A robbanás letépte a lövegtorony tetejét. Ekkor lendültek támadásba a torpedókkal felszerelt Avenger-ek. Két torpedó a hajóközép jobb oldalán detonált. A léken át víz jutott a 8-s tűzszakaszba és a baloldali külső géptérembe. Ezt a vízbetörést a hajó szivattyúival eleinte sikerült kontrollálni. A YAMATO 6 fokos balra dőlését a jobboldali trimmtartályok elárasztásával ellensúlyozták. Az első hullám gépei még 2 sikeres támadást jelentettek, de ezeket végül nem sikerült bizonyítani.

A második hullám támadására 13:00 órakor került sor. A YAMATO-t ezúttal egyetlen bomba sem találta el. A torpedóvetők 3-4 találatot értek el a hajó bal oldalán, aminek következtében az elülső 8 kazánház közül 2-t fel kellett adni. A szétterjedő víz egészen a hátsó 12-es számú kazánházig elárasztotta a hajóbelsőt. A bal oldali hidraulikus géptérbe és a bal oldali külső gépházba szintén betört a víz. Ezektől a sérülésektől más csatahajó már felborult volna a YAMATO azonban még mindig csak 16 foknyira dőlt meg. A dőlés következtében azonban túlságosan kiemelkedett az egyik hajócsavar, amelyet le kellett állítani. A sebesség ekkor 18 csomóra csökkent. A jobb oldalon elrendelt további ellenárasztással a dőlést 5 fokra mérsékelték. Ezt a kiegyensúlyozott helyzetet egészen a hajó jobb oldala ellen intézett torpedótámadásokig tartani tudták (amikor víz alá került a jobb oldali 7-es számú kazánház).

30 perces szünet után a harmadik hullám is lecsapott a csatahajóra, épp', amikor a hajótest dőlése ismét fokozódott. Három bomba a hajóközép jobb oldalára; egy másik pedig a bal oldali horgonydarura hullott, s a horgonyt is leszakította a helyéről. Egy újabb bomba átszakította a páncélfedélzetet. Ekkor három torpedó robbant a súlyosan sérült baloldalon, amelyek a korábbi torpedórobbanások okozta lékeken át a bal oldali külső gépházba jutottak és ott robbantak, közvetlen elárasztást okozva, ami – a vízbetörés fokozódásával – végül a szomszédos helyiség, a baloldali belső gépház közvetett elárasztásához is hozzájárult. Amikor ez bekövetkezett, a gépházhoz tartozó hajócsavar is leállt. Egy további torpedó a hajóderék jobb oldalán robbant fel, és elárasztotta a jobb oldali külső gépházat. A YAMATO dőlése ekkor újra 16 fokra nőtt, mire a parancsnok elrendelte az összes jobb oldali helyiség ellenárasztását. Anélkül, hogy bevárta volna az ott szolgáló személyzet evakuálását! Több százan haltak meg ekkor. A műveletnek ezen kívül semmilyen hatása nem volt: a dőlés tovább fokozódott 23 fokra, a hajó sebessége pedig 8 csomóra csökkent. Az elárasztást ekkor már nem lehetett sem kontrollálni, sem korlátozni.



A süllyedés:

Nem sokkal 14:00 óra után a hajó gépei leálltak, és engedélyt adtak a hajó elhagyására, a hajó dőlése a holtpontra jutott, végül 1945. április 7-én 14:10 órakor felborult és megindult lefelé. Ekkor hatalmas robbanás rázta meg a YAMATO-t, amelynek gombafelhőjét még 100 mérfölddel távolabb is jól lehetett látni.

A sűrű füst elvakította a közelben köröző amerikai repülőgépek pilótáit és eltakarta előlük a napot. A robbanást a 6-os számú lőszerraktárban bekövetkezett detonáció okozta (amikor a hajó felborulása után a lövegtoronyban tomboló lángok a szellőzőkön és a lőszerliften végighaladva elérték a lőszerraktárt). 2.498 ember vesztette életét a fedélzeten, további 557-en már a vízben vesztették életüket a süllyedő hajón bekövetkezett másodlagos víz alatti robbanások lökéshullámaitól (a vízakna-effektus következtében). A hatalmas célpontot jelentő hajó képtelen volt kivédeni a légierő támadását (az amerikai légierő mindössze 10 db repülőgépet és 12 embert veszített a támadásban).

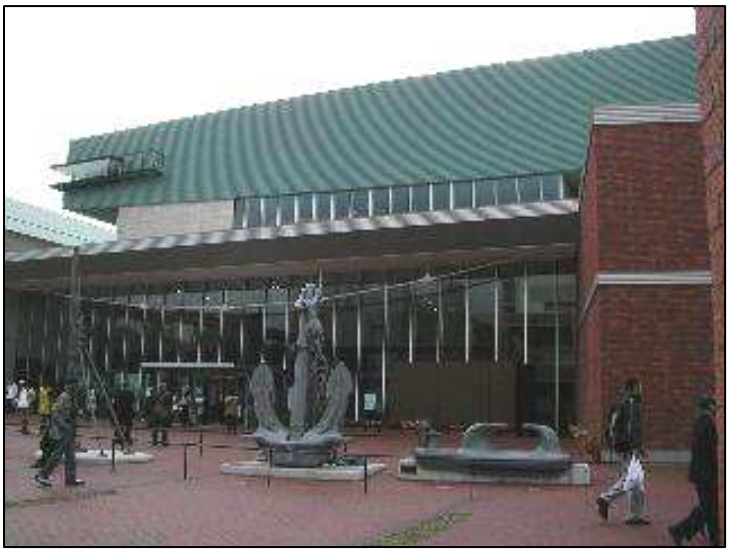
Torpedó- és légvédelem:

A hajó vízszintes páncélvédelme kitűnő volt, a 8 ledobott páncéltörő bomba közül egy sem akadt, amelyik a páncélfedélzetet áttörte volna. Az 1-es számú lövegtorony előtt és a 3-as számú mögött azonban a YAMATO-nak nem volt páncélfedélzete, ami megmagyarázza a Leyte-öbölben elszenvedett egy évvel korábbi súlyos elárasztást. A hajó hatalmas páncéllemezeit a központi terek körül koncentrálták, amely az összes létfontosságú gépészet védelmét biztosította. Egy kicsit úgy, mintha egy önjáró vagy távvezérelt (RC) hajómodell elektromos motorját egy acéldobozban helyeznénk el a hajótesten belül: doboz a dobozban. A YAMATO oldalán elhelyezett – levegővel teli – torpedó-elhárító kidudorodás-ok mögött egy befelé döntött (ferde síkban beépített), felülről lefelé a gerincig 8 mm-ről 3 mm-re elvékonyodó páncélozott hosszanti válaszfal (torpedóválaszfal) kapott helyet.

Ezen belül további 2 vékonyabb hosszanti vízzáró rekeszt alakítottak ki. Ezek azonban túl merevek voltak és nem tudták elviselni a deformációt törés vagy szakadás nélkül, ha a páncélozott hosszanti torpedó-válaszfal, egy külső robbanás következtében, befelé elmozdult.

A YAMATO-t összesen 14 torpedó találta el. Ebből 7, legfeljebb 9 találat igazolt, amely a hajóderék jobb oldalát találta el 150 láb (45,75 m-es, kb. a felépítménnyel egyenlő) hosszúságú szakaszon. Ezeknek a torpedóknak a rombolóereje sokkal nagyobb volt, mint a korai háborús modelleké. A YAMATO 5-6 torpedótalálat után már súlyos állapotban volt, ám a harmadik támadó hullám még csak azután jött, hogy a hajótest dőlése ismét fokozódni kezdett. A harmadik hullám aztán befejezte a kivégzést. Felmerül a kérdés: elégtelen volt-e a hajó torpedóvédelme? A 7 vagy 9 igazolt torpedótalálat relatíve kis területen következett be, ami különösen fontos abból a szempontból, hogy a hajó elárasztása már az első 2 torpedó robbanása után megindult. Ha a becsapódások a hajótest hosszabb szakaszán oszlanak el, a YAMATO valószínűleg túléli a légitámadást és csak a hatalmas amerikai flotta egységei végezhettek volna vele.

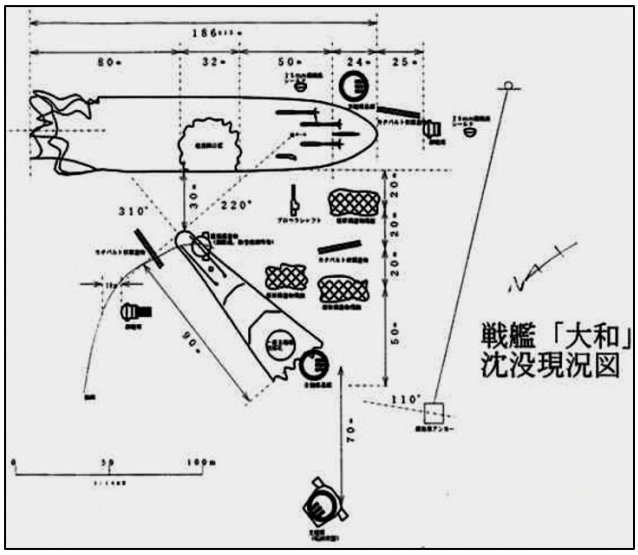
A YAMATO légvédelme tűzvezetési problémákkal küzdött, mert az alacsony felhőalap miatt nem volt elég idejük, hogy befogják a célt. Az amerikai géppuskák végig sorozták a fedélzeteket és lekaszálták a géppuska-kezelőket, az épen maradt lövegállásokban maradtakkal pedig a hajóközépre hulló bombák robbanása végzett. A japánoknak a YAMATO gyenge légvédelme miatti aggodalmát jól mutatja, hogy még a 15,5 cm-es másodlagos tüzérség hajóderékon álló 2 db lövegtornyát is eltávolították, csak hogy további (40 mm-es) légelhárító ágyúkat szerelhessenek a helyükre. A YAMATO a 46,0 cm-es fő lövegeiből is képes volt légelhárító lövedékek (szan siki-k) kilövésére, amelyek a levegőben robbantak és ezernyi acélgolyót szórtak szét maguk körül a célterületen, ám ezt hatástalannak vélték, mivel a fő lövegtornyokat csak lassan lehetett irányozni az olyan gyors célpontokhoz képest, mint a repülőgépek. Ezért a légvédelem fő eszközeinek a kettős rendeltetésű 5 hüvelykes légelhárító ágyúkat tekintették.



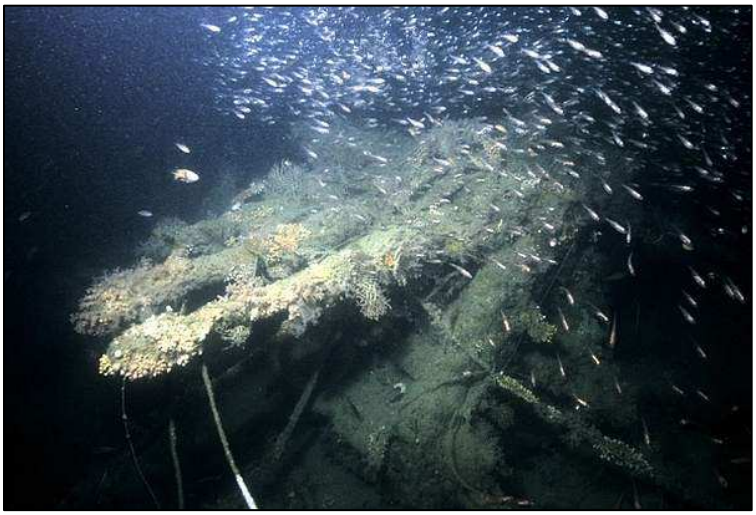
A kurei kiállítás fő attrakciója kétségtelenül a világ legnagyobb YAMATO-modellje (fent). A japán modellezők 2 évi munkáját vette igénybe az, hogy méltó emléket állítsanak hazájuk – egyben a világ – legnagyobb csatahajójának. Szép lenne, ha mi is megtennénk ezt a SZENT ISTVÁN-nal.

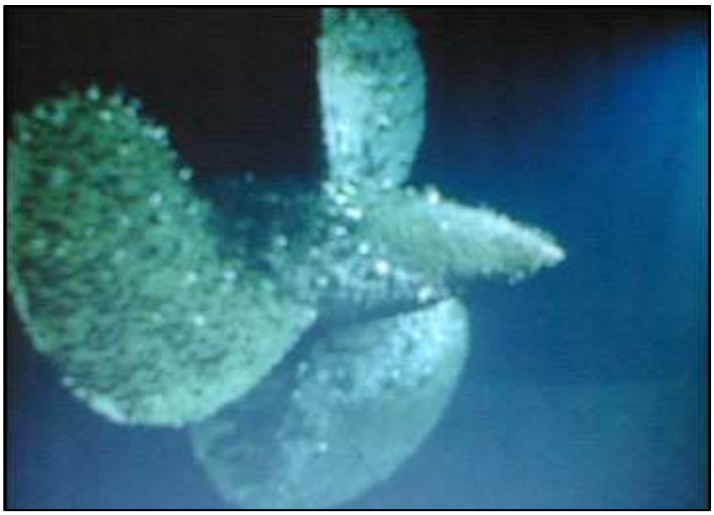
A kiállítócsarnok közepén, a „Yamato-téren” felállított, több mint 26 m hosszú hatalmas modellt számos kisebb kiállítás kíséri, amelyek a kezdetektől a végig bemutatják a tragikus sorsú csatahajó terveinek születését, a hajótest bo-nyolult szerkezetét és a hajó szomorú végzetét.

A részlet-gazdag bemutató egyik legérdekesebb része a csatahajó hatalmas robbantott képe (balra lent) és a tárolókban elhelyezett, az építő hajógyárból származó eredeti anyagok, amely-eket az építéshez használtak fel annak idején.



A kiállításon a YAMATO-ról felszínre hozott tárgyakat is bemutatják. A roncsokra 1985. augusztus 1-én bukkantak rá, a részletes feltárására 1999-ben került sor. A korábbi beszámolók szerint 1945. április 7-én 14:23-kor a YAMATO előbb több mint 90 fokra megdőlt bal felé, majd egy heves robbanás (amelyet állítólag a "C" torony lőszerraktárában tomboló tűz okozott) kettétépte a hajót, amely ezután elsüllyedt. A feltárással azonban kiderült, hogy az események más sorrendben követték egymást. A YAMATO két darabja 1.400 m mélyen fekszik. A roncsok elemzése alapján kiderült, hogy a csatahajó még a robbanás előtt teljes egészében átfordult és eközben a hatalmas 46,0 cm-es ágyúk tornyai a barbettákkal együtt kiestek a hajótestből. Csak ezután következett be a hatalmas robbanás – gombafelhőjét még 100 mérföldnyi távolságban is látták – de nem a "C", hanem látszólag a "B" torony lőszerraktárában.

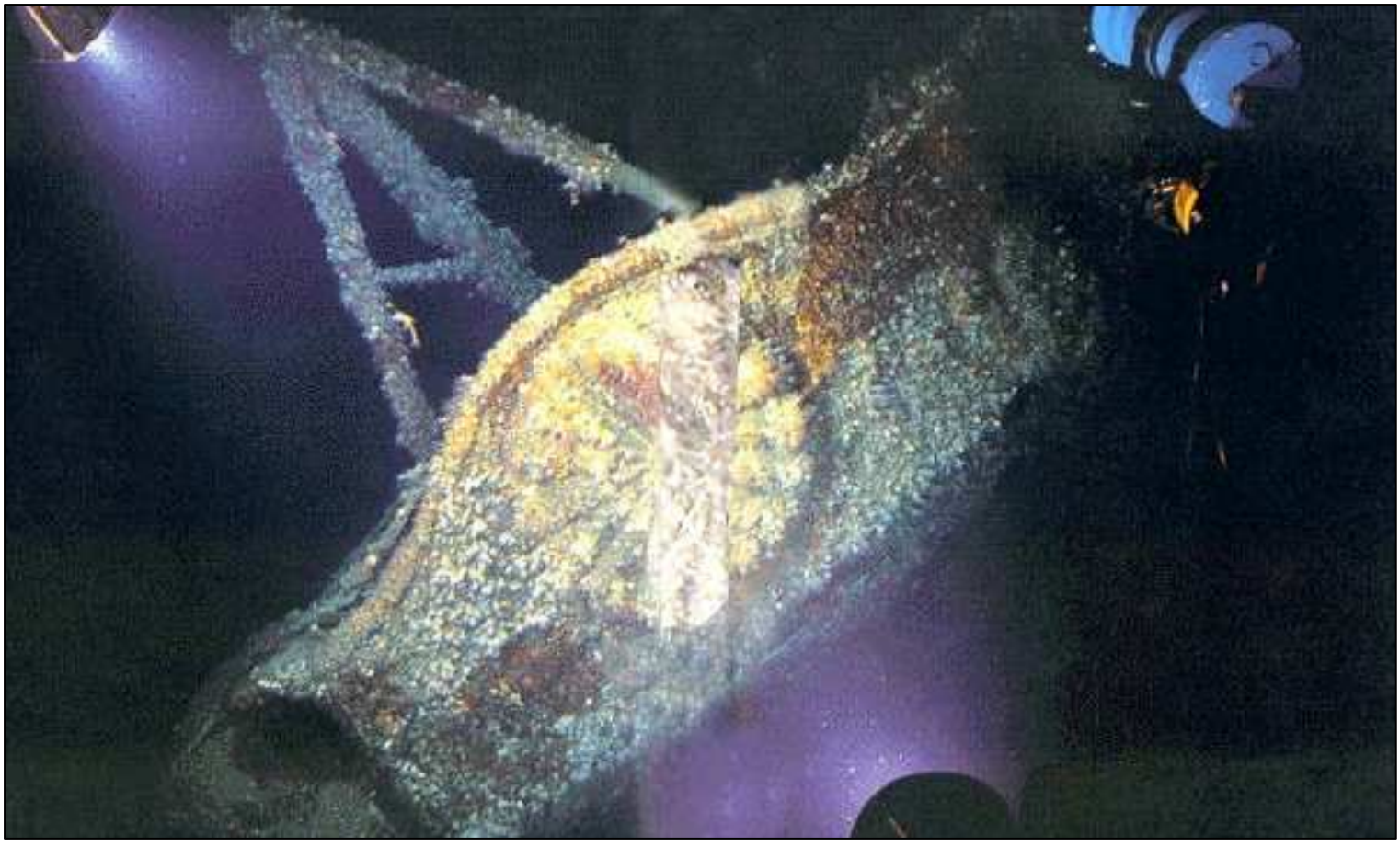




Bár a roncs vizsgálatával szerzett eredmények ellentmondanak a korábbi feltételezéseknek, mégis megegyeznek a YAMATO egyik tisztje, Nomura hadnagy vallomásával, aki a hajóelhagyás előtt még látta, hogy villog az 1-es számú lőszerraktár piros (tűzjelző) lámpája. A fő lőszerraktárban bekövetkező robbanás elegendő volt ahhoz, hogy az orr hosszú szakaszát letépje a hajótestről.

Az immár teljesen a víz alá merült – süllyedő – hajótestben nem sokkal ezután felrobbant a hátsó 6-os lőszerraktár is. A néhány tucat méterrel a víz alatt bekövetkező robbanás ereje megölte a vízben úszó túlélők nagy részét (a 3.332 fős legénység 3.055 tagja meghalt), és egy nagy lyukat vágott a hajótest alján, a baloldalon a főárboc vonalában. A hajótest két darabja ezután külön süllyedt a fenékre. Az orr majdnem az eredeti helyzetével egyező álló helyzetben érkezett a fenékre, a nagy hátsó rész azonban a lapos hajófenékkel felfelé, felfordulva érkezett a tengeri aljzatra. A híd és a felépítmények oldalra kidőltek. A két roncsdarab közül a hátsó a hosszabb, mintegy 180 méteres. Az orr mintegy 90 méter hosszú, az 1-es számú lövegtoronytól hátrafelé teljesen szétroncsolódott. Az orr a hátsó résztől mintegy 50 méterre jobbra fekszik, és hegyes szögben a hajóderék felé mutat (lásd a 15. oldalon közölt 2 felső képet).

A hajótest vizsgálata bebizonyította, hogy a 3-as lövegtorony lőszerraktára nem robbant fel, a hátsó 6-os lőszerraktárban tomboló tűz ide végül nem ért el, mert a YAMATO még a 6-os raktár robbanása előtt felborult (a tűz már csak a 6-os raktár felrobbantásáig égett, s a robbanás után betóduló víz az összes még égő tüzet kioltotta). A 3-as számú fő lőszerraktár robbanása egyébként az egész hajótestet tönkretette volna, így a roncs kutathatósága végeredményben a véletlennen múlott.



A YAMATO lövedékei és az egyik 46 cm-es löveg závárzata

A Nagy Objektumok Csarnoka

Az egyik fő lövegtorony modellje

A 95 M típusú torpedó

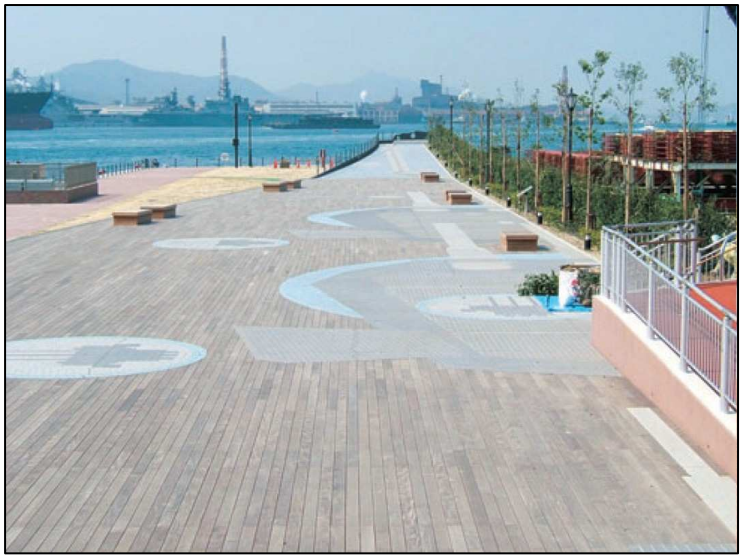
A YAMATO orrfedélzete és a lövegtornyok

A KEIRYU

A KAITEN

A Japán Haditengerészeti Önvédelmi Erők egyik modern vadász-tengeralattjárója a szabad téri kiállítás egyik legnagyobb darabja.

A MUTSU csatahajóra emlékeztető emlékkő a hajót ábrázoló fém domborművel.



A Yamato-rakpart, a csatahajó orrfedélzetének M=1:1 méretarányú imitációja, az ágyútornyok és a légvédelem jelzésével. Szemben a Kure Hajógyár.

A MUTSU, idősebb testvérével a NAGATO-val a világ első 41 cm-es ágyúkkal felszerelt hadihajója volt. A MUTSU-t egy belső robbanás süllyesztette el az Oshima-sziget közelében 1943. június 8-án.

A hajógyár területén ennek a szerelőcsarnoknak a helyén állt az a dokkmedence, amelyben a YAMATO-t építették.

