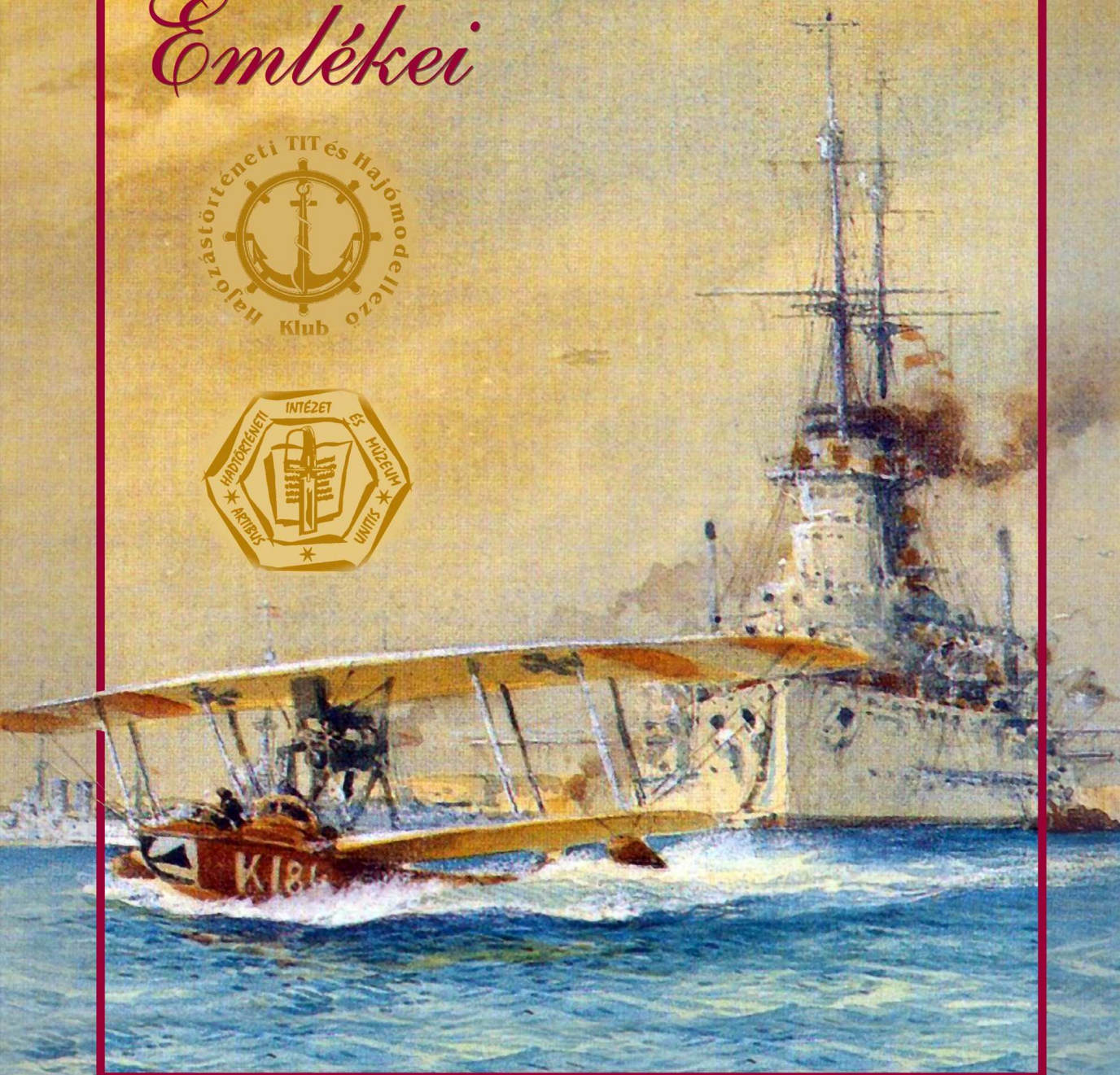


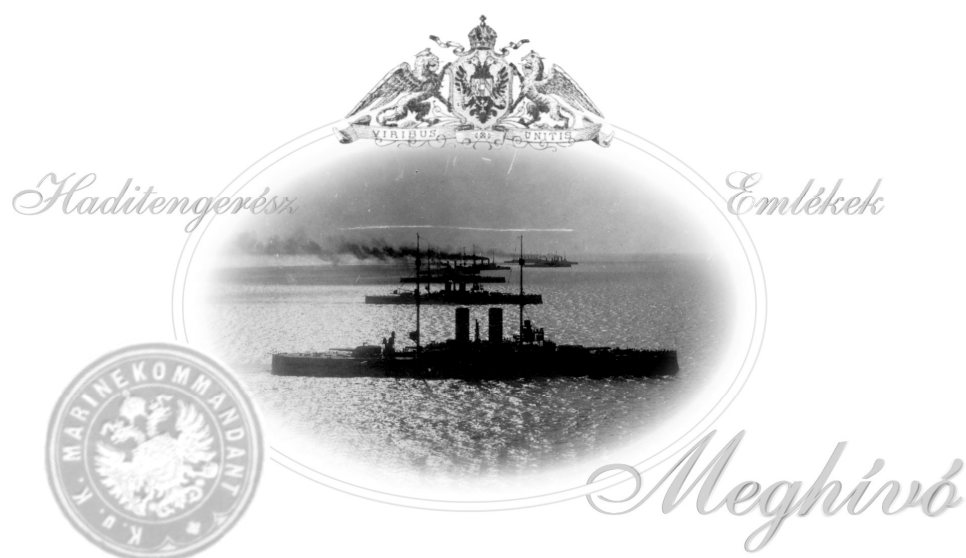
Haditengerészetiünk Emlékei



KIÁLLITÁSI KATALÓGUS

Dr. Balogh Tamás

Haditengerészetünk Emlékei



2009. december 14-től 2010. február 28-ig
a Hadtörténeti Intézet és Múzeumban,
a Budapest, I. Kapisztrán tér 1. szám alatt
hétfőtől szombatiig 10:00-16:00 óráig látogatható
a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat
Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub
és a Hadtörténeti Intézet és Múzeum kiállítása

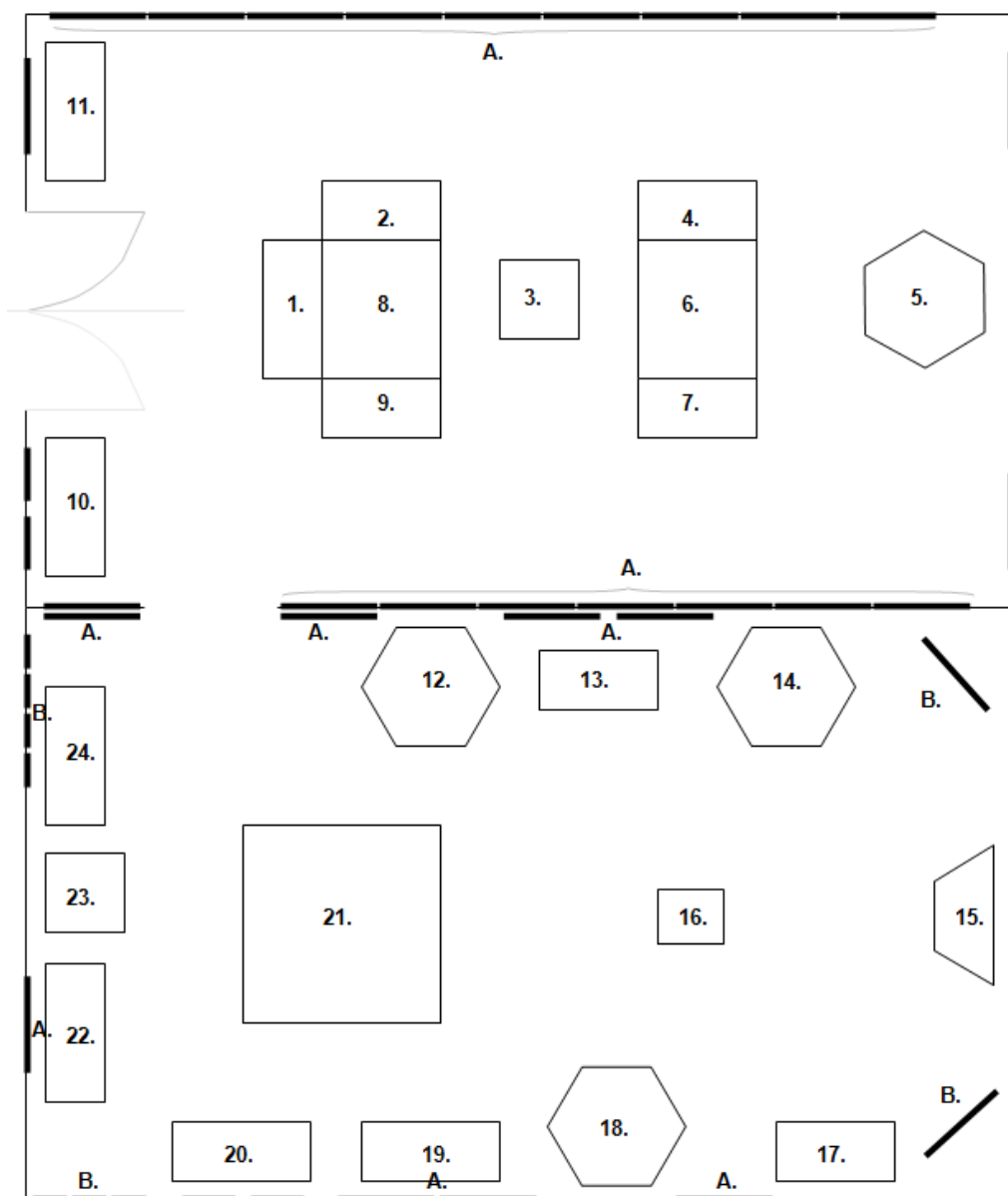
A 2009-ben harmincéves fennállását ünneplő Tudományos Ismeretterjesztő Társulat Hajózástörténeti és Hajómodellező Klubja első ízben kapott lehetőséget arra, hogy a magyar hajózástörténet hadihajózással összefüggő fejezeteiről szóló kiállítását a Hadtörténeti Intézet és Múzeumban mutassa be, ahol – mivel a múzeum fennállása óta még nem rendeztek állandó haditengerészeti kiállítást – a közönség csak igényesen berendezett időszakos kiállításokon ismerhette meg az egykori haditengerészet történetének egyes részterületeit. A TIT HTK és a HIM civilszervezetek és magánszemélyek segítségével szervezett időszakos kiállítása most először nem a részleteket, hanem a teljes történetet igyekszik bemutatni.

