



## Beköszöntő

Kedves Tagok,  
Tisztelt Érdeklődők!

2010 második negyedéve eddig az év legeseménydúsabb időszaka volt számunkra. Ez Hírlevelünk gazdagságán is látszik. Rendezvényeink a megszokott sikerrel futottak, de az örömből is vegyül: Ahogy rendezvényeink sokasodnak, úgy válik egyre nyilvánvalóbbá és nyomasztóbbá a felismerés, hogy programjainkat a tagságnak csak kis része érzi a magáénak annyira, hogy a megvalósításukhoz személyes közreműködésével is hozzájáruljon, abban a munkájával is részt vállaljon. Sikereink így ma csak néhány kivételesen lelkes és kitartó tagtársnak köszönhetők (a többség jó esetben csak passzív, de a sikert elfogadja; rossz esetben a programokat a néhány folyamatosan aktív tag felesleges magánakciójának tartja). Ha sikereink akarunk maradni, ezzel a mentalitással szakítani kell, különben féltő, hogy a sokszorosan túlterhelt aktív tagok feladják, s Egyesületünk – a hajózástörténet, -modellezés és hagyományörzés általunk képviselt részével együtt – visszahull az érdektelenség, s ismeretlenség homályába. Ezt kívánjuk elkerülni a tagok jobb mozgósításával, új, tettekésebb tagok toborzásával.

## Tartalom

Az elnökség ajánlja	1
Kiállításaink	2
Szervezeti hírek	3
Ajánló	4

## AZ ELNÖKSÉG AJÁNlja

Tisztelt Címzettek, Kedves Barátaink !

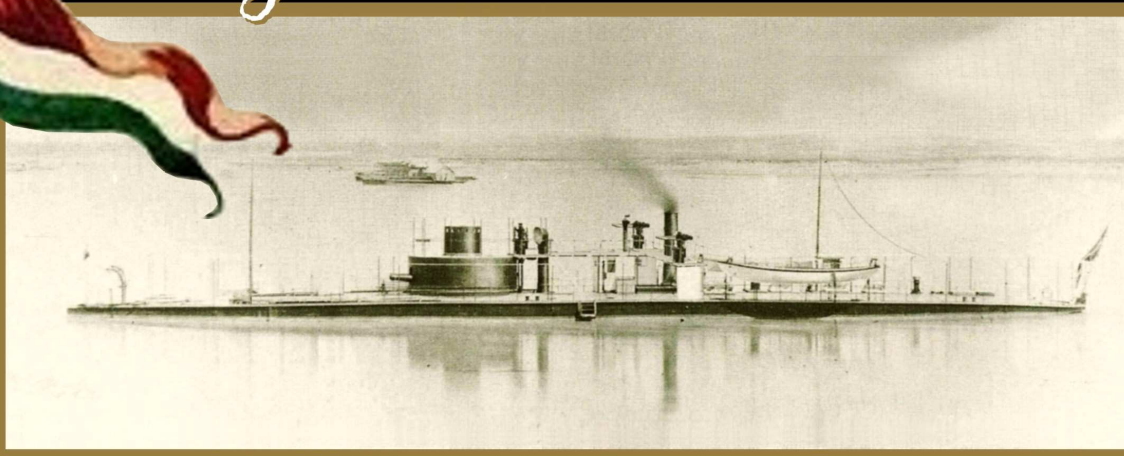
Ígéretünkhöz híven új hírekkel jelentkezünk Révkomáromból, ahol a LEITHA / LAJTA Múzeumhajó felújítása a hajógyári munkák végéhez közeledik. A lövegtorony beemelése után megtörtént a kül- és a beltéri rozsd eltávolítása és megkezdődött a felépítmény rekonstrukciója (képünkön).



A felépítmény leglátványosabb elemei mellett az ágyú öntése (lent balra), a kisebb fedélzeti szerelvények (csörlők, csigák, stb. – lent jobbra) gyártása és a hajótest rekonstrukciója is felgyorsult. A test oldalából „kimetszett” darab (fent) az oldalpáncél eredeti vastagságát szemlélteti.



# Megelevenedik a történelem



Meghívó a LEITHA/LAJTA monitor ünnepélyes újrakeresztelésére



## MEGELEVENEDIK A TÖRTÉNELEM

MEGHÍVÓ A LEITHA / LAJTA MONITOR ÜNNEPÉLYES ÚJRAKERESZTELÉSÉRE

Mi, a LEITHA / LAJTA Múzeumhajó felújításában részt vevő civil szervezetek - az Európa Cégcsoport, a Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány, a TIT Hajózástörténelmi, Modellező és Hagyományörző Egyesület, a Császári és Királyi Dunaflojtilla Hagyományörző Egyesület - továbbá a HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, valamint a MH 1. Tűzszerész és Hadihajós Ezred ezúton meghívjuk Önt és Kedves Családját az 1871-ben Újpesten vízre-csátott és 2010-ben felújított LEITHA / LAJTA monitor - mára a világ egyetlen fennmaradt folyami monitora - újrakeresztelési ünnepségeire.

Helyszín: Az Országgyűlés előtti Duna-part

Időpont: 2010. augusztus 20. 11:30

A tervezett program:

A LEITHA avatására a hagyományos augusztus 20-i vízi felvonulás programjaiba illesztve kerül sor, amelyen 30 db hajó vesz részt. A hajók az üzemeltető társaságok lobogói alatt vonulnak fel, fedélzetükön árva gyerekek számára biztosítva programot. A LEITHA a vontatását biztosító SOPRON-nal együtt a Lánchíd pesti hidőfjénél horgonyzó KOSSUTH Múzeumhajó mellett áll, a felvonulásban részt vevő mintegy 30 hajó délről vonul fel a Lánchíd irányába.

**1)11:30-kor:** a LEITHA a SOPRON vontatókötélén és a PANNÓNIA által kísérve a folyam középvonalra felé és északra indul. Az ünnepségen megjelent 30 másik hajó két oszlopra válvá és a kötelek mögött kissé lemaradva, két oldalról kíséri azt.

**2)12:00-kor:** a kötelek eléri a felállítási helyet és megáll úgy, hogy a LEITHA pontosan a Parlamenttel szemben álljon. A hátrébb haladó 30 hajó is megáll. A kísérő hajók közül az állami méltóságokat, Magyarországon akkreditált meghívott NATO katonai attasékat, stb. szállító 2 hajó előre megy és megközelíti a PANNÓNIA-t (a LEITHA-kötélék legdélebbi hajóját).

**3)12:00-12:40 között:** Himnusz, elhangzik az avatási beszéd, sor kerül az újrakeresztelésre és az ez alkalomból felajánlott ajándékok átadására (a megjelent hazai és külföldi tengerészeti/katonai hagyományörző szervezetek képviselői részéről), Szózat. A LEITHA fedélzetén 21 ágyúlovás dörög. A fedélzeti szolgálatot korhű egyenruhás tengerészeti hagyományörzők adják.

**4)12:40-kor:** megkezdődik a hajók levonulása a KOSSUTH mellé. A meghívott vendégeket szállító 2 hajó a köteleket kísérve szintén a KOSSUTH mellé köt, ahol a vendégeket svéd asztalos fogadás várja. Megkezdődhet a LEITHA Múzeumhajó bejárása. Egyidejűleg korhű katonazene (az Osztrák-Magyar Haditengerészet indulói) szórakoztatják a közönséget.

A felvonulást a HM 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred hadihajói biztosítják - mintegy tisztelegve nagyhírű elődjük emléke előtt.

Az Európa Cégcsoport nevében:

A Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány nevében:

A TIT Hajózástörténelmi, -Modellező és Hagyományörző Egyesület nevében:

A Császári és Királyi Dunaflojtilla Hagyományörző Egyesület nevében:

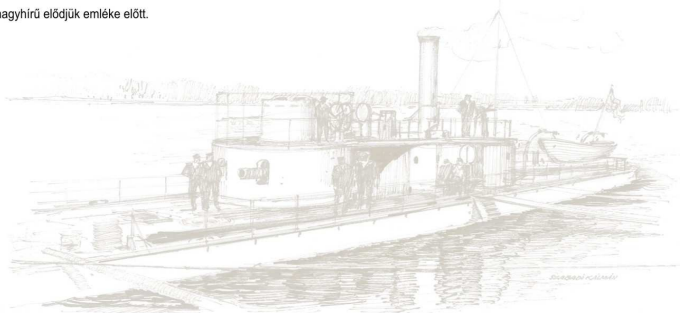
A HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum nevében:

A MH 1. Tűzszerész és Hadihajós Ezred nevében:

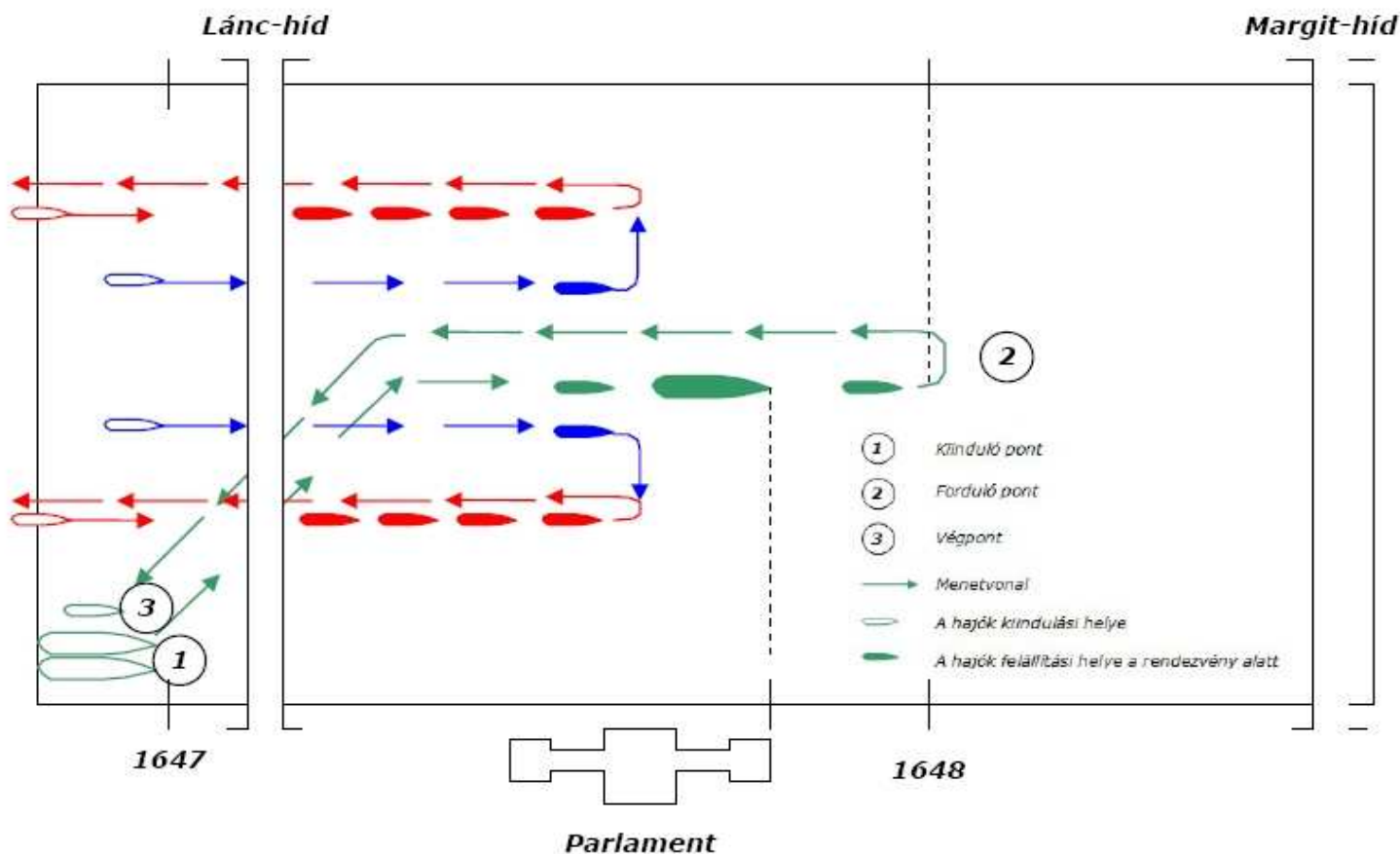
*Sándor János*

*[Signature]*

*[Signature]*



## A TERVEZETT PROGRAM ÉS RENDEZVÉNY-HELYSZÍN



Kiváló alkalom az egyesületi tagok elkötelezettségének bizonyítására a LEITHA / LAJTA Múzeumhajó hazaérkezése Révkomáromból Újpestre, a hadikikötőbe, hisz' a hajógyári munkák befejezése után is akad még szép számmal munkáskezeket követelő feladat a hajón (asztalos-munkák, festés-mázolás, stb.). Kérjük a tagokat, hogy minél nagyobb számban jelentkezzenek Bicskei János titkárnál a munkák elvégzésére! A munkák ütemezését és a munkások beosztását Stankovics András készíti el. Első nap 2010. július 17. A munkában részt vevők számára kiemelt helyeket biztosítunk a hajó ünnepélyes újraeresztelésén, amelyre a tervek szerint a 2010. augusztus 20-i állami ünnepek sorában kerül sor (a meghívót, a tervezett programot és helyszínt lásd fenn és az előző oldalon).

Egyesületünk néhány tagja máris kitűntette magát a munkában: Bicskei János befejezte 2 db Nordenfelt-lövege közül az elsőt (balra lent), Bechler József és Varga János tagtársunk pedig 52 db kötélcsigát készített a hajó számára (jobbra lent). Ezen kívül Balogh Tamás elnök Margitay-Becht András tagtársunkkal elkészítette a hajóról szóló első kiadványokat, promóciós anyagokat, s a Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvánnyal együtt megkezdte a sajtónyilvánosság szervezését (Balogh Tamás például 2010 augusztusában külön cikket készít a National Geographic Magyarország c. folyóirat számára). Végül Lehóczky Zoltán tagtársunk külön honlapot hozott létre a világ egyetlen fennmaradt folyami monitora, a mi LAJTÁnk, és az ünnepség számára (<http://lajtamonitor.hajosnep.hu/>). - B.T. -



**MMS**  
2010  
MOSON MODEL SHOW  
MOSONMAGYARÓVÁR



Ákos György és Czéh György képriortja



2010. április 9-11 között XIV. alkalommal került megrendezésre a Mosonmagyaróvári Nemzetközi Makett Kiállítás és Verseny. Idén a rendezvény egyúttal a IV. Duna Takaréknak Makett-építő Kupának, az Európa Kupa 2010. évi 2. fordulójának, valamint a Varga Péter hajómakett építő emlékverseny is a helyszíne volt.

Tizenhárom évvel ezelőtt rendezett először kiállítást és versenyt a Mosonmagyaróvári Makettező Klub a Lajta-parti városban, ám akkor még csupán a szűkebb régióból érkeztek kiállítók és mindössze néhány tucat alkotást mutattak be. Az elmúlt tizenhárom év alatt a rendezvény egyre népszerűbb, mára egész Európa első három makett versenye között tartják számon.

A rendezvénynek a Nyugat-Magyarországi Egyetem Mezőgazdasági –és Élelmiszertudományi Kara adott otthont mintegy 1000 négyzetméteren. A résztvevők közel 20 országból érkeztek és 1000-1500 makettet neveztek be különböző kategóriákban a versenyre. A háromnapos rendezvény keretében a szakmai programok mellett számos érdekesség várta a látogatókat. A hagyományörző programok mellett volt légvár, íjász bemutató, RC tank- és hajó bemutató, old timer járművek felvonulása.



A veterán harcjárművek kiállítása mellett 300 négyzetméteres sörsa-tor színpadi programokkal várta az érdeklődőket. Itt voltak a táncbe-mutatók és a koncertek. Európa legnagyobb Makett Showján a főbe-járatnál volt kiállítva az a Tigris harckocsi, amivel vasárnap délelőtt 9-órától lehetett „séta kocsikázni” (fent balra).

A bemutatott modellek és makettek leginkább szárazföldi és légi harcjárművek, diorámák voltak. A hajómodellek – a tavalyihoz képest kevesebb számban – az emeleti bemutatóterem egyik oldalát foglal-ták el. A bemutatott hajók között – újszerű és izgalmas kísérletként – szintén több dioráma szerepelt a keresztes háborúk korától (fent jobbra) a nagy földrajzi felfedezésekig (a 6. oldalon középen).

A hazai hajómodellezőket Tuska Lajos és Varga János – Egyesüle-tünk tagjai – mellett Szűcs Imre képviselte versenyzőként, de a zsűri-ben Egyesületünk részéről ott volt Ákos György, Balogh Tamás, Bics-kei János, Pék György és Susányi Oszkár is (a következő oldalon jobbra lent). A benevezett hajómodellek hobby és mester kategóriá-ban indultak. Utóbbi kategóriában Varga János (Ubul) tagtársunk „M”-Boot-ja arany-, Szűcs Imre mesterien feljavított és látványos is egyedi Heller-kitje (a 6. oldalon) pedig ezüstérmes lett.



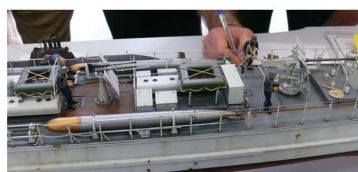


A külföldi alkotások között szép számban akadtak tengeralattjárók (fent és középen), Lengyelországból pedig hihetetlen részletességgel kidolgozott mikro-modellek érkeztek. Az M = 1:1000 méretarányú parányok szemlélésekor tetten érhető virtuozitás – az első világháborús torpedónaszádokon a kalibrált mérőrudak, élethűen kidolgozott felszerelési tárgyak – feltétlen tiszteletet követeltek.

Készítjük a tengeralattjáró- és a torpedóromboló-sorozatot is ugyanilyen műgonddal dolgozta ki. Ezekhez a hajókhöz képest az M = 1:700 méretarányú brit INFLEXIBLE csatahajó, a MONITOR és a VIRGINIA, az ELSTER osztrák-magyar torpedónaszád vagy épp' az osztrák-magyar folyami őrszázdból lett PRESIDENT MASARYK (a 7. oldalon) elkészítése akár ujjgyakorlatnak is tűnhetett.



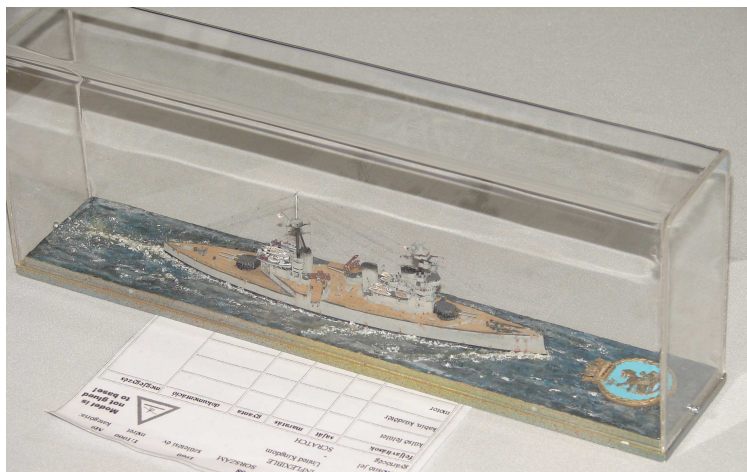
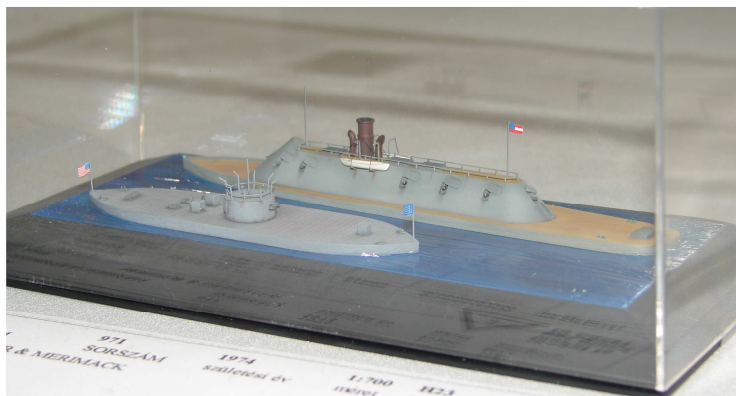
A bemutatott mikro-modellek lengyel alkotója a XIV. Mosonmagyaróvári Nemzetközi Makett Kiállítás és Verseny aranyérmes díjazottja lett. Alkotásainak részletességén a mikro-modellek elismert hazai alkotója, Pék György tagtársunk is őszintén csodálkozott. Meglepetése is igazolja a lengyel modellező kolléga rátermettségét és alkotásai kivételességét. Fent a CSS HUNLEY – az egyik első sikeres tengeralattjáró – lent pedig egy Schnellboot.





A hazai alkotások közül egyértelműen Szűcs Imre diorámájára (az előző oldalon) irányult a legtöbb figyelem. Annyira mozgalmos látványt nyújtott, hogy a közönség órákig szemlélte. Megérdemelten. Az alkotó keze alatt a SAO MIGUEL régi Heller-makettje szinte új életre kelt. A hímzést imitáló díszített vitorlák, a szélben csattogó színes lobogók, a hajótesten megtörő tajték és a sodorvonalban játszó buborékok látványa annyira élethű és megkapó látványt nyújtott, hogy a szemlélők – kicsik és nagyok egyaránt – teljesen a hatása alá kerültek és alig tudtak szabadulni tőle. A hajótest festése (amellyel sikerült átváltoztatni a rideg műanyagot látszatra meghökkentő eredetiségű fává) külön is jelentősen hozzájárult az élethű hatás fokozásához. A modellező igényességére – és az újdonságot sem elutasító kísérletező kedvére, találmányosságára – jellemző a dioráma fa keretének a tenger hullámaival egybecsiszolt pereme, ami elmosta a határt a dioráma és a külső tér valósága között, azt a benyomást keltve, hogy a hajó mindjárt kiúszik a nézők közé. Ez különösen esztétikus megoldásnak bizonyult. A fedélzeten és a kötélzeten sürgő-forgó tengerészek pontos elhelyezése ugyancsak kellemes benyomást keltett. Egyedül a felső fedélzet szintje volt zavaróan rossz helyen a modellen (s ez végül az egyébként kiváló dioráma értékét csökkentette a versenyben), de ez legalább annyira a makettet készítő cég, mint a makettező hibája. Összességében az eredetileg kicsit ügyetlen – és több vonatkozásában teljesen történelmietlen – megjelenésű makettet Szűcs Imre magas színvonalon kidolgozott, díjazásra érdemes diorámává dolgozta át. Gratulálunk!