A robbanás a 3. lövegtoronynál kettétépte a hajót. Az orr elsüllyedt, ám a tat még 12 óráig úszott. Alkatrészei ma Kurében láthatók.

A MIKASA Múzeumhajó, Yokosuka

Kyushu-ról észak felé haladva és Honshu-ra – Japán központi szigetére – átkelve, a Shin Kanzen-en („új hálózati törzsvonalon") óránként 400 km-es sebességgel szinte repülünk Tokyo felé. (Ha jobban belegondolunk ez nem is csak hasonlat: mivel a felhajtóerő a sebesség növekedésével négyzetesen nő. A magyar viszonyokhoz képest egyébként is elképzelhetetlenül gyorsan közlekedő vonatot ezért a keresztirányú szélátfúvások, szélrohamok idején leállítják.) Tokió felé haladva elsőnek Yokosukába érünk. A nagy hagyományokkal rendelkező kikötőváros ma a MIKASA pre-dreadnought csatahajó otthona. Az orosz-japán háborúban ez a hadihajó volt Togo Heihachirō admirális zászlóshajója a Sárga-tengeri ütközetben (1904. augusztus 10.) és a csuzimai ütközetben (1905. május 27.). A MIKASA ráadásul a pre-dreadnought csatahajók utolsó megmaradt példája a világon. A továbbiakban ezt a múzeumhajót mutatjuk be olvasóinknak.

Háttér:

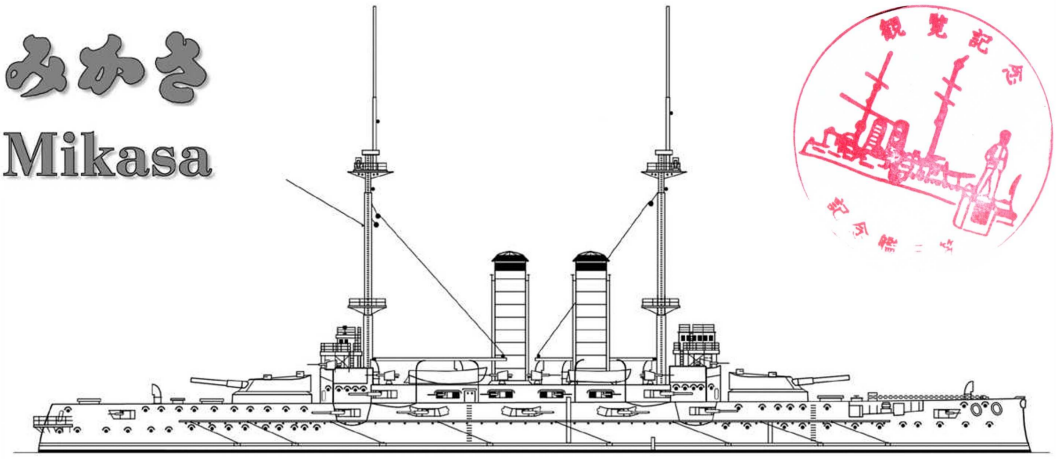
Az első kínai-japán háborút (1894-1895) követően, és a japánok megszállta Liaotung-félsziget Kínának (orosz nyomásra) való kényszerű visszaszolgáltatása miatt Japán új katonai erő kiépí-tésébe kezdett, immár az oroszokkal szembeni konfrontációra való felkészülés jegyében. Tízéves tengeri fegyverkezési programot hirdettek, amelynek hat csatahajó és hat páncélos cirkáló építése állt a középpontjában. A negyedik csatahajó volt a MIKASA.

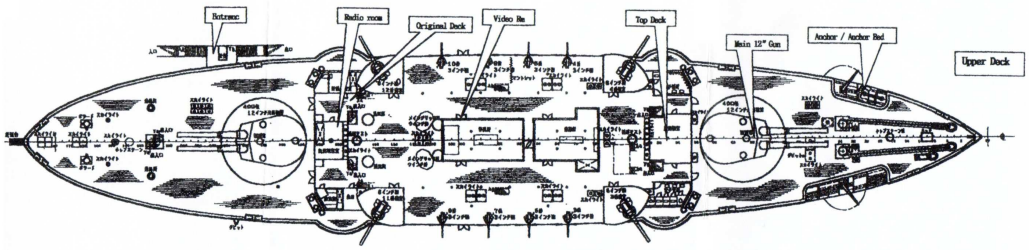
A japán haditengerészet Angliában rendelte meg a hajót, a Barrow-in-Furnessben működő Vickers Hajógyártól 1898 végén. 1902-ben szállították Japánba, ahol további három év alatt fejezték be. Vételára 880,000 angol fontot (8.8 millió Yen-t) tett ki. Ugyanebben az évben Japán diplomáciai és stratégiai támogatást szerzett magának az angol-japán szövetségi szerződés megkötésével. A világ legerősebb tengeri hatalma ekkor az Egyesült Királyság volt, s a szövetség keretében közösen kívánták megállítani az orosz terjeszkedést a Távol-Keleten, Kína és India hátában.

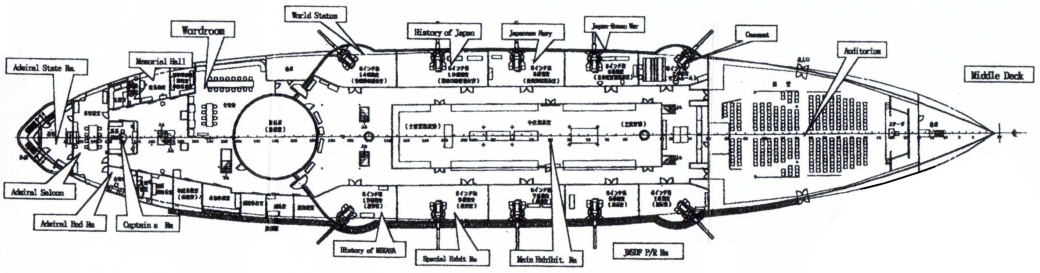
A korszerű csatahajó:

Építése idején a MIKASA korszerű hadihajó volt. A pre-dreadnought-ok korában a tűzerő és a páncélvédelem példátlanul sikeres kombiná-cióját testesítette meg. Tervei a brit Királyi Haditengerészet legújabb, MAJESTIC-osztályú csatahajóinak tervei alapján készültek, de nagy-obb vizkiszorítással (15.140 tonna a 14.900 helyett), gyorsabb sebes-séggel (18 csomó a 17 helyett), valamivel erősebb fegyverzettel (2-vel több 6 hüvelykes ágyú), és sokkal erősebb páncélzattal. A vértezethez Krupp páncélt használtak, ami a MAJESTIC-osztálynál használt Harvey-féle páncéllal azonos vastagságú volt, de 50%-kal erősebb. (A japánok már itt tanújelét adták felkészültségüknek. Hiszen világszerte működő, „tanulmányútra" kiküldött ügynökeiknek köszönhetően pontosan tudták, hogy miből, hol gyártják a legjobbat így mindenből a minőséget rendelték: a hajót Nagy-Britanniától, a páncélt Németországból.)

みかさ
Mikasa







MIKASA (1900 november)

Maximális vizkiszoritás, 15.200 tonna

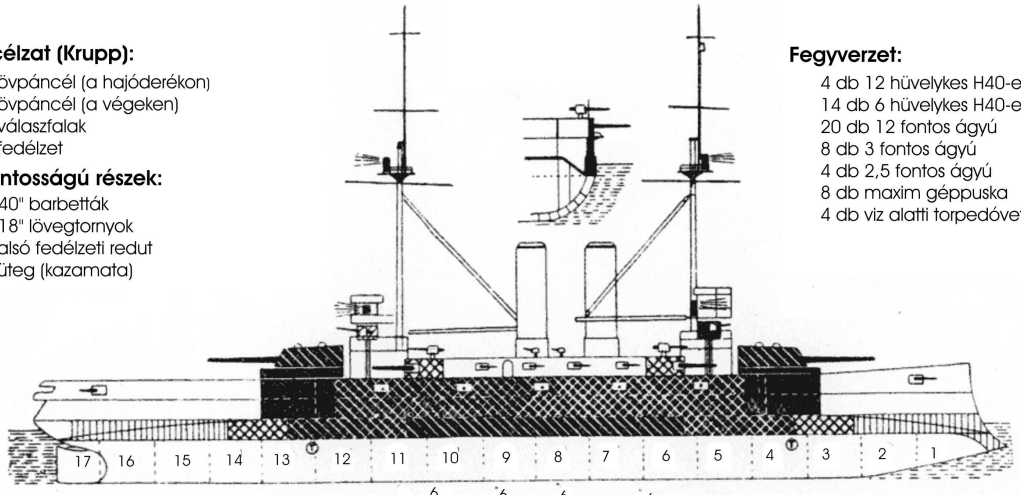
Hossz (a vizvonalon): 415 láb **Szélesség: 75,5 láb** **Merülés: 27,5 láb** **Teljes hossz: 432 láb**

Páncélzat (Krupp):

9" övpáncél (a hajóderékon)
4" övpáncél (a végeken)
12" válaszfalak
3" fedélzet

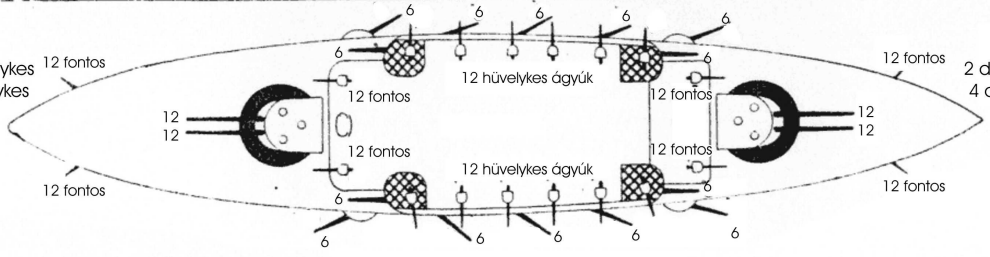
Létfontosságú részek:

14"-40" barbetták
10"-18" lövegtornyok
6" alsó fedélzeti redut
6" üteg (kazamata)



Fegyverzet:

4 db 12 hüvelykes H40-es ágyú
14 db 6 hüvelykes H40-es ágyú
20 db 12 fontos ágyú
8 db 3 fontos ágyú
4 db 2,5 fontos ágyú
8 db maxim géppuska
4 db viz alatti torpedóvetö csö



Fartüz:
2 db 12 hüvelykes
4 db 6 hüvelykes

Orrtüz:
2 db 12 hüvelykes
4 db 6 hüvelykes

Oldaltüz: 4 db 12 hüvelykes, 7 db 6 hüvelykes

Az orosz-japán háború, 1904-1905:

A csatahajó fő tüzérségét két – a fedélzet középvonalán elöl és hátul (az orr- és tatfedélzeten) elhelyezett – forgó páncéltoronyba építették, ami a nehéz Krupp-páncéllemezekkel együtt biztosította a hajó egyenletes körkörös védelmét. Ennek köszönhetően a MIKASA nagyszámú közvetlen találatnak is képes volt ellenállni. A Sárga-tengeri ütközetben mintegy húsz találatot kapott, Csuzimánál csaknem 30-at, mégis csak korlátozott mértékű károkat szenvedett. A MIKASA tűzerejét és ágyúi nagyobb lőtávolságát teljes mértékben kihasználták a magasan képzett és hatékony japán tüzérek. Az egyesített japán flotta a MIKASA vezetésével vívta a történelem egyik döntő tengeri csatáját Csuzima szigeténél, amelyben az orosz flotta szinte teljesen megsemmisült: kiiktattak harmincnyolc orosz hajót, ebből húsz el is süllyedt, hét hajót elfogtak, hatot lefegyvereztek. 4.545 orosz tengerész meghalt, 6.106 fogságba került. Miközben Japán csak 116 főt és három torpedónaszádot vesztett. Megjegyzendő, hogy a japán haditengerészetet a magas minőségű Brit Királyi Haditengerészet, mintájára szervezték meg, ezzel szemben az orosz haditengerész-etet nem készítették fel megfelelően a harcra, a legénység nagy-részt szárazföldi, nem pedig tengermelléki emberekből állt. Togo admirális, a "japán Nelson" ráadásul maga is több évet töltött a Royal Navy kötelékében Nagy-Britanniában.

A hajó történelmi jelentősége:

A japán flottának az orosz-japán háborúban nyújtott teljesítményét a nyugati hatalmak is élénken figyelték és elemezték. A tapasztalatok fontos szerepet játszottak a következő generációs csatahajó (a DREADNOUGHT) kifejlesztésében, mivel a konfliktus meggyőzte a tervezőket a nehézfegyverzet és a nagy lőtávolság hatékonyságáról, ezzel a MIKASA hozzájárult a csupa nagy ágyús csatahajó (all big gun battleship) kifejlődéséhez.

Süllyedés és újjáépítés:

Nem sokkal azután, hogy a békeszerződést aláírták Oroszországgal, a Sasebo kikötőjében horgonyzó MIKASA fedélzetén tűz ütött ki, ami lőszerraktári robbanást okozott 1905. szeptember 11-én. A balesetben 339 tengerészt meghalt (körülbelül háromszor annyi, mint a háborúban), és csaknem 300 fő megsebesült. A hajó pedig megfeneklett a 11 méter mély vízben. Kiterjedt erőfeszítéseket tettek a hajó megmentésére, míg ismételt kísérletek után 1906. augusztus 8-án kiemelték és a Maizuru Tengerészeti Arzenálba vontatták javításra. A két évig tartó javítások alatt a főtüzérség elkorrodált 10 hüvelykes 40-es kaliberhosszúságú ágyúit újabb, hosszabb és sokkal erősebb 12 hüvelykes 45-ös kaliberhosszúságú ágyúkra cserélték. A MIKASA 1908-ban tért vissza az aktív szolgálatba.

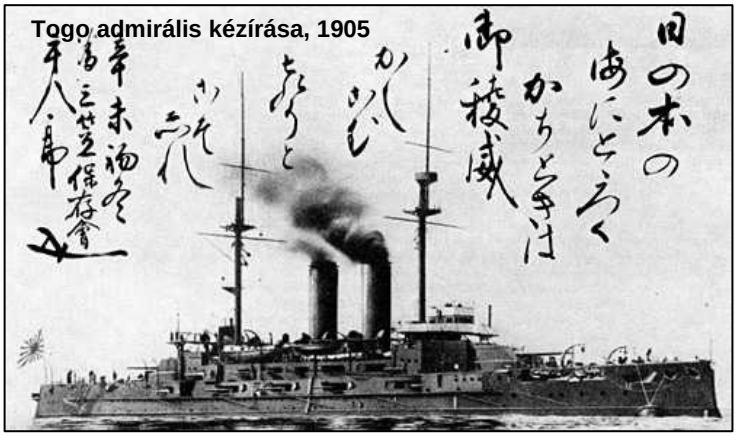
A DREADNOUGHT és a hozzá hasonló modern csatahajók megjelenése után a MIKASA nem versenyezhetett többé a jóval korszerűbb hadihajókkal. Hamarosan visszavonták a második-, majd a harmadik- csatahajóosztályba, mígnem 1921. szeptember 1-én „első osztályú partvédő” besorolást kapott. Ekkoriban a hajó legfontosabb feladata az oroszországi polgárháborúba beavatkozó japán Szibériai Intervenciós Haderő támogatása volt. 1921. szeptember 16-án az Askold-csatornában járőrözött, ám a sűrű ködben zátonyra futott. A zátonyról csak a FUJI, a KASUGA és az OYODO hadihajók segítségével tudott elszabadulni, amelyek bevontatták a japán megszállás alatt álló Vlagyivosztokba. Innen a legszükségesebb javítások után Maizuruba tért vissza, ahol elvégezték a még hátra lévő javításokat.

A Múzeumhajó:

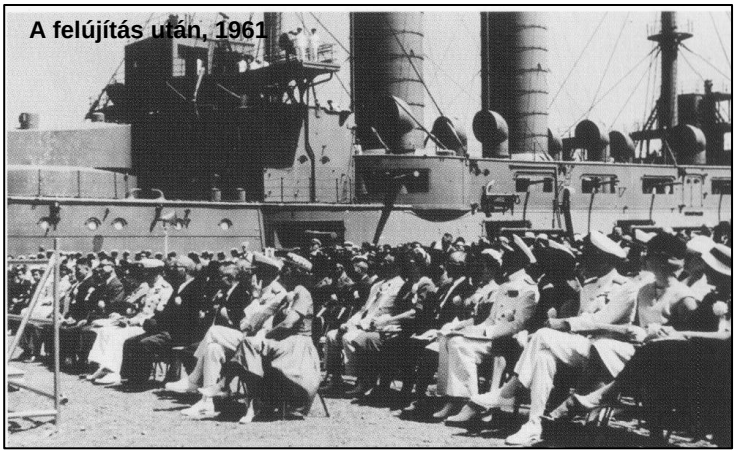
A csatahajó aktív pályafutása az 1922-es Washingtoni Tengerészeti Fegyverzetkorlátozási egyezménnyel szűnt meg, amikor végleg leszerelték és a megsemmisítését tervezték. A japán kormány kérésére azonban az egyezményben részes minden ország egyetértett abban, hogy a MIKASA-t meg kell őrizni, mint múzeumhajót.

A vízrebocsátás, 1899

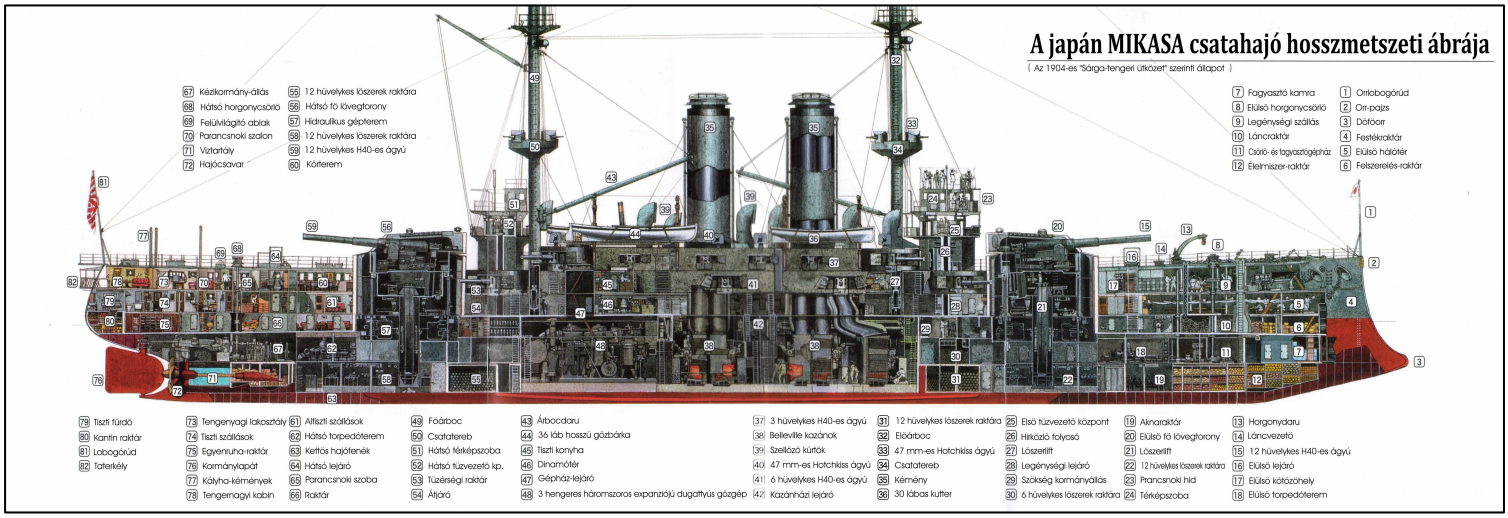
Togo admirális kézírása, 1905



A felújítás után, 1961



Napjainkban…



A MIKASA 1925. november 12-én került a mai helyére Yokosukába. A második világháború alatt is itt horgonyzott, ám több súlyos bombatalálat érte, végül az amerikai megszálló erők elkobozták és a nagyon rossz állapotban lévő hajó lebontását tervezték. Ezt különösen a Szovjetunió szorgalmazta, mivel a MIKASA-ban Oroszország megaláztatásának a jelképét látta. Ám a szovjet nagykövet végül elállt a követelésétől, amikor személyesen is meglátogatta a hajót, és látta annak rendkívül leromlott állapotát.

Állagmegóvás:

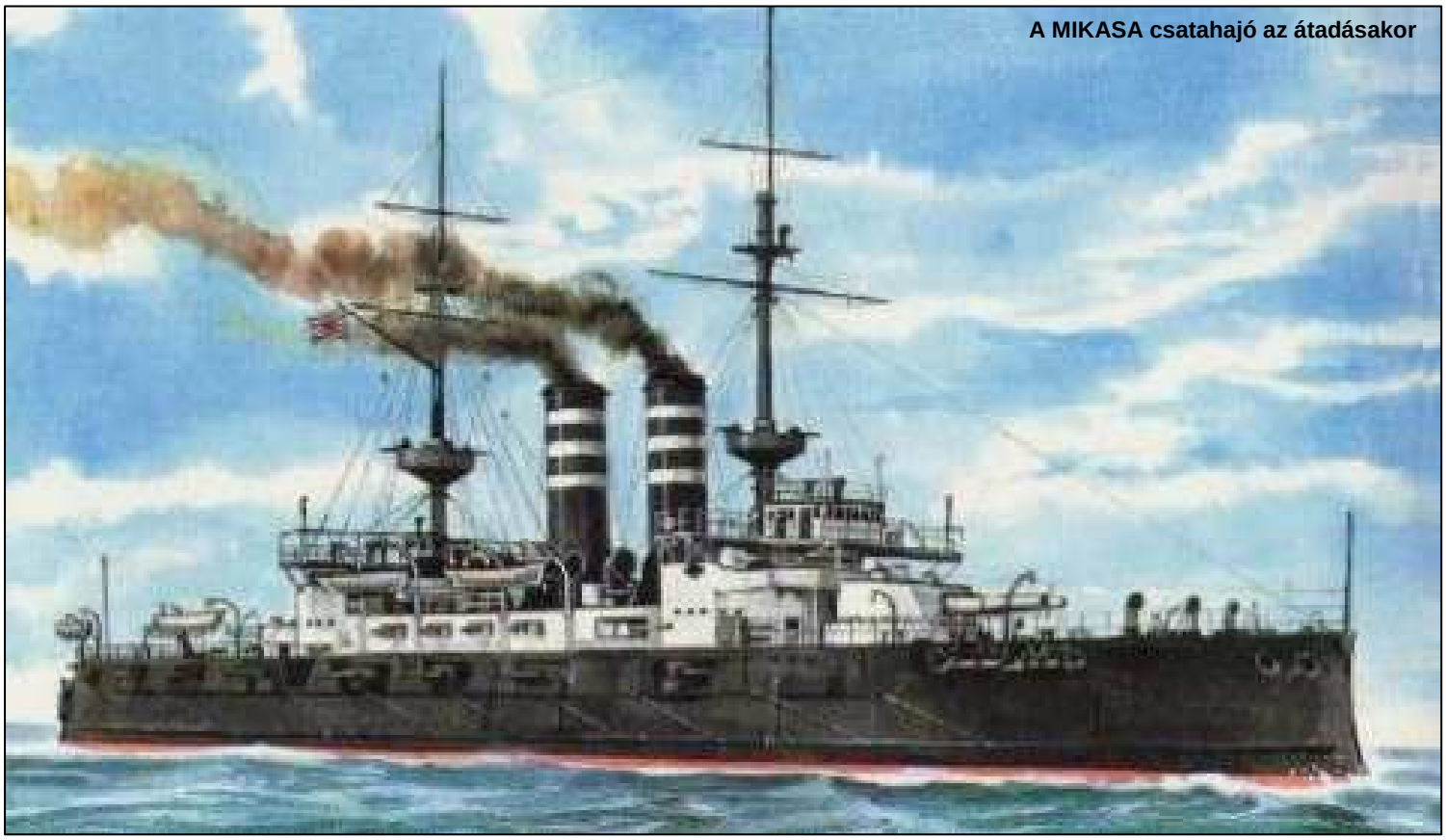
A MIKASA helyreállítása érdekében hamarosan kisebb civil mozgalom bontakozott ki, amikor a brit nagykövet (aki brit ipartörténeti emlékként tekintett a hadihajóra) a helyi sajtóban taglalta a hajó szomorú állapotát és sürgette a helyi hatóságok beavatkozását. 1958-ban, az Egyesült Államok részvételével nyújtott pénzügyi támogatás révén és Chester W. Nimitz tengernagy bevonásával végül sikerült restaurálni a hajót. A munka 1961. május 27-én fejeződött be, amikor a költségek már 180 millió yen-re rúgtak. Jelentős problémát jelentett, hogy a háborús pusztítás következtében az alkatrészek és a felszerelések jelentős része hiányzott. Ezeket a chilei Haditengerészet csatahajója, az ALMIRANTE LATORRE szétszerelésekor sikerült pótolni, amelyet Japánban bontottak szét. Egyes tárgyakat – mint például a teljesen megsemmisült elülső lövegtornyot – teljesen újra kellett gyártani.