**Megkülönböztetett köszönetünket fejezzük ki
az alábbi szervezeteknek és személyeknek a**

„Haditengerészetünk emlékei”

**című kiállítás megszervezéséhez nyújtott önzetlen
és nagybecsű segítségével:**

- a Bolyai Makett Klub Egyesületnek
- Cuppony Csabának
- a Cs. és Kir. Haditengerészet Egyesületnek
- Dr. Csonkaréti Károlynak
- Dr. Detky Jolánnak
- Dr. Holló József Ferencnek
- Farkas Juditnak
- Horváth Józsefnek
- Ledzenyi Péternek
- a MH 1. számú Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóaljnak
- Nagy Andrásnak
- Margitay-Becht Andrásnak
- Szoleczky Emesének
- a Zebegényi Hajózási Múzeumnak



A TIT HTK Hadtörténeti Intézet és Múzeumban berendezett kiállítást a fenti helyszínrajz és berendezési terv szemlélteti. Az „A” betű a táblókat, a „B” betű a festmények és reprodukciókat jelöli. A 3-8., a 10-11., a 12-15. és a 17-20. számú vitrinekben hajómodellek, az 1-2., a 9. és a 22. számú tárolókban papírrégiségek, aprónyomtatványok (képeslapok), a 21. számú tárolóban egy lobogó, a 16. és a 23-24. számú tárolókban pedig egyenruhák és felszerelések találhatók. A következő oldalakon a táblók tartalmának kivonata olvasható. A táblók szövegét írta és a táblókat készítette Dr. Balogh Tamás, a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub elnöke.

Haditengerészetünk emlékei

1242-ben az addig csupán időszakosan létező (többször megújított, bérelt hajókból álló, alkalmi toborzású, idegen legénységű, rendszerint rosszul fizetett) középkori magyar adriai hadiflotta helyébe IV. Bélának sikerült először állandó magyar királyi hajóhadat szerveznie, amely a hűbéres tartományurak és városok által (a nekik juttatott adományok fejében) épített és felszerelt hajókból állt. Az Árpád-ház kihalása után azonban ez a flotta is elenyészett, ám I. Nagy Lajos királynak mégis sikerült minden korábbinál erősebb és sikerebb flottát szerveznie 1358-ban. Ez a flotta már jelentős sikereket ért el, 1379-ben például Polánál szétverte Velence hajóhadát.

1382-ben az Árpádok és az Anjouk után az ausztriai Habsburg hercegek is felbukkantak az Adriánál, amikor a Velencétől rettegő Trieszt urának ismerte el III. Habsburg Lipótot. Tengeri flottájuk hasonló színvonalú volt, mint a korai magyar királyoké, és ők is többször nekilendültek minduntalan megszűnő flottájuk újjáalapításának. Ezek a magyar, illetve osztrák tulajdonú, illetve bérletű flották azonban minden sikerük ellenére is csak funkcionális elődei voltak a majdani Osztrák-Magyar Monarchia hadiflottájának. Megszűnésükkel ugyanis nemcsak eredményeik, tapasztalataik és – ha volt – a hagyományaik, de még az emléküik is szinte nyomtalanul eltűnt.

1788. október 4-én VI. (III.) Károly és Mária Terézia sikertelen próbálkozásai után II. Józsefnek végre sikerült véglegesen is megalapítania a Habsburg Birodalom adriai hadiflottáját az osztrák-németalföldről az Adriára vezényelt „*Le Juste*” és „*Le Ferme*” kutterekkel, valamint a támogatásukra épített 10 ágyúszáddal és 5 felukkával (előbbiekről később kiderült, hogy a nyílt tengeren nem használhatók). Ezzel a 17 hajócskával született meg a modern osztrák, és a későbbi osztrák-magyar hadiflotta, ám a Napóleoni háborúk idején hamarosan még kisebbre zsugorodott, majd az osztrák tengerpart elvesztésének éveiben (1809-1814) átmenetileg meg is szűnt.

1814-ben Napóleon bukása után Ausztria visszakapta Velencét, Isztriát és Dalmáciát, s Olaszország egész hajóhadát, ennek fenntartását azonban nem bírta volna a kiürült kincstár, ezért a hajókat 3 fregatt, 8 brigg és 33 ágyúszád kivételével eladták, illetve lebontották.