- B. T. -





## A VÁRBAN OTRANTÓ ÜNNEPÉN

A HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum (HIM) udvarán 2010. május 14-én – az otrantói tengeri ütközet évfordulóján – ismét megrendezésre került a Magyar Tengerészek Egyesülete (MATE) kezdeményezésére a kilencvenes években újtára indított megemlékezés. A győztes csatára emlékezve Egyesületünk képviselőjében többek között Balogh Tamás elnök, Ákos György a Hajózástörténelmi Tagozat vezetője és Dezsény Zoltán tagtársunk helyezte el koszorút a HIM-ben található emléktáblánál (jobbra). A megemlékezésen Egyesületünk részéről részt vett még Bicskei János titkár és Lehóczky Zoltán tagtársunk. Koszorút helyezte el még a MATE elnöksége (Putzkaller Aladár elnök), az Österreichisches Marineverband (ÖMV) küldöttsége (Karl Skrivaneck elnök és Habsburg-Lotharingiai Markus Salvator, az ÖMV tiszteletbeli tagja) és a MH 1. Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj (azóta ismét ezred) parancsnoka nevében Szilágyi Zsolt alezredes. A megjelentek megemlékeztek az ünnepség kezdeményezőjéről, a tavaly elhunyt Gáspár Gyuláról, a MATE alelnökéről.

- B.T. -



## A RÓMAI PARTON A HONVÉDELEM NAPJÁN

A magyar szabadságharc tavaszi hadjáratának csúcspontjaként 1849. május 21-én a honvédsereg három hetes ostrom után visszafoglalta Buda várát. Ennek emlékére 1992-től a kormány határozata alapján e napon ünnepeljük A MAGYAR HONVÉDELEM NAPJÁT. A 2010. évi évfordulón Egyesületünk a MH 1. Tűzszerész és Hadihajós Zászlóaljjal közösen ünnepelt és az alakulat római parti sátrában berendezett csapattörténelmi és magyar hadihajózás-történelmi kiállítás részeként első ízben mutatta be a nagyközönségnek Bicskei János titkár Nordenfelt-lövegét (balra), amely a LEITHA / LAJTA Múzeumhajó rekonstrukciója keretében készült. A rendezvényt egyúttal arra is felhasználtuk, hogy a monitor augusztus 20-ra tervezett ünnepélyes újrakeresztelését a közönség figyelmébe ajánljuk, s minél több érdeklődőt toborozunk a jeles eseményre. A lelkesedés felkeltésére Balogh Tamás tablói és Kecskeméti József tagtársunk monitor-modelljeit is „bevetettük” – a látogatók véleménye alapján – sikerrel.

- B.T. -

# IV. Makettinfo Kupa

## Makettverseny és kiállítás

**Helyszín:**  
Belvárosi Általános Iskola Sportcsarnoka  
Jászberény Bercsényi u. 11.

**A verseny fővédnöke:**  
Dr. Gedei József, Jászberény város  
Polgármestere

**Megnyitó:**  
Június 5-én, 13 óra  
**Eredményhirdetés:**  
Június 6-án, 14 óra

A versenyen fontos szerepet kap a gyermek és ifjúsági korosztály, hagyományosan ők lesznek a kiemelt kategória. Számos díj és makett kerül kiosztásra közöttük. Kiemelt kategória ezen kívül a polgári jármű szekció is.

**Programok:**

- A rendezvény alatt folyamatos börze, vásárlás
- Makettépítési lehetőség gyerekeknek
- Veterán jármű kiállítás
- RC autóverseny, bemutató
- Tűzoltósági bemutató

**Kapcsolat:**  
Kiss Gábor  
kissgabor@pr.hu  
www.makettinfo.hu  
www.makettinfoklub.hu

Jászberény,  
2010. Június 5-6.



## A MAKETTINFÓ KUPÁN JÁSZBERÉNYBEN

2010. június 5-6-án immár negyedik alkalommal került megrendezésre a Makettinfo Kupa Jászberényben. A makett- és modellkiállítás és verseny mellett számos kiegészítő programmal gondoskodtak a szervezők a résztvevők szórakoztatásáról. Volt a mesterfogások elsajátítására lehetőséget adó műhely, családosoknak gyermek napi rendezvények, a nagyobb gyermekeknek pedig látvány-makettezés. Boldizsár János jóvoltából a résztvevők átfogó képet kaphattak a Csepel tehergépjárművek hazai alkalmazásáról is, természetesen az előadó archív és egyéb képeivel.

A rendezvényen Egyesületünk – amelyet Bicskei János titkár és Tuska Lajos tagtársunk a helyszínen képviselt – a tavalyihoz hasonló jó eredményeket ért el:

F 20-as „motoros hajó” kategóriában Varga János (Ubul) tagtársunk I. helyezést ért el.

F 21-es „vitorlás hajó” kategóriában Tuska Lajos tagtársunk I. helyezést ért el.

F 23-as „egyéb” kategóriában Bicskei János titkár I. helyezést ért el (a Nordenfelt löveggel).

Hírlevelünk előző negyedévi számának „Ajánló” rovatában már hírt adtunk Tuska Lajos új modelljéről, a TROIS LIS misztikóról. A szép modell méltán aratott nagy sikert Jászberényben is, ezért a következő oldalon Bicskei János képeivel mutatjuk be az egyedi modellt.

- B.T. -





A jászberényi versenyen bemutatott hajómodellek.

Fent balra: Varga János (Ubul) hadihajói, fent jobbra: HAPAG-LLOYD német konténerhajó és RONALD REAGAN amerikai repülőgép-hordozó makettje, középen balra pedig a PINTA egy igényes kivitelezésű fa modellje.

A többi kép Tuska Lajos tagtársunk TROIS LIS nevű misztikójáról készült. A hétköznapi szemlélőnek szokatlan vitorlázatú – ám Lajosnak éppen ezért érdekes – hajó modellje különös élvezetet kínált minden, a hajózás iránt érdeklődő látogatónak.

## Meghívó

Kedves Hajómakettezők!

Örömmel értesítünk benneteket, hogy 2010. június 6-án (vasárnap) Budapesten megrendezésre kerül a

## Történelmi Vitorlášhajó Makettezők II. Országos Találkozója,

melyre szeretettel hívunk minden kedves hajómakettezőt!

Az esemény során az ismerkedés és szakmai eszmecsere mellett érdekes programokkal várunk mindenkit. Igény szerint az egyre fejlődő műhelyben lesznek technikai bemutatók (fúrás-marás, esztergálás, pantográf, stb.), makett-, könyv- és tervrajzbemutató, valamint folyamatos vetítés is. Kedvcsinálóképpen az első találkozó képeit megtekinthetők itt: [katt!](#)

Az esemény házigazdája: Pálvölgyi József

**Időpont:** 2010. június 6., reggel 9 órai kezdettel

**Helyszín:** 1163 Budapest, Új Kőbánya utca 11.

(Őrs Vezér Teréről 45-ös busz, Galgahévíz utcai megálló - térkép)

### Kapcsolat:

Aller Máté (email: [allermat@gmail.com](mailto:allermat@gmail.com)) Tel: 06/20 954-7389

Toth Gyula (email: [gytoth.risspo@gmail.com](mailto:gytoth.risspo@gmail.com)) Tel: 06/70 603-5594

Zrinyi Miklós (email: [tyrman@fw.hu](mailto:tyrman@fw.hu)) Tel: 06/20 825-8446

Mivel az első találkozón igen nagy számban jelentek meg az érdeklődők, kérünk mindenkit, hogy a lebonyolítás megkönnyítése érdekében mihamarabb jelezze részvételi szándékát a szervezőség felé a fent megadott elérhetőségek valamelyikén!

Üdvözlettel: A szervezők



## TÖRTÉNELMI VITORLÁSHAJÓ MAKETTEZŐK II. ORSZÁGOS TALÁLKOZÓJA

Pálvölgyi József – Hajós Joe – tagtársunk „birtokán” június 4-6-án ismét összegyűlt a hajósnép. A makettek, tervrajzok, szerszámok, szakanyagok technikai bemutatóját előadások, könyvbemutatók, s persze a már hagyományosnak számító barátságos jó hangulat kísérte (<http://www.hajomakett.hu/>). A korábban érkezett vidéki kollégákat házigazdánk szállással és vacsorával várta. Az esteli jó hangulatban aztán könnyen megindult az ötletelés. Ekkor ismertette régóta dédelgetett gondolatát a résztvevőkkel Pálvölgyi József: nyissunk modellező iskolát! Ő a műhelyét és a tudását, a „tanoncok” pedig a lelkesedésüket adnák. Bár Hajós Joe még nem tudja – mert nem jár rendszeresen a klubba © – a szót azóta tett követte: Antal Gábor tagtársunk közbenjárására sikerült tető alá hozni egy megállapodást az Újpest-Káposztás-megyeren működő Csokonai Vitéz Mihály 11 osztályos gimnáziummal (Bórfestő u. 5-9.) arról, hogy a jelenleg teljesen kihasználatlan 60 m<sup>2</sup>-es politechnika termüket mi, a TIT HMHE, illetve egyesületünk Modellező Tagozata, működtetné, ahol a tanárok kiképzésével együtt három kerület (Angyalföld, Újpest, Káposztásmegyer) gyermekei számára hirdethetnénk meg a Modellező Iskolát. Az infrastruktúra kiváló: a 1,5 m magasan körben csempézett teremben ipari áram és kerámiaágető-kemence is van. Az aulában megtarthatjuk előadásainkat, kiállításainkat. A tervhez az önkormányzatok támogatása is igényelhető. Már csak a mesterek hiányoznak: Gyere Hajós Joe, várunk!

- B. T. -



## KI MIT ÉPÍT? – SEREGSZEMLE

Az országos találkozó lehetőséget teremtett arra is, hogy a történelmi vitorlások modellezői bemutassák egymásnak épülő-szépülő alkotásaikat. Szemléjükből adunk most ízelítőt Olvasóinknak.

Elsőként Tuska Lajos tagtársunk új hajóját mutatjuk be. Lajosra igazán nem jellemző, hogy tétlenül ülne a babérjain. Most épp a NAGY JACHT, vagy néha ÚJ JACHT illetve ARANY JACHT néven emlegetett XVII. századi vitorlás (uralkodói rendezvényhajó) modelljét készíti M = 1:50 léptékben (a modell hossza 580 mm, magassága 520 mm lesz). A hajó méreteit a fennmaradt eredeti tervek, színezését pedig Verschuger holland festő képei alapján ismerjük, aki 1684-ben lefestette a Brandenburgi Választó flottáját.

Az eredeti hajót még III. Orániai Vilmos holland herceg (később 1689-től III. Vilmos néven Anglia és Írország, II. Vilmos néven pedig Skócia királya) rendelte meg a holland G. C. Peckelhering (a korabeli források szerint Peckelherius) hajóépítő mester kolbergi műhelyében, ahol 1678/79 között épült fel. A jacht kiváló hajózási tulajdonságokkal rendelkezett. Felszereléséhez 8 db 3 fontos ágyú tartozott, legénysége békeidőben 12 főt tett ki, de háborúban ezt akár 50 főre is növelhették.

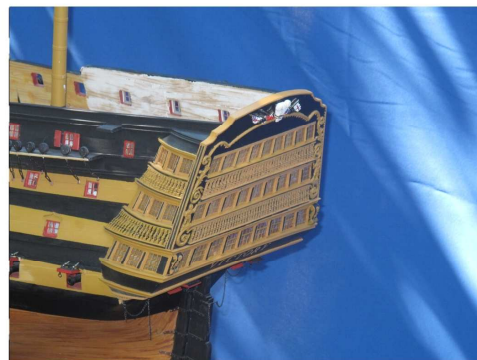
A hajót építője eredetileg prototípusnak szánta az uralkodó számára készítendő további díszhajók számára, ám csakhamar Frigyes Vilmos brandenburgi választófejedelem tulajdonába került, aki londoni diplomáciai missziói alkalmával használta protokollhajóként. 1680-ban a kelet-poroszországi Pillauban állomásozott, 1693-ban Amszterdamban, a következő évben pedig Londonba látogatott, ahol 1700 év végéig maradt, majd visszatért Berlinbe, ahol 1821-ben lebontották.

- B. T. -



Lent Lajos modellje jelenlegi készültségi fokában, fent jobbra pedig az látható, hogy milyen lesz, ha elkészül.





„Van aki nem ismeri a Victory-t? Szerintem nagyon kevesen... Az angol királyi flotta büszkesége, amely Trafalgar-nál Nelson admirális vezetésével győzelemre vitte Angliát az egyesült Francia és Spanyol flottával szemben. Őfelsége ma is szolgálatban álló, teljesen felszerelt hadihajója (hála az angoloknak) ma is létezik, és megtekinthető a dél angliai Portsmouth-ban.” Ezekkel a szavakkal kezdte saját M = 1:50 méretarányú VICTORY-modelljének ismertetését Horváth Zoltán, fent (<http://hajomakett.hu/content/view/824/70>).

Az okokról így nyilatkozik az építő: „A lehető legtöbbet megmutatni az eredeti hajóból – ehhez az 1:50-es méretarány már jönnek és még kezelhetőnek tűnik, ezért ezt választottam. Elhatároztam, hogy megépítem az összes fedélzetet a hajófenéktől kezdve belülről is! (lehetőleg berendezve) Semmiképpen sem akartam kismetszett, vagy lyukas hajót építeni, ezért első körben belső kamerákat képzeltem el, amik segítségével láthatóvá lehet tenni az alsó fedélzetek belsejét.”



A modellt, amelyet építője a II Országos Találkozóra is magával hozott, egyértelműen lenyűgözte a kollégákat. Sokkal jobb és alaposabb, mint a TIT HMHE – illetve jogelődje – által annak idején a Közlekedési Múzeumnak adományozott azonos méretarányú VICTORY modell. Zoltán ugyanis nemcsak a hajó külsejét dolgozta ki, de irigylésre méltó alaposággal a belső tereket is kialakította.

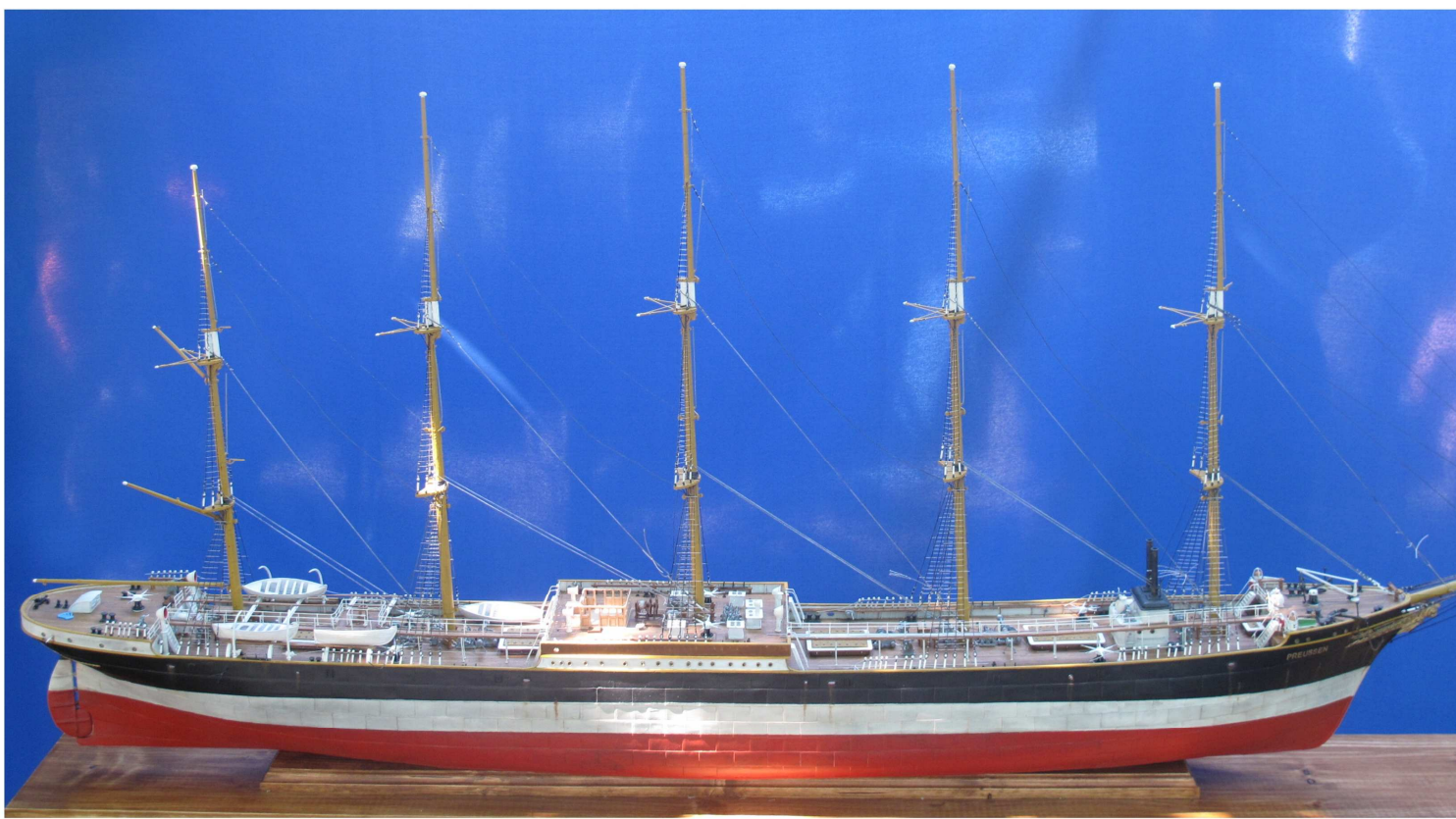
„Ehhez természetesen belső világítás is szükséges. A világítás megvalósult, a kamerák nem – túl nagy ár lett volna (egy kép – egy kamera). Maradtak a saját fotóim – illetve orvosi endoszkóppal bármikor körül lehet nézni a fedélzeteken.” – Egy szó, mint száz, bár még nincs kész az alkotás, az már biztos: ilyen VICTORY-modell még nem készült Magyarországon!





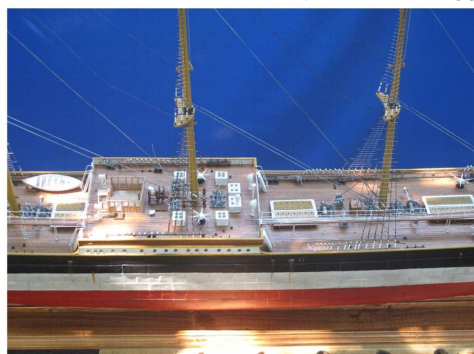
Vannak még hasonló elhivatott szakemberek. Ezt ékesen bizonyítja Bechler József tagtársunk (fent jobbra) legújabb remekművé alkotása: a PREUSSEN ötárbocos teljes vitorlázatú hajó. Az acél-testű német ötárbocos teljes vitorlázatú hajó - windjammer – eredetije 1902-ben épült Carl Ferdinand Laeisz hajósgazda számára Georg Wilhelm Claussen tervei alapján Johann C. Tecklenborg geesteműndei hajógyárában. Az egész világon ez volt az egyetlen hajó, amely öt árbocát mindegyikén hat sor keresztvitorlát hordott

A hajóért rajongó II. Vilmos császár is többször látta őket, s állítólag egy ilyen alkalommal tette fel a kérdést: „Jó-jó, de végül mikor jön az ötárbocos teljes vitorlázatú hajó”. Nem sokkal később, 1900 novemberében megrendelték a hajót. 1902. július 31-én állt szolgálatba Bremerhavenben. A 11 330 t összsúlyú (8 100 t rakomány szállítására képes) hajó teljes hossza 147 m, szélessége 16,4 m, magassága a gerinctől az öt óriási árboc csúcsáig 68 m volt. Kedvező körülmények közt a sebessége elérte a 20 csomót (37 km/h).



(öt árbocát elő-, fő-, középső-, hátsó- és keresztárbcnak – németül: Vor-, Groß-, Mittel-, Achter-, Kreuzmast – nevezték). Egészen 2000-ig – a luxus-turistautakra szánt Royal Clipper vízrebocsátásáig – a valaha épült egyetlen ötárbocos teljes vitorlázatú hajó volt. Laeisz flottája, a híres reülő 'P'-vonal (Flying 'P' Line) csupa 'P'-vel kezdődő nevű nagyvitorlásból, jórészt 4-5 árbocos barkokból állt (Padua, Pamir, Potosi, stb.).

Hatalmas méretei ellenére 9-es erősségű szelet is ki tudott állni (a 2 m átmérőjű kettős kormánykereket ekkor már 8 markos tengerészeknek kellett tartani). A hajó útjai során leginkább chilei salétromot szállított. Egyedi megjelenése és kiváló navigációs tulajdonságai miatt a tengerészek csak úgy nevezték: „A tenger valamennyi királynőjének királynője” (az angol tengerészek egybehangzó véleménye szerint a leggyorsabb hajó volt a klipperek kora óta).