A hajó ma:

Az 1958-1961 közötti felújítás idején néhány dolog alapvetően megváltozott: A bombázások következtében a hajó gépészeti terei is jelentősen megrongálódtak. Ezeket nem állították helyre. A hajó eredeti horgonyzóhelyét egy kőgáttal leválasztották a tengertől és feltöltötték kaviccsal meg betonnal. Így a MIKASA ma lényegében csak a vízvonal felett látható. Ez a helyzet a hajóbelsőben is: A vízvonal alatti rész nem, csak a felső fedélzet, és az üteg látogatható. Az ütegfedélzet – amely a hajó körüli MIKASA parkkal azonos szinten van – kiállítóhelyként szolgál. Tat felőli részén megőrizték az eredeti parancsnoki és tengernagyi lakrészt, a korbeli bútorzattal. A parancsnoki kabinban Mejdzsi császár képe, az egyik szekrényke pedig egy díszes üveg tartót rejt, Togo admirális hajtincsével. Az ütegfedélzet közepén kialakított központi kiállító terem üveg tárolóiban a MIKASA és más korabeli japán hadihajók gyári modellje, illetve az orosz-japán háború eseményei és kulcsszereplői elevenednek meg. Az egyik tárolóban látványos terepasztalon a csuzimai csata tetőpontja, a japán admirális parancsára végrehajtott „Togo-forduló" látható, a tengeren nyomdokvonalban haladó orosz és japán hadi-hajók 1:1000 méretarányú mozgó modelljeivel. Egy másik tárolóban pedig korabeli egyenruhák, és a hajó eredeti Barr & Stroud tüzérségi távmérője látható. A kazamatákban önálló kiállítótereket rendeztek be. A jobb oldali első három kazamatát eredeti állapotban helyreállították, a No 2. kazamatát pedig korabeli ütközetet imitálva rendeztek be. Az ágyú kezelőszemélyzetét megszemélyesítő figurák korhű ruhákban, akció közben láthatók. A jobb oldali hátsó kazamata a MIKASA történetét mutatja be. A bal oldali középső három kazamatában Japán, a japán haditengerészet és az orosz-japán háború története látható.

A hajóorrban, az első lövegtorony aknája helyén (amit nem állítottak helyre) és előtte egészen az orrtőkéig nagy előadót alakítottak ki, ahol filmvetítések, közösségi programok tarthatók (ennek megfelelően az előadó – egyben a hajó – oldalfalába kijáratokat vágtak). Az elülső lejáró előterében más nemzetek haditengerészeti egységei által ajándékba küldött emlékplaketteket, a hátsóban pedig a világ többi eredeti állapotban megőrzött, illetve helyreállított hadihajójának, az H.M.S. VICTORY-nak és a U.S.S. CONSTITUTION-nak a modelljét állították ki. Szép lenne, ha a LEITHA monitor modellje is ide kerülhetne!

A Japán Egyesített Flotta és az orosz Balti Flotta harca (Tojo Seitaro festménye)



A MIKASA csatahajó az átadásakor

Togo admirális és törzse Csuzimánál a „Togo-forduló” előtt (Tojo Seitaro festménye)
A felvont „Z”-lobogó jelentése: „A birodalom felemelkedése vagy bukása múlik ezen a csatán”.

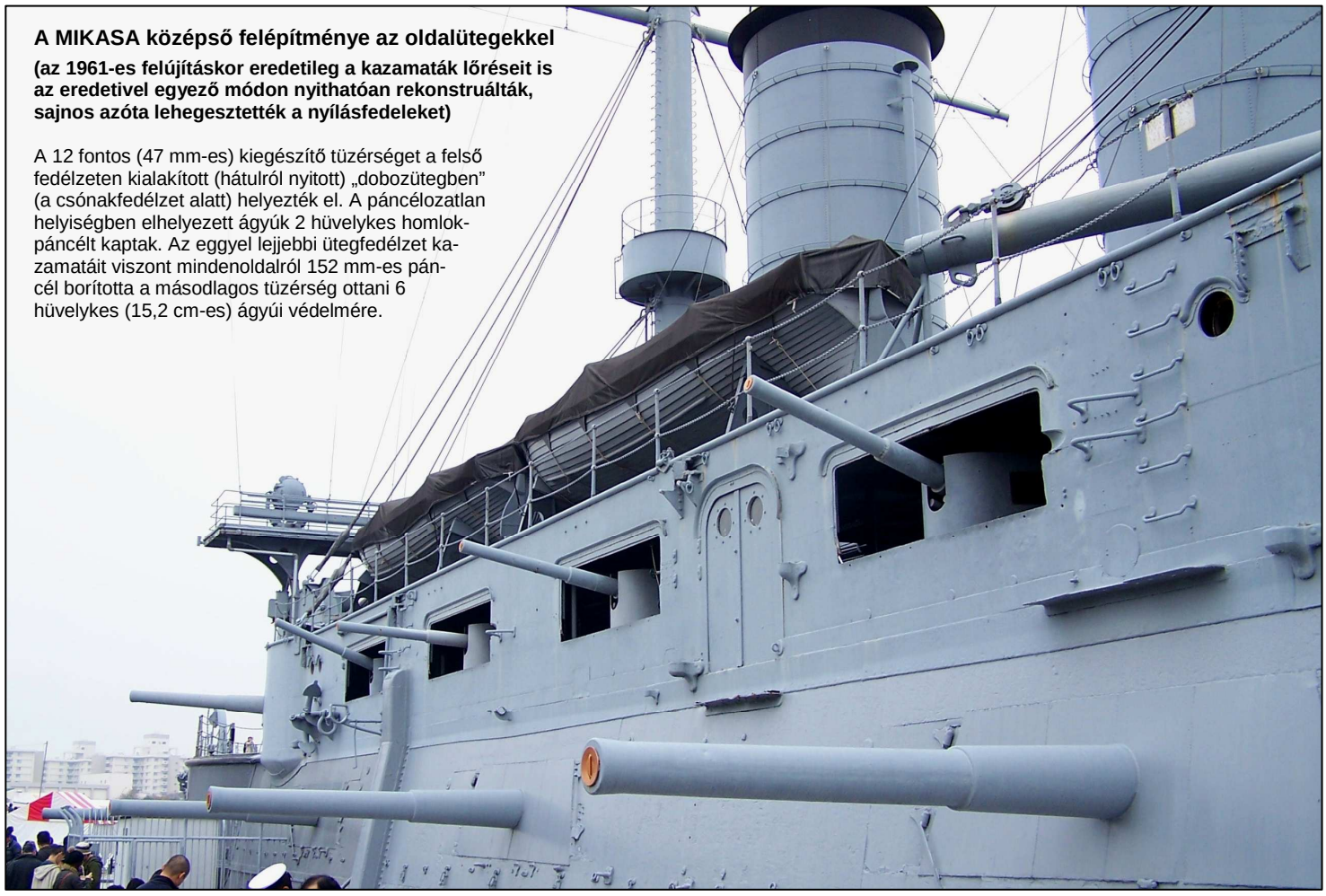
A MIKASA orrfedélzete a rekonstruált éltoronnyal (replika).
(alatta egy nagy előadóterem van, a torony aknája hiányzik)

A fő tüzérség 12 hüvelykes (30,5 cm-es) lövegeit bármilyen csőemelkedés mellett folyamatosan lehetett tölteni. A tornyokat elektromos, hidraulikus és emberi erővel mozgathatták

A MIKASA felépítményének középső része
(a csónakfedélzet, s a kéménybázis a hátsó hídról)

A MIKASA középső felépítménye az oldalütegekkel
(az 1961-es felújításkor eredetileg a kazamaták lőréseit is az eredetivel egyező módon nyithatóan rekonstruálták, sajnos azóta lehegesztették a nyílásfedeleket)

A 12 fontos (47 mm-es) kiegészítő tüzérséget a felső fedélzeten kialakított (hátulról nyitott) „dobozütegben” (a csónakfedélzet alatt) helyezték el. A páncélozatlan helyiségben elhelyezett ágyúk 2 hüvelykes homlokpáncélt kaptak. Az eggyel lejjebbi ütegfedélzet kazamatáit viszont mindenoldalról 152 mm-es páncél borította a másodlagos tüzérség ottani 6 hüvelykes (15,2 cm-es) ágyúi védelmére.



A jobb oldali „dobozüteg” egyik ágyúállása belülről.
(az itt dolgozó tüzéreket csak a lövegpajzs védte)

A kormányállásban…

A MIKASA története a No. 13. kazamatában.

A gyári modell szinte még teljesen a MAJESTIC-et idézi

… és a páncéltoronyban.

A MIKASA rádió-berendezése

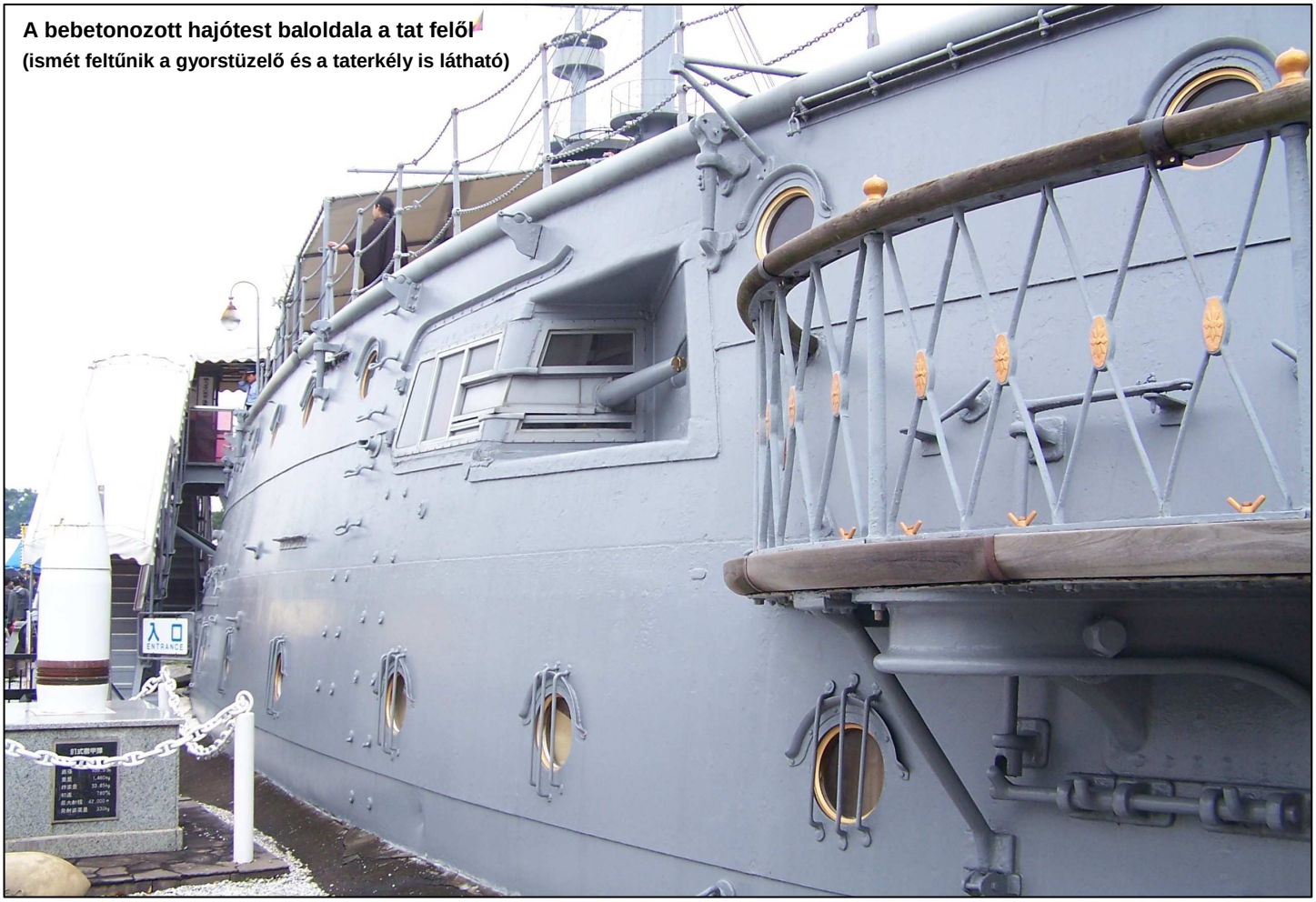
Ajándék emlékplakettek külföldről

Fent: Imitált támadás a No. 2. kazamatában

Lent: Togo admirális jegyzetfüzete és távcsöve (Zeiss)

A MIKASA Barr & Stroud távmérője (1902)

Pillantás a tengernagyi lakosztályba.
(Balra a gyorstüzelő és lőrése)



A bebetonozott hajótest baloldala a tat felől
(ismét feltűnik a gyorstüzelő és a taterkély is látható)

Egy 30,5 cm-es gránát és a szerző

Búcsú a MIKASA-tól…

A taterkély a hajó nevével

大日本帝國海軍

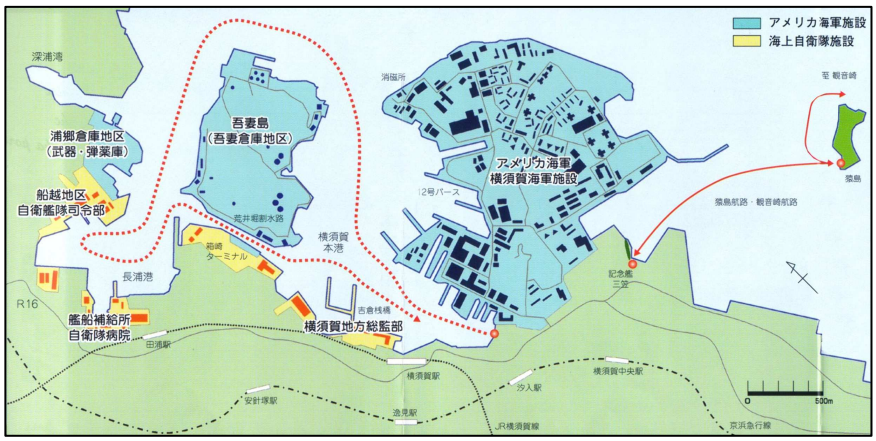
Fent: A Mikasa Park és megközelíthetősége a Yokosuka Chuo állomásról. Lent és Középen: A MIKASA mellől kompok és kirándulóhajók indulnak.

Kelet felé a közeli Sarushima-szigetre, nyugatnak pedig a Japánban állomásozó amerikai tengerészeti erők és a Japán Haditengerészeti Önvédelmi Erők közös támaszpontja körül.

A kirándulóhajók utasai készíthetnek olykor-olykor néhány képet a támaszponton horgonyzó hadihajókról (képünkön egy ARLEIGH BURKE-osztályú amerikai rakétás romboló és két japán vadász-tengeralattjáró látható)

Balra: „Dai Nippon Teikoku Kaigun”, röv. „Nippon Kaigun” [Nihon Kajgun].

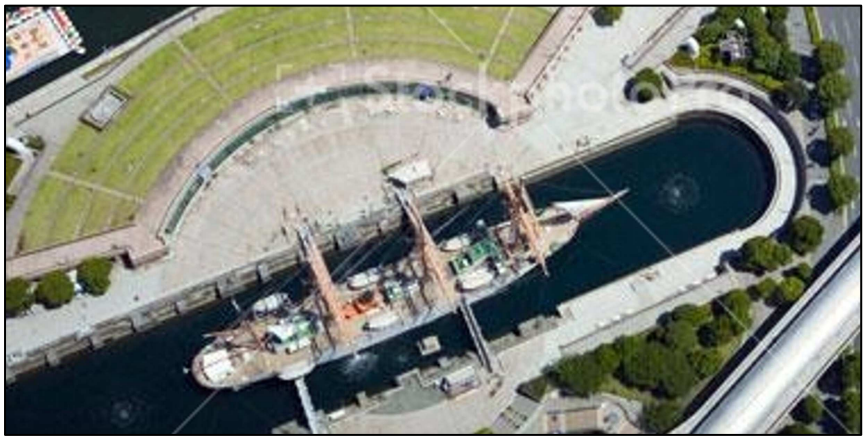
Azaz: Japán Császári Haditengerészet. E felirattal búcsúzunk a hadihajók, a katonai dicsőség világától, és bepillantunk a japán hajózás egy másik, nem kevésbé érdekes fejezetébe.

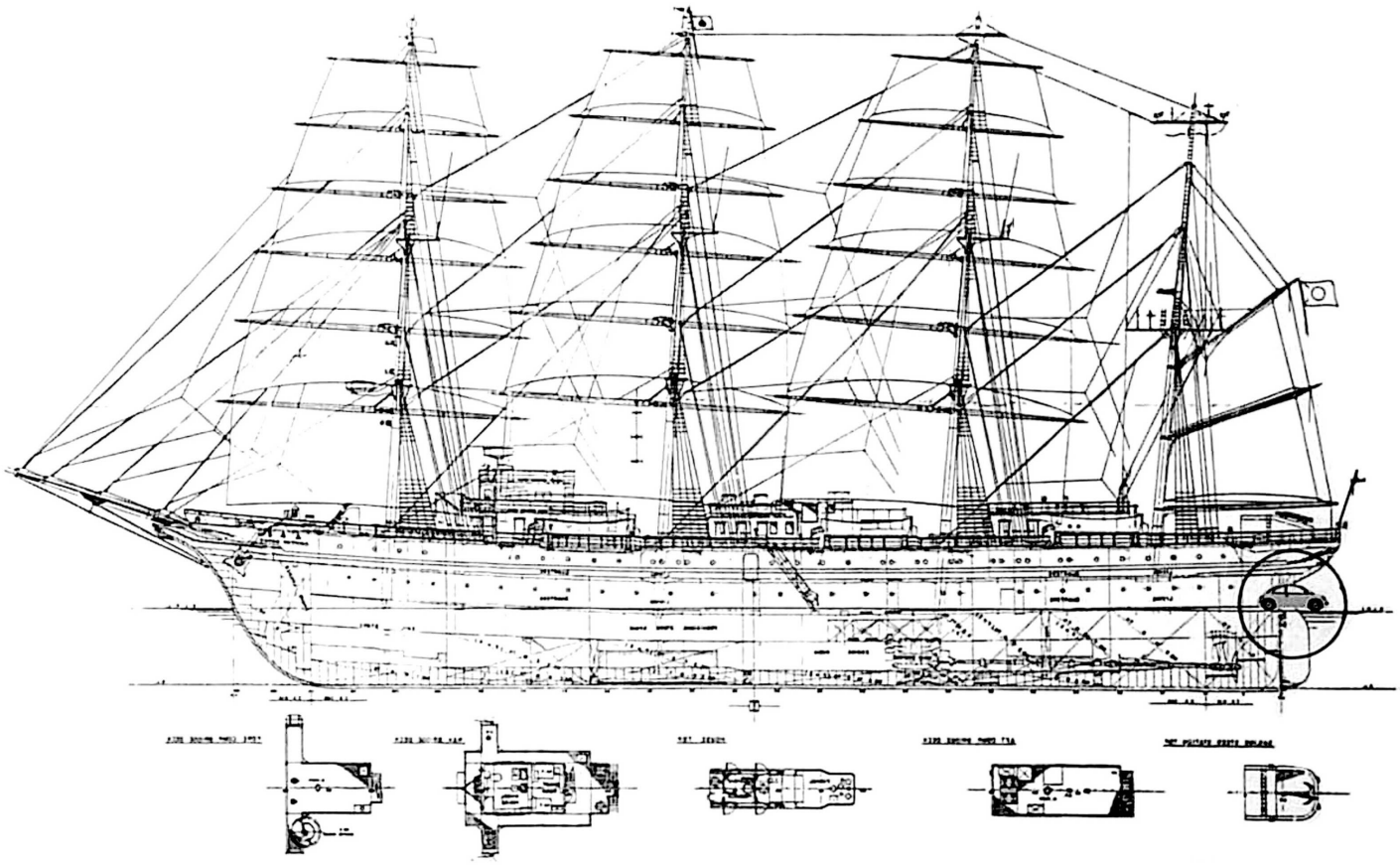


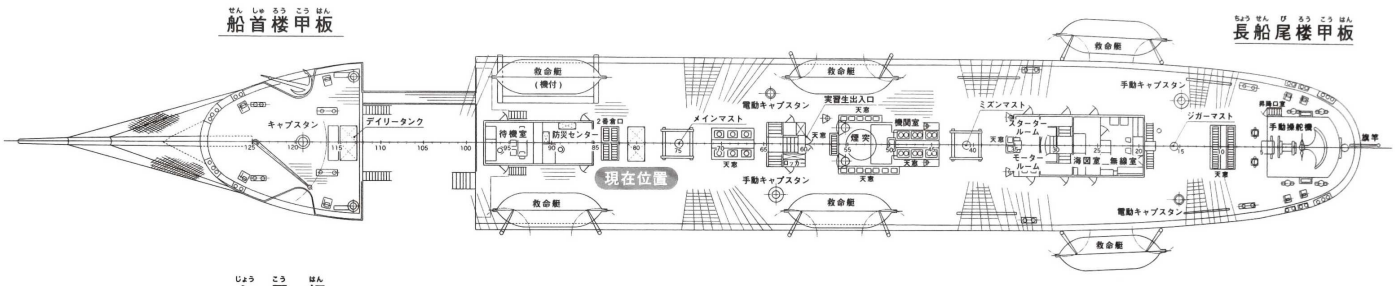
Talán a japánok mindenre kiterjedő restauráló, felújító, másoló kedvének köszönhető, hogy a modern Japán szinte minden iskolahajója ma is megvan. Fent a MEIJI MARU látható a Tokiói Tengerészeti Műszaki és Tudományegyetem etchujimai Campusán.