1821-ben kitört a görög szabadságharc, s a görögök kalózkodással próbáltak pénzt szerezni a felkelésükhöz. 1821 nyarán megalakult az osztrák Levante-Hajóraj, amely török jóváhagyással Szmirna kikötőjét használta bázisul a kereskedelmet megdézsmáló kalózok elleni harcában.

1840-ben az osztrák flotta brit és török szövetségben 2 fregattal, 2 korvettel és 1 gőzössel részt vesz az Egyiptom elleni flottatűntetésen és elfoglalja a szíriai Saidát és St. Jean d'Arc várát. Ezzel úgy tűnt, hogy a Habsburgok adriai hajóhada, oly sok viszontagság után végre erőre kap és megmarad. Alig 8 év múlva azonban újabb kihívásokkal kellett szembenézni...

*

1848. március 17-én az akkor Ausztriához tartozó Velencében fegyveres függetlenségi harc indult. Az olasz forradalmárok elfoglalták az itt állomásozó császári flotta nagy részét, a várost blokád alatt tartó többi hajóról pedig elszökött az olasz legénység. Pótlásukra két századnyi szerb sajkás érkezett a Dunáról az olasz forradalom leverésére. Ezzel összefüggésben 1849-ben a császári hadiflotta – pontosabban annak az a része, amely nem került a lázadó Velence kezére – a velencei forradalom leverésében játszott jelentős és igen kegyetlen szerepet, ezzel egy időben pedig a tengerről támogatta a Franz Wimpffen gróf altábornagy Ancona elleni ostromát. Ancona április 17-én, Velence augusztus 22-én adta meg magát. A teljesen tönkrement velencei hadiflottát és Arzenált sepsimartonosi Gyűjtő Károly (1803-1885) korvettkapitány hozta rendbe. 1856-ban ő lett az első magyar ellentengernagy, a flotta parancsnokának helyettese. A magyar kormány a forradalom és szabadságharc idején kísérletet tett egy adriai hadihajó, az „*Implacabile*” brigg Angliában történő felfegyverzésére, ez azonban a magyarellen-es brit-osztrák összjáték miatt nem sikerült.

Több siker koronázta a forradalmi kormány folyami haderővel kapcsolatos kezdeményezéseit. 1848-ban a délvidéki szerbek bécsi sugallatra gyilkolni kezdték a magyar és német polgári lakosságot. Megfékezésükre a hajóhad nélküli magyar kormány egy személyszállító gőzhajóból hadihajót építtetett. A „*Királyi Hadigőzös Mészáros*” – az egész európai Duna első géperejű folyami hadihajója – vízrebocsátására 1848. július 25-én került sor Óbudán. 1849. január 5-ig több sikeres hadműveletben vett részt, a szabadságharc bukásával azonban a rövid időre feléledt, önálló magyar dunai hadihajózás ismét megszűnt.

1853 júliusában az akkor Törökországhoz tartozó Szmirna kikötőjében a USS „*Saint Louis*” és az SMS „*Hussar*” brigg, valamint az SMS „*Artemisia*” goletta majdnem megütköztek, mert az amerikai állampolgárságára hivatkozó Koszta Mártont (egykori honvéd századost, aki az esemény idején Kossuth ügynöke volt) a „*Hussar*” kapitánya elraboltatta, és hajóján fogságba vetette. Az amerikai hajó parancsnoka ultimátumban követelte az amerikai állampolgár szabadon bocsátását (ez volt az első ultimátum, amit az USA adott egy másik hatalomnak). Az ügy végül diplomáciai megoldást nyert, Koszta megmenekült, mindkét fél hajóparancsnokait pedig kitüntették a saját feletteseik. Az amerikai hadihajó parancsnokának, Duncan Nathaniel Ingraham kapitánynak a nevét azóta mindig viseli egy hajó a US Navyben.

Ezzel a forradalmak jelentette megrázkódtatások időszaka is véget ért. Immár a békés gyarapodás és építkezésé volt a terep...

*

1854-ben kezdődött meg az osztrák császári hadiflotta igazi fejlődése, amikor Polába (ma: Pula) helyezték át az először Porto Rében (Kraljevicában) létesített, majd Triesztben és később Velencében, aztán átmenetileg ismét Triesztben működő flottaközpontot.

A hirtelen megindult fejlődés irányítója az uralkodó öccse, Ferdinánd Miksa (1832-1867) főherceg, az 1854-1864 közötti flottaparancsnok volt, 1856-tól már altengernagyi rangban. Neki köszönhető többek között a flotta első szolgálati szabályzata és első, tengerész jellegű egyenruhája is (kisebb változtatásokkal mindkettő 1918-ig kitartott). 1862-ben a flottát kivette a Hadügyminisztérium irányítása alól és külön Haditengerészeti Minisztériumot létesített (ő volt az

egyetlen, akinek ez sikerült). Újjászervezte a Haditengerészeti Akadémiát, a hangsúlyt a gyakorlati képzésre fektetve, a nyugat-indiákat megjárta „Venus” fregattot iskolahajóvá alakította. Átalakította a Vízrajzi Hivatalt, megalapította a hajóépítő mérnöki kart és új, korszerű hajókat rendelt. 1857-ben pedig Alexander von Humboldttal és Charles Darwinnal, a kor híres természettudósaival egyeztetve, több magyar tudóssal (pl.: Xántus Jánossal) a fedélzetén földközi kutatóútra indította a „Novara” fregattot (amelynek parancsnokhelyettese gyulai Gaál Béla volt).