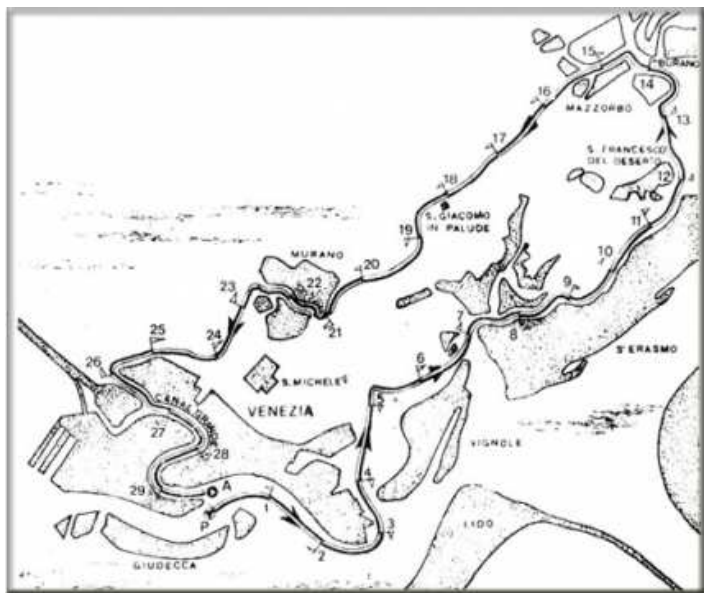
A PREUSSEN 1903. február 2-május 1 között 57 napos rekordot állított fel a dél-angliai Lizard-fok és a chilei Iquique között (legjobb napi – 24 óras – teljesítménye 426 tengeri mérföld volt). Szolgálatá során 12-szer tette meg a Hamburg-Chile oda-vissza utat, egyszer pedig világ körüli útra ment, amely során érintette New Yorkot és Jokohamát. 1910. november 6-án a hajó 14. Chile felé tartó útján vegyes rakománnyal hajózott a La Mance-csatornán, amikor a BRIGHTON nevű kis angol csatorna-gőzös nekiütközött (amikor az előírások ellenére megkísérelt áthaladni a vitorlás orra előtt alábecsülve annak 16 csomós – 30 km/h-s – sebességét). A PREUSSEN súlyosan megsérült, elülső árbocozata és kötélzete nagy részét elvesztette (az orrárboc és az előárboc toppja letört), lehetetlenné téve a hajó biztonságos révbe kormányzását. Több sikertelen kísérletet tettek a közeli Doverbe vontatására, végül a Crab-öbölbe sodródott, ahol zátonyra futott. Árukészletét és legénységét biztonságba helyezték, a gerinc és a hajótest azonban eltört, s a hajót menthetetlennek nyilvánították. A hullámverés aztán gyorsan végzett a sorsára hagyott hajóval, amely hullámtörőként állta egy darabig az elemek ostromát. Végül a letört orr-rész teljesen szétmorzsolódott. A tat néhány év múlva követte. A hajdan nagyszerű hajó maradványai alacsony vízállásnál ma is láthatók az öbölben. - B.T. -



### MAGYAROK VELENCÉBEN - VOGALONGA 2010.

A 2010 második negyedévi „Rendezvényeink” rovatban most egy rendhagyó – de a hajózás iránt lelkesedőket bizonyosan megérintő – eseményről, a velencei vízi karneválról, a Vogalongáról számolunk be Nagy András barátunk, a Hadtörténeti Intézet és Múzeum Kiállítási Osztály osztályvezetője elmondása alapján, akivel a 2009/10-es várbeli kiállításunk szervezésekor ismerkedtünk meg, s aki most feleségével, Zsuzsával vágott neki Velence „utcáinak”. A Vogalonga – annak ellenére, hogy Velence története bővelkedik a különböző evezős-versenyek és felvonulások rendezésében – egyike a város újabb keletű hagyományainak. 1974 óta rendezik meg, minden tavasszal, s évről évre egyre több evezős hajó indul el, hogy 32 kilométert evezzen Velence körül és a lagúnákban. Andrásék a munkában töltött feszített hónapok után valamilyen levezetést kerestek, így – ismerőseik biztatására – kerültek a Vogalonga egyik magyar evezőscsapatába. A meghívók is jó pár hajót és jó pár főnyi hajós legénységet vittek magukkal. Voltak közöttük szigorú sportemberek, akik a verseny kedvéért érkeztek és voltak céges csapatépítő társaságok is, akik csak a lagúnákban való evezés kedvéért utaztak.





A Vogalongát vasárnap tartják, az idén több mint kétezer hajó indult. Az elsők kb. három órát eveztek, a mezőny java úgy öt óra alatt teljesíthette a távot. Mindenféle kézzel hajtott hajó indult: gondolák 1-20 fős legénységgel, kielboat-ok, kajakok, kenek, sárkányhajók, stb. A sárkányhajók a legviccesebbek, sokszor dobosuk is van, a magyar hajók többsége is ilyen volt (2008-ban egy sárkányhajó legénységként a TIT HMHE csapata is részt vett egy evezősversenyen, lásd Hírlevelünk 2008. évi 3. számát).

Andrásék a Reki Klub csapatának vendégként a meghívókhoz igazodtak, s hagyták, hogy ők osszák be őket a három induló magyar sárkányhajó egyikébe. Amikor kiderült, hogy az egyik hajóba az aktív evezős olimpiákon, a másikba a verseny megnyerése kedvéért érkezett raftingosok kerültek, Andrásék már éppen megnyugodtak, hogy a „maradék”-csapatban csendes, nyugodt evezésben lesz részük. Különösen, amikor látták, hogy velük egy ivású, sőt még idősebb, ősz emberek lesznek evezős társaik.

Ám a hajók összeszerelésékor gyanút fogtak: ősz hajó vezérevezősük ugyanis közölte, hogy sem a díszes sárkányfej, sem a sárkányfarok, de még az evezősöknek ütemet diktáló dob és a dobos sem kell a hajóra, mondván: „az nekünk csak árt” – légellenállás szempontjából. A gyanúból bizonyosság lett, amint elhangzott a startjel, s a „vízi aggastyánok” csapata az ifjakat megszegyenítő lendülettel merítette evezőit a lagúna szennyes vizébe. Első blikkre látszott itt nincs pardon: András és Zsuzsa az egykori evezős olimpiákon hajójában találta magát!

Az idősek persze meg akarták mutatni az ifjaknak, hogy mennyivel jobbak, ezért végig véresen komolyan vették a versenyt. Kezdetől fogva együtt kellett dolgozni velük. A szűk sárkányhajóban szinte egymáshoz préselődött evezősök között az, aki kiesett az evezés ritmusából csak egyet tehetett (ha nem akarta hátba vágni az előtte ülőt, vagy ha nem akart egy háta vágást a mögötte ülőtől): feltartott evezőjét magához szorítva kuporogott az evezős padon, amíg elcsipve az ütemet, újra vízbe meríthette a lapátja tollát.

A mezőny az óramutató járásával ellentétesen északról kerülte meg a várost. A táv felénél, egyben a legészakibb fordulópontnál – Mazzorbonál (lásd az előző oldali műholdas térképet) – a vezérevezős 5 perc szünetet engedélyezett azoknak, akik WC-re akartak menni, vagy frissítőként egy kis édesvízre vágytak. Ekkorra a hajó már jelentős előnyre tett szert a többi magyar hajóhoz képest. A mólóhoz kötött sárkányhajóra a víz felől azonban csakhamar az újonnan érkező amerikai és holland csapat hajója is rákötött: evezőseik csak a magyar hajón keresztül tudtak partra szállni. Veszélybe került az addig kivívott előny! A magyar vezérevezős azonban határozottan döntött: „levágni” – adta ki a parancsot újra egybegyűlt legénységének és a csapat újult erővel vágott neki a még hátralévő távnak.

A legnehezebb szakasz az utolsó, Murano és a Canale Grande közt. A Canale-n ráadásul az addig szabad vízfelületen futó hajók, minden más lehető és lehetetlen vízi járművek, amivel a Vogalongán részt vesznek (a hollandok például fürdőkökádokkal érkeztek) itt a házak közé érve egyszeriben összezsúfolódnak, s egymás vagy a part mellé kerülve olykor bizony az evező is eltörik, most sem volt másként. A hosszú lábait kiterjesztve a víztükrön egyensúlyozó futrinkákra emlékeztető kielboat-okkal az ember itt nem megy semmire. Ilyen helyzetben mutatkozik meg igazán a sárkányhajó előnye. A csendes-óceáni törzsek fakéreg-csónakjaira hasonlító sárkányhajó a maga kicsi és rövid evezőivel szinte kerülgeti az útjába kerülő hajókat.

Nem véletlen, hogy ezen az utolsó szakaszon a többi vízi jármű lassan elmaradt a magyarok mögött, s Andrásék sárkányhajója felzárkózott egy amerikai hajó mögé. Az öregek – a 32 km után mit sem veszítve elszántságukból – most még nagyobb erőre kapcsoltak. A versenyláz Andrásékra is átragadt, s az egész hajó egy emberként húzta. Erőteljes csapásaik alatt a sárkányhajó méterről méterre könnyebben lendült a cél felé: előbb befogta, majd utolérte az amerikai hajót. Amikor a vezérevezősök egymás mellé értek, a küzdelem elérte a tetőpontját. A magyar hajó szilárdan siklott előre, evezősei csak a feladatra koncentráltak, hisz' érezték: itt az a néhány pillanat, amelyben eldől a verseny. Végül – annak ellenére, hogy amerikai legénység is nagyobb erőre kapcsolt – a magyarok előbb csak centiméterekkel, majd méterekkel, végül az egész hajóval elhagyták a riválisukat. Az amerikaiak feladták (végül fél óras lemaradással futtak be).

A célhoz közeledve a parton a hajókat hatalmas ováció, taps és drukolás fogadta. A csatorna-partokon hatalmas tömeg gyűlt össze, fűtökben lógtak a drukkerok a partokon, a hidakon. Igazi népünnepe. A díjátadás – mindenki kapott, aki elindult – a Szent Márk térrel szemben a túlparton, az Andrea Palladio tervezte San Giorgio Maggiore bazilikánál volt. András és Zsuzsa nyakába is került egy medál, amely ma a házaspár otthonában emlékeztet a különleges élményre. Velence gyalog is hatalmas élmény, vízen pedig utánozhatatlan. Aki teheti, menjen el egy hajós társasággal, és próbáljon evezni a csatornákon! Az a három óra a vízen, mindent megér ([www.vogalonga.it](http://www.vogalonga.it)).

- B.T. -





## NYÍLT NAP A HADIKIKÖTŐBEN

Tűzszerész kutyák, harci robotok, hajómodellek várták a látogatókat a Magyar Honvédség Hadikikötőjében 2010. június 26-án, a MH. I Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred nyílt napján. A rendezvényen a kicsik tüzet olthattak, a kíváncsiak grafológustól kérhettek személyre szabott elemzést, de emellett számos látványos bemutató és kiállítás is megrendezésre került, köztük az ezreddel közös hadihajós tárlatunk, amelynek leglátogatottabb eleme Bicskei János Nordenfelt-lövege volt.

Családok, a honvédség iránt érdeklődő fiatalok és veteránok egyaránt érkeztek a rendezvényre már a kora reggeli órákban is, akiket a hadikikötőben a kapunyitás után nem sokkal mazsorettek, valamint a Szolnoki Légierő zenekara köszöntött. Látványosságokban nem volt hiány: földön, vízen és levegőben egyaránt érdekes programok várták a látogatókat: A standok között megtalálható volt Mesztegyő város – a finom réteseiről ismert somogyi község – sátra, amely idén a rendezvény kiemelt vendége volt a honvédséggel ápoló kiváló kapcsolataira tekintettel (a város 65 éve avatta fel a tűzszerész-émlékművet). A Zrínyi Kiadó szintén a kiállítók között volt. Könyvei között olyan érdekességekre bukkanhattunk, mint Csonkaréti Károly és Sárhidai Gyula legújabb könyve a Császári és Királyi Haditengerészeti Légierő történetéről. Kései örökösök, a magyar légierő öt ejtőernyőse – a Vörös Meteor Sportegyesület tagja – ereszkedett az égből a vízbe, majd látványos légbemutató következett. Ezután Hajdu Gábor mérnök ezredes, a MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj a színpadra invitálta Németh Lászlót, Mesztegyő polgármesterét, s hivatalosan is megnyitották a rendezvényt.

A megnyitót a honvédség díszegységének fegyveres ügyességi bemutatója követte. A katonák az amerikai hadseregből ismert akrobatikus fegyverforgatást mutatták be. Puskáikat feltűzött bajonettekkel dobálták a levegőbe – gyakran oda se néztek – mégis mindig anélkül kapták el újra a lehulló fegyvereket, hogy magukat vagy társaikat, illetve a nézőket megsebeztek volna!



A délutáni programokig a nézelődők különböző harci járművet nézhettek meg kívül-belül. A Mercedes G270 CDI, az Unimog 4000, a Rába H-18 terepjáró, valamint a Magyar Honvédség Cougar-ja is érdekes volt, az igazi sláger azonban a kikötő másik végében álló igazi és modell hadihajók jelentették. Az ezred aknamentesítő (AM) naszádjait szintén megnézheték az érdeklődők (a típust mi is ismertettük Hírlevelünk 2008. évi 3. számában).

A szabadtéri harcjármű-bemutató érdekes darabja volt a szépen felújított AN 2 típusú ERCSI aknásznaszád. Miután 2008-ban már bemutattuk a hadihajós alosztály jelenlegi fő fegyverének számító aknamentesítő (AM) naszádot, illő most néhány szót szólni „kistestvéikről”, az AN-hajókról is.

A hajók a Magyar Hajó- és Darugyár Váci gyáregységében (a Dunai Hajógyárban) készültek, amelyet 1953-ban egy technológiai fejlesztéssel alakítottak át könnyűszerkezetes hajógyárrá és 1962-ben csatoltak a nagyvállalathoz. Elődje a Váci Alumínium- és Horganyfeldolgozó Vállalat volt, amely többek között csónakokat is gyártott. A Dunai Hajógyár különleges helyet foglalt el a magyar hajógyárak között, mert egyrészt kizárólag könnyűfémből (alumínium ötvözetből) épített hajókat, másrészt egyedülálló módon nem volt sólyatere (a hajók építése zárt műhelycarnokban történt, majd szárazföldön – egy kukoricaföldön keresztül – juttatták el a hajókat a vízretétel helyére). Ezt a Dunai Hajógyárban épített hajók méretei lehetővé tették. Ezek a méretek azzal az előnnyel is jártak, hogy olyan zárt tavakra is elszállíthatók közúton az exportra épített hajókat, amelyek vízúton nem voltak elérhetőek, így például az ausztriai, a jugoszláv és a csehországi tavakra.

A gyár első termékei a Honvéd Folyami Flottilla részére épített AN 2 típusú aknásznaszádok voltak (az 1950-től Balatonfüreden gyártott AN 1-es típus továbbfejlesztett változatai), amelyek jelentősen hozzájárultak a Dunának a II. világháború során repülőgépekről telepített indukciós aknáktól való megtisztításához, a személy- és áruszállítás biztonságához. Az aknamentesítés érdekében tömör alumíniumból készültek és – a hajótest különleges kialakításának köszönhetően – rendkívül kis merülés és nagy sebesség (23km/h, 13 csomó) jellemezte őket. A 13,4 m hosszú, majd 3,7 m széles hajók teljes terhelés mellett, felszereléssel (lőszerrel és gépágyúval, személyzettel és ellátmánnyal) is alig 60 cm-t merültek! Mivel a korabeli víziaknák 70 cm mélyen feküdtek a víz alatt, és bármilyen vas testhez hozzátapadva robbantak, az alacsony merülés és az alumínium test kiváló aknamentesítőkké tette ezeket a hajókat. Tüzérség jelenlétében persze komoly veszélyben lettek volna, hisz' az alumínium testet bármilyen csöves tüzérség könnyen átlóthatta.

Az AN 1 és az AN 2 típus fő különbsége az AN 2-es 30 cm-rel szélesebb hajótest és a motortér rovására megnövelt tágasabb és kényelmesebb – oldalajtón keresztül – megközelíthető kormányállás



(ahová az AN 1-en csak felülről, csapóajtón lehetett bejutni). A 7 fős személyzet számára a felépítmény közepén elhelyezett fedett kormányállás előtt és mögött alakították ki a hálóhelyeket. A hátsó hálótér tetején állították fel az 1 db 12,7 mm-es DKS légvédelmi géppuskát. Az AN 1 típus hajói közül az utolsót 1976-ban selejtezték, az AN 2-eseket – amelyekből összesen 40 db épült – az 1990-es években eladták. A rendszerben maradt hajók ma tűzszerész-járőr-kiképzőhajóként szolgálnak. Jelenleg 4 db AN-2 van a hon

védség (hadihajós alosztály) állományában: ERCSI - felújítva 2005-ben, BAJA - átépítve 2007-ben, továbbá 2 db vár átépítésre, ezek jelenleg a parton vannak (MH Hadikikötő Újpest). A jelenleg használt naszadokról eltávolították a DSK légvédelmi géppuskát, helyettük NSzVT-t (a T 72-es harcokcsik légvédelmi géppuskáját) terveztek beépíteni, de ez még nem valósult meg. A kor színvonalának megfelelően felújított aknásnaszadokkal a Magyar Honvédség tűzszerészei már nemcsak a Dunán, hanem az ország valamennyi



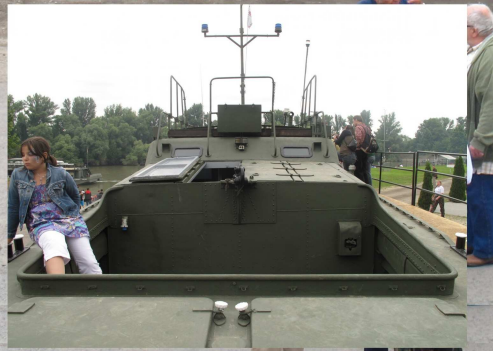


hajózható vízén képesek feladataik ellátására, vagyis a vizekben talált robbanószerkezetek megsemmisítésére és hatástalanítására. Az aknásznaszádok felújítását négy hónap alatt végezték el a szakemberek, a vázszerkezetet leszámítva minden alkatrészüket kicserélték. Motorjuk a legújabb dízel, amellyel akár óránkénti 43 kilométeres sebességre is képes. Az Euro-5-ös szabványú gépek beépítésére egyébként azért volt szükség, hogy a tűzszerész járőr-hajók olyan vizeken is közlekedhessenek, amelyek kiemelt környezetvédelmi jelentőséggel bírnak. A hajón 4 fős személyzet szolgál. A látogatók persze nemcsak a „nagy” hajókra voltak kíváncsiak:

már a reggeli óráktól sorban álltak a rohamcsónakoknál is. A „ro-csókkal” ki-ki kimerészkedhetett a Duna hullámaira. A nyugodtabb utazást kedvelőket sétahajók várták, amelyek a megyeri hídig közlekedtek. A programot a tűzszerész kutyák izgalmas bemutatója követte, majd ismét az égre szegeződtek a tekintetek: Szalkai István, Keserű Béla és Nádas Tamás műrepülő bemutatóját láthatták az érdeklődők. A finom babgulyás, a sör, bor vagy pálinka elfogyasztása után még jócskán akadt látnivaló, hiszen a délután folyamán bemutatkoztak az RC hajómodellek és egy igazi tűzoltóhajó. Az élményekkel teli napot végül koncertek zárták.

- B.T. -



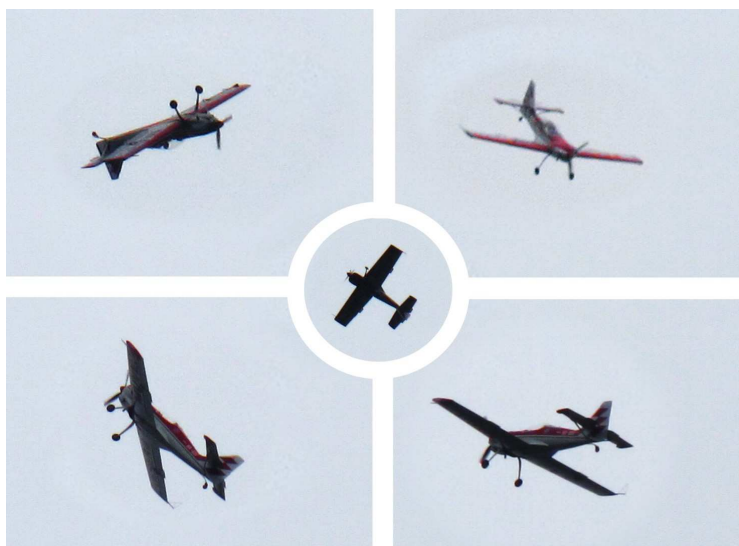




A Vörös Meteor Sportegyesület egyik ejtőernyőse a magyar lobogóval ugrott a vízbe. Ugrása hibátlanul sikerült, s a nézők megcsodálhatták a piros-fehér-zöld trikolorót.



A szél borzolta hullámok között gyorsan siklott a két rohamcsónak - „rocsó” – amely a vadvízi evezés hangulatát kereső kalandvágó résztvevőkkel tett egy-egy kört a hadikikötő bejárata előtt.



Szalkai István műrepülő bemutatója. Az 1980-as években gyártott csehszlovák kisműrepülő (Cesna) a mai napig jól teljesít. Erről bárki meggyőződhetett, aki a lélegzet elállító bemutatót megtekintette.



A Tűzszerész és Hadihajós Ezred katonáinak hű bajtársai a robbanószer-kereső kutyák, amelyek harcias támadással gazdáikat is megvédik, ha kell.



Kicsik és nagyok kedveltebb látványossága volt az emelőkosaras tűzoltó autó, amelynek 53 m magasra nyújtható kosarából kiváló kilátás nyílt a rendezvény helyszínére.



A fegyverforgató díszegység levegőbe dobott szuronyos puskákkal végrehajtott lélegzetelállító mutatványa mindenkit lenyűgözött.