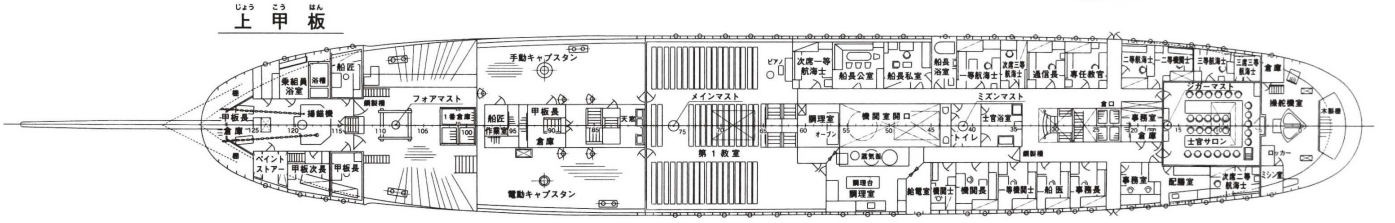
Középen: Az UNYO MARU iskolahajó szintén Tokióban látható.

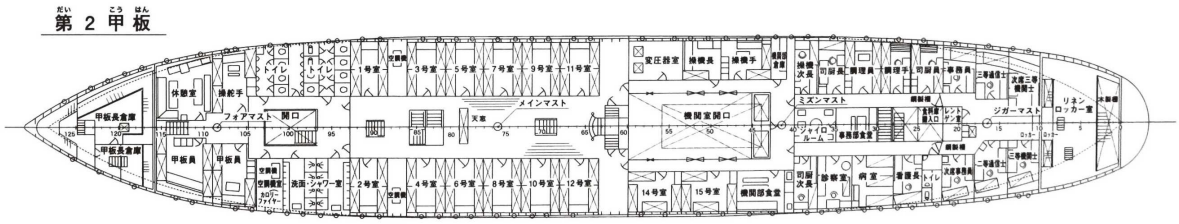
Lent és Jobbra: Az utolsó iskolahajó, a NIPPON MARU Yokohamában áll.

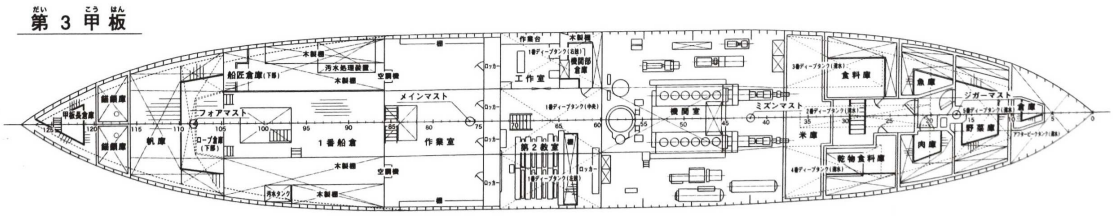





船首楼甲板
長船尾楼甲板
キャプスタン
デイリータンク
待機室
防災センター
2番倉口
現在位置
メインマスト
電動キャプスタン
実習生出入口
天窓
煙突
機関室
ミズンマスト
スタータールーム
モータールーム
海図室
無線室
手動キャプスタン
ジガーマスト
手動操舵機
旗竿
救命艇
(機付)
救命艇
手動キャプスタン
電動キャプスタン


上甲板
手動キャプスタン
メインマスト
第1教室
調理室
機関室開口
ミズンマスト
ジガーマスト
士官サロン
事務室
操舵機室
フォアマスト
船匠
甲板長
倉庫
電動キャプスタン


第2甲板
メインマスト
フォアマスト
ミズンマスト
ジガーマスト
機関室開口
甲板長倉庫
甲板員
休憩室
操舵手
1号室
3号室
5号室
7号室
9号室
11号室
2号室
4号室
6号室
8号室
10号室
12号室
14号室
15号室
機関部食堂
診察室
病室
看護長
リネンロッカー室


第3甲板
船匠倉庫
メインマスト
フォアマスト
1番船倉
作業室
工作室
機関室
ミズンマスト
ジガーマスト
食料庫
米庫
乾物食料庫
肉庫
野菜庫
倉庫
魚庫
帆庫
舗鋼庫
空調機

KERESKEDELMI HAJÓZÁS

Yokosukát elhagyva, utunk következő állomása Yokohama és Tokió, a japán hajózás történetében pedig az iskolahajók fejezete.

A NIPPON MARU iskolahajó:

Előzmények:

Japán az utolsók között csatlakozott a kiképzőhajókat építő országok köréhez. 1868 előtt az ország nem is igazán rendelkezett komoly tengerészeti hagyományokkal. Mivel a japánok sokáig a világtól elzártan éltek, szokatlan alakú és vitorlázatú dzsunkáik évszázadokon át szinte változatlan formában szolgálták a parti kereskedelem és a halászat céljait, amelynek tökéletesen megfeleltek. 1897-ben azonban megszületett a modern japán kereskedelmi tengerészet, amelynek a kiképzése speciális hajókat követelt. A képzett legénységi állomány utánpótlására kormány-támogatással ekkor a MEIJI MARU (ejtsd: „Mejdzsi Maru") nevű vegyes üzemű szkúnert (gőz-vitorlást) szemelték ki kiképzőhajónak (ez a hajó ma betonba ágyazva látható Tokióban a Sumida-folyó partján). A hajót a Tokiói Tengerészeti Műszaki- és Tudományegyetem növendékei 1897-1945 között használták. Az intézmény elődjének számító Mitsubishi Hajózási Iskolát (*Mitsubishi shōsen gakkō*) Iwasaki Yataro, a hajózási érdekeltségeket is birtokló Mitsubishi Vállalat alapítója és tulajdonosa létesítette 1875-ben – ezzel lényegében ő teremtette meg a modern japán kereskedelmi hajósképzést (később még beszélünk róla).

A japán kormány megrendelésére 1904-ben egy másik iskolahajót is építettek, egy hatalmas – tisztán vitorlás – négyárbocos barkot, a TAISEI MARU-t. A Ez a hajó is a második világháború végéig szolgált (1945-ben Kobében azonban aknára futott és elsüllyedt). A következő iskolahajó – a gőzgéppel is felszerelt – UNYO MARU volt. Ez a hajó azonban nem a tokiói egyetemhez, hanem a Mezőgazdasági és Erdészeti Minisztériumhoz tartozott (ez a tárca felügyelte a halászatot). Már jóval a második világháború előtt leszerelték és múzeumhajóvá alakították. Ma ez a hajó is a tokiói egyetem parkjában látható. A két világháború között korszerű, új építésű hajókat rendszeresítettek a tengerészképzésben: 1923-24-ben Kobében felépült a SHINTOKU MARU négyárbocos barkentin. Egészen a háborúig vitorlásként működött, majd vegyes üzemű hajóvá alakították (1962-ig járta a tengereket). Végül 1930-ban a kobei Kawasaki Hajógyárban angol tervek alapján két további acéltestű vitorlás iskolahajót épült a Japán Közlekedési Minisztérium számára: a NIPPON MARU (a jelen fejezet főszereplője) és testvérhajóját, a KAIWO MARU.

Tervezés és névadás:

A NIPPON MARU terveit az eredeti angol rajzok módosításával a Sumitomo Művek készítette az Uraga Hajógyárban, Yokosukában (Kobében csak épült a hajó). A hajók a rövid orrfelépítménnyel csaknem összeérő, teljesen egybeépült, hosszú középső- és tat felépítménnyel épültek. A hajót a méretéhez és a lehetőségekhez képest csak csökkentett vitorlázattal (összesen csupán 29 db vitorlával) szerelték fel – a kistermetű japán kadétokra tekintettel – akiket nyolcasával külön kabinokban helyezték el (vagyis a NIPPON MARU-n nem nagy közös hálótermekben és függőágyakban kellett aludniuk, mint a többi korabeli hajón, hanem saját ágyukban alhattak külön kabinokban). A hajó számára ezen kívül 2 db 600 LE-s diesel-motort gyártottak az Ikegai Gápgyárban. Építésük idején ezek voltak az első Japánban előállított (hazai anyagól és know-how alapján készült) hajó-dieselmotorok. A géptér előtt álló kazánokban fejlesztett gőz nemcsak a főgépeket hajtotta, de a gőzkormányt, a meleg vízszol-gáltatást és télen a fűtést is biztosította. A hajó műszaki paramé-terei egyébként a következők: teljes hossz: 97,03 m, függélyek közötti hossz: 93,52 m, szélesség: 12,95 m, merülés: 6,88 m, vízkiszorítás: 4.343 tonna, a vitorlafelület nagysága: 2.397 m^2, a főárboc vízvonal feletti magassága: 46,00 m, a gépek teljesítménye: 2 x 600 LE, 2 hajócsavarral, személyzet: 27 tiszt, 48 tengerész, 120 kadét.

A legtöbb japán hajó – pontosabban a kereskedelmi hajók – neve után illesztett „MARU" kifejezés igazából lefordíthatatlan. Olyan becéző, amely az erőfeszítés, a törekvés, az igyekezet fogalma mellett a kiválóság, megbízhatóság és a megfelelőség jelentését is magában hordja. A szó eredetileg a Kawasaki Hajógyár alkalmazta először – reklámfogásként – egyik újonnan vízrebocsátott hajója elnevezésekor a közönség érdeklődésének felkeltésére. Az ötlet annyira bevált, hogy rövidesen a legtöbb kereskedelmi hajóstársaság követni kezdte. Végül a kormány is áldását adta rá, s rendeletben szabályozta, hogy ezután minden kereskedelmi hajó nevét ki kell egészíteni ezzel a toldalékkal (a Kormány rendelkezését praktikus okok indokolták: így már első hallásra is megkülönböztethették a hadi- és a kereskedelmi hajókat. A hadihajók neve után ugyanis nem toldották hozzá a „Maru" kifejezést).

Minderről így ír a „Tenger" c. hazai folyóirat: *„"Maru" annyit jelent japánul, mint jó, megbízható, s régebben azon emberek nevei után használták, akik valamikor tettel kivívták maguknak embertársaik megbecsülését. Egy japáni hajósvállalkozó, hogy hajóinak kitűnő voltát, megbízhatóságát még jobban mutassa, s feltűnővé tegye, hajóionak neve mellé a „maru" szócskát függesztette. A japán hajósvállalkozók között azután lassanként elterjedt az a szokás, hogy hajóik neve mellé ezt a szócskát tették, mutatván annak jóságát, s kifejezésre juttatni azt a megbízhatóságot, amellyel a tengerészek a hajó irányában viseltetnek. E szokás annyira elterjedt, hogy végre a kormány rendeletet adott ki, amely szerint minden japáni kereskedelmi hajó köteles neve mellett a „maru" szót viselni, hogy a kereskedelmi és hadihajók nevei között is különbség legyen, mivel ez utóbbiak pusztán csak a nevet viselik*".

A „maru" eredete máskülönben a homályba vész. A fentiek ellenére hajók esetében való legelső alkalmazásáról, sőt még a jelentéséről is megoszlanak a vélemények: Maga a „maru", szó szerint „kör"-t jelent. A legelső hajó, amelyen alkalmazták ezt, Toyotomi Hideyoshi daimyo hadihajója volt a XVI. században, amelyet szintén NIPPON MARU-nak hívtak. A névadási gyakorlat elterjedésére több magyarázat is létezik:

- A legkézenfekvőbb magyarázat szerint a szárazföldi harchoz szokott japán katonák magukat a hajókat vízen úszó várkastélyoknak tekintették, ezért a szárazföldön eredetileg „védőgyűrű", „védelmi kör" értelemben használt „*maru*" („kör") szót a hajókra is alkalmazni kezdték (hiszen a vízre szállt harcosokat a hajó kastély módjára védelmezte).
- A „*maru*" utótag gyakori használatára nézve a magyarországi interpretáció is elfogadott: miszerint a szó olyasmit is jelöl, ami szeretett, jó, megbecsült, ezért a hajósok használták a hajóikkal kapcsolatban.
- Ehhez hasonló magyarázat az, amely a számos egyéb jelentése mellett isteni eredetű kiválóságot és tökéletességet is jelentő „*maru*" szó használatát, a hajók esetében azzal magyarázza, hogy a hajó önmagában is egy kicsiny univerzum, egy önálló világ.
- Végül gyakran emlegetik „Hakudo Maru"-t, a „Mennyei Kezdetet", amely a Földre ereszkedett, s megtanította az embereket – többek között – a hajóépítés tudományára. E szerint a magyarázat szerint a „*maru*" utótagot azért használják, hogy ezzel garantáljanak isteni védelmet a hajónak és a rajta utazóknak.
- Az csak a legutóbbi két évszázadban vált szokássá, hogy a „*maru*" utótag tipikusan a nem hadihajókat jelöl. Egyesek szerint a babonás japánok úgy hitték, hogy a kedvező névadás biztosíthatja a hajók biztonságos kifutását, a világtengerek veszélyeinek elkerülését, és az épségben való hazatérést (vagyis a teljes ciklus, az „életút" sértetlenségét).

Bár, ma már aligha eldönthető, hogy melyik magyarázat áll közelebb a valósághoz, az mégis tény, hogy a magántulajdonú hajók nevét máig kiegészítik a „maru" toldalékkal.

A NIPPON MARU viharban a nyílt tengeren…

… és a kikötőben testvérével a KAIWO MARU-val
(a KAIWO MARU jelentése: „A tengerek királya”)

A hadihajókat kezdetben a nagy klánokról, majd földrajzi helyekről, létező és mondabeli állatokról, természeti jelenségekről, stb. nevezték el. A második világháborúra már komplett haditengerészeti nevezéktan alakult ki.

- A repülőgép-hordozókat például madarakról, repülő lényekről nevezték el (*Hiryū* „Repülő sárkány”, *Jun'yō* „Vándorsólyom”, stb.).
- A csatahajók (a repülőgép-hordozóvá alakítottak is) ehhez képest tartomány-neveket kaptak (*Nagato*, *Yamato*, *Kaga*, stb.).
- A csatacirkálók és a nehézcirkálók (a repülőgép-hordozóvá alakítottak is) hegyekről kapták a nevüket (*Kongō*, *Kirishima*, *Akagi*, stb.).
- A könnyű-, illetve a később nehézcirkálóvá alakított hajók folyó-neveket kaptak (*Tone*, *Chikuma*, *Suzuya*, stb.)
- A kiképző cirkálókat (1940-től) sintoista szentélyekről, a rombolókat pedig az időjárási jelenségekről (*Ikazuchi* – „Villám”, *Yukikaze* „Havas ég”) nevezték el.
- A torpedónaszádok madarak, a kísérőhajók pedig szigetek nevét viselték.
- A tengeralattjárókat csak számmal jelölték.

Szolgálati események:

A hajó vízrebocsátására 1930. január 27-én, a próbaútra pedig 1930. október 4-én került sor. Az úti cél Ponape volt a Karolina-szigeteken. 1940-ig a Csendes-óceánok szolgálta hajós nemzedék képzését. A háborúban eleinte továbbra is a tisztképzés célját szolgálta (igaz vitorlák nélkül, mert a rudazatot leszerelték), a háború végén pedig (akárcsak a német iskolahajókat Európában) lefoglalta az amerikai hadsereg. Az Ázsia-szerte állomásozó japán csapatok hazaszállítása és a Japán által elvesztett területekről a polgári lakosság áttelepítése érdekében azonban égető szükség volt a viszonylag nagy befogadóképességű hajóra, ezért végül meghagyták a japán tulajdonos felügyelete alatt. 1952-ben szerelték fel újra. Testvérhajója, a KAIWO MARU 1955-ben követte. Ettől kezdve rendszeres csendes-óceáni kiképző-utakat tettek és esetenként a nagy nemzetközi vitorlás-találkozókon is megjelentek. 1960-ban az Egyesült Államokban járt első japán delegáció látogatásának centenáriumán New York-ba hajózott. 1976-ban – az Egyesült Államok alapításának 200. évfordulóján a testvérhajók New Yorkban és Seattle-ben jártak. 1983-ban mindkét hajó képviseltette magát az osakai nemzetközi nagyhajós találkozón. Az idősödő hajók felett azonban lassan bealkonyult: az 1980-as években a Tengerészképző Intézet elhatározta, hogy a két, sokat látott hajót újakra cseréli. 1984 szeptemberében a NIPPON MARU-t kivonták a forgalomból. Egyedülálló teljesítményt nyújtott. 54 éves pályafutása alatt összesen 11.500 főt képeztek ki a fedélzetén és mindent egybevéve 1.830.000 km-t tett meg a hajó (ezzel 46-szor körülhajózhatta volna a Földet).

A nyugdíjazott hajó ma a Nippon Maru Emlékalapítvány kezelésében, a Yokohama Kikötő Múzeummal közösen fenntartott úszó múzeumként üzemel Yokohamában. Utóda, az 1984. szeptember 16-án a koronaherceg és –hercegné jelenlétében felavatott NIPPON MARU II. (lényegében az eredeti hajó mása, csak több – 36 – vitorlával) pedig testvérével a KAIWO MARU II.-vel járja a világtengereket. Kiválóságát mi sem bizonyítja jobban, mint hogy háromszor is elnyerte a kifejezetten iskolahajóknak alapított Boston Teapot Trophy-t (hivatalos nevén az ITSA-t – International Tall Ship Award-ot – vagyis a Nemzetközi Vitorlás Vándordíjat), amelyet az a hajó érdemel, amely az adott évben 124 óra alatt a legnagyobb távolságot tette meg vitorlák alatt.

A hullámok hátán ...

... és a felhőkarcolók között.

A hosszú tatfelépítmény és egy mentőcsónak

A kormányállás

A mélyített és az emelt orrfedélzet

A rádiós-szoba

A kapitányi híd az emelt orrfedélzetről nézve

A „hosszú tatfedélzet” (long poop deck)

A kapitányi dolgozó és háló

Felső fedélzet *(jobbra a főlépcsőház megfelelő szintjei)*

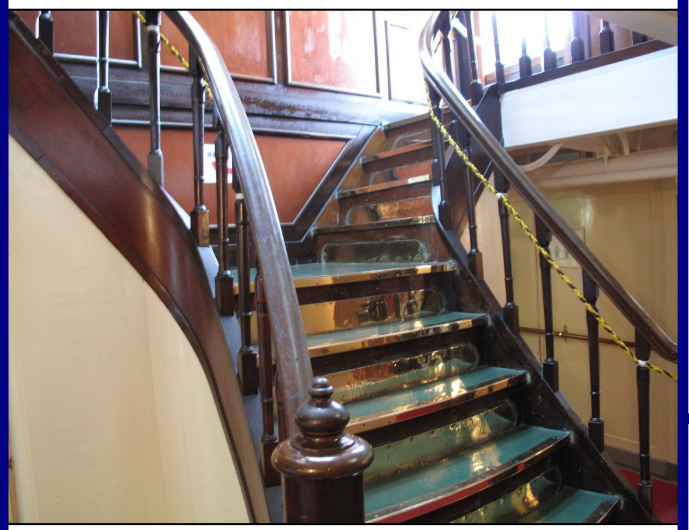
Középső fedélzet

A hajóorvos kabinja

Középső fedélzet

Fedélköz

Legénységi háló



A kapitány nappali szobája

A kapitány saját fürdőszobája

Felső fedélzet

Középső fedélzet

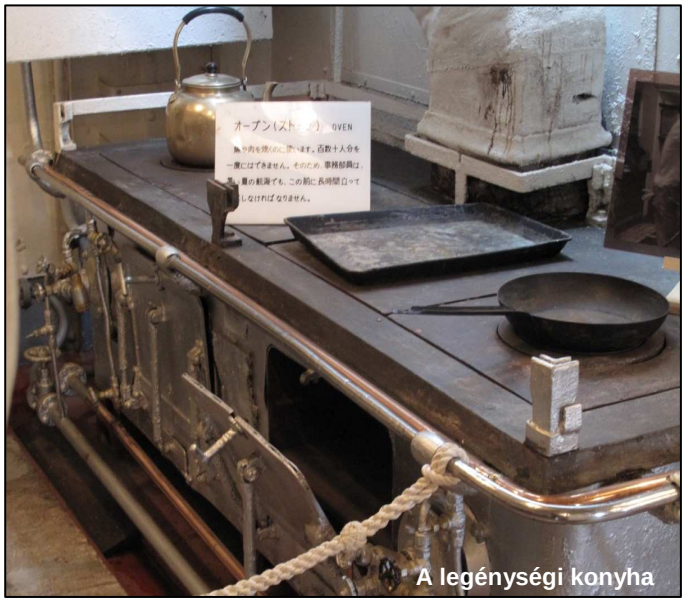
Tiszti ebédlőszalon

A hajókórház műtője és a gyengélkedő

Középső fedélzet

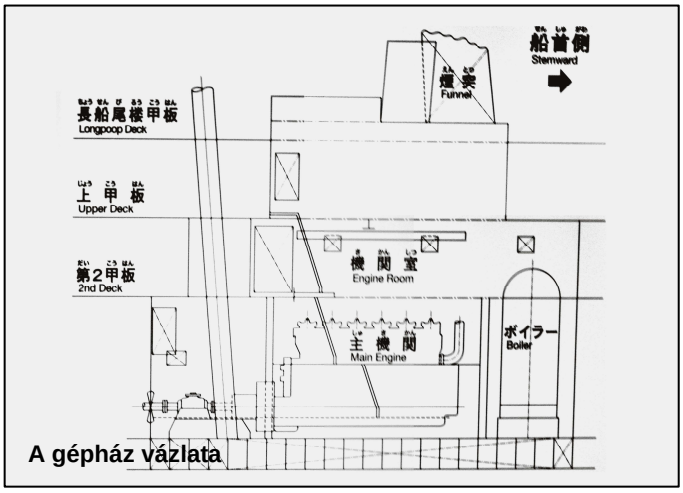
Fedélköz

Legénységi étkező

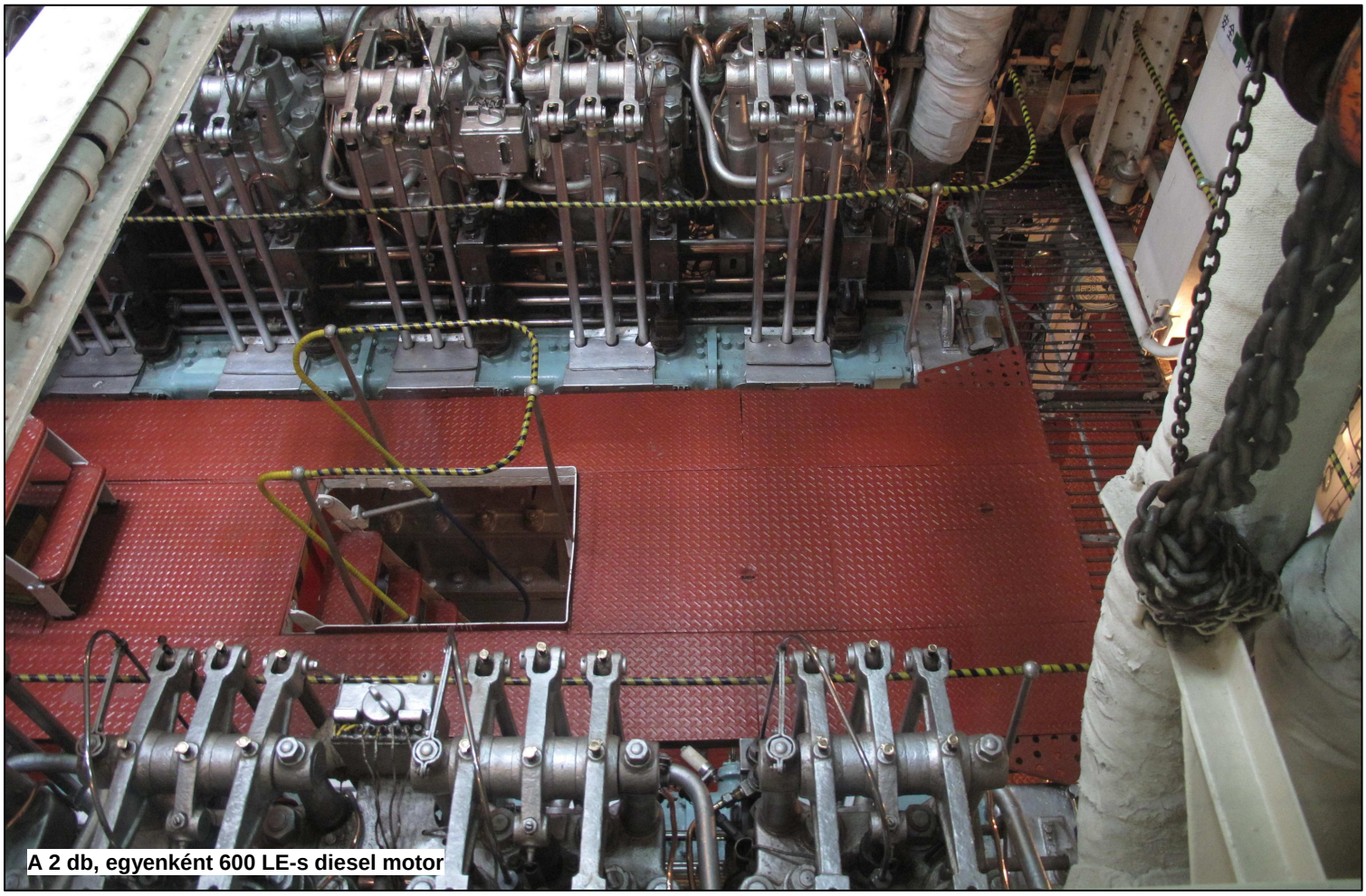

A legénységi konyha

Gépházi „gyújtó”