1859-ben a Franciaország és Piemont elleni háborúban az újjászervezett haditengerészet az Adria keleti partján párszor megütközött a franciákkal, de főleg Velence szárazföldi védelmének kiegészítése volt a feladata.

1860-ban Szicília előtt járőröztek, hogy megakadályozzák Garibaldi átkelését a Messinai szoroson (ez végül nem sikerült). Ekkor csatolták szervezetileg az összes flottillát (a Lagúna-, a Garda- és a Dunai Flottillát) is a tengeri flottához.

1864-ben a flotta az északi-tengeri Helgoland szigeténél két gőzfregattal és egy ágyúnaszáddal döntetlen ütközetet vívott a kor legjobbjai közé számító dán haditengerészettel. Ebben az évben Ferdinánd Miksa elfogadta a mexikói császári koronát, a flotta-parancsnokságot pedig visszaadta az uralkodónak. Kedves hajója, a „Novara” fedélzetén utazott Amerikába és miután ott 1867. június 19-én kivégezték, holttestét is ez a hajó hozta haza (parancsnokhelyettese egy másik Gaál, gyulai Gaál Jenő volt).

1866-ban (még Miksa életében) Lisszánál a flotta egyértelműen megvert a nagyobb és erősebb olasz flottát. Az osztrák hajóhadat – akárcsak Helgolandnál – Wilhelm von Tegetthoff admirális vezette, aki 1868-tól haláláig volt a flotta parancsnoka.

1867-ben megszűnt az Osztrák Császári Hadiflotta és átadta helyét az osztrák-magyar Császári és Királyi Haditengerészetnek. Bár a „régiflotta” is szolgált jó néhány rendkívül tehetséges és sikeres magyar tengerésztiszt is, akik a ranglétra magasabb fokaira is feljutottak, Magyarországnak és a magyar nemzetnek ehhez a flottához – jogilag és érzelmileg – semmi köze sem volt. A központosított császári hatalom hatékony támaszának tekintették (joggal) és nem örültek sikerüknek (az olasz forradalom leverésének és a lissai ütközetnek). Ez a helyzet a kiegyezést követő 50 évben azonban gyökeresen megváltozott és a magyarok – legalábbis amikor a flotta ipari megrendeléseinek elosztása került szóba – a tengerészet lelkes támogatóivá váltak.

*

1867-ben a kiegyezés előírásai szerint a közös hadsereg és a flotta költségvetésének egy részét Magyarországnak kellett biztosítania évenként újra megállapított arányban. Ez volt az ún. „kvóta”, amelynek magyar része kezdetben 30 % volt, ám 1918-ig fokozatosan 36,3%-ra nőtt. A közös finanszírozással az addig osztrák haditengerészet osztrák-magarrá vált (a névhasználatban ez csak 1889-től mutatkozott meg, amikor elrendelték a *császári és királyi* jelző használatát az intézmény megjelölésében).

1868-ban megalakították a Cs. és Kir. Dunaflottillát, az adriai flotta dunai részlegét. Ahogy az Adrián főleg az olasz és horvát hagyományok érvényesültek, addig a Dunán az osztrák, a magyar és a délszláv hajózás hatott. Ebben az évben elké-

szült a Triesztből a magyar tengermellékre, Fiumébe költöztetett Haditengerészeti Akadémia új palotája is.

1890 után megindult a császári és királyi haditengerészet fokozatos bővítése is, amely 1904 után komoly lendületet vett. Az első világháborút megelőző német-angol flottaversenyhez hasonló versengés bontakozott ki az Adrián Olaszország és Ausztria-Magyarország között is. Ennek hatására a Monarchia 1901-ben már négy, a legkorszerűbb dreadnought-típusú csatahajó építésébe kezdett. 1914-ben négy újabb szuper-dreadnoughtot rendeltek, de a háború kitörése megakadályozta ezek felépítését.

1914-ben a fejlesztések nyomán az osztrák-magyar tengeri erő már 260 000 tonna össztömeget tudott felmutatni és ezzel Nagy-Britannia, Németország, USA, Franciaország, Japán, Oroszország és Olaszország után a nyolcadik volt a nagyhatalmak hadiflottái között (igaz a többi nagyhatalommal összehasonlítva a Monarchiának volt a legrövidebb védelemre szoruló tengerpartja). Elfogulatlan külső szakértők szerint azonban a kiképzett emberanyag szakértelme és szolgálati értéke szempontjából haditengerészetünk ennél előkelőbb helyezést érdemelt. A pár éve még jelentéktelen partvédő flottának elkönyvelt haditengerészet 1914-re földközi-tengeri hatalmi tényezővé vált, amellyel a világelső Nagy-Britanniának is számolnia kellett.