Az Egyesületi sátor, ahogyan Hocza István főtörzsőrmester Tagtársunk berendezte.



Az Egyesületi sátor belseje



Hajba László tagtársunk és az atomenergiaalattjáró-makettet vásároló kislány esete



Honvéd Folyami Flotillás hagyományörzők Selyem János tagtársunkkal



Dr. Csák Zsolt és Hocza István a LEITHA papírmakettjével.



Kovács Péter – a Bicskei János féle Nordenfelt tervezője –  
kisfiával az ágyú mellett



A Nordenflet nagyon népszerű volt (Pichler Norbert tagtársunk és Tóth Edmond sem tudott ellenállni a kísértésnek)



A program része volt az Egyesületünk tagjai és a meghívott vendégek – a tolóhajók szerelmesei és a csepeli modellezők (lenti képek) – rádiótávvezérlésű hajóinak bemutatója. A fenti képen Valentinyi Gyula tagtársunk gőzhajója, a SOPHIE.



## AZ ELSŐ NEMZETKÖZI BÉKEMISSZIÓ, KRÉTA, 1897–1898

2010. május 30-án Athénban a görög Hadtörténeli Múzeumban megnyílt a budapesti HM Hadtörténeli Intézet és Múzeum egyesületünkkel közös kiállítása (amelynek előkészületeiről előző hírlevelünkben is beszámoltunk).

A nemzetközi békefenntartás ma ismert gyakorlatának (a szembenálló felek semleges – de minden őket érő támadásra támadással válaszoló – nemzetközi gyors reagálású fegyveres alakulatokkal történő szétválasztásának) születésére emlékező tárlat a Honvédelem Napja alkalmából az athéni magyar nagykövetségen rendezett megemlékezés-sorozat része volt. Nem véletlenül: az 1897/98-as krétai békemiisszió során első ízben alkalmazott békefenntartási mód a szigeten szolgáló osztrák-magyar konzul, Pintér Gyula „találománya” (a zavargások kezdetén ő kérte a közelben állomásozó osztrák-magyar hadihajókat, hogy egy tengerészkülönítmény partra szállításával akadályozzák meg a szigeten küszöbön álló mészárlást – lásd a lenti térképen). Ezen kívül az akció – egyben a nemzetközi békefenntartás – első áldozata is magyar személy, Martinák Ferenc sorhajóhadnagy, a KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE csatahajó legénységéből.

A Kovács Vilmos és Ravasz István alezredek, illetve Nagy András és Hangai Gabriella által készített kiállítás szervezéséhez Egyesületünk részéről Balogh Tamás elnök a Hadtörténeli Intézet és Múzeum tablóinak lektorálásával és egy magyar-angol nyelvű kiállítási brossura elkészítésével járult hozzá (jobbra fent). Kecskeméti József tagtársunk pedig elkészítette a krétai misszióban részt vett KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE csatahajó, a KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA páncélos cirkáló és, a SATELLIT torpedóhajó M=1:200 méretarányú modelljét. A tömbös építési móddal készült egyedi alkotásokat következő Hírlevelünkben részletesen is bemutatjuk (mivel a modelleknek csak a krétai kiállításra kell elkészülni). Tagjaink részéről az athéni kiállításra Csák Zsolt és Hűvös Ferenc biztosítottak modelleket (az M=1:50 léptékű ELSTER torpedónaszádot és az M=1:100 méretarányú TIGER torpedócirkálót – jobb oldali képünkön).

A tervek szerint a kiállítást augusztus-szeptember fordulóján Kréta szigetén – az események helyszínén Caneában (ma: Xania – ejtsd: Hania) – mutatják be, ahol a Hadtörténeli Intézet és Múzeum és Egyesületünk közös emléktáblát állít az eseményekre emlékező.

- B. T. -





**2010. június 19.**  
 Ez az éjszaka más, mint a többi... [www.muzeumokejszakaja.hu](http://www.muzeumokejszakaja.hu)

## A magyar hajógyártás 175 éve

A „Zoltán Győzős” Közhasznú Alapítvány és a TIT Hajózástörténeti-Modellező, és Hagyományörző Egyesület közösen szervezésében következő kiállításunk keretében:

**17:00 – 02:00** A magyar hajógyártás 175 éve” c. időszaki hajózástörténeti kiállítás megnyitóját Budapesti Szilárdy Dezso téri kikötő, Debrecen” (ex-KASSA) hajó Megnyitja, a kiállítás megtekintése, film- és diavetítés, előadások- Az ipari hajógyártás fejlődése Magyarországon

- A háskor az első gyárakról az első világárbórig végéig
- Újrakezdés és talpra állás először
- Újrakezdés és talpra állás másodikszor
- Rendszerváltás - avagy lehet-e mindig minden újrakészíteni?
- Egyedi termékek és technológiák
- Hajógyártás éleje

TIT HMHE tagjai, a nevünk Múzeumok, szervezetei és egyéni modellezői hajómodelljei, fotók, festmények és színes tablók, valamint magyar-az ország segítségével mutatják a be a hazai hajógyártás történetét a kezdetektől napjainkig. A kiállítás eredeti gyári-, múzeum-, asztali (csúszó) és tengeri (NAVIGA) modellek bemutatására kerül sor hajógyárak, múzeumok, civil szervezetek és magánszemélyek gyűjteményeikről.

Egy-egy hajógyár, hajózástörténeti korszak történetét színes tablók mutatják be. A tablókhoz adott hajógyár jellemző (meghatározó) termékeket szöveges, képes, és modellek segítségével történő bemutatása kapcsolódik. Az adott termékek (hajók, darabok, egyéb asszemlék) és a hozzá vonatkozó rövid általános, történeti és azonosítási adatok szerepelnek a táblákon. Ezen kívül a modell alkotóiról és feltalálási helyéről rövid ismertető készül.

A programokat a közönség érdeklődését figyelembe véve a TIT Hajózástörténeti-Modellező és Hagyományörző Egyesület tagjai, és a felkért külső előadók az előadásai kísérik, amelyek anyaga CD-n, DVD-n a helyszínen megvásárolható.

**Dr. Balogh Tamás:** Az osztrák-magyar óceánjárók  
**Bauer József:** A DEBRECEN (ex-KASSA) története  
**Bicskei János:** Hajógyári élet  
**Götz Sándor:** Rajzpadlástól az NC-ig  
**DETERE** gépészeti vállalatok - tengeri sőtálművek  
 Hogyan szünt meg a magyar hajógyártás?  
**A KELET** gépezeti trükkjei  
**A magyar hajógyártás története**

**Horváth József:**  
**Dr. Vass Ödön:**

Az 1960-ban épült „Sopron” zuhatagi vontató motorhajó megtekintése a legénység vezetésevel. A Magyar Hírszolgálat, a Hírszolgálat és a Hírszolgálati Állomás emlékeztet. A kiállítás elkészítésében egyesületünk közreműködött, s a megnyitóra idén május 30-án Athénban került sor. Azok, akik eljönnek hozzánk, most - az athéni túrlattal egy időben - a „Debrecen” ex-„KASSA” motoros fedélzetén tekinthetik meg kiállításunkat. Megnyitót tart. A TIT HMHE részéről Kovács Vilmos ezredes, az athéni kiállítás rendezője, a TIT HMHE részéről Dr. Balogh Tamás, elnök. Csatlakozik hozzánk továbbá az OCTOPUS Tengeri Régészeti Kutató Egyesület is, amely számos elsüllyedt hajóroncs kutatását végezte el a világ különböző tengerein. Látogatóink most a kutatómunka legzáró részletébe is bepillantást nyerhetnek. Megnyitót tart: Szalóki K. Attila expedíció vezetője.

Tárlatunk a DEBRECEN (ex-KASSA) gyomrában (fotó: Czéh György). A szervezésben és lebonyolításban való közreműködésért köszönet illeti Ákos György, Bánsági Andor, Bechler József és Ádám, Bicskei János, Csák Zsolt, Czéh György, Hajba László, Hocza István, Kecskeméti József, Lehóczky Zoltán, Pásztói Róbert, Röder Sándor és kedves felesége, Valentinyi Gyula, Varga János és Vinyiczai Ferenc tagtársainkat, valamint Bajusz Károlyt, Farbinger Tamást, Götz Sándort, Hajdú Gábort, Hangay Gabriellát, Holló József Ferencet, Horváth Józsefet, Kovács Vilmost, Mészáros Balázst, Mészáros Györgyöt, Nagy András, Palyaga Lászlót, Portás Csabát, Szabó Endrét, Szalóki K. Atillát, Székely Lászlót, Sváb Jánost, Vajda Györgyit és Vass Ödönt.

## MÚZEUMOK ÉJSZAKÁJA, 2010

A szokásokhoz híven idén is megtartottuk a DEBRECEN (ex-KASSA) dunatengerjáró motoros hajó fedélzetén a Múzeumok Éjszakája rendezvénysorozat keretében hajózástörténeti kiállításunkat. Idén a 175 éves magyar hajógyártásra emlékeztünk.

A kiállítás szervezése során sok szempontból új feltételekkel szembesültünk:

- Egyrészt most egy olyan témát mutattunk be, ami nem akadémikus messzeségből, műkedvelő érdeklődésből lehet fontos a látogatók egy részének (a régi „hajógyáriaknak”), hanem sokak számára az életük – az általuk megélt múlt – egy darabját jelentették (érzelmeiket ébresztették, személyes emlékeket idéztek). Éppen ezért a tablók összeállításakor, a modellek válogatásakor, ha lehet még körülteintőbben és alaposabban kellett eljárniuk, mint egyébként. Nem volt elég „csak” pontosan közvetíteni az információkat, tudtuk, hogy ha egyúttal szépen és méltón is emlékeztünk, azzal megisterteljük azokat az embereket, akiknek a kiállítási anyag a személyes sorsa is egyben. Ezért a szöveges anyag írásához, a képek válogatásához olyan személyeket is felkértünk, akik a tárgyalt téma kiemelkedő tudású szakembereiként dolgoztak/dolgoznak a magyar hajógyártásban, hajózásban (Götz Sándort a rajzpadlást felváltó NC-technológia hazai meghonosítóját, az elővárosi forgalomban használható Duna-Expressz megálmodóját Horváth József okleveles hajóskapitányt és Vass Ödönt, megnannyi magyar hajó tervezőjét, Scharbert Gyula, a SZENT ISTVÁN csatahajó egyik tervezőjének egykori kollégáját).
- Másrészt kihívást jelentett az is, hogy idén a hajótérben több szervezettel együtt ünnepelhettünk. Vendégünk volt a Hadtörténeti Intézet és Múzeum (amelynek a TIT HMHE koprodukciójával készült athéni kiállítási anyagát másolatban bemutattuk a helyszínen) és az OCTOPUS Tengeri Régészeti Kutató Egyesület is, amely számos elsüllyedt hajóroncs kutatását végezte a világ különböző tengerein (s amely egyben a DEBRECEN ex-KASSA új üzemeltetője is lesz a jövő évtől).



Az OCTOPUS standja a mélytengeri roncskutatók számára tartogatott érdekességeket a kutatáshoz használt technológia (búvárfelszerelés, SONAR) és néhány eddigi eredmény bemutatásával (fotók: Czéh György)



A kiállítók között a Magyar Tengerészek Egyesületét (MATE) is üdvözölhettük. 3 tárolójukban a Duna-tengerhajózás néhány relikviáját és egykori magyar Duna-tengerjáró hajók érdekes mikromodelljeit mutatták be (fotók: Balogh Tamás és Czéh György)



Ezért a kiállítótér berendezése, a látogatók fogadása, irányítása – a szükséges tájékoztatás megadása (a „tárlatvezetés”) – a korábbi évekhez képest összetettebb – alaposabb előzetes felkészülést feltételező – munkát jelentett. Már az előkészületek során éreztük, hogy hatalmas az érdeklődés az ideji kiállítás iránt: A régi hajógyáriak több száz fős kollektívája (amelynek tagjai még ma is tartják a kapcsolatot egymással) jelezte, hogy hosszú szünet után most a DEBRECEN (es-KASSA) fedélzetén fognak újra találkozni, a GANZ Darugár igazgatója is bejelentkezett előadónak a rendezvény éjszakáján meghallgatható szakmai előadók közé, stb.



Bárcsak sikerült volna maradéktalanul megfelelni a sok szempontból különleges feladatnak! Sajnos vegyesebb a kép. Egyfelől a táblók (szöveg: Ákos György, Balogh Tamás, Götz Sándor, Horváth József, Mészáros Balázs, Vass Ödön, grafikai szerkesztés: Balogh Tamás) nagyon jól sikerültek és a szakértő módon – sokszor a GANZ DANUBIUS Vitla Kft. és a GANZ Darugár gyári modelljei közül – válogatott járműmodellekkel igazán egyedi hatást értünk el. A szervezés azonban több hiányosságtól szenvedett: Túl kevesen vettünk részt az előkészítésben ezért több dologra – pl.: a meghívók elkészítésére és kiküldésére, a gyerekprogramok jó előkészítésére – nem maradt idő.



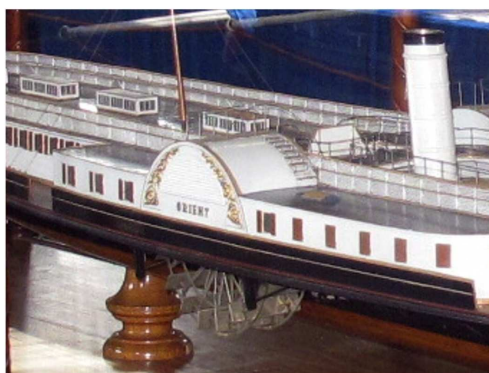
Gyári modellek a Ganz Danubius Vitla Kft gyűjteményéből (az 1968-ban kuwaiti és 1956-ban szíriai megrendelésre készült 330 és 660 Le-s kikötői vontatóhajók – fotók: Balogh Tamás).



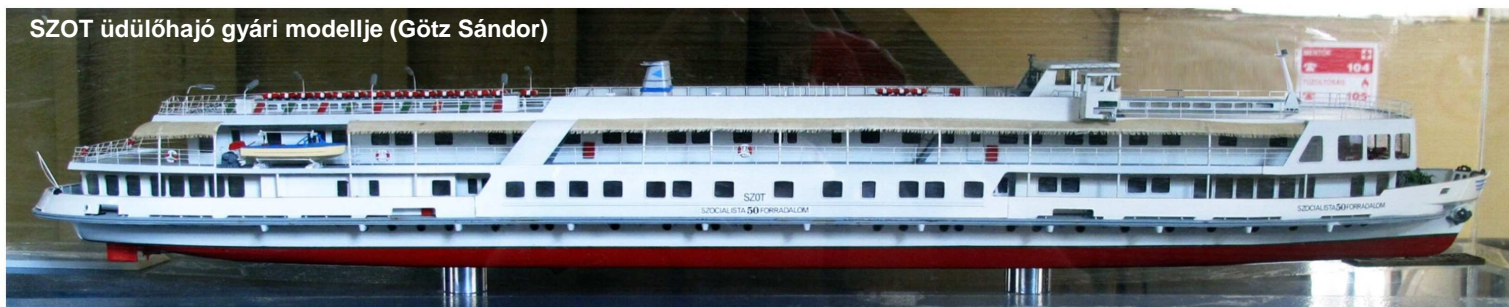
Különböző vontatmányként, tolatmányként továbbítható, önirító- és tank-uszályok (a legközelebb látható tankuszály a Shell cég megrendelésére készült Óbudán 1938-ban. A gyári modell egykorú!



Az ORIENT gyári modellje (Műszaki és Közlekedési Múzeum)



SZOT üdülőhajó gyári modellje (Götz Sándor)



Súlyos probléma volt, hogy a külső közreműködők által megígért technika (laptop, projektor, hangosítás) végül nem állt rendelkezésre, s ez csak az utolsó pillanatban derült ki. Szegény embert az ág is húzza: Kecskeméti József tagtársunk, aki mindent megtett, hogy a kértai kiállításra készülő modelljeit (a KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE csatahajót, a KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA páncélos cirkálót és a SATELIT torpedóhajót) az éjszaka rá bemutatható állapotba hozza, egy vihar miatt csak egyetlen hajóval érkezhettek (az erkélyen száradó festett hajókat leverte és összetörte a szél). Ámg így is sok egyedi attrakcióval szolgálhattunk.

A <http://muzeumokejszakaja.hajosnep.hu/> címen minisite-ot hoztunk létre (Lehóczky Zoltán), a Közlekedési Múzeum (Mészáros Balázs) jóvoltából bemutattuk az ORIENT gőzös gyári modelljét (1855), Götz Sándor pedig a mai magyar hajógyártás legújabb fejlesztéséről, a Duna-Expresszről adott elő (következő oldal). Élmény volt az is, hogy az athéni kiállítást a kintivel egyszerre itthon is láthatták, s hogy a helyszínen hadihajós grafikákkal (Pásztói Róbert) pólyonyomatás is volt. Az eredmény: idén többen, kb. 1 500-an, voltak kíváncsiak ránk (sőt, tárlatunkat augusztus 26-ra meghívták Újpestre is). A hibák pedig azért vannak, hogy tanuljunk belőlük. Reméljük sikerül! - B.T. -



Az ún.: Norvég típusú folyam-tengeri áruszállító hajó és a Magyarországon utoljára gyártott 2 200 tonnás folyam-tengeri áruszállító hajó gyári modellje (fotó: Bicskei János)



A GANZ Darugyár különböző termékei (fotó: Bicskei János)



## Egyedi gyártmányok - a Duna-Express Unique products - the Danube Express



Különösen aktuális mostani kiállításunk. Hiszen nemcsak az idén 175 esztendő magyar hajógyártásra emlékezünk, de a hajótervezőket és -építőket is ünnepejük ma abból az alkalomból, hogy a dicső múltunk folytatása lesz, s az előző generációk felhalmozott tudása fennmarad. A folytatást a teljes egészében magyar tervezésű és építésű DUNA-EXPRESS képviseli, amely a rendszerváltással súlyos csapást elszenvedett hazai hajógyártás egyik első önálló, saját és új fejlesztése. Célja, hogy a személyhajózást integrálja a városi tömegközlekedésbe.

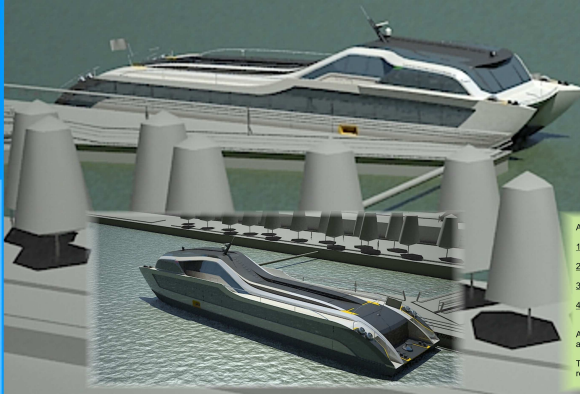
A projekt a város és vonzáskörzete ingázó hivatásforgalmát igyekszik a Duna rakpartjairól a vízre terelni multi-modális közösségi közlekedés megvalósításával a városi forgalom csillapítása érdekében. A projekttel a személyhajózás ismét a korszerű közlekedés egyik eszközévé válhat, aminek különösen kedvez, hogy ez a közlekedési ágazat hagyja maga után a legkisebb "ökológiai lábnyomot". Teremtjük meg a korszerű agglomerációs hajózás új generációs eszközeit, kikötői és irányítási infrastruktúráját, élesszük újra a „kófa-hajózás” kultúráját a főváros ellátásában!

A Duna igénybevétele az agglomerációs tömegközlekedésben:  
- Teljes hétköznapi terhelés ~ 25-40 000 fő / nap  
- Csúcsidős terhelés  
Budapest északi irányból ~ 12 000 fő / 3 óra  
Budapest déli irányból ~ 8 000 fő / 3 óra

Fokozatos vonal-kialakítás észak, és dél felé:  
- 0-25/30; 0-30/40; 0-40/50 km-es körzetre,  
- megfelelő P+R szolgáltatások és ráhordó forgalmi kialakítás  
- Közlekedési Szövetségbe kapcsolódás

A korszerű vízibusz követelményei:

- Nagy befogadó képesség (70-200 fő)
- Biometán üzemanyaggal táplált dízel hajtás
- 40-50 km/óra utazósebesség jó manőverezéssel, gyors kikötési lehetőség (oldal-hajtások)
- Magas automatizáltságú egész éves munkanapi 14-órás menetrend
- Kis saját tömeg, jó hatásfokú meghajtás, alacsony ellenállás (katamarán-test, 1,2/1,3 m-es merülés)
- Gyors kikötést szolgáló eszközök beszerzése
- Kis személyzet-igény, magas belső komfort-szint
- Alacsony karbantartási költségek (aluminium test-szerkezet)
- Több célú alkalmazhatóság, és korszerű formatervezés
- Közvetlen átszállással menetrendi kapcsolatok



A megállózott útvonalak több lépcsőben elelhetők:

1. lépcső: Tahitótfalu – Lágymányosi híd között, több kikötési ponton
2. lépcső: Lágymányosi híd – Ercsi között több kikötési ponton
3. lépcső: Vieszegrád - Kisorosi - Vác - Göd - Újpest (csatlakozással az 1. vonalhoz)
4. lépcső: Későbbi igényeknek megfelelően esetleg teherdarú kiegészítő szolgáltatással.