Kötél-horgony, mint dísztárgy
(a legénység munkáiból)



A gépház vázlata



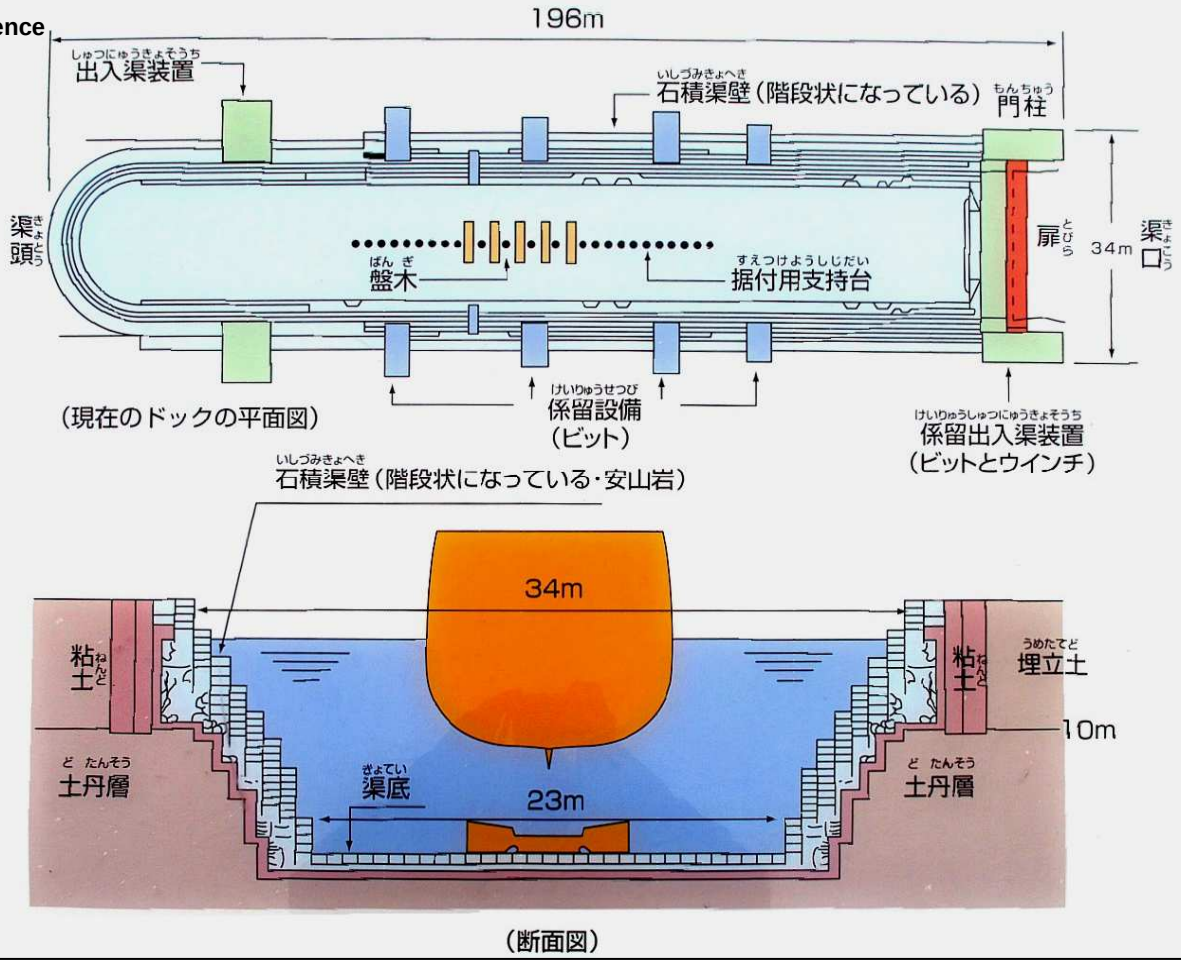
A 2 db, egyenként 600 LE-s diesel motor

Sebességmérő

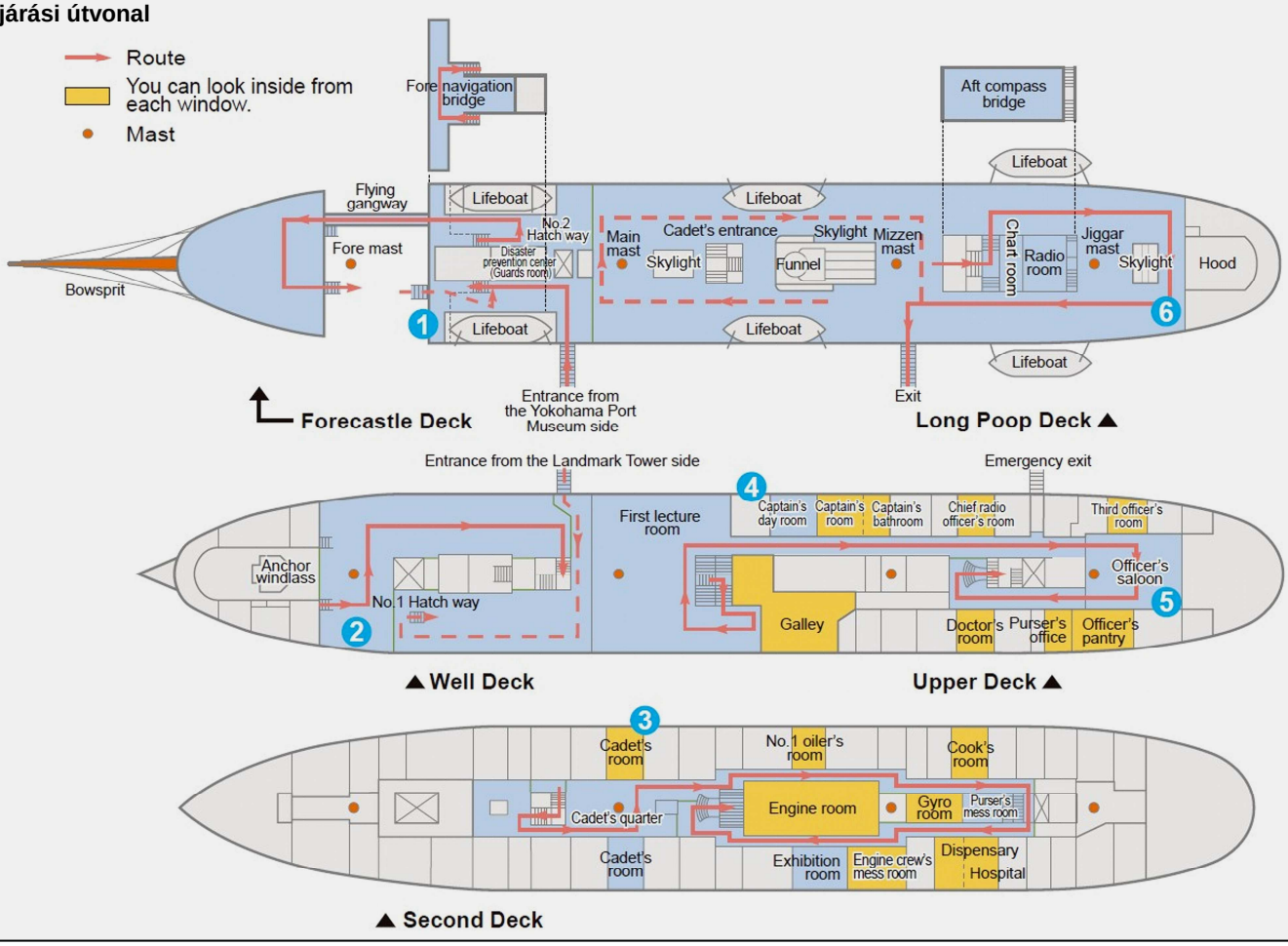
A hátsó kormányállás

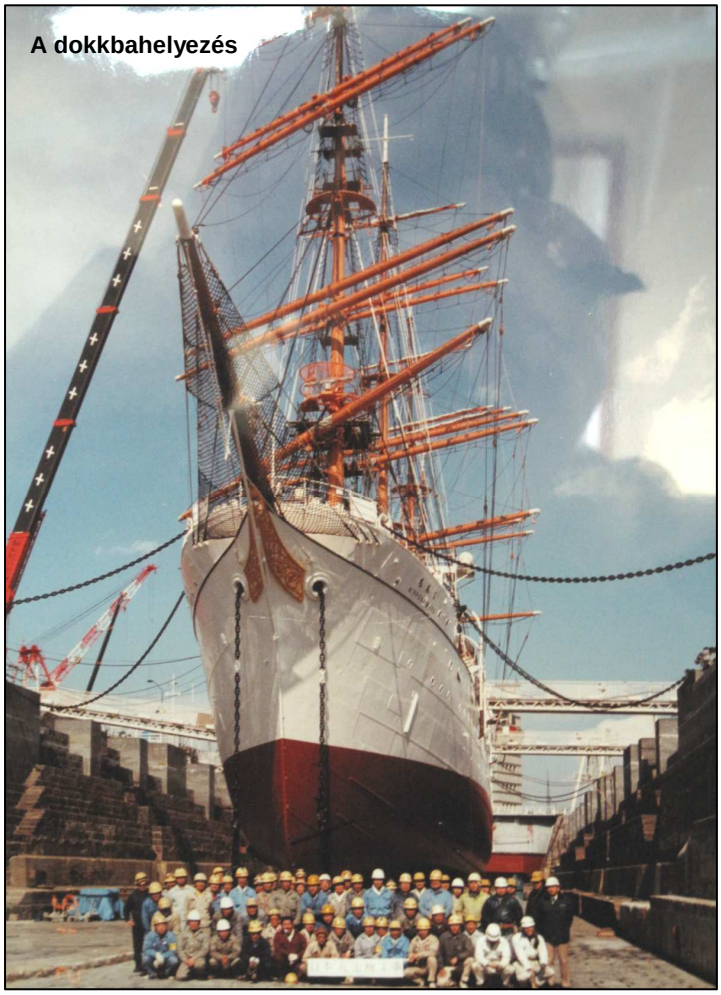
(Mivel a kormányos mindig a kerék szél felőli oldalán állt, 2 db kormány-tájoló készült. Igazán eredeti megoldás.)

A dokkmedence



A bejárási útvonal





A dokkbahelyezés

A második világháborúban…

Érdekes „másolat” az Ashi-tavon.

Minden hónapban egyszer díszbe öltözik a hajó, amikor a múzeum önkéntesei felvonják mind a 29 vitorlát

Az Ashi-tó „vidámparkja”

Ha már a NIPPON MARU kapcsán szó esett az Ashi-tó replikáiról, illő, hogy kicsit jobban bemutassuk ezeket a vízi járműveket. A legtöbben, akik turistaként Japánba látogatunk, kitűzünk magunk elé valamilyen úti célt, ám érdeklődési körünktől függetlenül, szinte mindannyian szeretnénk látni a Fujit. A legtöbb útikönyv gondosan megtervezi nekünk, hogy milyen úton közelítsük meg az óriást és arra is felhívják a figyelmet, hogy az alvó tűzhányót 5 glaciális tó veszi körül, amelyeken kirándulóhajók járnak. Felhívják a figyelmünket arra, is, hogy e hajók fedélzetéről minden elképzelhetőnél egyedibb képet láthatunk a Fujiról, ám magukra a hajókra nem vesztegetnek különösebben sok szót.

Pedig az Ashi-tó partján fekvő Hakone kiránduló-flottája nagyon is egyedi. A város internetes honlapja ma már hovatovább egyfajta védjegyként hirdeti a Hakone-i sétahajókázást: „*A Hakone-i sétahajók az egykori kalózhajók nagy, gazdagon díszített máso-latai, egyben az Ashi-tó híres látványosságai és Hakone védjegyei. Egy-egy új „kalózhajó” üzembe helyezése mindig változatos új élmény-nyé varázsolja a tavi átkelést.*”

Az biztos, hogy nem mindennapi hajókról van szó. Persze nem kalózhajók ezek, hanem a vízibuszokhoz hasonló funkciójú, de több emeletes kirándulóhajók, amelyeket az utánzásra hajlamos japánok vállalkozó kedve híres európai történelmi vitorlásokhoz tett hasonlóvá. Az európai kultúra egyes elemei – például a kalózok – számukra látszólag éppen olyan idegen egzotikumnak számítanak, mint nekünk mondjuk a sushi. Van itt VASA, ROYAL LOUIS és VICTORY is. Látványukra semmilyen előzetes figyelmeztetés nem képes felkészíteni bennünket: bizarr, megdöbbentő – talán kicsit sokkoló – de mindenképpen derűs járművek ezek. Fedélzetükön olyan, mintha egy nagy vidámpark vízi revüjében lennénk (pl.: élet-nagyságú kalózfigurák társaságában fotóztathatunk). Képeikkel (Vajda Györgyi fotói) kívánunk kellemes szórakozást Olvasóinknak!

A NIPPON YUSEN KAISHA - Tengerészeti Múzeum, Yokohama

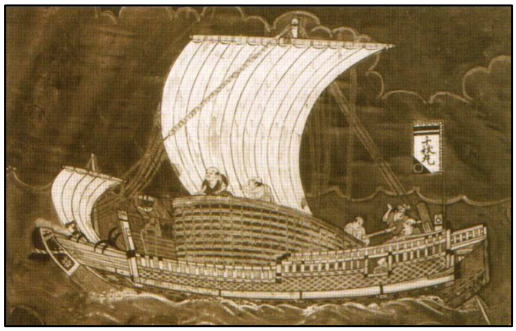
„Japán története – mivel az ország szigetcsoport – a tengeri szállítás történetén alapul. Időtlen idők óta Japán (már csak kényszerűségből is) arra törekedett, hogy előmozdítása az emberek, az áruk és a kultúra kapcsolatát az óceánon keresztül. A NIPPON YUSEN KAISHA (Japán Posta- és Hajózási Társaság) ezért Tengerészeti Múzeumot hozott létre remélve, hogy japán tengeri történelmét áttekintve sok ember érdeklődése fordul majd az óceán és a hajók felé.” – hirdeti a múzeum honlapja. Esetünkben nincs nehéz dolguk, hiszen a kiállítást figyelmesen átböngészve, bizony a világnak még ezen a távoli pontján is magyar vonatkozásokra bukkanhatunk. Az alábbiakban ezeket is megosztjuk Olvasóinkkal.

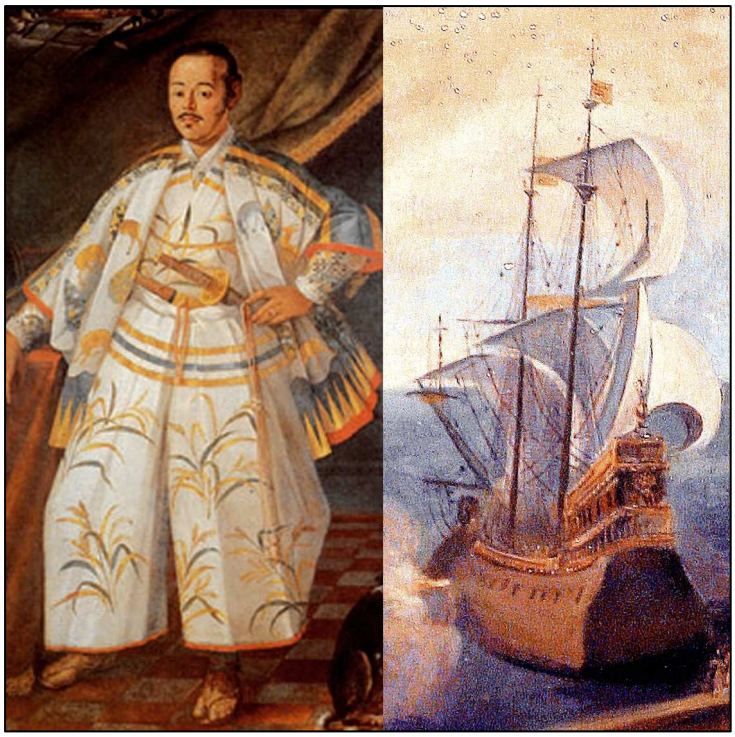
A Múzeum megközelítése egyszerű: mindössze néhány saroknyira van a NIPPON MARU-tól, így gyalog is elérhető (lásd a térképet balra). A nyitva tartás hétfő kivételével naponta 10:00-16:30-ig tart (július és szeptember között 17:00 óráig). A belépődíj felnőtteknek 500 ¥, tanulóknak 300 ¥. A múzeum megtekintéséhez legkevesebb 1 óra hosszára van szükség, de – figyelembe véve, hogy milyen jól felszerelt (és díjmentesen igénybe vehető) könyvtára, olvasóterme van a múzeumnak – ennél sokkal több időt is játszva eltölthetünk odabent.

Maga az épület a Nippon Yusen Kaisha egykori székháza, ebben működik a múzeum (balra). A tárlat a központi – egykori jegyértékesítő – csarnokban van berendezve és a (japán) hajózás történetének vázlatos áttekintése után a társaság születésétől napjainkig nyolc tematikus részből áll (részletesen a következő oldalon). Mindjárt a Yokohama történetét bemutató legelső teremben érdekes selyemfestmény fogadja a látogatókat. A japán kapuinak megnyitásakor a külföldiekkel való kereskedelemre kijelölt legelső japán kikötőben számos európai lobogót viselő hajó között a kép közepén rögtön egy osztrák-magyar hadihajó tűnik fel (lásd a lenti képen középen).

A kiállítás a kezdetektől mutatja be Japán hajózását: Az utolsó jégkorszak elmúltával a tengerszint átlagosan 80-100 m-rel emelkedett és Japán összeköttetése az ázsiai szárazfölddel végleg megszakadt. Ettől kezdve egészen a mongol invázióig a parthajózás jellemezte Japánt. Az ázsiai kontinenssel csak néhány útvonalon (a Szachalin-sziget partjai mentén, illetve a Kyushu-Csuzima-Korea útvonalon, ahol a tenger csak kb. 50 km széles) és csak szórványos kapcsolatokat tartottak fenn. A szervezett hajózás első emlékei a mongol inváziók idejéből származnak, amikor a kínai-mongol inváziós flotta kétszeri megsemmisülése után a wako kalózok intéztek rendszeres támadásokat a kínai partvidék ellen (a XIII-tól a XVI. századig). Ezt követően – a császári hatalom jelképessé válásával és a tartományurak megerősödésével párhuzamosan – több helyi hadúr törekedett ütőképes flotta felállítására, hogy leigázhassa riválisait. E kor fő hajótípusa az Ataka-típusú hajó (japánul: *atakebune*).