A tengerészet fergeteges iramú fejlesztését nem utolsó sorban az 1904-ben alapított Osztrák Flottaszövetség és testvérintézménye, az 1910-ben alapított Magyar Adria Egyesület által a tengerészet érdekében szervezett „public relations”-akcióknak lehetett köszönni (e szervezetek fénykorában alakult ki egyébként a gyermekek matrózruha-divatja is). A haditengerészet fejlesztését azonban egy másik – tisztán gazdasági – szempont is segítette: A Birodalmi Tanácsban és az Országgyűlésben is rögtön felhagytak a torzsalkodással, ha arra került a sor, hogy a flotta számára szavazzanak meg pénzt. Főleg a csehek profitáltak a honi nehéziparnak a flottától jutó megrendelésekből. Az 1910-es években azonban a magyar politikusok részéről már a közös Haditengerészen belüli önálló magyar királyi hadiflotta megteremtésének gondolata is felmerült: *„Minden rendű és rangú hadihajónak egyharmada magyar névvel és magyar legénységgel láttassék el”* – volt a korabeli hivatalos magyar politika, amely a hajók építéséből is részt akart, hogy a közös haditengerészeti költségvetés magyar befizetéseit Magyarországon költség el.

Erre és a kvótarendszer alapján a flotta fenntartásából vállalt magyar hozzájárulásra tekintettel a közös haditengerészetben egyre több magyar nevű egység tűnt fel. Bár a kiegyezés után sem soroztak azonnal nagyobb számban magyarokat a haditengerészetbe (mert a magyar törvényhozás még évekig ragaszkodott hozzá, hogy a sorozott magyar katonákat magyar csapattestekhez osszák be, vagy oda, ahol egy tömbben maradhatnak). Mégis 1918-ra a közös hadiflotta magyar nevű egységeinek száma 19-re emelkedett („Szent István”, „Zrínyi”, „Árpád”, „Budapest”, „Zenta”, „Szigetvár”, „Huszár”, „Honvéd”, „Csikós”, „Pandúr”, „Csepel”, „Réka”, „Balaton”, „Velebit”, „Uzsok”, „Uszkok”, „Tátra”, „Lika”, „Turul”).¹

¹ A felsorolásban feltüntettük azokat az egységeket is, amelyek Horvátországban fekvő földrajzi helyekről kapták a nevüket. Horvátország ugyanis akkoriban Magyarország társországa volt, és az említett neveket ennek megfelelően magyar írásmód szerint tüntettük fel a hajókon. Kimaradt ugyanakkor olyan egységek neve, amelyeket az építésüket követően később számmal jelöltek (ilyen a XII. számú torpedónaszád, a korábbi „Kígyó”).

A haditengerészet vezényleti nyelve a hadsereghez hasonlóan a német volt, azonban a tengerésztisztek számára elengedhetetlen volt a horvát és az olasz nyelv ugyanolyan szintű ismerete is, mivel a legénységnek mintegy a fele a partvidék lakóiból tevődött össze, noha a legnagyobb létszámú homogén nemzeti csoportot a magyarok alkották (34% délszláv, főleg horvát, 14% olasz, 20,4% magyar, 16,3% német és 12% északi szláv). A Dunaflottillánál a magyarok részese-
sedése nagyobb volt, mintegy 40%, s sokszor a parancsnok is magyar volt. A flottánál uralkodó íratlan szabályok szerint a fedélzeten a horvátok és olaszok, a gépeknél a németek és a csehek, míg az ágyúknál magyarok szolgáltak.

A tengerésztiszteket a fiumei (ma: Rijeka) Haditengerészeti Akadémián képezték ki. A fiumei akadémia a monarchia legkitűnőbb iskolái közé tartozott (a polgáriakat is beleértve), s joggal volt világhírű. Nemcsak alapos tengerészeti és katonai kiképzést, hanem általános műveltséget is adott. A tengerésztiszti vizsga 24 tantárgyból állt, a szaktárgyak (mint a hajóépítéstan, a hajógéptan, a navigáció, stb.) mellett kötelező volt az angol, francia, olasz, horvát, magyar és német nyelv is. Nem meglepő tehát, hogy az osztrák-magyar tengerészet nagyban hozzájárult az Adria, sőt egyes távoli vidékek tudományos feltárásához. A közös haditengerészet 1918. október 31-én szűnt meg, amikor a világháború végén a Monarchia nemzetiségei sorra létrehozták nemzeti tanácsaikat, s az uralkodó a Jugoszláv Nemzeti Tanácsnak adta át a haditengerészetet, remélve, hogy egy esetleges föderatív államberendezkedés kialakításával az még megmenthető a Monarchia számára. A győztes hatalmak azonban sorra elkobozták a flotta egységeit, amelyek hajóbontókban tűntek el a '20-as években.