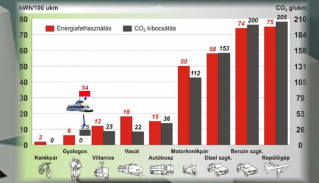
A tervezett vonalak hétköznapi kapacitására becsült adat szerint ~ 25-40 000 fő / nap felvétele  
Teljes kapacitásnál csúcsidőben 10 perces menetrend biztosítása. (~ 6 + 8000 fő / 3 óra, 2 csúcsban)

Az É-i járáshoz csatlakozó fővárosi kikötők:

- Megyeri-híd Buda (M-0/E)
- Graphisoft-park
- Marina lakópark
- Hapógyári sziget
- Battyányi Mű
- Millennium park

A D-i járáshoz tervezett fővárosi kikötők:

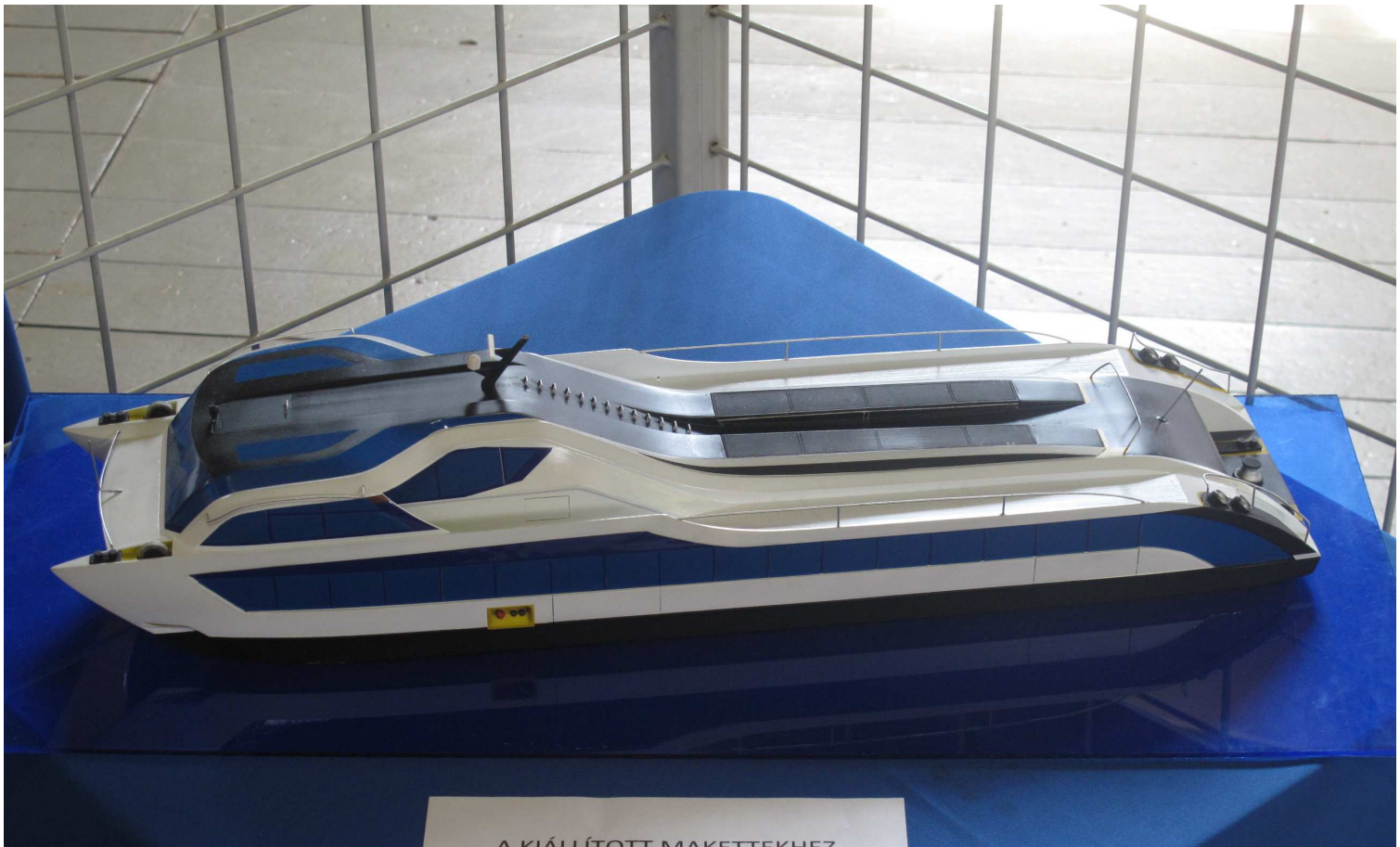
- Marina lakópark
- Battyányi Mű
- Corvinus Egyetem
- Nemzeti Színház
- Info-park (Lágymányos)
- Csepel szigeti lakópark
- Budafok-Háros M-0/D



© 2010 TIT Hajózástörténeti, -Modellző és Hagyományörző Egyesület  
muzeumkejszaka@kukac.hajosnepjont.hu



Szöveg és kép: Gütz Sándor  
Tábló: Dr. Balogh Tamás



A KIÁLLÍTOTT MAKETTEKHEZ





## AZ UTASTER

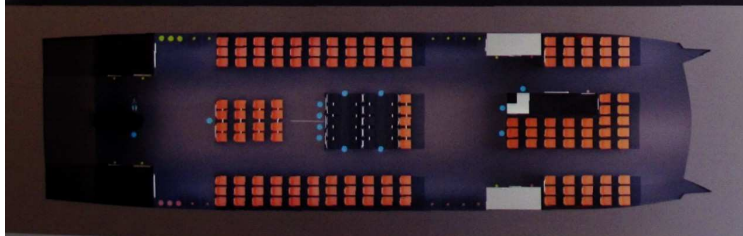
A belső elrendezés kialakításakor két fő szempont került előtérbe. Az első és legfontosabb, hogy a hajó elrendezése rendkívül gyors utascserére leborolyítható legyen lehetővé, ezen felül a hajó megfeleljen az akadálymentesítési szabványoknak is.

Alapvető követelmény volt, hogy a hajó akadálymentesített utastérrel rendelkezzen, természetesen ennek megoldásában az ajúknak is kulcs szerepe van. Az ajtó működési mechanizmusa lehetővé teszi, hogy mozgásában korlátozott,

illetve egészséges ember egyaránt kompromisszum nélkül közlekedhessen rajta. Ez az elv ráadásul három problémára biztosít megoldást:

1. Kikötésnél szükség van egy rámpára, melyen keresztül kényelmesen be lehet szállni a hajóba
2. A hajóba fogyatékkal élőknek is akadálymentes bejutást kell biztosítani
3. A hajón nincsen szélső folyosó az utastér és a víz között, így egy plusz biztonsági megoldásra van szükség

# DUNA EXPRESS 1 GYORSJÁRATÚ VÍZIBUSZ A DUNÁRA



**MOHAI** MÓKÖZMŰVÉSZETI KÖZTISZT  
MÓKÖZMŰVÉSZETI KÖZTISZT  
MÓKÖZMŰVÉSZETI KÖZTISZT

FORMATERVEZŐ SZAK - FORMATERVEZŐ SZAKIRÁNY

IGLÓI-NAGY PÉTER

munka címe: GYORSJÁRATÚ VÍZIBUSZ A DUNÁRA

témavezető: Scherer József  
konzulens: Götz Sándor / Molnár L. Péter  
opponens: Vető Péter  
megbízó: Duna Expressz Konzorcium



DIPLOMA 2010



# DUNA EXPRESS 1 GYORSJÁRATÚ VÍZIBUSZ A DUNÁRA

## 160 SZEMÉLYES, KATAMARÁN TESTŰ HAJÓ

Diplomamunkám témája egy, a Dunán menetrendszerűen közlekedő, gyorsjáratú személyszállító hajó formaterve. A járat tervezett közlekedési útvonalát Budapesten keresztül halad, a főváros vízszélességében lévő északi és déli végállomások közötti szakaszon. A hajójárat elsődleges feladata a szolgáltatást igénybe vevők akadálymentes és gyors célba juttatása.

A hajó katamarán testű, az üszötest és a felépítmény kritikus elemei döntően kompozit technológiával készülnek, ennek megfelelő anyagokból.

## FŐ PARAMÉTEREK

- / Maximális hossz a vízvonalon: **32500 mm** (106 láb)
- / Maximális szélesség: **8500 mm** (28 láb)
- / Merülési mélység: **1200 mm**
- / Maximális sebesség lejtmenetben: **50 km/h** (27 csomó)
- / Szállítható személyek száma: **160 fő**
- / Egy személyre jutó szükséges tér: **1 négyzetméter**

**MOHAI** MÓKÖZMŰVÉSZETI KÖZTISZT  
MÓKÖZMŰVÉSZETI KÖZTISZT  
MÓKÖZMŰVÉSZETI KÖZTISZT

FORMATERVEZŐ SZAK - FORMATERVEZŐ SZAKIRÁNY

IGLÓI-NAGY PÉTER

munka címe: GYORSJÁRATÚ VÍZIBUSZ A DUNÁRA

témavezető: Scherer József  
konzulens: Götz Sándor / Molnár L. Péter  
opponens: Vető Péter  
megbízó: Duna Expressz Konzorcium



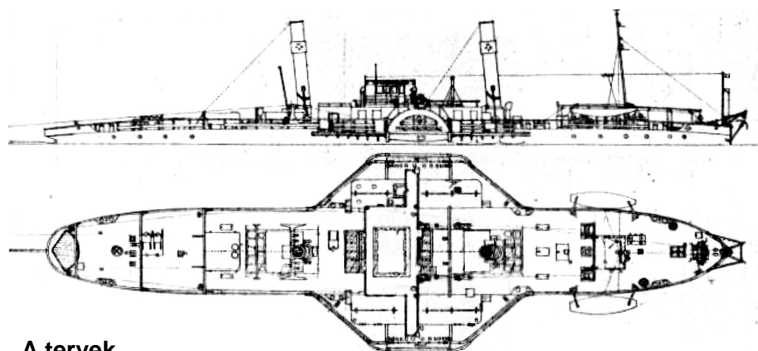
DIPLOMA 2010



## A MAGYARORSZÁG ZUHATAGI VONTATÓ

Tagtársunk, Bánsági András – Bandi bácsi – elkészítette és kérésünkre a Múzeumok Éjszakáján bemutatta a MAGYARORSZÁG zuhatagi vontatóhajó modelljét, amelyen egykor szolgált. Az ő elmondása és modellje alapján most felidézük a kivételes hajó történetének egyik jellegzetes eseményét. A helyet, ahol a Déli-Kárpátok és a Balkán-hegység vonulatát a Duna áttöri, nagy esése és sebessége miatt, Zuhatagnak nevezik. A magas hegyek már Báziasznál megjelennek, de a Zuhatag igazán csak Ó-Moldovától Turnu-Severinig (Szörénytornyáig) tartott. A sziklával, zúgókkal teli nehezen hajózható szakaszt 1890/99 között szabályozták Széchenyi István javaslatára a magyar Vásárhelyi Pál tervei alapján (a medret robbantásokkal tisztítva meg a szikláktól). Így jött létre a Vaskapu- vagy Sip-csatorna (egy 70-100 m széles megfelelő mélységű, biztonságos hajózó út a jobb parttal párhuzamos 2 km hosszú gát védelmében). A mai szilip felépültéig a vízmélység a szabályozás ellenére rendkívül változatos volt. Sok helyen kiszáradt a mederben lévő sziklák is kilátszottak (amelyeket gyakran a hajótörésekről neveztek el pl.: Germánia-, vagy Tachtalia-szirtnek, stb.). A Kazán-szorosban (ahol 150 m-es mederszélességgel a legkeskenyebb volt a Duna) azonban a mélység az 50 m-t is elérte. A meder esése 5-6 cm/km és 2 m/km között ingadozott. (Természetesen ez utóbbi csak a mesterséges csatornában fordult elő.) Ezért a víz áramlási sebessége is szélsőségesen ingadozott. Volt, ahol a vontatókötélről elengedett uszályok alig akartak megállni, a Grében-foknál nagyvíznél, és a Vaskapucsatornában kiszáradt a víz 18 km-es sebességgel áramlott. A vontatók itt csak csökkentett karavánnal és előfogattal haladhattak át. 1961. június 12-én itt történt a MAGYARORSZÁG egyetlen súlyos haváriája. A vontató 3 db (1 üres, 2 vasércet szállító) uszályal a Sip-csatornában jött föl parti vontatómozdony segítségével. Amikor a mozdony a vontatót végén elengedte az első uszályt, hirtelen heves, váratlan szélroham, Gomjak tört elő a Kárpátokból. A nagy felületű MAGYARORSZÁG elborult, a slepszálak lazák, „üresek” lettek, majd (amikor a hajó újra „főállt”, és megfeszültek) el is szakadtak. A gazdátlan uszályok kezdtek besodródni a nagyvízi út szikláira felé. A MAGYARORSZÁG a Dzsevirin-csatornában indult lefelé, menteni. Az üres uszályt a Gura Voj-sziget felső végére sikerült is kitolnia, a 2 vasérces uszály azonban elsüllyedt (személyzetük csónakba szállva próbált küzdeni a sodrással). Loós László parancsnok ekkor utasította Lamos József táviraszt, hogy azonnal értesítse Budapestet; ha másképp nem megy S.O.S-sel (a frekvenciák elsősorban a MAHART tengeri hajóinak voltak fenntartva, a folyami hajók csak egy rövid délelőtti és délutáni/esti periódusban kommunikálhattak). Pest nem is felelt. Ekkor először és utoljára a Dunán magyar folyami hajóról sugározták az éterbe az S.O.S.-t (mintha maguk is bajba jutott tengeri hajó lennének). A pestiek fel is kapták a fejüket. Az eset emléke pedig bekerült a Zuhatag képzeletbeli krónikájába, ahol a tréfás-csúfondáros „Loós-lekötő” helye őrzi a történet emlékeit.

Bánsági András ny. hajóskapitány



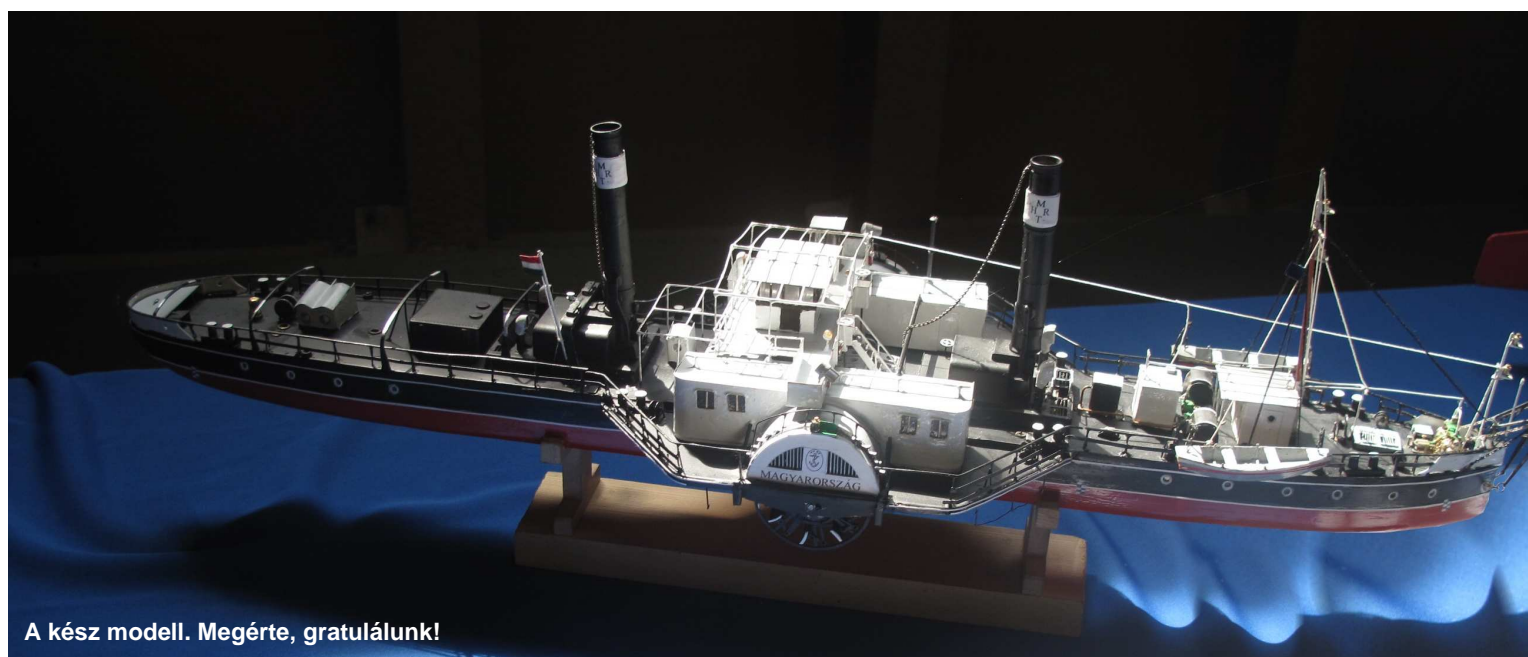
A tervek



A tömbös építéssel készülő modell gyártás közben



A fából készült test kész, a fém felépítmény még készül



A kész modell. Megérte, gratulálunk!

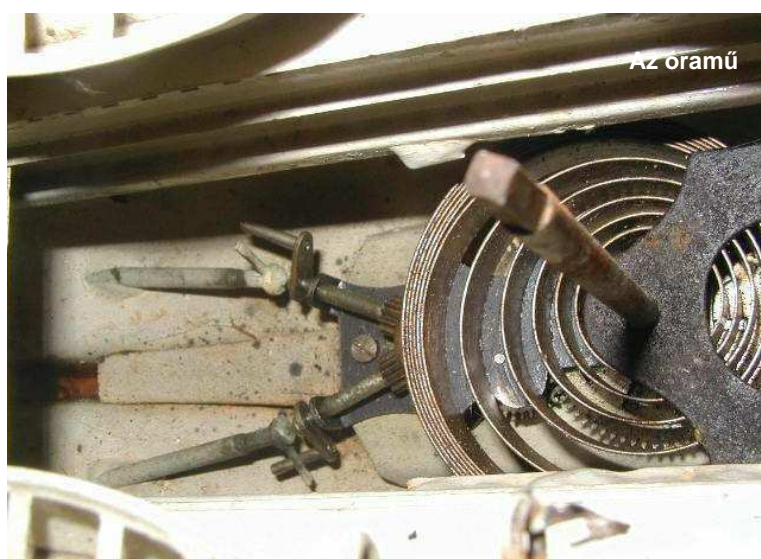
## 100 ÉVES JÁTÉKCSODA VALENTINYI GYULÁTÓL

A világ talán legjellegzetesebb játéka a sinen futó kisvasút, mely nemzedékeken keresztül ott volt majdnem minden fiú polcán. A modellvasutakról a legtöbb embernek a Märklin név jut eszébe, ők azonban csak az első szabványos nyomtávú modellvasúti rendszert alkották meg, 1891-ben. Az első kisvasutat jó tíz évvel korábban a Bing testvérpár készítette. A Bing Játékgyárat 1863-ban Nürnbergben alapította két testvér, Ignaz és Adolf Bing, akik eredetileg fém konyhai eszközöket készítettek. Első modellvasútijukat 1880-ban dobták piacra, fennállásuk 70 éve alatt azonban egyéb értékes darabokat – autókat és hajókat – is gyártottak, amelyek mára a gyűjtők féltett kincseivé váltak. Egyik hajómodelljük a közelmúltban tagtársunk munkája nyomán kelhetett új életre. A Bing cég kínálatában már az 1900-as évek elején megjelentek az óraműves és röviddel rá a villanyárammal hajtott járműmodellek. Speciális fémlemez-játékait pedig még az 1950-es években – jóval a gyár megszűnése után – is gyártották. Ezek közül kiemelkednek a navalizmus korának különböző utasszállító- és hadihajómodelljei, amelyeknek akkora piaca volt, hogy a vállalat különböző európai haditengerészetek hajóit is gyártotta és exportálta is az adott országokba. A felendülő német hajógyártás legnagyobb óceánjáró luxusgőzösei mellett így készülhettek el többek között az amerikai, a brit, a dán, a francia és az osztrák-magyar haditengerészet hajói (a Monarchia hajói közül pl.: a MARIA THERESIA páncélos cirkáló és az ÁRPÁD csatahajó). A Gyula által felújított hajó egy Bing-féle „Panzerkreuzer” (páncélos cirkáló), amely 73 cm hosszú, fémlemezről készült, felhúzható óraművel. Négy kéménye, elől és hátul 1-1 kétsövű-, oldalt pedig 3-3 egycsovű ágyútomya volt. Először 1910-ben gyártották, az 1920-as években azonban második széria is készült belőle. Tulajdonosa még gyermekkorából emlékezett rá, hogy a nagypapa hagyatékából került hozzá és a bátyjához, majd az idő múltával tönkrement. A felépítménye súlyosan megsérült, ágyútomyai, kéményei, árbocai letörték és elvesztek, lényegében csak a test maradt a hajócsavarral és benne a lemezzugós óramű. Ezzel kellett kezdeni valamit. A modell eredeti állapotáról Balogh Tamás szerzett képeket, amelyek alapján Gyula kemény munkával felújította a modellt. A hiányzó alkatrészeket lemezből újragyártotta, a gépet olajba tette, újra működőképessé téve a hajót, amelynek hajócsavarjai számára új tönksöveket is a hajótestbe épített. Gyula munkája annál értékesebb, hogy Európa addig legpatinásabb vasútmodell- és játékgyára az 1930-as években – Hitler hatalomra jutása után – tönkrement. Az amerikai piacról – ahol már az 1910-es években megvetették a lábukat – a '20-as években szorította ki őket a dekonjunkció (illetve az amerikai riválisoknál magasabb munkaerő- és szállítási költségeik). 1926-tól a kanadai piacra próbáltak betömi, 1927-ben azonban Stephan Bing és fia eladta a céget, majd hamarosan Angliába menekült. 1932-ben a Bing vállalatot végleg felszámolták. Gyártási technológiájuk és szerszámaik nagy részét a rivális Bub játékcég szerezte meg.