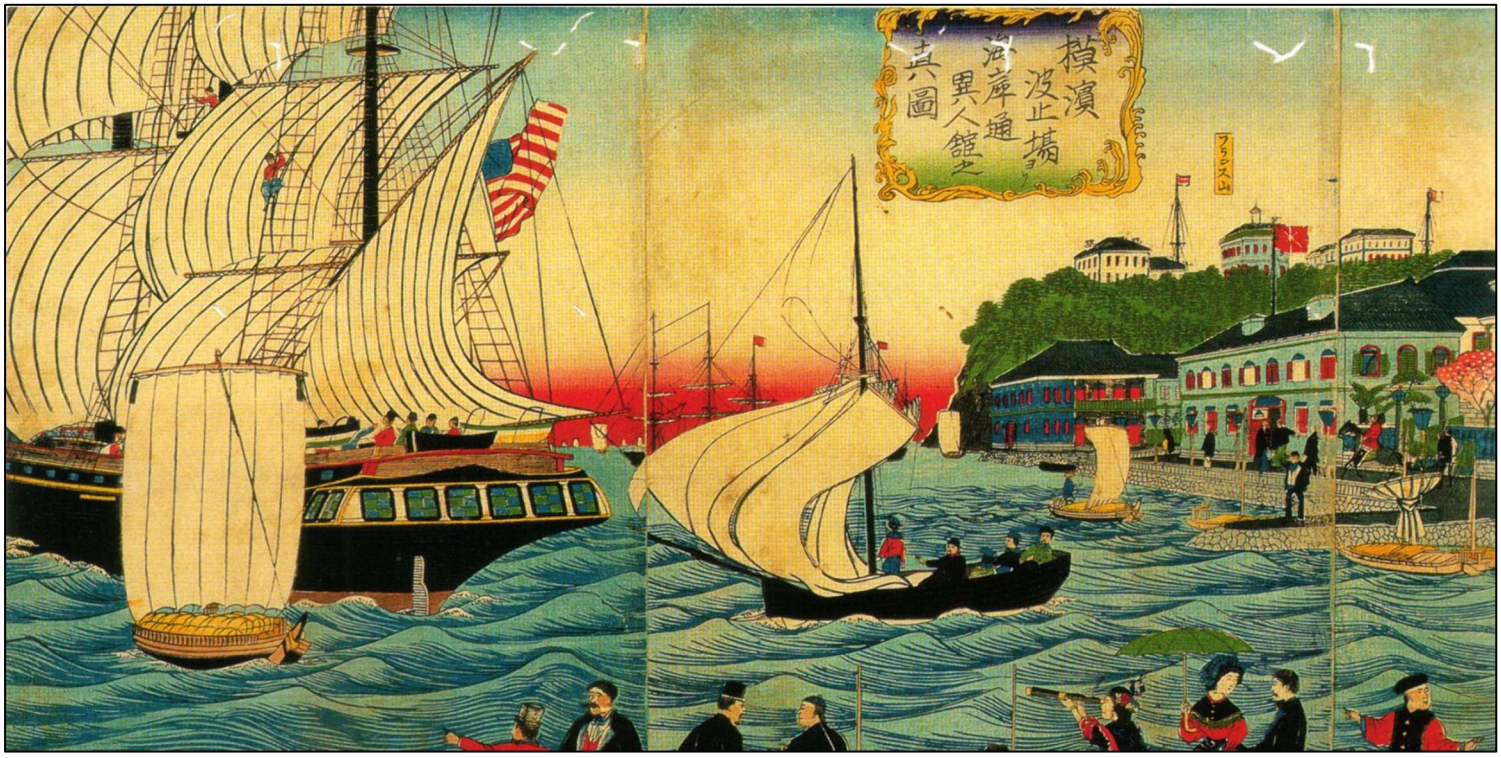
A jellemzően evezőkkel hajtott hajók kereskedelmi és hadi típusát a méret és a fegyverzet különböztette meg. A világtörténelemben ezeket a hajókat védték először kezdetleges páncéllal, amikor Oda Nobunaga (1534-1582) Owari ura (aki elsőként próbálta egyesíteni Japánt a sógunok uralma alatt) hat hajójára vaslemezes borítást készíttetett (*O-atakebune*, „nagy ataka-hajó"). Utóda, egykori tábornoka, Toyotomi Hideyoshi (1536-1598) Nobunaga kiskorú fia félreállítása árán végül egyesítette az országot és sógunná vált. Az ő zászlóshajója volt az első ismert NIPPON MARU (balra lent). 1592-ben ezzel a 33 m hosszú hajóval indult Japán első hódító háborújára a Ryukyu-szigetek és Korea ellen. Utódai, a Tokugava-sógunok (1603-1867) idején, gazdasági fellendülés és béke köszöntött Japánra. A kisebb méretű, de változatlan szerkezetű (egy árbocos) ataka-hajókat part menti személy- és áruszállításra használtak (jobbra lent). Ekkor létesült az első menetrend szerinti hajójárat Edo és Osaka között (balra fent).





Az első európaiak – a portugálok – 1543-ban érték el Japán partjait (még kínai dzsunkákon). Rövidesen megindult a rendszeres forgalom, az ún.: nanban-kereskedelem („nanban” = „déli barbár”). 1600-ban a spanyolok, 1609-ban a hollandok (Jacques Specx), 1613-tól az angolok (William Adams) is megérkeztek, s évente egy-egy hajóval bonyolították a kereskedelmet. Japánban ekkor jelen-tek meg az első gallionok, amelyeket a helyiek nanban-sen-nek („a déli barbárok hajói”-nak) hívtak. 1613-ban Date Masamune az észak-japáni Senday ura, úgy döntött, hogy maga is felépít egy ilyen hajót. Az építkezést Tokugava Ieyasu sógun támogatta, akinek ekkor már két kisebb európai hajója is volt (egy 80 és egy 120 tonnás), amelyeket az angol navigátor, William Adams (James Clawell Sógun c. regényéből ismert „Andzsin Szan”) épített neki, és egy nagyobbal, a SAN BUENA VENTURA-val, amelyet 1610-ben spanyol hajótörötteknek ajándékozott, hogy hazatérhessenek Mexikóba. A DATE MARU volt az első japán építésű gallion.

Először történt, hogy Japán lemásolta, s céljaira felhasználta a fejlettebb európai technikát. A DATE MARU 45 nap alatt épült. 800 hajóács és 700 kovács dolgozott rajta egy spanyol jezsuita és egy hajóskapitány vezetésével. 1613/14 és 1616/17 közt kétszer is átkelt a Csendes-óceánon Acapulcóba. Először a sógun követét, Hasekura Tsunenagát (fent balra) és kíséretét szállította a pápához, másodjára spanyol bányászokat és szerzeteseket vitt Japánba. Második útján 1618-ban 100 tengerésze meghalt ezért a hajót a Fülöp-szigeteken eladták a spanyoloknak, akik átkeresztelték SAN JUAN de BAUTISTA-ra (1993-ban készült másolata – fent jobbra – ma Észak-Japánban látható Ishinomakiban, Miyaginál, nem messze az eredeti hajó szülőhelyétől). Az első japán transzóceáni utazások után nem sokkal azonban a sógunok az elzárkózást választották, amely az amerikai Matthew Calbraith Perry tábornok 1853-as érkezéséig tartott. A „fekete-hajók” mély politikai-társadalmi változás kezdetét jelentették, amely végül a sógunátus bukásához vezetett.

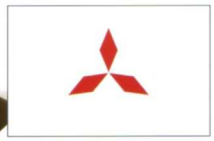


Iwasaki Yataro

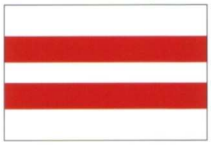
Okubo Toshimichi

Okuma Shigenobu

Iwasaki Yanosuke,
a Yubin Kisen Mitsubishi
Kaisha második elnöke



Ito Shunkichi, first president of Kyodo Unyu Kaisha



Morioka Masazumi, first president of Nippon Yusen Kaisha

Perry tábornok Millard Filmore amerikai elnöknek a császárhoz címzett levelét hozta el, amelyben az USA a japán kikötők megnyitását és Japánnak a nemzetközi kereskedelmi életbe való bekapcsolódását szorgalmazta. Az egy év gondolkodási időt kérő japán kormányzatot az ország nyitását támogató erők meggyőzték és így születtek meg az első nemzetközi szerződések. A 15. ságun, Keiki Tokugawa 1867-ben átadta hatalmát a császárnak. Ezzel a ságunok katonai uralmán alapuló több évszázados feudalizmus elbukott. A trónra került Mucuhitó (Meidzsi) császár, az ősi számítás szerint a 122. Tennó, az egész ország császára lett, hatalmát közvetlenül gyakorolta, s az 1867-68. évi fordulattal (meidzsi ishin) kezdetét vette a modern Japán társadalmi, jogi és gazdasági alapjait megteremtő meidzsi-korszak (1868-1912). Japán elindult a modernizáció útján, átvette a nyugati szokásokat és intézményeket az élet minden területén, megkezdődött a hagyományos japán értékrend és életfelfogás átalakítása.

1870-ben létrejött a Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (*Japan Posta és Hajózási Társaság*) vagy röviden a NYK Line is. Ma ez a világ egyik legnagyobb hajózási társasága, a Mitsubishi vállalat magja. A társaság története a *Tsukumo Shokai* Hajózási Társaság alapításáig nyúlik vissza, amelyet a Tosa klán tulajdonában álló kereskedőház áruforgalmazási jogainak bérletével Iwasaki Yataro (a klán korábbi szamurája) hozott létre 1870-ben. (A Tosa klán klán feje Edo-ba – a mai Tokióba – küldte tanulni a 19 éves fiút, ahonnan apja súlyos sebesülése hírére tért vissza, aki vitába keveredett szülőfaluja elöljárójával, aki a vitában kardot rántott és megsebezte. Yataro panaszát az elöljáróságon elutasították, mi több, 7 hónapra börtönbe vetették. Ettől kezdve a klán és a japánban dúló korrupció kérlelhetetlen ellensége – egyúttal a Meidzsi császár elkötelezett híve – lett.) Yataro befolyása a császári hatalom restaurációjáért küzdő főurak sikerével 1868-ban nőtt meg. Hajózási érdekeltségek alapítására vonatkozó terveit támogatta Okubo Toshimichi - a japán Bismarck (a Mejdzsi császár

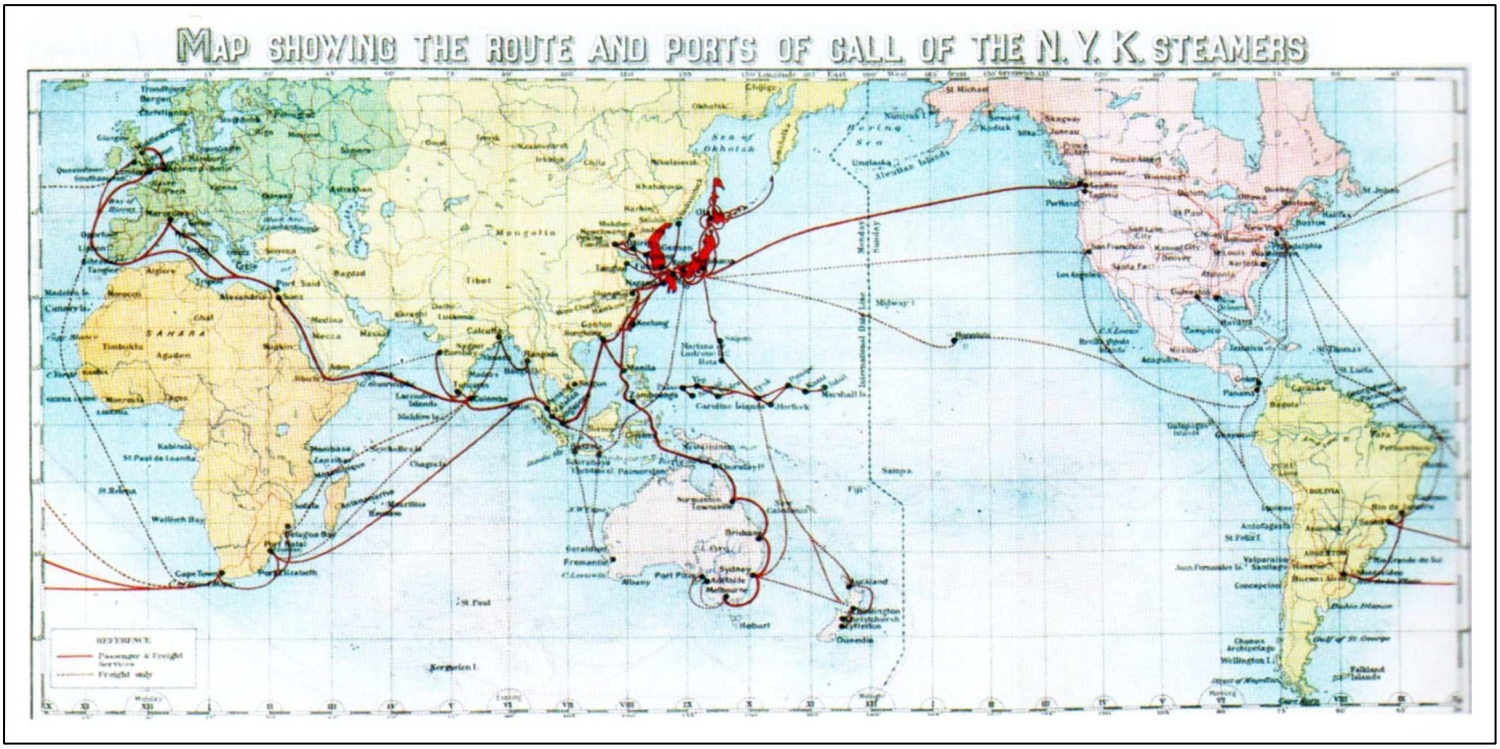
Az első japán tengeren túli járat (Sanghaj) hajója, a TAKASAGO MARU (1875)

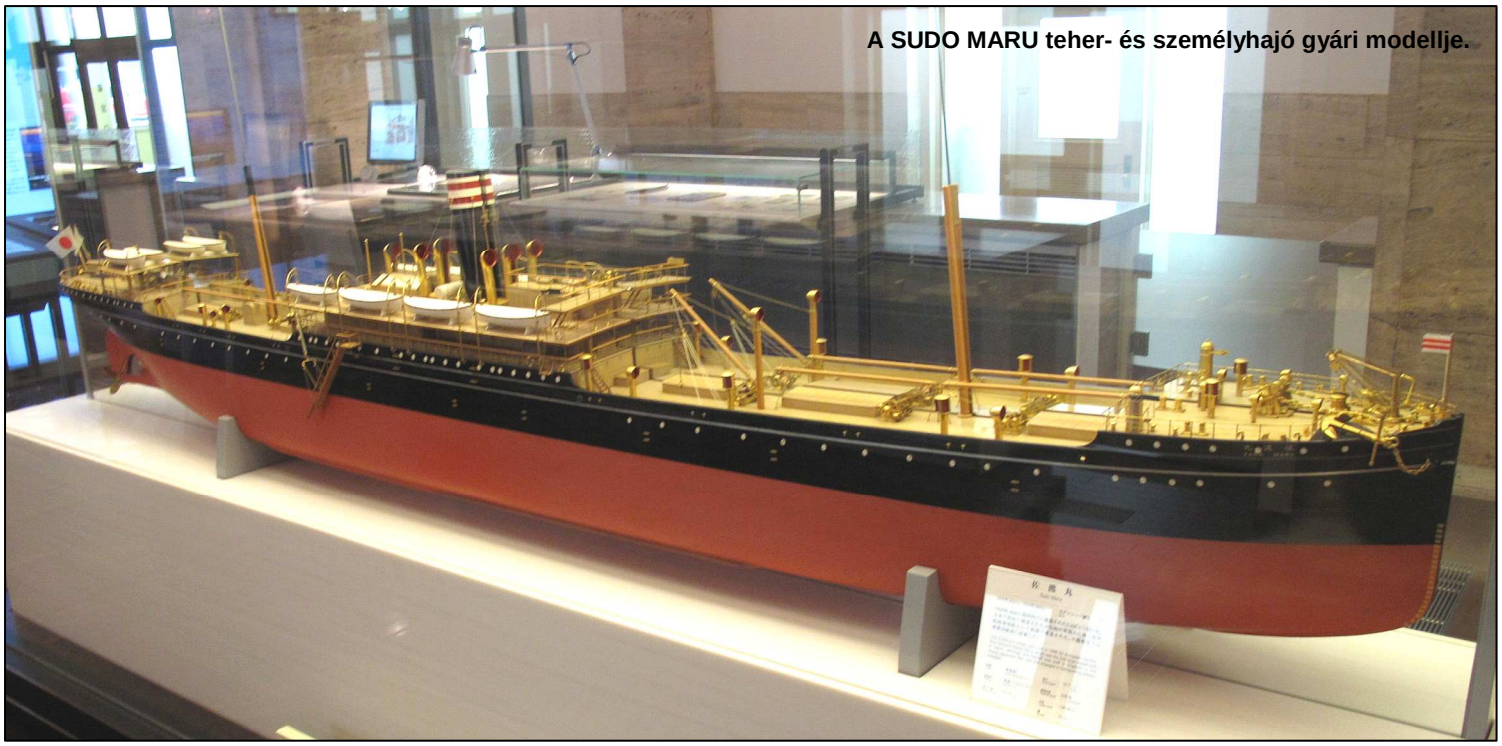
Illusztrált útmutató az utasoknak 1901-ből

Japán első hajója az európai vonalon, a TOSA MARU

miniszterelnöke) – azon törekvése, hogy Angliához hasonló erős tengeri hatalommá tegye Japánt. Toshimichi (aki szentül hitte, hogy Anglia tengeri uralmát az 1651-es navigation act – hajózási törvény – alapozta meg, amely előírta, hogy Angliába árut csak az angol vagy az árut előállító ország hajói szállíthatnak) ennek érdekében 1890-ben elfogadtatta a japán hajózási törvényt, amely utat nyitott a japán társaságok fejlődésének. Yataro cége ezután - 1875-ben - felvette a *Mitsubishi Shokai* nevet (Mitsu=három, hishi=mandula), és hamarosan Japán legelső rendszeres hajójáratokat fenntartó vállalata lett Yokohamából Sanghajig vezető útvonalakkal. A társaság neve még abban az évben Mitsubishi Posta- és Gőzhajózási Társaságra változott. 1885-ben a vállalat egyesült az 1882-ben alapított *Kyodo Unyu Kaisha* vállalattal és felvette a ma is viselt nevét. Az egyesült társaság 58 gőzhajóval rendelkezett és gyorsan növelte részesedé-sét a hajóforgalomból; előbb a keleti parton, majd az egész világon.

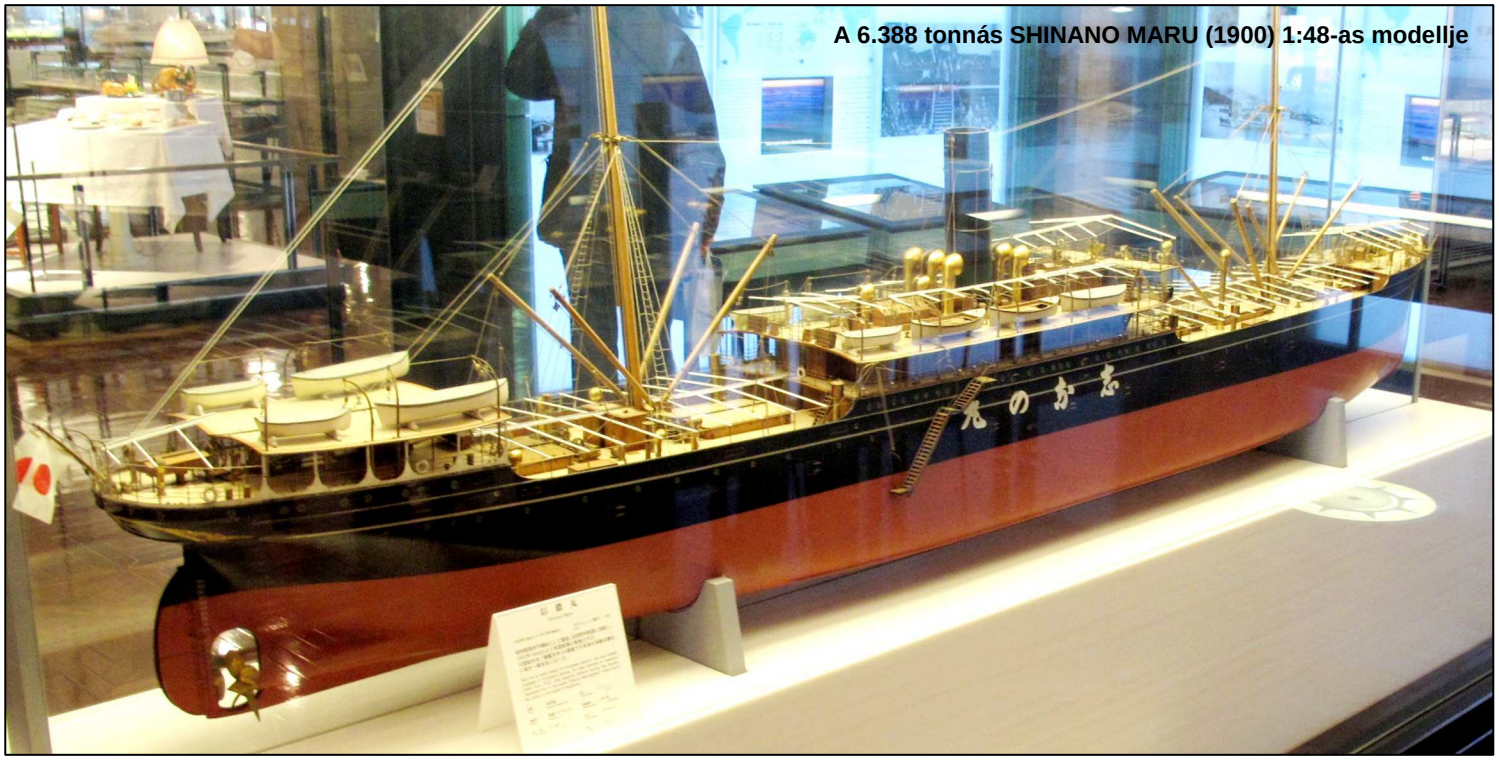
A londoni útvonalat 1899-ben nyitották meg. A japán kereskedelmi hajók többsége ekkor NYK lobogó alatt járt. A Kobe és Yokohama közötti rendszeres szolgáltatás kibővült Dél-Afrikával, Ba-táviával, Melbourne-nel és Fokvárossal, de a San Francisco-i és Seattle-i járatok is egyre keresettebbek lettek. Más utakat a kínai lobogó alatt közlekedő, kínai parthajózást bonyolító, vagy a Yang-ce-folyón közlekedő hajók igénybevételével szerveztek. A transz-óceáni utak Japánból keletre Vancouverbe (Kanada) vagy Seattle-be vezettek (USA). Hamarosan másik út is nyílt Hawaii és San Francisco érintésével a Panama-csatornán át. A következő kereskedelmi útvonalat Japántól délre, a kelet-kínai tengeren vezették. Ez ment Délkelet-Ázsiába, a kínai partra, és tovább India, illetve az óceán, Európa vagy Batávia (Holland-India), illetve Ausztrália és Új-Zéland irányába. A leggyorsabb szolgáltatással 10 nap alatt lehetett eljutni Yokohamából Seattle-be. A tengeri utak 78 japán kikötő forgalmá-hoz illeszkedtek (ezek közül 38-t az európaiaknak is megnyitottak).