*

Hadihajóink elsődleges feladata az európai birodalom hatalmi érdekeinek érvényesítése volt az Adrián, majd annak határain túl, a Földközi-tengeren, sőt a világtengereken is. Az osztrák-magyar haditengerészeti utazások a civil politikai, a tudományos szellemi élet és a haditengerészet összefogásával megvalósuló olyan expedíciók voltak, „amelyeken a hadiflotta hajói komoly tengerészeti tapasztalatokkal rendelkező admirálisok vezetésével, polgári tudósok és szakemberek részvételével diplomáciai és kereskedelmi kapcsolatok felvételére indultak és közben tudományos megfigyeléseket is tettek” (Nagy Miklós Mihály). Vagyis az utazások célja három szóban összefoglalva: tudomány, kereskedelem és diplomácia volt.

1776-ban került sor az első utazásra – bár a Habsburg Birodalom spanyol és portugál hajósai (Spanyolország és egy ideig Portugália is a Habsburgok jogára alá tartozott) a nagy földrajzi felfedezések keretében már a XVI. században jelentős utazásokat tettek – amikor a trieszti kereskedők által alapított Osztrák Kelet-Indiai Társaság „*Josef und Theresia*” korvettje útnak indult Afrika és India felé, hogy ott kereskedelmi telepeket és gyarmatokat alapítson. Bár sikeresen elérte a célját és egy-egy gyarmatot alapított Kelet-Afrikában és az Indiai-óceáni Nicobarszigeteken, az osztrák flotta akkori fejletlensége miatt a tengeren túli területeket nem sikerült megtartani. Három évvel később, 1779-ben mégis újabb expedícióra került sor, amikor az Osztrák Kelet-Indiai Társaság egy másik hajója, a „*Kaunitz*” – Ausztriából elsőként – eljutott Kínába.

1817-ben került sor a következő alkalomra, amikor az „*Austria*” és a „*Principessa Augusta*” nevű fregattok Ferenc császár lányát, Maria Leopoldine főhercegnőt és kíséretét vitték Brazíliába, ahol férjhez ment a portugál trónörökshöz, a későbbi

brazil császárhoz. Útjuk bevonult a flotta történetébe: ezek a hadihajók keltek át először az Atlanti-óceánon (vissza sose tértek: eladták őket Portugáliának, állítólag azért, mert az óceáni út annyira megviselte őket). Leopoldine Európa legjobb tudósaival érkezett, akik hozzáálltak Brazília addig ismeretlen belső területeinek feltárásához. A brazíliai Habsburg-császárné pedig később Ferdinánd Miksa fantáziáját is megmozgatta (fel is kereste dél-amerikai rokonait), és hozzájárult ahhoz, hogy – az amerikai Habsburg-császárságok ideája hatása alatt – később elfogadta a felkínált mexikói trónt.

1857-ben jött el a következő jeles alkalom, amikor első körülhajózása után mintegy 300 évvel végre Ausztria is elszánta magát a Föld körülhajózására. A „*Novara*” fregatt utazásának tervezésébe és megvalósításba Ferdinánd Miksa a kor legismertebb hazai és külföldi tudósait is bevonta. Kapcsolatba lépett például Alexander von Humboldttal, valamint az angol Sir Roderick Murchinsonnal, akik lelkesen támogatták az ötletét. Mindnyájan meglátták ugyanis azt a lehetőséget, amellyel a korábbi expedíciók munkájára építve, tovább bővíthetik a tudományos ismereteket és újabb természetrajzi mintákat gyűjthetnek a távoli földrészekről. Az expedíció magyar tagjai (Gaál Béla, Semsey Gusztáv, Kalmár Sándor, Máriássy Mihály és Schwarz Ede) révén ugyanakkor a magyar hajózástörténet és földrajz-tudomány is sokat köszönhet neki.

1867-től 1914-ig az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete diplomáciai küldetésben, udvariassági látogatásként, kiképzés gyanánt, nyersanyagkeresés céljából vagy egyszerűen ún. „lobogómutatásként” 86 (!) a Földközi-tenger medencéjén túlmutató, jelentősebb tudományos kutatóutat (oceanográfiai vizsgálatot, geológiai kutatást, stb.) szervezett és bonyolított le. A haditengerészet kötelekében pedig számos magyar teljesített szolgálatot, akik bőségesen kivették a részüket ezekből a nyugat-európai, távol-keleti, óceániai, ausztráliai, Afrika körüli, valamint, észak-, közép- és dél-amerikai utazásokból. A Haditengerészet hajói a kiegészítés előtt egy, utána pedig még négy alkalommal utazták körbe a Földet (1857-1859 „*Novara*”, 1874-1874 „*Erzherzog Friedrich*”, 1889-1890 és 1891-1892 „*Fasana*”, 1895-1897 „*Saida*”).