– B.T. –



A roncs hajó

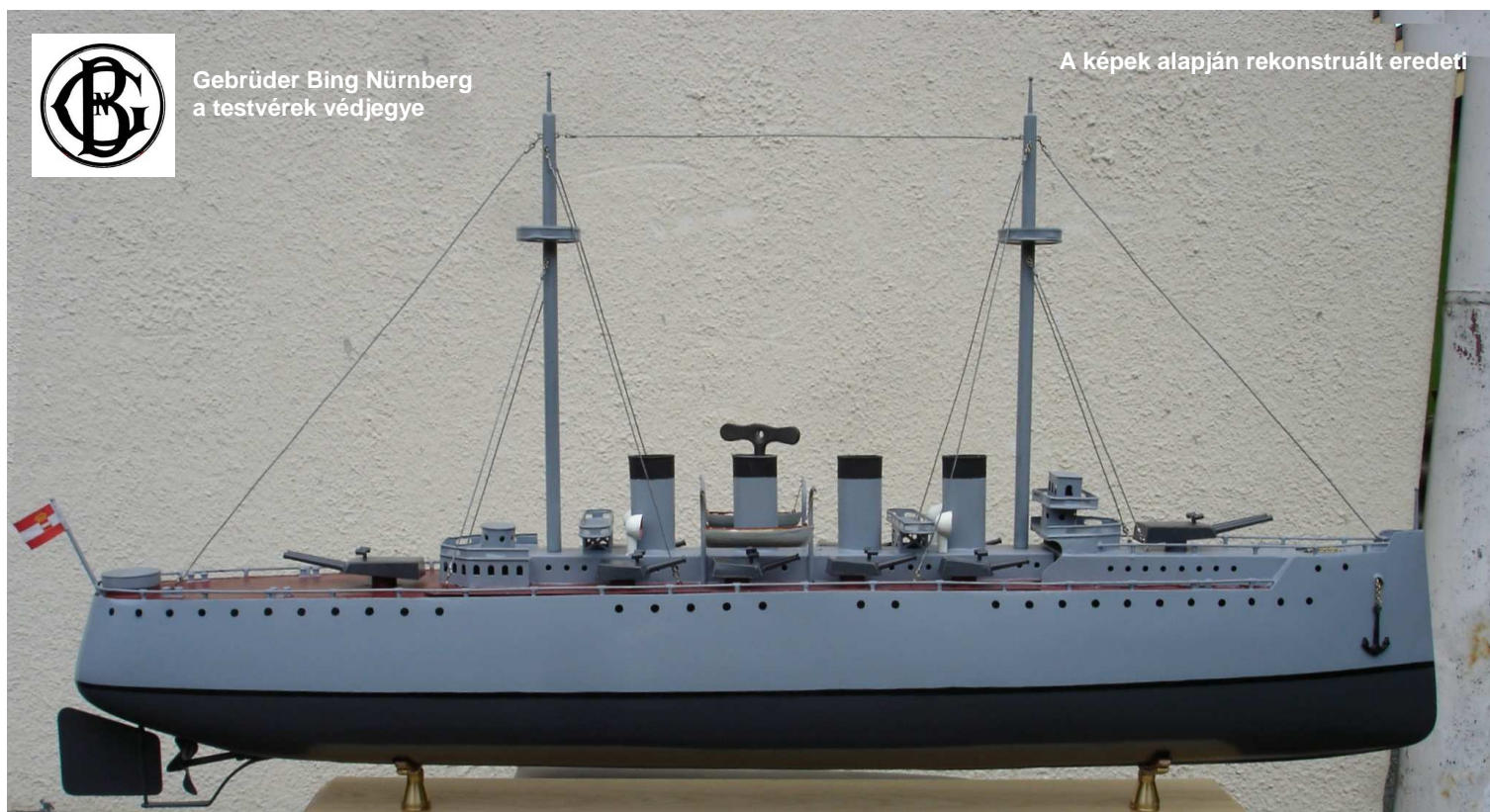


Az óramű



Gebrüder Bing Nürnberg  
a testvérek védjegye

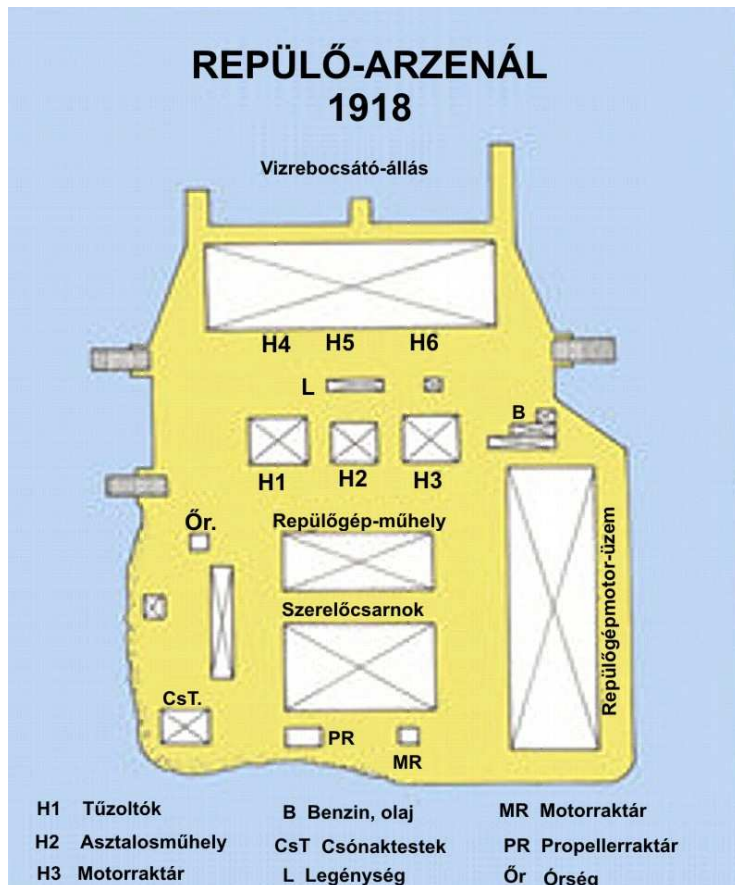
A képek alapján rekonstruált eredeti



**POLA KINCSEI,  
TENGERÉSZETI REPÜLŐBÁZIS – SANTA CATARINA**

Az első világháborús katonai repülés egyik érdekes színtere volt a haditengerészeti repülés (a légiere szinte mindenütt eredetileg a haditengerészetnek volt alárendelve – ezért a sok hasonló terminológia – pl.: „hajós személyzet” és külsőség – pl.: az egyenruházatban és a rangjelzésekben). Elsősorban a hadihajók akcióinak támogatása, az ellenséges tengeralattjárók felkutatása és az ellenséges objektumok bombázása volt a tengerészeti repülők feladata. Az Osztrák-Magyar Haditengerészet 1911-től alkalmazott csónakrepülőket. Az észak-adriai ellenséges támaszpontokat a polai, parenzoi, trieszti repülőbázisokról támadták, itt említeném Grado és Vence bombázását, de ezek a tengerészeti repülők jelentős felderítő feladatokat is elláttak. Az Adria déli szektorát a sebenicoi, kumbori és durazzoi bázisokról ellenőrizték. Ezekon kívül még több kisebb ideiglenes hangárral rendelkező, műhely nélküli bázis is működött (Lussin, Fiume, Curzola, Gravosa, stb.) Az olasz légiere Triest mellett a leggyakrabban Polát támadta, és jelentős légi csatákat vívtak az osztrák-magyar pilótákkal. A polai repülőbázis Santa Catarina szigetén volt a polai öböl ölelésében, a Fort Munida, a Fort Maria Luise, a Fort Punta Christo erődök közelében és védelmében. A sziget jelenleg „száraz lábbal” is megközelíthető, bár nem egyszerű a bejutás, de nem lehetetlen. Jelenleg egy móló köti össze a szigetet a szárazfölddel, ahol egy már nem használt katonai objektum áll. A vasbeton mólót az első világháború után az olasz megszállás alatt építették. Ami számunkra fontos lehet, hogy mint oly sok értékes polai objektum esetében, úgy itt is az eredeti épületek jelentős része átvészelte a huszadik század viharos eseményeit. Jelen sorok mellett adnák közre néhány fotót, amelyet Balogh Tamással készítettünk 2008.-ban.

Pásztói Róbert



Kitüntetések átadása a repülőgépmotor-üzem előtt



Az üzem épülete ma



A repülőgépmotor-üzem teteje ma belülről



A Santa Catarina szigetére vezető beton híd



## A MONARCHA LUXUSGŐZÖSEI

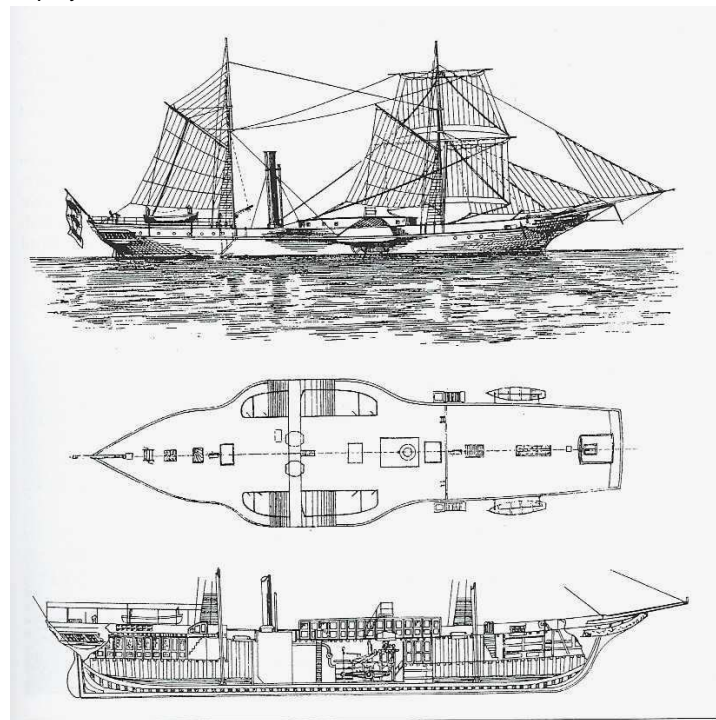
### Az egész egy biztosítótársasággal kezdődött: Az Osztrák Lloyd

Az Osztrák Birodalom első nagy tengeri gőzhajózási vállalkozása az **Osztrák Lloyd** volt (**Osterreichischer Lloyd**, **Lloyd Austriaco**). Ez a társaság tulajdonképpen nem hajózási társaságként, hanem, az akkor már világhírű angol Lloyd's biztosító társaság (elődjének) mintájára, hajóbiztosítással kapcsolatos információk gyűjtőhelyeként alakult meg 1833 áprilisában. (Kicsit ahhoz hasonlóan, ahogy a 17. században Edward Lloyd kávéháza működött, ahol tengerészek, kereskedők és hajótulajdonosok találkoztak, és információt cseréltek – ebből alakult ki később a világ máig legnagyobb biztosító társasága a Lloyd's). Alapítói természetesen a trieszti hajóbiztosító társaságok voltak.

A társaság csakhamar olyan befolyásra tett szert, hogy az eredeti, Kereskedelmi és tengeri hírforrások részleg mellett, 1836-ban megalakult egy második részleg, amely már **gőzhajózással** foglalkozott, 1.000.000 aranyforint (Gulden) alaptőkével!

(Ez az osztrák hajóstársaságok és hajóépítő gyárak megalakulásának ideje volt – a nagy Gründungszeit [„alapítások kora”]. Ne feledjük: körülbelül ebben az időben alakult a **Duna Gőzhajózási Társaság** [eredeti nevén **Donaudampfschiffahrtgesellschaft – DDSG**] is, és ekkor jött létre annak hajójavító, hajóépítő, és téli kikötője Óbudán).

A társaság teherfuvarozással is foglalkozott, de elsődleges célja az utas-szállítás volt. Az első utazás a társaság első gőzhajóján, az Angliában épített **ARCIDUCA LODVICO** („Lajos főherceg”) gőzösen történt, amely 1837. május 16-án 53 utassal a fedélzetén hagyta el a trieszti San Carlo mólót, és Ancona, Korfu, Patrasz, Pireusz és Szmirna érintésével, május 30-án érkezett Konstantinápolyba.



A mindössze 310 tonnás, fából készült, 100 („idikált”) lóerős **ARCIDUCA LODVICO**, az Osztrák Lloyd első gőzöse.

A jegy az első osztályon 125 forintba, a második osztályon 85 forintba került. A hirdetési prospektus szerint a hajón „...*nagyon kényelmes berendezések, szeparált férfi és női, illetve családi lakosztályok álltak rendelkezésre. A konyha és a kiszolgálás kitűnő, és a szellem igényeit egy célszerűen kiválasztott könyvtár szolgálja.*”

A társaság hajóparkja 1848-ra már 24 lapátkerekes gőzöst tudhatott magáénak, amelyek többsége Triesztben épült.



A trieszti San Carlo móló a 19. század második felében. A Lloyd korai, szép kialakítású lapátkerekes gőzöse még mindig aktív szolgálatban vannak. A baloldali, legelső gőzös neve még éppen kibetűzhető erről a korabeli levelezőlapról: ez az 1060 lóerős, 1856-ban, Londonban, immár vasból épült **ARCIDUCA FERDINANDO MASSIMILIANO** (Ferenc József császár testvére, Ferdinánd Miksa főherceg, akit később mexikói császárként végeztek ki).

A hajókkal együtt természetesen a járatok száma és sűrűsége is bővült. Az Első Világháború kitöréséig a Lloyd a következő járatokat indította:

#### Adriai járatok:

- Triesztből Spalattón (Split) át, Cattaróba (Kotor) (hetente háromszor)
- Triesztből Spalattón (Split), Cattarón (Kotor) át Durazzóba, Korfura és Santa Maurára (hetente egyszer)
- Triesztből dalmát kikötőkön keresztül, Budua-ba és Spizza-ba (hetente egyszer)
- Triesztből Velencébe (hetente háromszor, nyáron naponta). (Ezt a járatot a társaság az angol *William Morgan* tulajdonában lévő Trieszt-Velence járat megvásárlásával nyerte el.)

#### Földközi és Fekete tengeri járatok:

- Triesztből Brindisin keresztül Alexandriába (hetente egyszer)
- Triesztből Brindisin, Korfun, Patraszon keresztül Pireuszba és Konstantinápolyba (hetente egyszer) (Több hasonló járat létezett, Konstantinápoly végcélal)
- Konstantinápolyból heti összekötések Brailába, illetve Odesszába, Nyikolajevbe és Batumiba.

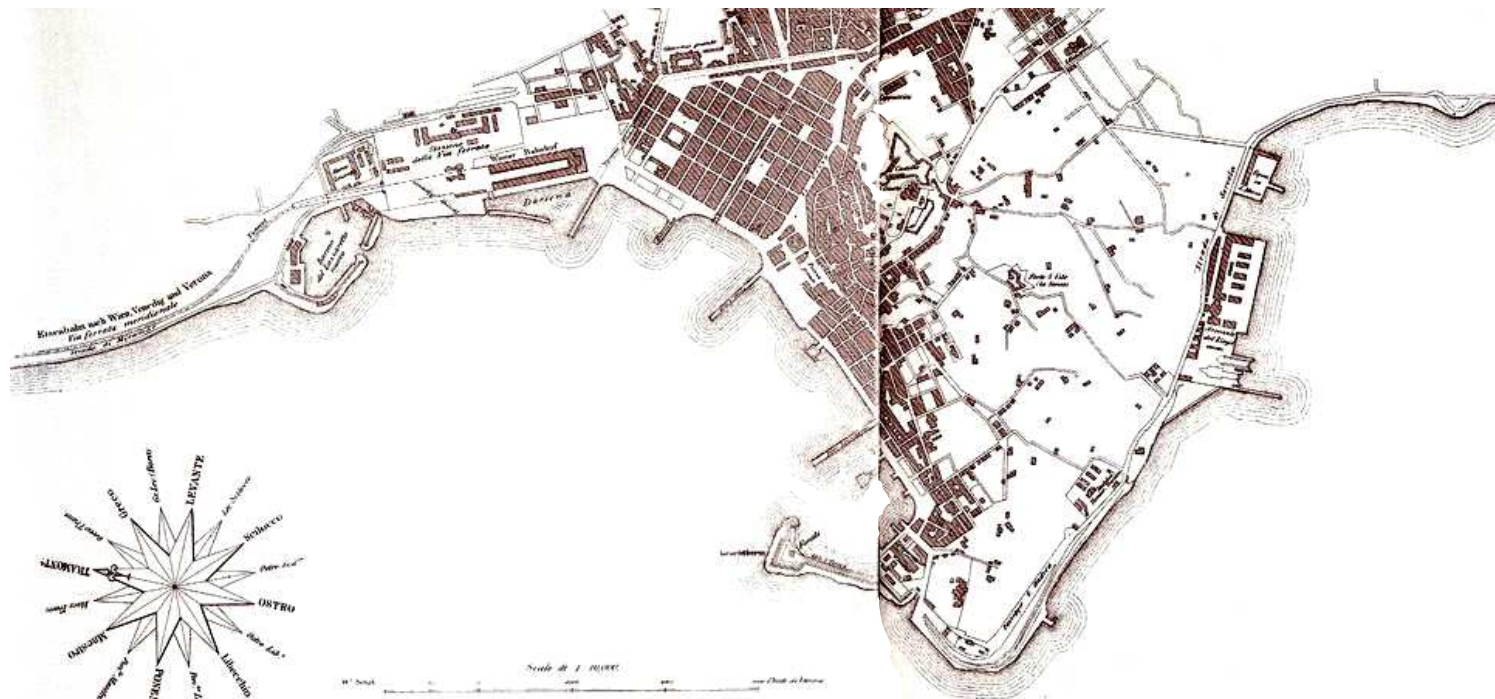
#### Indokínai és japán járatok:

- Triesztből Port Said-on és Adenen keresztül Bombaiba
- Hasonló járat, de Szingapúrig, Hongkongig, illetve Sanghajig kiterjesztve (hetente)

Ezen kívül voltak még New-Yorki, Philadelphia-i és Buenos Aires-i utas-járatok is.

A számos gőzhajó fenntartásához, illetve újak építéséhez természetesen egy megfelelő bázisra volt szükség. 1860-ban készült el, a velencei arzenál (hajójavító és hajóépítő üzem) mintájára a máig meglévő trieszti „**Lloydarsenal**”, a félsziget kikötővel ellentétes oldalán. (Még a bejáratot is a velencei arzenálhoz hasonló, bástyaszerűen kialakított épület alkotta.) Ugyanezen a helyen, Sant' Andreában működött a Strudthoff testvérek gépgyára, amely a „Lloydarsenalnak” is „bedolgozott”.

Ebből és a Strudthoff testvérek Muggiánál lévő **San Rocco** hajógyárából alakult meg a **Stabilimento Tecnico Triestino**, amely a szintén trieszti, korábban *Gaspare Tonello* által alapított **San Marco** telegen lévő nagy hajóépítő teleppel (**Stabilimento San Marco**) kiegészülve a Monarchia későbbi legnagyobb hajógyárává nőtte ki magát, ahol a Haditengerészet megrendelésére hatalmas hadihajók is épültek.



A triesti kikötő és a Lloydarzenál (jobbra) helyszínrajza

Bár a Lloydarzenálban számos Lloydgőzös épült, később már ez a kapacitás sem volt elég, ezért a San Rocco-i gyárat kivették az STT hatásköréből, és az Osztrák Lloyd és a San Rocco-i hajógyár 50-50 százalékos tulajdonával 1910-ben létrejött társaság a Triesttől délre lévő Muggia-i telephelyen, „**San Rocco AG**” néven további Lloydgőzösoket épített.

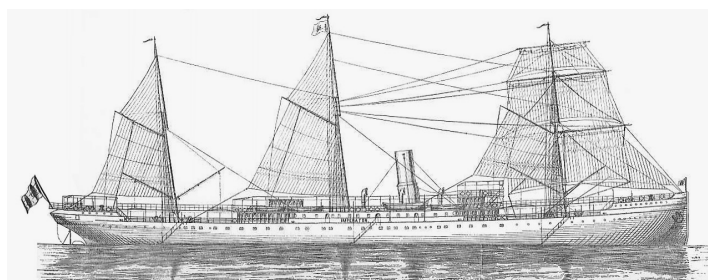
Az Osztrák Lloyd államilag nagymértékben támogatott (szubventionált) volt, szinte fél-állami vállalatnak volt tekinthető. Ennek fejében a Társaság átvette az addig a haditengerészet által fenntartott postaszolgálatot, kötelezte magát közérdekű, de nem kifejezett profittermelő járatok fenntartására, valamint, hogy háború esetén hajóit, amennyiben szükséges, a haditengerészet rendelkezésre bocsátja. (Elsősorban csapatszállítást végeztek, de, kiegészítő és, legalábbis a 19. század első felében, felfegyverzett hadihajó-szolgálatot is elláttak).

Az Osztrák Lloyd az 50-éves jubileumát ünnepelte 1886 szeptemberében. Az ünnepségek csúcspontja a 4140 tonnás, 117 m hosszú, 4500 LE-s IMPERATOR („császárszár”) vízrebocsátása volt. Ezt hamarosan követte testvérhajója, az IMPERATRIX („császárné”). Ezek a hajók a kelet-ázsiai vonalon teljesítettek szolgálatot.

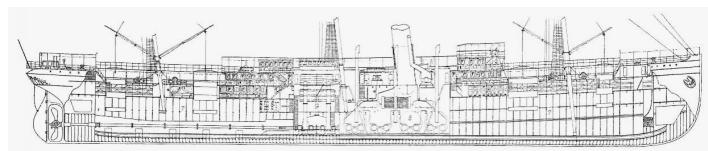
A Kiegyezés után a Magyar Királyságnak is „ki kellett vennie részét” az Osztrák Lloyd támogatásából. Ennek fejében a Társaság neve **Osztrák-Magyar Lloyd** lett. A szinte kizárólag Triestben keresztüli kereskedelem, illetve utas-szállítás azonban nem igazán szolgálta a magyar érdeket.