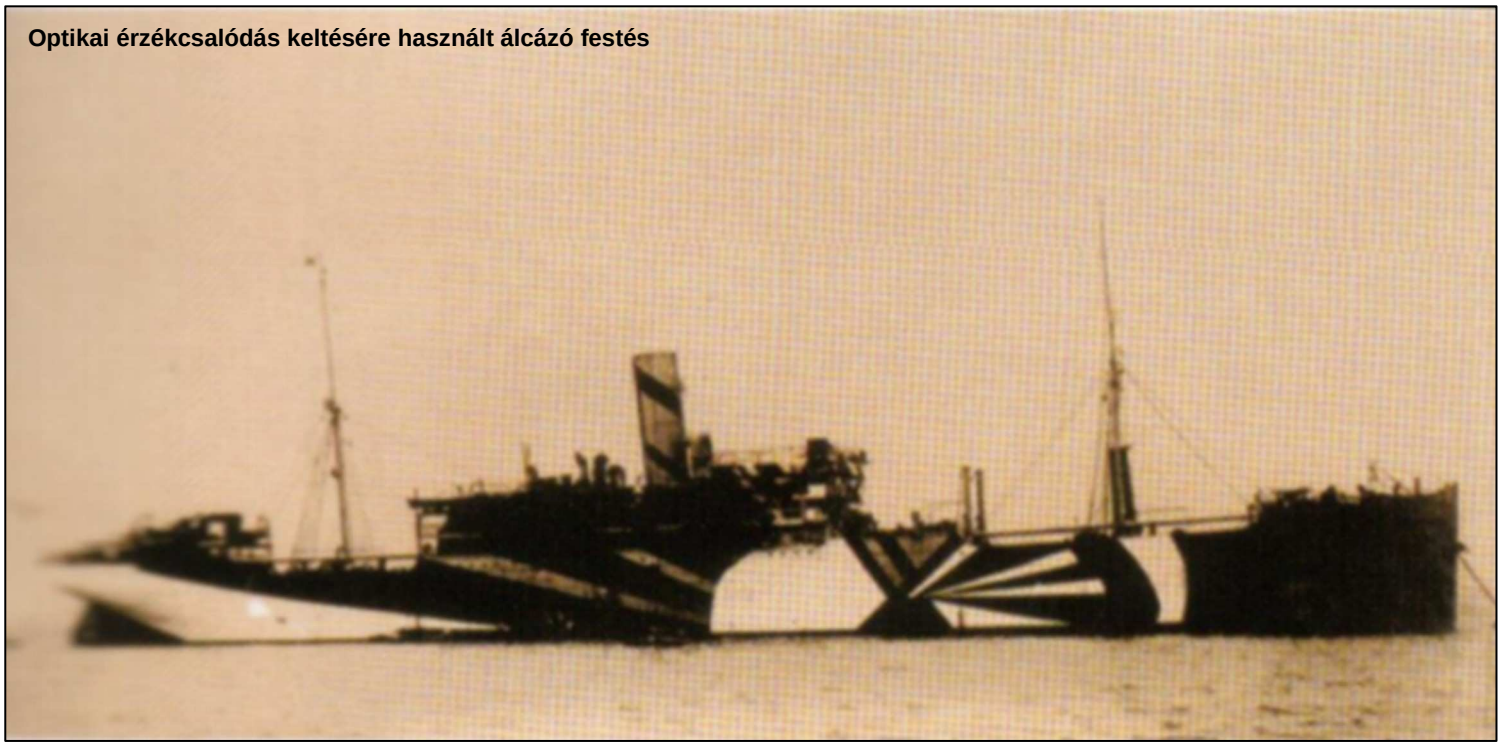
A SUDO MARU teher- és személyhajó gyári modellje.

A társaság a Japán és külbirtokai – Chosen (Korea), Karafuto (Szahalin), Kwantung (Dél-Mandzsúria), Formosa (Tajvan) és az első világháború után a Dél-Csendes-óceáni Mandátumos Terület (a volt német gyarmatok) – közötti kapcsolatokat is kiépítette. A NYK hajói a kínai-japán háború (1896) óta katonai szállítási-, illetve csapatszállítási feladatokat is teljesítettek; az orosz-japán háborúban és a két világháborúban is szolgáltak. A Múzeumban bemutatják Togo admirális köszönőlevelét, amelyet a SHINANO MARU tisztjeinek és legénységének írott, akik a háborúban felfegyverzett segédcirkálóként alkalmazott hajón 1905. május 27-én Goto Retto előtt járőrözve felfedezték a közeledő orosz Balti-flottát és leadták az „Ellenség a láthatáron” jelzést, időben figyelmeztetve a japán flottát, s hozzájárulva a csuzimai győzelemhez (balra). Végül 1914. aug-usztus 23-án (a Csingtau-t birtokló Németország elleni hadüzenet-tel) Japán belépett az első világháborúba. Ez új kihívást jelentett.

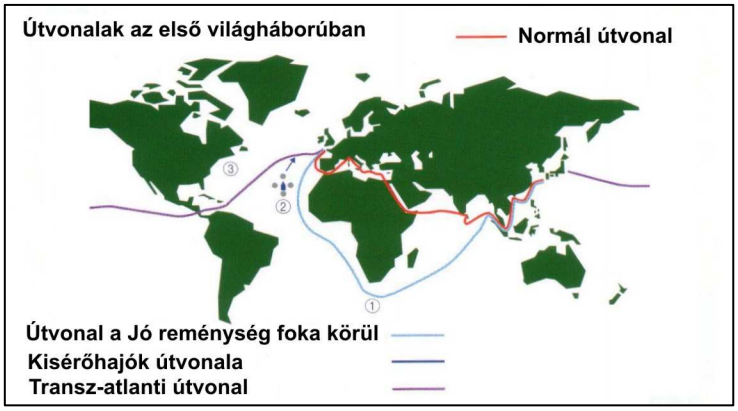


A 6.388 tonnás SHINANO MARU (1900) 1:48-as modellje

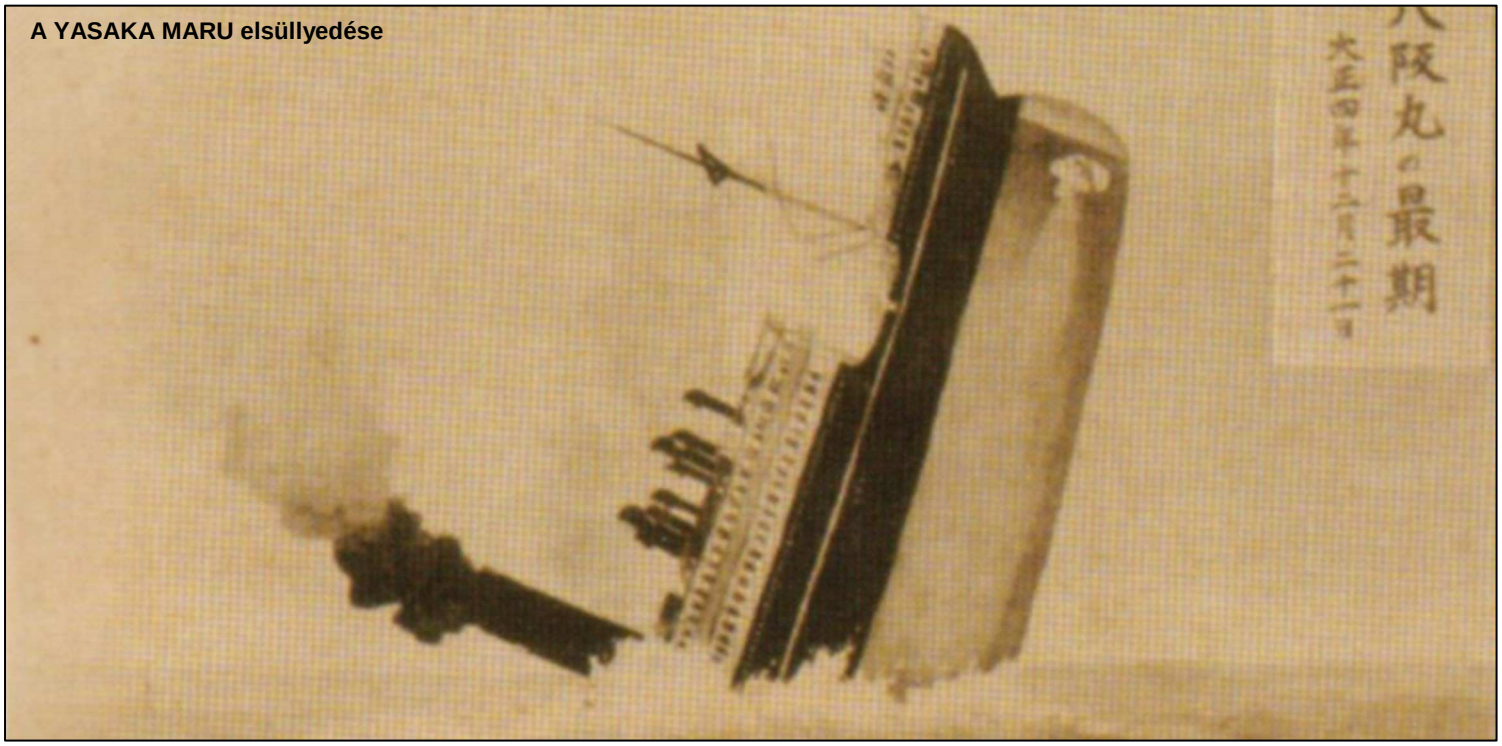
Optikai érzékcsalódás keltésére használt álcázó festés



A háború alapvető hatást gyakorolt a hajóforgalomra. A különösen hosszúra nyúlt transzportvonalak (jobb oldali térkép) eleve kihívást jelentettek, ám a német és osztrák-magyar tengeralattjárók tevékenysége további váratlan eseményeket is tartogatott. 1915-ben az osztrák-magyar haditengerészet egyik tengeralattjárója megtorpedózta a Földközi-tengeren közlekedő YASAKA MARU-t. A hajó egy óra leforgása alatt elsüllyedt, a gyors és szakszerű mentésnek köszönhetően mégsem halt meg senki. A legénység tagjai kitüntetést kaptak a fegyelmezett és felkészült munkáért. A hajó elsüllyesztése a biztonsági előírások megváltoztatását eredményezte – bevezették az álcázó festést (lásd fent) és a hajókíséretet – ami hozzájárult a Japán Földközi-tengeri Hajóraj felállításához (ebbe tartozott az osztrák-magyar U27 által 1916. június 11-én megtorpedózott SAKAKI romboló). 1918-ig még 4 hajó elveszett.



A YASAKA MARU elsüllyedése

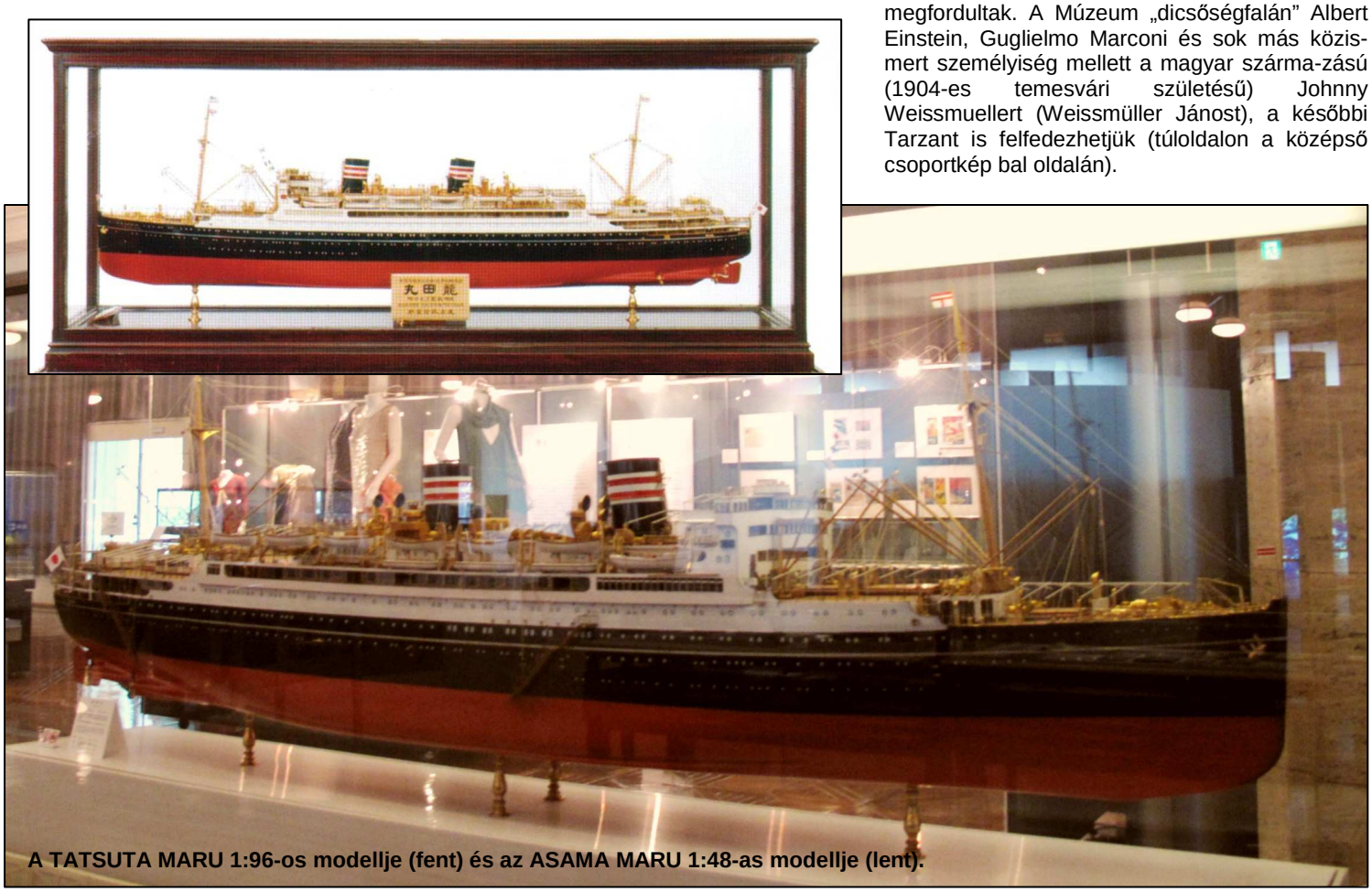


Az 1929-ben, a Japán-San Francisco vonalra épült a 16.947 tonnás ASAMA MARU gőzös. Testvére, a 16.955 tonnás TATSUTA MARU vízrebocsátására 1930-ban került sor.

A háborúban szörnyű szerep várt a hajókra: a hadifoglyok szállítása. A „Csendes-óceán királynői” ekkor rettegett „Halálhajókká” váltak, amelyek fedélzetén százak haltak meg az embertelen bánásmód következtében.

Az első világháborút követő időszakban az acél-, a gép- és a hajó-gyártás, valamint a vegyipar jelentős fejlődésnek indult Japánban. Gyors urbanizáció kezdődött, s Japán csakhamar a világ harmadik legnagyobb hajós nemzetévé vált az USA és Nagy-Britannia mögött. A túlzott felhalmozás végül persze válsághoz vezetett, amit tovább súlyosbított a nagy Kanto földrengés. Ennek ellenére ez a korszak a japán óceánjáró luxusgőzösök aranykora. Amikor a nagy európai és amerikai hajóstársaságok új-meg új óceánjáróikkal megjelentek a Pacifikus térségben, a japán kormány úgy döntött, hogy beszáll a versenybe és visszaszerzi térségbeli vezető pozícióiját.

A NYK ekkor egyesült a Toyo Kisen Kaisha társasággal és az egyesített forrásokból új óceánjáró-flotta született. A „Csendes-óceán királynői” klasszikus európai stílusú és tradicionális japán berendezésű lakosztályokat, hibátlan francia konyhát, valamint teniszpályát és úszómedencét ajánlottak utasaiknak, akik között uralkodók, államférfiak, tudósok és különböző hírességek is megfordultak. A Múzeum „dicsőségfalán” Albert Einstein, Guglielmo Marconi és sok más közismert személyiség mellett a magyar származású (1904-es temesvári születésű) Johnny Weissmuellert (Weissmüller Jánost), a későbbi Tarzant is felfedezhetjük (túloldalon a középső csoportkép bal oldalán).



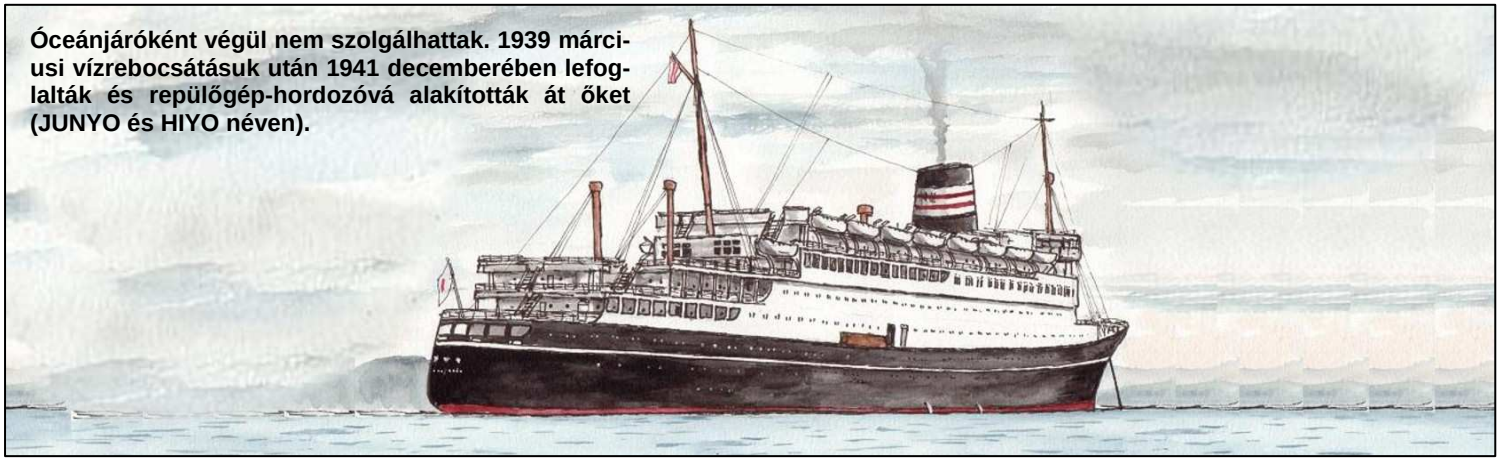
A TATSUTA MARU 1:96-os modellje (fent) és az ASAMA MARU 1:48-as modellje (lent).

Az 1930-as években az amerikai Matson Line „Fehér hajói” (a MARIPOSA, MALOLO, MONTERREY, LURLINE óceánjáró-kvartett) komoly versenyt támasztottak a NYK hajói számára. A társaság 1939-ben ezért új, 27.700 tonnás hajókat rendelt.

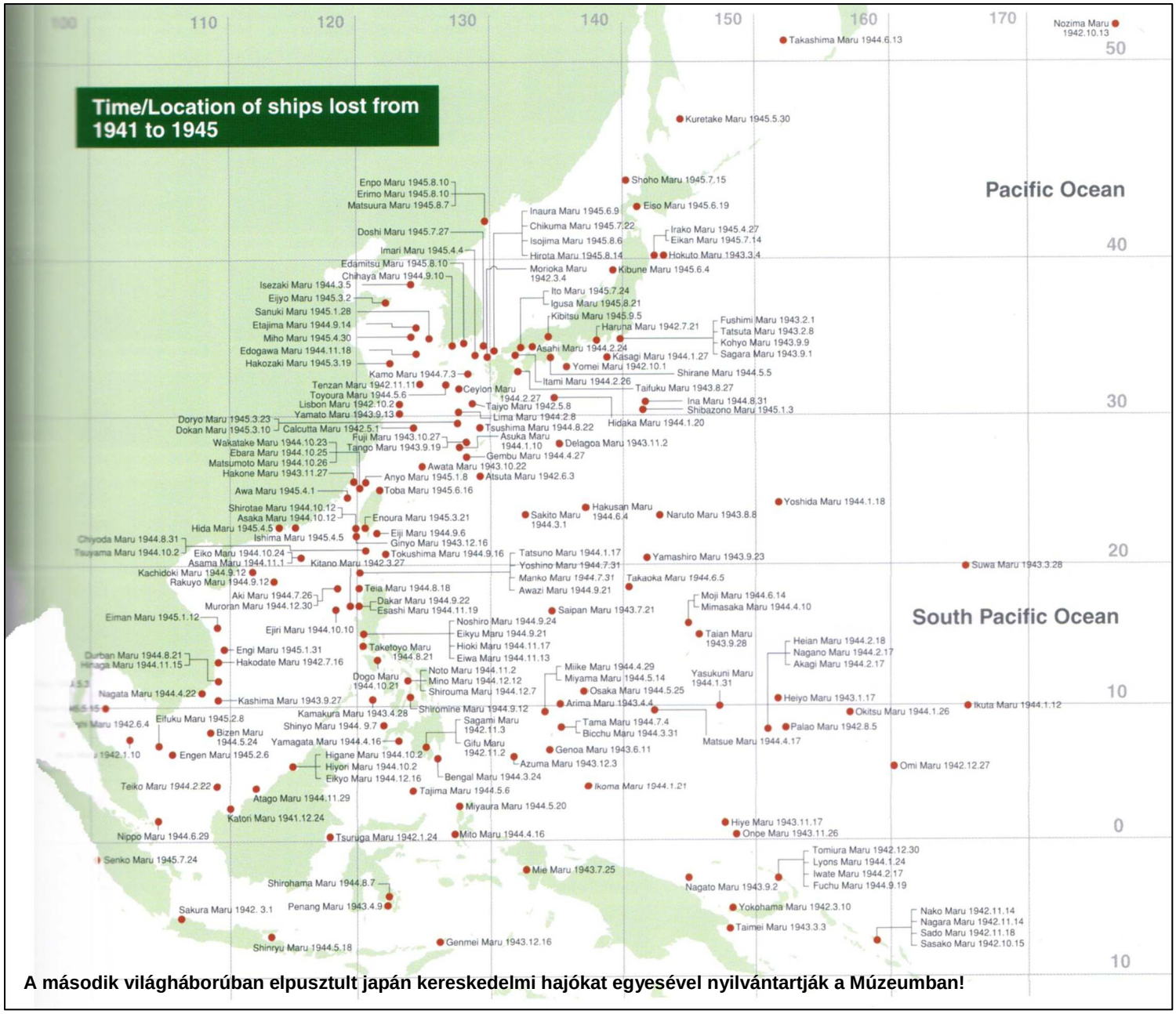
Johnny Weissmueller, még mint az amerikai olimpiai csapat úszóbajnoka (balra)

A KASHIWARA MARU és az IZUMO MARU látványterve. Az első 20.000 tonnán felüli egykéményesek lettek volna.