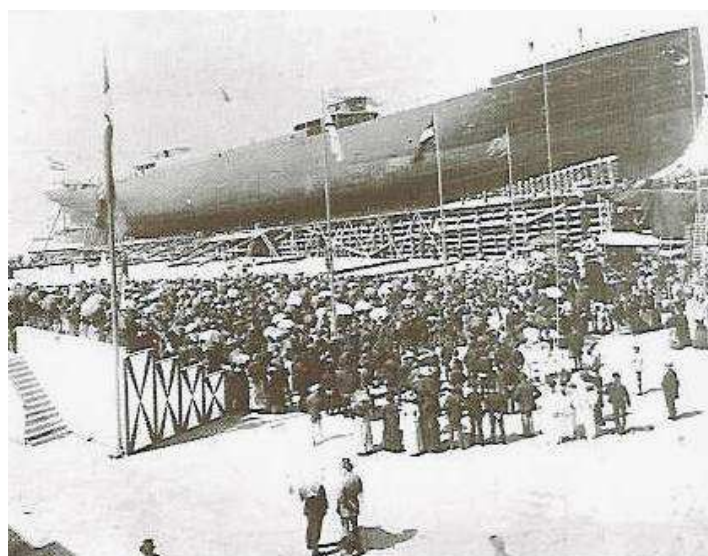
Az SS IMPERATOR vízrebocsátás előtt



Az SS IMPERATOR még segédvitorlával volt felszerelve



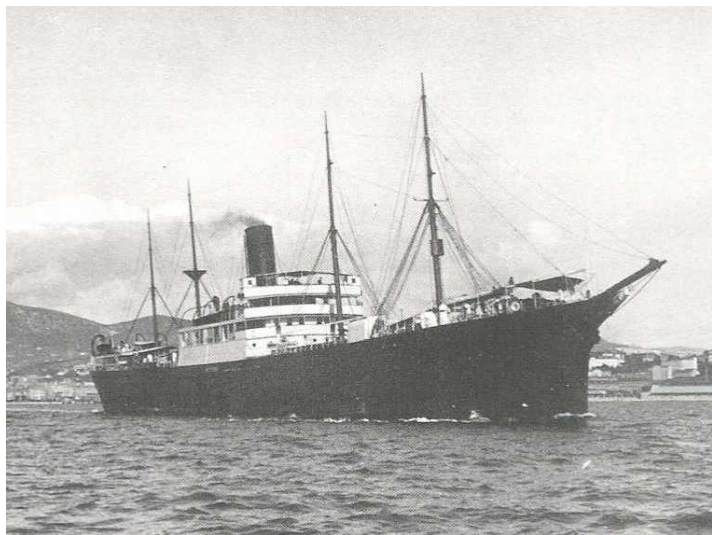
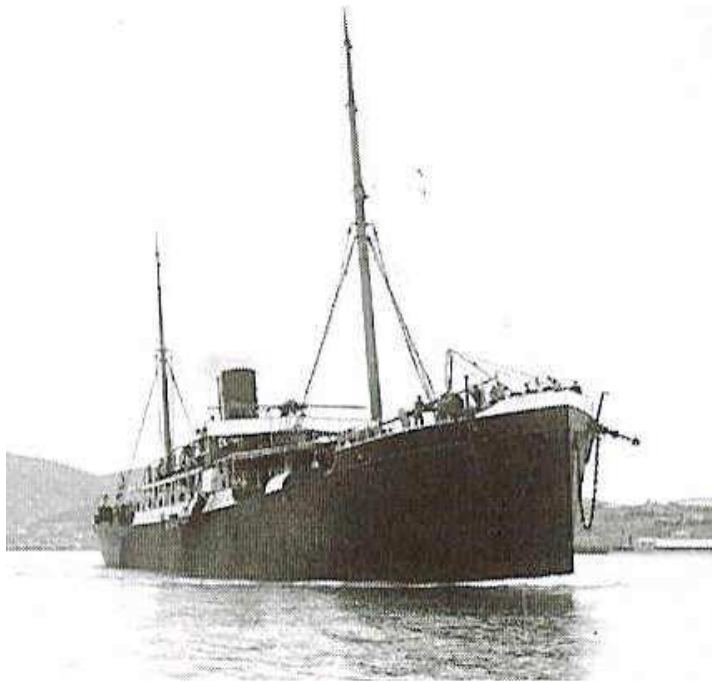
AZ SS IMPERATOR metszeti rajza



Az SS IMPERATRIX vízrebocsátása. A hajó 1907-ben, Bombai-útja során sziklára futott a kréti partoknál. Bár az utasokat sikerült kimenteni, a személyzetből 40 fő (köztük 6 hindu fűtő) odaveszett.

A magyar kormány, részben ezért, részben pedig mivel a korábban legsikeresebb és nyereségeesebb korszakát élő Lloyd sem tudta kivédeni az 1886-ban bekövetkező gazdasági válságot, 1888-ban megszüntette a szubvenciót, hogy azt inkább Fiumei magyar érdekeltségű hajózási társaságoknak (**Adria, Ugarcroata**, stb.) adja. Ezek viszont elsősorban áruszállító gőzöket üzemeltettek, illetve a lokális utas-szállításban vettek részt. A társaság neve ezért ismét **Osztrák Lloyd** lett.

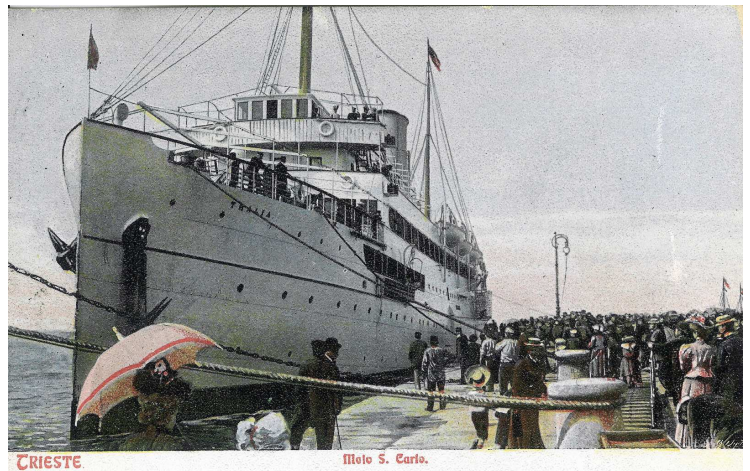
1893-ban indult be a Lloyd Japán-járata a GISELA gőzössel. Az úti-cél: a Kobe-i öböl.



Az SS GISELA és a Japánról elnevezett, klipper-orrú SS NIPON gőzösök.

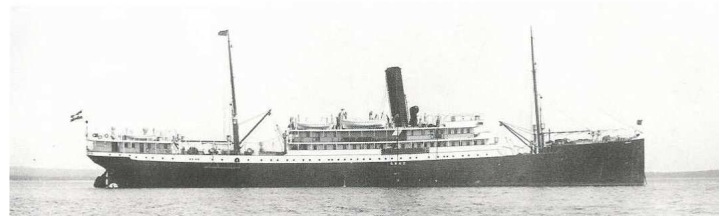
Már a századfordulón nagyon divatosak voltak a mai utas-hajózási szinte teljesen uraló „luxuscirkálók” (üdülőhajók), amelyek nem egy adott útvonalon működtek, hanem változó útvonalú luxusutazásokra koncentráltak. 1907-ben az SS BOHEMIA olyan sikeresnek bizonyult nemzetközileg is ebben a műfajban, hogy a 2.330 tonnás THALIA „gőzjachtot” kellett luxus-utakra áttenni:

Az SS THALIA „az első osztályon 27 egyágyas, és 72 kétágyas kabinnal rendelkezett, de aki ezzel nem érte be, az beköltözhetett a négy luxuslakosztály egyikébe, amelyben fehér és arany színben pompázó szalon, illetve fődőszobával és WC-vel ellátott hálószoba is volt”.

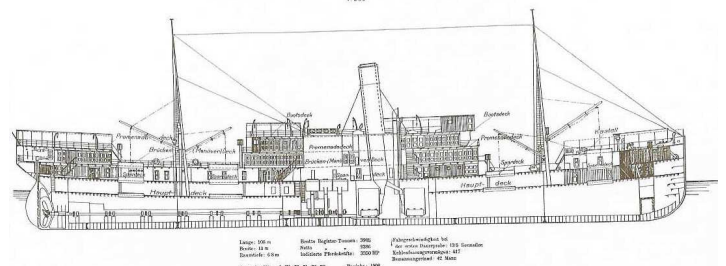


A szokásos fekete-fehér Lloyd színektől eltérően, tiszta fehérre festett, kedvtelési utakra szánt SS THALIA gyorsgőzös a triezsti San Carlo mólónál várja az utasok behajózását. (Korabeli képeslap)

A sétafedélzeten tornaterem szolgálta az utazók testedzését. Híresen jó volt a konyha a Lloyd-gőzösökön. Reggelit, uzsonnát, ebédet, délutáni teát majd este hétkor vacsorát szolgáltak fel. A menükártya természetesen a kor diplomatanyelvén, franciául volt kinyomtatva. Mindezt persze csak az úri közönség engedhette meg magának. 1897-ben egy „üdülő utazás” a THALIA-n első osztályú kétágyas kabinban 2500 koronába került, míg a legolcsóbb, négyágyas kabinban egy férőhely már csak 650 koronába. (A forint-korona konvertálás 1900-ban történt, úgy, hogy két korona ért egy régi aranyforintot.) Ezért a pénzért például februártól márciusig lehetett Triesztből kiindulva Abbázián át, dél-Olaszországba, Tuniszba, és a Riviérára utazni. De voltak utak az észak-afrikai partok mentén, Spanyolországba, a Kanári szigetekre, vagy észak-Afrikába is. A rendszeres járatokon is hasonló luxus volt elvárható (legalábbis az első osztályú utasok számára). Példaként álljon itt az 1907-ben, Triesztben épült 3.104 bruttóregisztertonnás SS GRAZ gőzös:



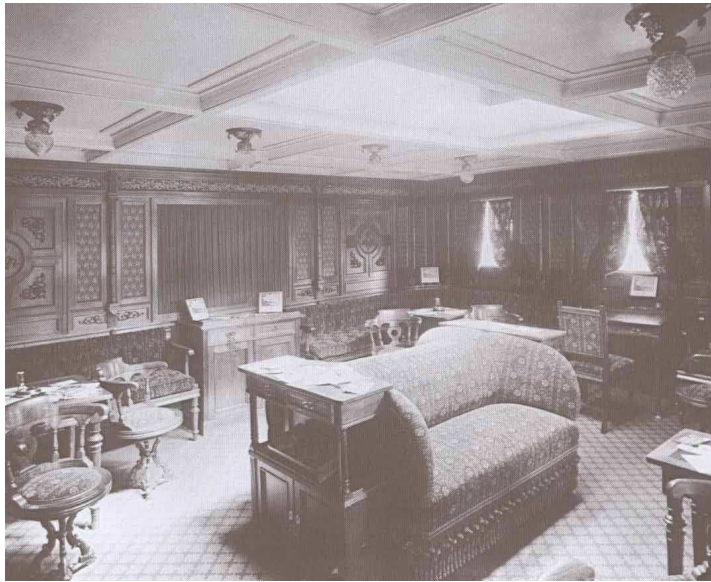
Dampfer des öst. Lloyd „Graz”  
Regisztertonn  
3.104



Az SS GRAZ Lloydgőzös fényképe és keresztmetszete

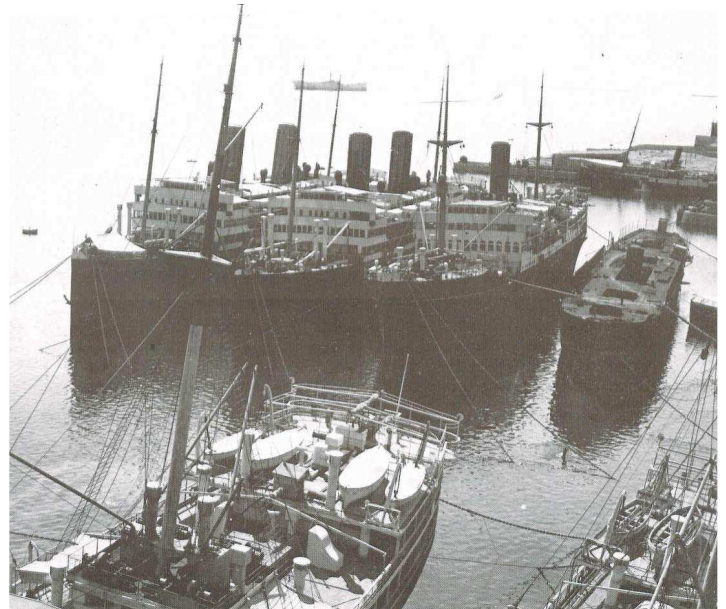


Az SS GRAZ modellje ma a Marineverband-Wien irodájában található

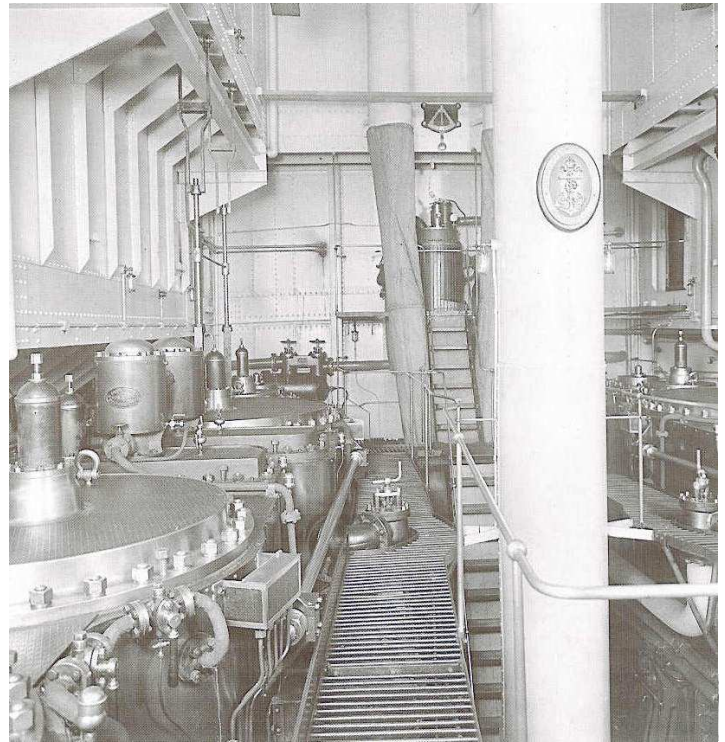


Az SS GRAZ dohányzószalonja és főlépcsője

Amikor az Osztrák Lloyd már 75-éves jubileumát ünnepelte 1911-ben, a Lloydarzenálban elkészültek a 7.300 bruttóregisztertonnás WIEN és HELOUAN gőzösök, a kor egyik legmodernebb utasszállító hajói, amelyeket a Trieszt-Alexandria gyorsjáraton alkalmaztak. A vonaljáratokon az árak – és az ellátás – már nagyon különbözhetek. Például a Trieszt – Alexandria járaton egy első osztályú hajójegy ára 120 aranyforint volt, egy másodosztályúé pedig 80. Lehetett harmadik osztályon is utazni, mindössze 35 forintért, azonban ehhez már semmilyen ellátás nem járt! Az utasok magukkal vitték elemőzsiájukat - igen gyakran ketreccben tartott élő állat formájában is!



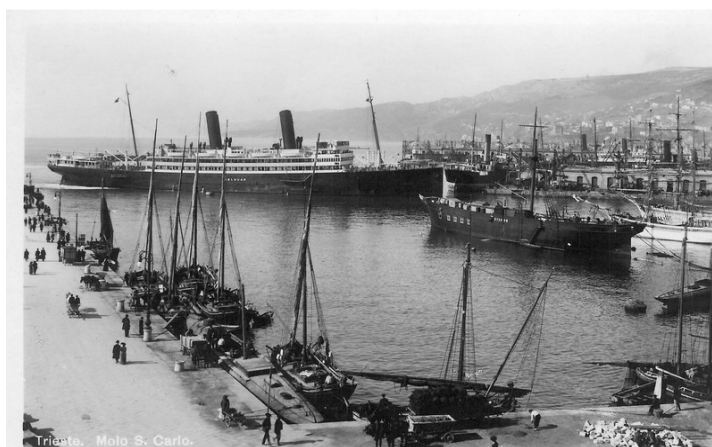
Testvérhajók: SS WIEN, HELOUAN és CRACCOVIA egymás mellett kikötve



Az SS WIEN modern géptermé. Figyeljük meg az előtérben látható, a hajógerincig leérő árbocra rögzített horgonyos jelvényt.



Az SS WIEN zeneszalonja és a kupolaterem (következő oldal)



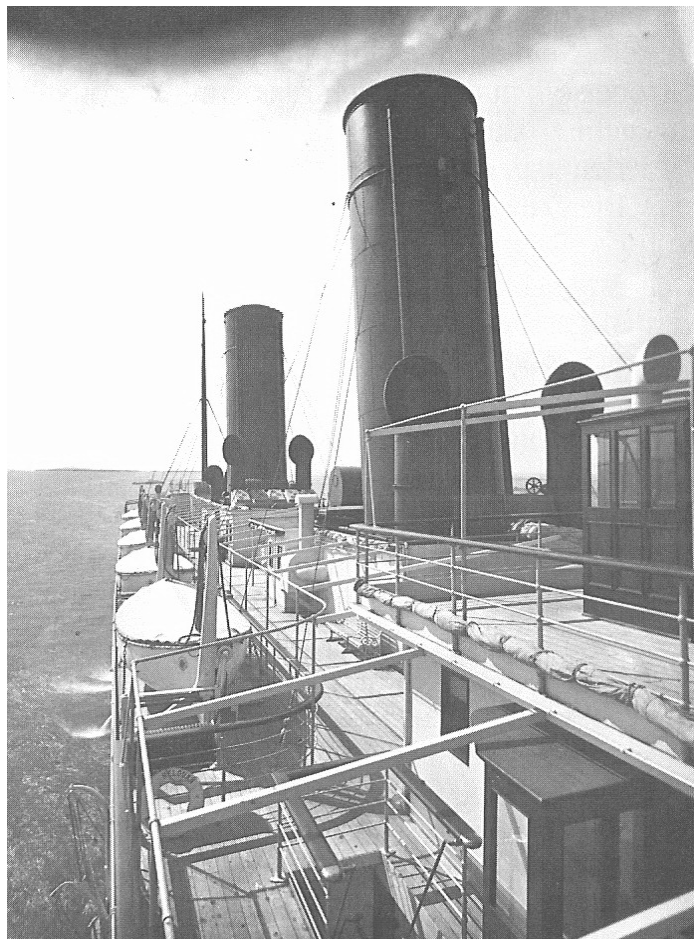
Az SS HELOUAN befut Triesztbe. Jobbra elől az Osztrák Lloyd depóhajója, a STADIUM (I) látható. Ez eredetileg az Angliában épült, később osztrák tulajdonba kerülő BEECHDALE nevű acéltestű vitorláshajó (bark) volt. Túlélte két világháborút, és az 1970-es évekig átépített gőzsként szelte a tengerek habjait! (Korabeli képeslapból)

### A második legnagyobb: Az Austro-Americana, avagy az osztrák-magyar kivándorlás története

A Monarchia második legnagyobb utasszállító gőzhajótársaságának története nem olyan egyszerű, mint a Lloyd-é, de talán még érdekesebb.

Az **Austro-Americana** hajótársaságot **Gottfried Schenker** speditőr alapította 1895-ben. (A bécsi Schenker speditőr-cég ma is létezik!) Schenker már korábban, 1879-től résztulajdonos volt a Glasgow-i Burell and Son „**Adria Steamship Company**”-nak („Adriai gőzhajótársaság”).

A Gottfried és **August Schenker**, valamint **William Burell** által alapított új társaság (rövid neve az Austro-Americana) alaptökeje



Az SS HELOUAN csónakfedélzete

40.000 angol font volt, amit a három alapító egyenlő részben bocsátott rendelkezésre. A cég szerényen indult: eleinte csak áruszállításról volt szó, mindössze négy, Nagy Britanniában épült, átlag 3.000 tonnás csavargőzessel. A hajók Triesztet kötötték össze Észak-Amerikával és a Mexikói Óbóllel. Az első (áruszállító) járat 1895-ben indult. Ahogy az üzlet bővült, később még négy további használt tehergőzöst vásároltak.

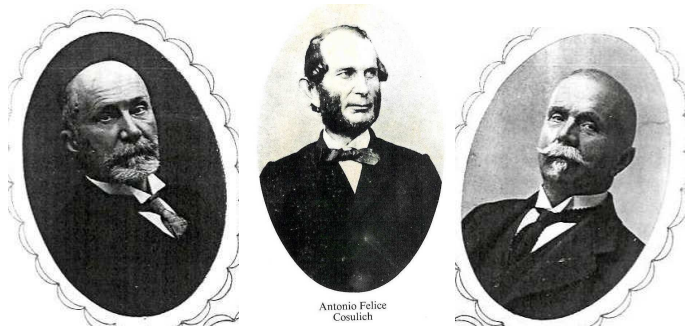
William Burell 1902-ben eladta részét a **Cosulich** testvéreknek. Hogy a pénzügyi krízist és a konkurenciaharcot túléljék, ezután a Schenkereknek a Cosulichokkal kellett szövetkezniük.

### A Cosulich-féle gőzhajótársaság

Az Adriai hajózást csak némileg ismerők számára is a Cosulich név ismerősen hangzik. Az ősök az apró Lussino (Lusin) szigetről származnak, amely a Monarchia idején már főleg különlegesen kellemes klímájáról volt híres. Nem mindig volt ez így! Lussino szigete valójában az Észak-keleti adriai hajózás, és ezzel a jóval később alakult Osztrák-magyar Monarchia hajózásának bölcsőjeként tekinthető. Ezen a szigeten több hajóépítő műhely volt található (a Martinolich-féle hajógyár a mai napig működik), és olyan vitorláshajó nemzedékek ősi fészke volt, mint a Cosulichok, Tripovichok, Ivancichok stb. Lussino szigete valójában Olaszországhoz (az olasz fejedelemségekhez, de nem Velencéhez) tartozott egészen 1814-ig. A Bécsi Kongresszus határozata alapján került az Osztrák Birodalomhoz, akárcsak Velence (bár az 1797-után egy rövid ideig a Birodalomhoz tartozott), valamint a Napóleoni háborúk alatt elvesztett Dalmácia is.

A későbbi Cosulich gőzhajó-birodalmat a Lussinpiccolói (Malij Losinj) születésű **Antonio Felice Cosulich** kapitány alapozta meg, aki FIDES nevű barkhajóján beutazta Európa és a Földközi tenger vizeit. Két fia, **Callisto** és **Alberto** is híres vitorlás hajó-

kapitányok lettek. Callisto volt a Monarchia talán legismertebb és legünnepeltebb kapitánya, ő olyan nagy teljes vitorlázatú hajónak lett a parancsnoka, mint az 1100 tonnás - természetesen Lussinpiccolóban épült - ARMIDA. Bár ők eleinte még vitorláshajókhoz kötődtek, a Cosulich fivérek felismerték, hogy a jövő a gőzhajóké! Triesztbe költöztek, és ott megalapították a **Fratelli Cosulich** („Cosulich testvérek”) gőzhajótársaságot.



Antonio Felice Cosulich és fiai: Callisto és Alberto

Az Austro-Americana új német neve, miután a Cosulichok Burelltől megvették annak tulajdonrészét, „**Schenker, Cosulich und Co., Austro-Americana**” lett.

Ekkorra a Cosulich társaság önmaga már 14, elsősorban áruszállító gőzhajóval rendelkezett.

Később a Cosulichok „bevittek az üzletbe” ezt a 14 hajójukat is, így 1903-ban a két egyesült hajótársaság neve „**Vereinigte österreichische Schiffahrtsgesellschaften der Austro-Americana und der Gebrüder Cosulich**”-ra változott (olaszul: *Unione Austriaca di navigazione Austro Americana e Fratelli Cosulich Società anonima*). (A Schenker név tehát már kimaradt a cégnévből). (Az Első Világháborút követően, az ebből alakult, immár olasz tulajdonú „**Cosulich Line**” ma is él és virágzik, bár ma már konténerhajókat üzemel).

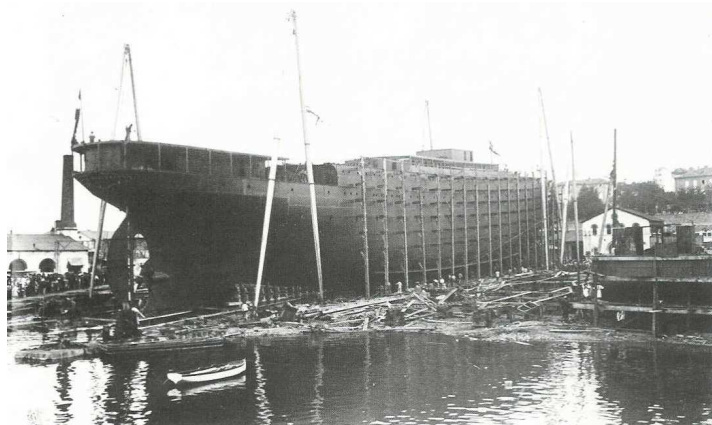
1904-ben szállt be a hajótársaság a kivándorlási üzletbe. Ez egyáltalán nem volt olyan egyszerű, mint az visszatekintve tűnhet.

Korábban az Osztrák-Magyar Monarchiából történő kivándorlás a német **Norddeutscher Lloyd**, illetve **Hamburg America Linie** kezében volt, akik hatalmas hasznot söpörtek be. Később azonban a híres angol **Cunard Line** egyezményt kötött a magyar kormányval, miszerint ő kapja meg a kivándorló magyar állampolgárok (pontosabban a Magyar Királyság alattvalóinak) Fiumén keresztül történő szállítási jogát, amely koncesszió 1903-ban az osztrák alattvaló kivándorlókkal bővült. (A Cunard nyereségéből valamennyi „visszacurgott” a magyar hajózási vállalatoknak, amiért „önként lemondtak a konkurenciáról”). (A ma is legismertebb, Fiuméből induló Cunard kivándorlóhajó az SS CARPATHIA, amely a megmentette a TITANIC tragédia túlélőit).

Erre a helyzetre reagált az Austro-Americana, mely nem engedte át az egész kivándorlási üzletet az angoloknak. 1904. június 9-én indult útnak New Yorkba a GERTY gőzös, 314 emigránssal a fedélzetén (inkább a fedélközben). A német társaságok helyeselték az osztrák „kiállást” (ha már saját hajóik kiestek ebből a versenyből), és megnyitották az osztrákok számára az úgy nevezett „**Atlantic Pool**”-t, a kivándorló hajótársaságok árkartelljét.

Az Austro-Americana áru-, és személyforgalma hihetetlenül megnőtt. Míg 1904-ben mindössze 4.224 személyt szállítottak, 1912-re ez a szám már 101.670-re nőtt. Ehhez persze új, modern, nagyméretű személyszállító hajók kellettek – és természetesen további tőke is. Az osztrák kormány szubvenciókkal is támogatta a társaságot, akárcsak az Osztrák Lloydot - bár jóval kisebb mértékben. (1903-ban 1,53, illetve 10 millió koronával). A bevételek sem maradtak el – 1911-ben például, másfélmillió korona nyereséget osztottak ki a részvénytulajdonosok számára.

Az új hajók között volt az 5.491 tonnás, 1905-ben Triesztben épült **SOFIA HOHENBEG**:



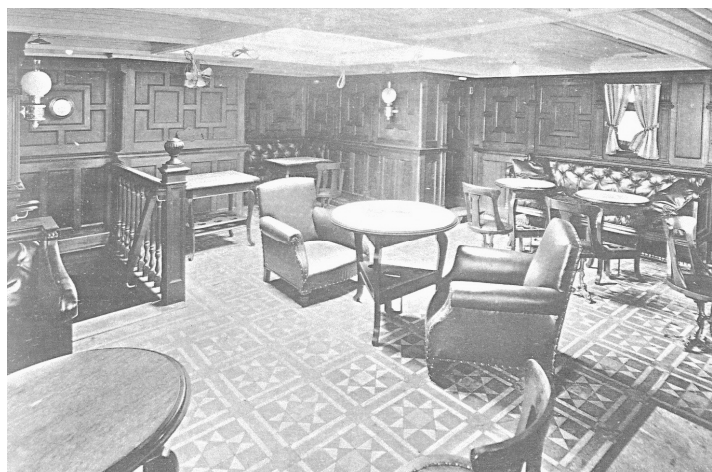
Az SS SOFIA HOHENBERG a sólyán és vízrebocsátásakor

Ennél is nagyobb volt a 8.312 tonnás, 1907-ben Glasgowban épült és nevéből is kiolvashatóan az észak-Amerikai vonalakra szánt **MARTHA WASHINGTON**, aki az első amerikai elnök feleségéről lett elnevezve.

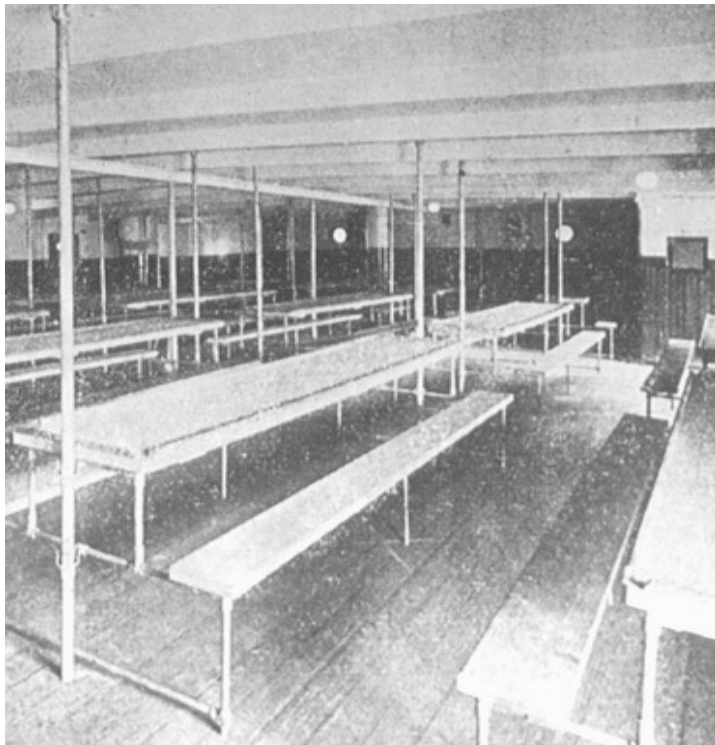


Az SS MARTHA WASHINGTON. A hajókéményeket az osztrák színek (piros-fehér-piros) díszítik. (Képeslap)

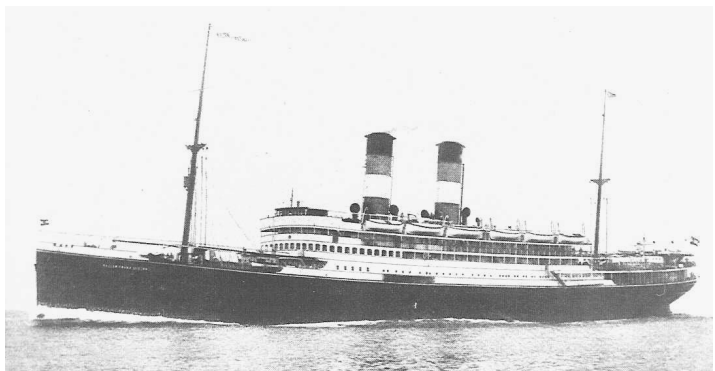
Időközben a Cosulich testvérek megalapították saját hajógyárukat az olasz határ közelében lévő, de akkor Ausztriához tartozó Monfalcone városkától délre: a **Cantiere Navale Triestino (CNT)** hajógyárat (1909-1918), amely természetesen elsősorban saját hajótársaságuk, az Austro-Americana számára gyártott gőzhajókat.



Luxus: az SS MARTHA WASHINGTON dohányzószalonja...

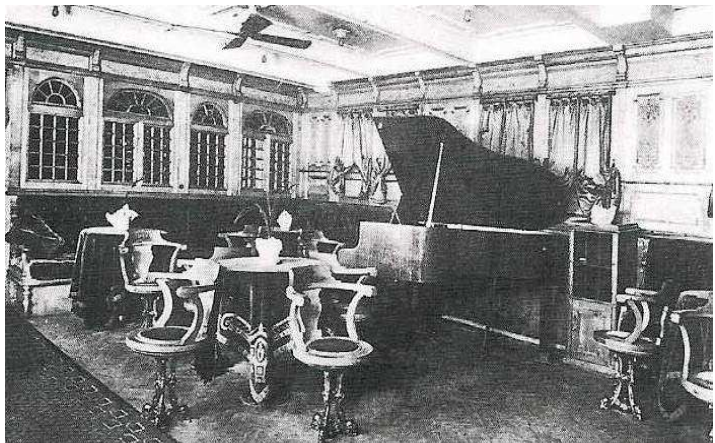


...és ellentéte: kivándorlók, illetve a számukra fenntartott étkező az SS MARTHA WASHINGTON-on. A társadalmi ellentétek szinte sehol nem jelentek meg olyan drasztikusan, mint a kivándorlóhajók fedélzetén.



Az SS KAISER FRANZ JOSEPH I.

Az Austro-Americana legnagyobb (vízre bocsátott) gőzöse, egyben a Monarchia legnagyobb kereskedelmi hajója a KAISER FRANZ JOSEPH I volt (kiről is lehetett volna a legnagyobb hajót elnevezni, mint magáról a császárról és királyról!). A 12.567 tonnás, 152 m hosszú monstrumot 1911. szeptember 9-én bocsátották vízre nagy pompával, számos Habsburg főherceg és főhercegnő jelenlétében, a CNT gyárban.



Az SS KAISER FRANZ JOSEPH I. zeneszalonja.



A soha el nem készült SS KAISERIN ELISABETH a sóján.

Mind ez a luxus a háború 1914-es kitörésekor egy csapásra megszűnt. A hatalmas személyszállító hajók többségét a haditengerészet vette igénybe, a korábbi állami szubvenció passzusai, illetve rekvirálás alapján. Csapatszállítókként, kórházhajókként működtek, és számos közülük a háború áldozat lett. (Egy a KAISER FRANZ JOSEPH I.-nél is nagyobb, 15.500 tonnás kivándorlóhajó, a KAISERIN ELISABETH – „Erzsébet császárnő” – mára a sóján állt a CNT hajógyárban, amikor kitört az első világháború. Sohasem épült meg teljesen).

A háború elvesztésével nem hajózhattak tovább a tengereken osztrák-magyar lobogó alatt a Monarchia egykori királynői. Számos közülük más társaságok, és lobogók alatt tovább szállította az utazni vágyó közönséget, de mára már hírnemű sem maradt belőlük...

Összeállította: Ákos György

### Irodalom (szöveg és képforrások)

Horst F. Mayer – Dieter Winkler, *In allen Häfen war Österreich*

Wladimir Aichelburg, *K.u.K. Dampfschiffe*

Herbert Winkler, *Der Untergang des Lloyd dampfers Imperatrix*, Marine Gestern-Heute, 1986 december

Herbert Winkler, *Dampfer Kaiser Franz Joseph I.*, Marine Gestern-Häute, 1986 június

Cantiere Navale Triestino, Wikipedia ([http://en.wikipedia.org/wiki/Cantiere\\_Navale\\_Triestino](http://en.wikipedia.org/wiki/Cantiere_Navale_Triestino))

Ákos György – Horváth József, *The History of the Adria Steam Ship Company 1880-1936*, című előadása a 3. Nemzetközi Ipari Örökség Konferencián, Rijeka 2007

Ákos György – Horváth József, *Amerre szél visz, s hullám utat ad*, Ha-Jó Bt., Budapest 2007

Annuario Marittimo különböző évfjartai

Ákos György képeslapgyűjteménye



## TÚZIJÁTÉK NÉLKÜL SEM LESZ ESEMÉNYTELEN AUGUSZTUS 20.

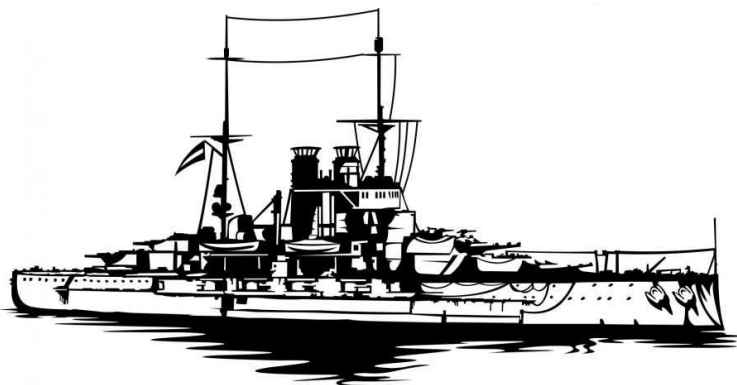
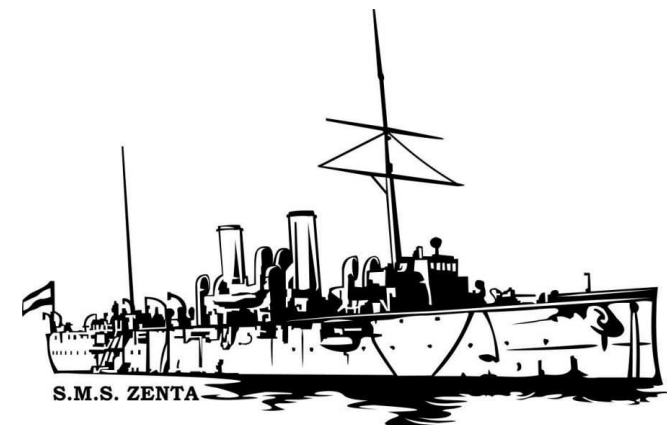
Egyre többen kezdeményezik és még többen támogatják az árvízkárosultak megsegítését a tűzijátékra szánt összegek támogatására fordításával (világgazdasági válság idején egyébként is ajánlatos a takarékoskodás). Nem kell azonban attól tartani, hogy kevésbé látványos lesz az idei augusztus 20-i ünneppsorozat, hiszen aznap lesz az 1871-ben vízre bocsátott és 2009/2010-ben felújított LEITHA/LAJTA monitor - az osztrák-magyar haditengerészet egyik utolsó máig vízben úszó egysége (a világ hadihajózás-történései által nemzetközileg is számon tartott műszaki emlékünkhöz) - keresztelése az Országház előtti Duna-szakaszon. Mivel a világon a LEITHA/LAJTA monitorral együtt mindössze 7 monitor típusú hadihajó maradt fenn, a keresztelő kiemelkedő esemény. A tervezett program és rendezvényhelyszín az esemény dedikált weblapján megtekinthető: <http://lajtamonitor.hajosnep.hu/>.

## ÚJ VERSENY INDUL PÉCSETT

2010. szeptember 10-12. között a pécsi EXPO CENTER / PÉCS PLÁZA területén kerül megrendezésre az I. PÉCSI NEMZETKÖZI HADI-TECHNIKATÖRTÉNETI JÁRMŰ- ÉS MODELKIÁLLÍTÁS. A részvételre egyesületünk is meghívást kapott. Amennyiben a lehetőség érdeklő a tagságot, a következő klubfoglalkozáson, illetve honlapunkon megismerhetők a részletek. Annyi már most is tudható, hogy a szállás, étkezés szervezetenként 3 főig ingyenes, a fölött a szállás 50% kedvezménnyel vehető igénybe. A díjazás az első három helyezettől érme, vagy kupa plusz oklevél, különdíjak, 1000 Euro pénz ösztöndíjazás, Best of show különdíj. Kategóriák: Repülő (1/72 légszárnyas, csöves, 1/48 légszárnyas, csöves, 1/32 és nagyobb, 1/144 – 1/24 polgári, 1/144 – 1/24 többfedelű, Helikopter, Dioráma). Harc jármű (1/72 és kisebb lánctalpas, 1/72 és kisebb gumikerekes, 1/48 harcjármű, 1/35 és nagyobb lánctalpas, 1/35 és nagyobb gumikerekes, 1/72 és kisebb vignetta, és dioráma, 1/48 és nagyobb vignetta, és dioráma). Autó (utcai, sport). Motorkerékpár, kamion. Hajó (motoros, vitorlás). Figura (70 mm alatt, 70 mm felett, fantasy, és sci-fi). Papír makettek. Egyéb. Ifjúsági: harcjármű, repülő, egyéb. Gyerek: harcjármű, repülő, egyéb. A vízszajelzéseknek megfelelően minden klub nagyméretű asztalt kap a makettjei bemutatásához, melyet az Expo Center kiállítási komplexum nagytermében helyezünk el. Étkezések a Center éttermében lesznek biztosítva. Az Expo Center területén számos egyéb rendezvény lesz a verseny ideje alatt (börze, veterán autó, és motor kiállítás, modell bemutatók, hagyományörző bemutatók, csaták, stb.). Egy klub nevezhet több makettet, több kategóriában is. Nevezés csak a helyszínen. A látogatóknak a belépés ingyenes. A szervezők fenntartják a jogot a változtatásra. Információ, és szállásfoglalás: Tömösváry Zsigmond, 06/20-955-58-75, tzsizmond@vipmail.hu.

## PÓLÓK AZ EGYESÜLETI WEBÁRUHÁZBAN

A Múzeumok Éjszakáján a DEBRECEN (ex-KASSA) fedélzetén rendelkezésünkre álló pólónyomtatók szolgáltatásukat a továbbiakban is fenntartják és elérhetővé teszik az osztrák-magyar/magyar tengeri és folyami hadihajók képével díszített pólóikat <http://hajosnep.hu/webaruhaz/>. Rendelhető rövidujjú unisex és rövidujjú női változatban, bármilyen méretben. Egyéb fajtájú póló is választható, ezekkel kapcsolatban kérjük előzetesen keressen meg minket. Választható, hogy a grafika elöl, vagy hátul legyen. Szintén választható, hogy a pólóra a TIT HMHE logo is felkerüljön. Ez esetben a logo előre, szív fölé kerül, a grafika pedig hátra. **Kérjük a rendelés megjegyzésében jelezze, hogy milyen típusú és méretű pólót szeretne, milyen elrendezéssel!**



**S.M.S. LEITHA-1871**  
ELSŐ MAGYAR PEST-FIUMEI HAJÓGYÁR RT. ÚJPEST

TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományörző Egyesület

### HÍRLEVELE

Megjelenik negyedévente

Szerkesztő:

Dr. Balogh Tamás

E negyedévi számunk szerzői:

Dr. Ákos György, Dr. Balogh Tamás, Bánsági András, Pásztói Róbert

Hírlevelünk elektronikus terjesztésű, letölthető honlapunkról:

[www.hajosnep.hu](http://www.hajosnep.hu)

és a nagyobb hajózástörténeti honlapokról

[www.hajomakett.hu](http://www.hajomakett.hu), [www.hhj.veteran.hu](http://www.hhj.veteran.hu),

[www.zoltangozos.hu](http://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@gmail.com](mailto:baloghtamas@gmail.com), [bicskei255@t-online.hu](mailto:bicskei255@t-online.hu)

A Szerkesztőség a változtatás jogát fenntartja!