Painting of Kashwara Maru in 1939 by Hayao Nogami



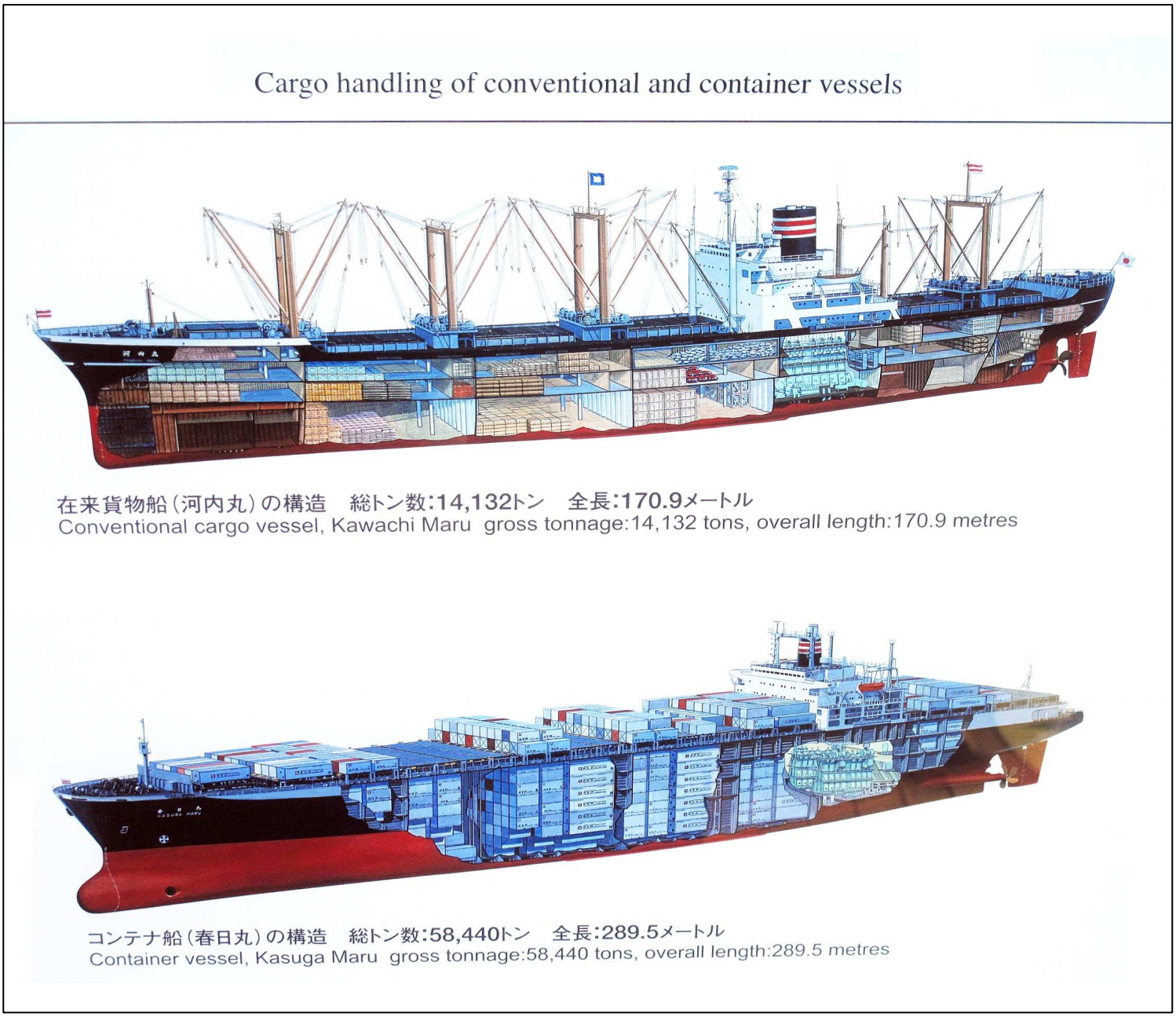
Óceánjáróként végül nem szolgálhattak. 1939 márciusi vízrebocsátásuk után 1941 decemberében lefoglalták és repülőgép-hordozóvá alakították át őket (JUNYO és HIYO néven).



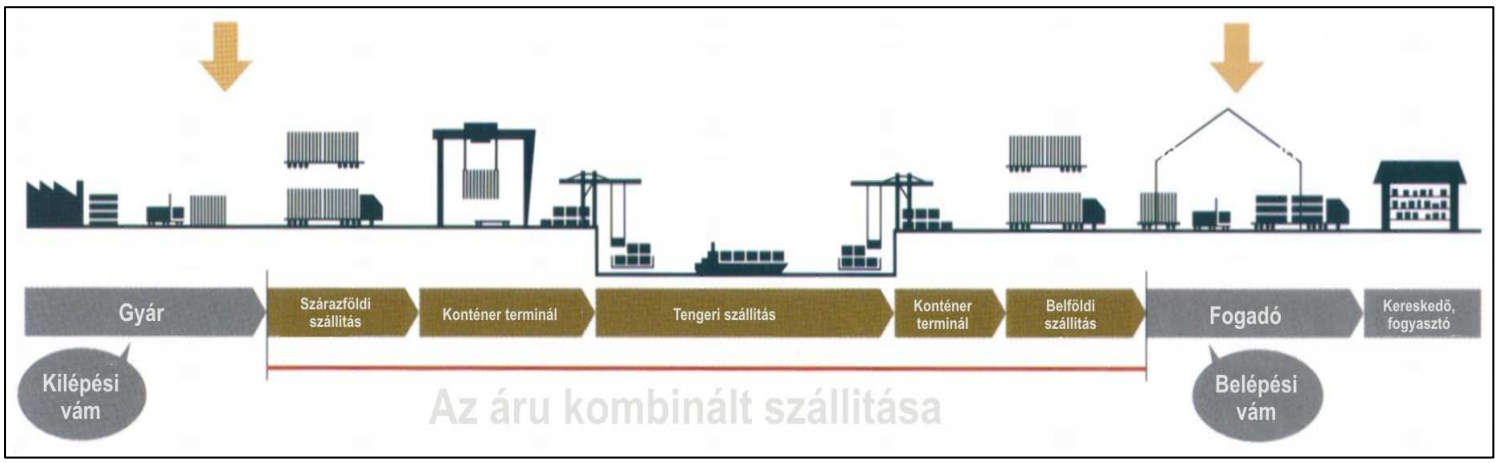
A második világháborúban elpusztult japán kereskedelmi hajókat egyesével nyilvántartják a Múzeumban!

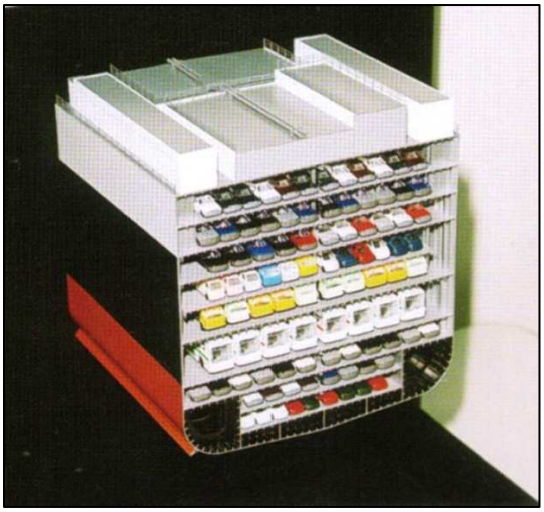
A második világháborúban a társaság számos hajója odaveszett, a tengeri utat túlélt hajókat a kikötők elleni légitámadások is tovább tizedelték. A megmaradt hajókat a Szövetséges Ellenőrző Bizottság lefoglalta vagy jóvátételként átadta a felszabadított ázsiai országoknak 1945/46-ban. A második világháború a flotta nagy részének pusztulásához vezetett (a háborúban több mint két és félszer annyi japán kereskedelmi tengerész vesztette életét, mint haditengerész). Csupán 37 hajó maradt a NYK flottájában. A NYK 185 hajót vesztett a Csendes-óceáni hadműveletek támogatásában (fenti térkép). A teljes hajóállomány elkobzását végül csak annak köszönhetően sikerült elkerülni, hogy a megszállt ázsiai területeken rekedt japán katonák és civilek Japánba szállításához szükség volt rájuk. A forgalom és a társaság lassú újjászületését jelezte, amikor az AKAGI MARU 1951-ben befutott New Yorkba (lenti kép).

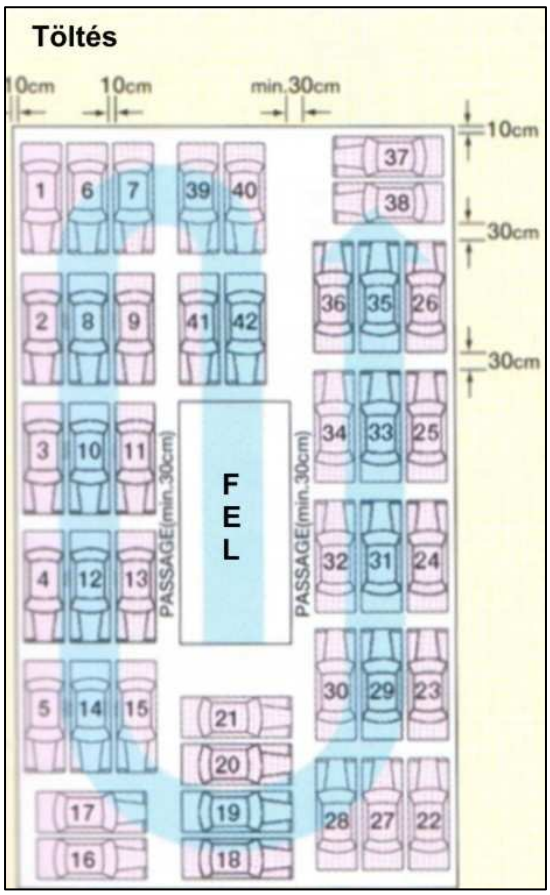
Az AKAGI MARU 1951 októberében az első hajó volt, amely engedélyt kapott a japán nemzeti lobogó használatára



Az 1960-as évektől új áruszállítási formák jelentek meg a hajózásban. A hagyományos árumozgatási eljárásokhoz képest kevesebb átrakást (kevesebb költséget és sérülési lehetőséget) biztosító gyorsabb-ocsóbb-biztonságosabb konténer-forgalom (lent) szervezésében és lebonyolításában a NYK világviszonylatban is az élre került. A konténerhajók mellett speciális hajóként a tankerek építése került előtérbe. Az 1973-as olajválság után azonban a NYK nem épített több új hajót, s a régi tankerek egy részét is eladta. A társaság figyelme ekkor a magasabb specializációt igénylő áruszál-lítási formák – mint a gépkocsi- és az LNG-szállítás – felé fordult. Az LNG magas kalóriaértékű, tisztább energiaforrás (Liquified Na-tural Gas – Cseppfolyós Természetes Gáz), melyet Japán 1969 óta egyre növekvő mértékben importál (mára a világ felhasználásának ¾-ét adja).

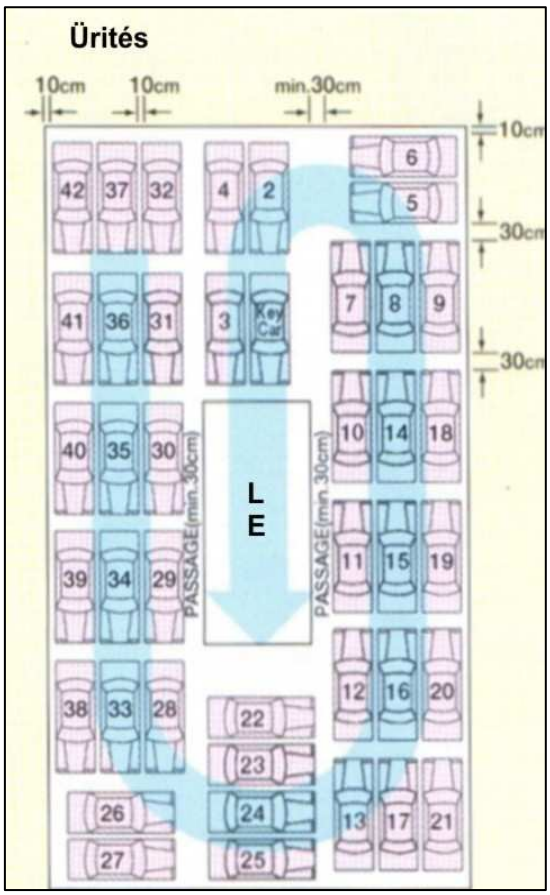


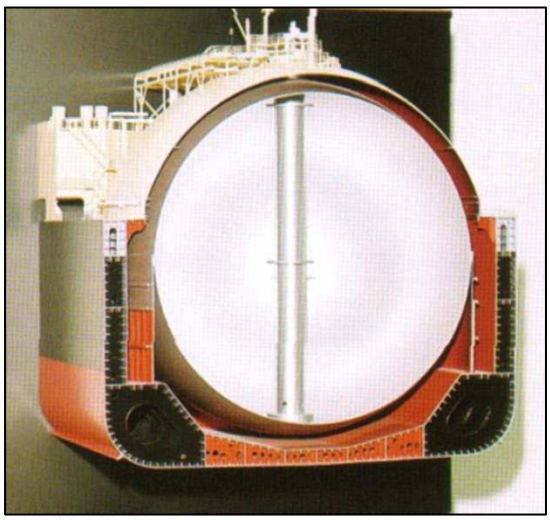


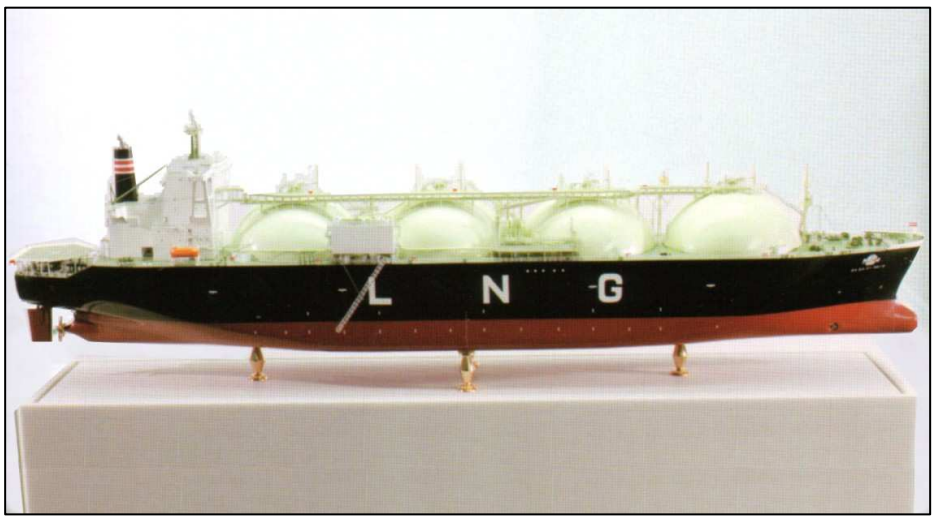


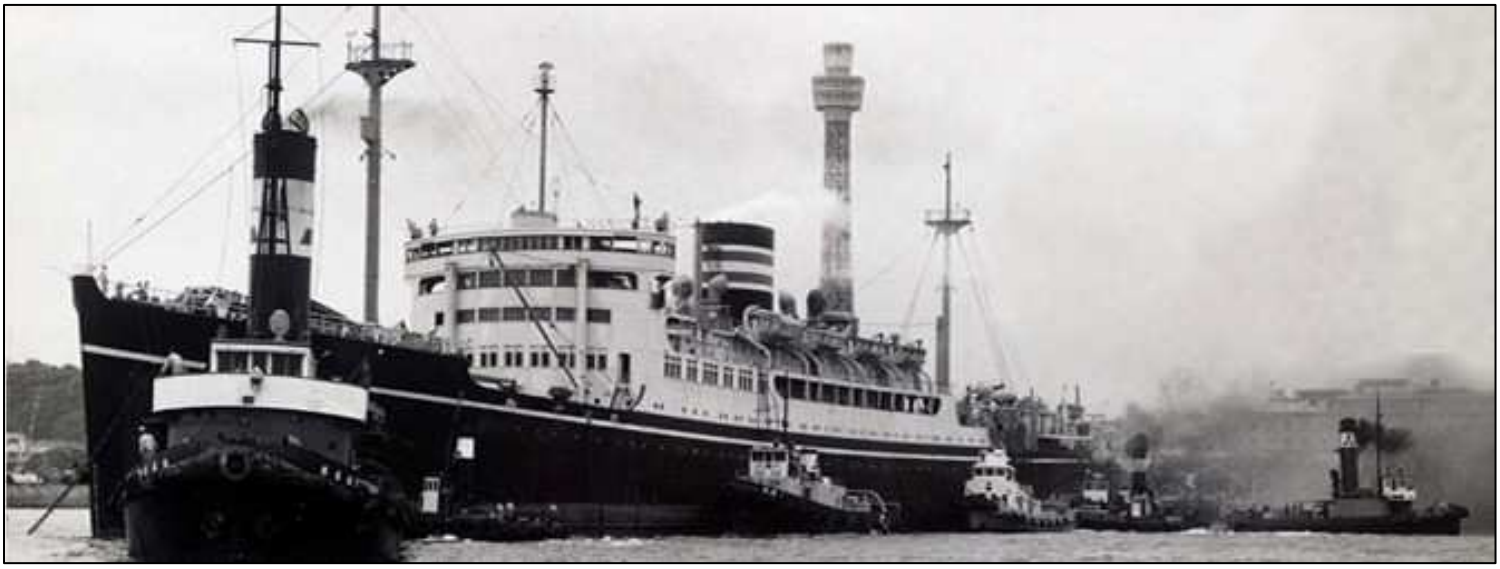
A PCC-hajók (Pure Car Carrier – Tisztán Autószállító Hajók) típusa 1970-ben a TOYOTA MARU vízrebocsátásával jelent meg. A NYK által kifejlesztett töltő-ürítő rendszerben be- és kiálló gépkocsik esetében – a csekély fedélzeti távolság (10-30 cm !) ellenére – minimális a sérülés veszélye. Egy-egy PCC-hajó 4.900-7.000 gépkocsi szállítására alkalmas. A szállított autók a hajó tatján nyíló, felvonóhíd-szerű rámpán keresztül, saját géperővel jutnak fel a hajóra, és hagyják el azt (fent, jobbra és balra).

Az LNG-hajók a gépkocsikhoz képest sokkal előnyösebb (cseppfolyós) szállítmánynak köszönhetően szintén kedvező belső hajótér-kihasználást valósítanak meg. A -162 ℃-ra lehűtve tárolt gázból cseppfolyós állapotában a légneműhöz képest hatszázszoros mennyiséget képesek szállítani. A legnagyobb japán LNG tartályhajó (az LNG FLORA) 125.000 m^3 gáz befogadására alkalmas (lent)!









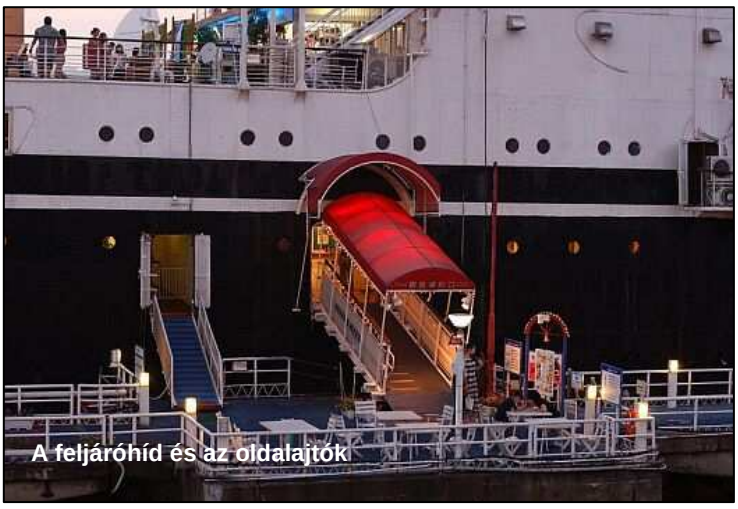
HIKAWA MARU Múzeumhajó, Yokohama

Yokohamai sétánk befejezéseképp érdemes felkeresni a Yamashita Parkot. A tengerparti sétány mentén, az egyik terminál mellé kikötve áll a HIKAWA MARU óceánjáró (ma múzeumhajó), amely a két világháború közötti japán óceánjárók nagy korszakának utolsó képviselője. A hajót – testvéreivel, a HIE MARU-val és a HEIAN MARU-val együtt – a NYK részére építették a Yokohamai Dokktársaságnál az Oszakai Vasmű munkásai 1928/30 között a Japán-Seattle közötti forgalom lebonyolítására. 1930. május 13-án került sor a hajó avató útjára. 1941 decemberéig 73 alkalommal kelt át az óceánon. Útjain több híresség is szállított, többek között Takamashu császári herceget és hercegnét, illetve Charlie Chaplint. A második világháborúban kórházhajóként és csapatszállítóként is szolgált. Három aknarobbanást is túlélt, testvérei azonban elsüllyedtek a háborúban (a HIE MARU 1943. november 17-én, a HEIAN MARU pedig 1944. február 18-án). 1947-ben tért vissza a civil forgalomba és 1949-ig a Hokkaido-Osaka vonalon közlekedett, 1953 júliusában visszatért a Seattle-járatra. A hajó fedélzetén a háborút követő átalakítás után 276 utast helyezhettek el 82 kabinban. 1960 októberéig közlekedett, amikor a múzeumhajóvá alakításáról döntöttek. 30 éves pályafutása alatt 254 csendes-óceáni átkelést teljesített és több mint 25.000 utast szállított. 2003-ban hivatalosan is Yokohama kulturális emlékei közé sorolták.

A HIKAWA MARU jellemző adatai

Vízkiszorítás:	11,622 tonna
Hossz:	163,3 méter
Szélesség:	20,1 méter
Merülés:	12,5 méter
Meghajtás:	2 db Babkock Wilkox-Ikegai dieselmotor, 2 db hajócsavar
Teljesítmény:	11.000 LE
Sebesség:	18,2 csomó (33,7 Km/h)
Kapacitás:	331 utas (76 első-, 69 turista, és 186 harmadosztályú)
Személyzet:	130 fő

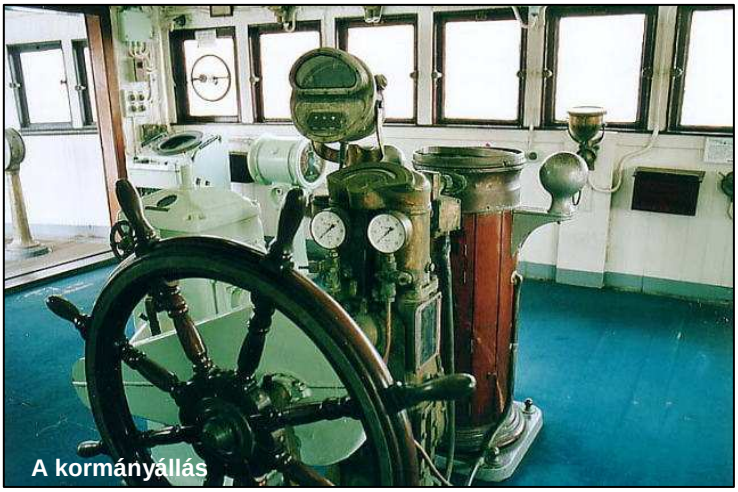
A HIKAWA MARU ma Yokohamában


A feljáróhíd és az oldalajtók

Egy első osztályú kabin

A zárt (üvegezett) sétafedélzet

A gépház


A kormányállás

Búcsú Japántól