*

1900-ban a központi hatalmak úgy rendelkeztek, hogy egy valamennyiüket érintő háború esetén a német flotta az Északi-tengeren marad, míg az olasz és az osztrák-magyar flottaerők osztrák-magyar parancsnokság alatt összevontan operálnak a Mediterráneumban. 1912-ben az antanthatalmak hasonló megállapodásban rögzítették, hogy a brit hajóhad garantálja Franciaország atlanti partjait, amely cserébe minden hadihajóját a Földközi-tengerre küldi. Háború esetén tehát az osztrák-magyar-olasz egyesített hajóhad és a teljes francia hajóhad mérkőzött volna a Földközi-tenger ellenőrzéséért. Olaszország azonban 1914-ben semleges maradt, egy év múlva pedig hadba lépett a Monarchia ellen az antant oldalán. Így a Monarchia nyomasztó hátránya került. Természetesen erre is készültek tervek, ezek azonban elsősorban a 2113 km hosszú saját partszakasz védelmére koncentráltak, maximális célként csak az adriai olasz partok elleni rajtaütéseket jelölték meg, illetve a szárazföldi hadműveletek támogatását a közös olasz-osztrák-magyar határ mentén, amely az Isonzó folyótól nyugatra a tengerparttól húzódott a kontinens belseje felé 570 km hosszan. Ezekben a támogató hadműveletekben a hadiflotta gyakorlatilag az a biztos támasz volt, amelyre a front balszárnya támaszkodott, és amely megakadályozta, hogy az olaszok tengeri csapatszállítással megkerüljék és hátba támadják a frontvonalat. Azonban ez a B terv is csak akkor

működhetett hatékonyan, ha az osztrák-magyar haditengerészet legalább az Adria feletti uralmat kivívja magának.

1914-1918 között ezt sikerült is elérni. A háborús években számos sikeres hadműveletet hajtott végre a cs. és kir. hadiflotta. Tengeralattjárói számtalan tonnányi ellenséges hadi- és kereskedelmihajó-teret megsemmisítettek (elsüllyesztették például a francia *Léon Gambetta* és az olasz *Giuseppe Garibaldi*, valamint az *Amalfi* páncélos cirkálókat, harcképtelenné tették a francia *Jean Bart* csatahajót, valamint a birt *Dublin* és *Liverpool* cirkálókat stb.). E hadműveletek sikere hatására a francia egységek a háború négy éve alatt később egyáltalán nem merészkedtek be az Adriára, inkább az Otranto és Valona között kiépített zár mögött várokoztak. Az olasz egységek pedig soha nem kezdeményeztek nagyobb összecsapást az osztrák-magyar flottával, amelynek sorsa ezután a csaknem teljes tétlenség volt. Az Osztrák-Magyar Haditengerészet világháborús teljesítményét értékelve összességében elmondható, hogy – bár az osztrák-magyar haditengerészet mindössze néhány akcióban vett részt, s Olaszország hadba lépése előtt ideje nagy részét polai bázisán töltötte – az olasz hadüzenetet követően a teljes olasz és francia földközi-tengeri erőket egyedül kötötte le, úgy, hogy 1917-ig lényegében sértetlen maradt. Működésének sikerét az USA elnöke számára 1918-ban készített katonai jelentés így ismerte el: „Az Adria gyakorlatilag osztrák-magyar beltenger”.

A flotta sikere a Cs. és Kir. Hadsereg teljesítményéhez képest is feltűnő. A közös hadsereg – különösen a keleti fronton – a honvédség és a népfőlkelő alakulatok is súlyos gyengeségtől szenvedtek. Ezzel szöges ellentétben a flotta nagyon jól szervezetten működött, tele csupa jó tervezésű hajóval, megfelelően motivált tisztekkel, jól kiképzett legénységgel és Anton Haus személyében Franz Conrad von Hoetzendorf-nál sokkal rátermettebb vezetővel. A flottánál szerencsésen mellőzték a birodalom osztrák és magyar fele között egyébként meglévő ellentéteket, amelyek a szárazföldi hadseregben nagyon is jelen voltak és súlyosan bomlasztották a cseh és horvát elem morálját. A flotta kétségtelenül profitált abból, hogy elutasították a "regionális" szervezésű legénységet és törekedtek az állomány nemzetek feletti jellegének megőrzésére, egy tipikus korabeli hadihajó legénységét ennek megfelelően horvátok, magyarok, osztrákok, csehek és olaszok vegyesen alkották. Egészen 1917 végéig sem dezertálás, sem lázadás nem fordult elő a legénység körében, legfeljebb csak egy-egy hajón, elszigetelt esetekben.

A sikerhez hozzájárult az is, hogy az antant szövetségesek adriai jelenléte a vezetésben és irányításban jelentős koordinációs nehézségekbe ütközött. Az Adriát 11 zónára osztották, amelyek közül a brit tengerészeti hatóság négyért, a franciák szintén négyért, az olasz flotta pedig a maradék háromért felelt. Az eltérő vezényleti struktúrák, nemzeti büszkeség és a nyelvi korlátok megakadályozták a szövetséges tengeri haderő összehangolt alkalmazását, olyan helyzetet teremtve, amely kedvezett a német és osztrák-magyar U-hajók támadásainak. (A *Minas* olasz csapatszállító 870 áldozatot követelő 1917 februári katasztrófája jó példa erre, hiszen az Olaszországból Szaloniki felé tartó hajót a brit zónában torpedózták meg azután, hogy az olasz kísérőhajók a brit zóna határán visszafordultak és a kíséret feladatát átadták a briteknek, a brit kísérőhajók azonban nem értették az olasz üzeneteket.)

*

A Duna teljes hossza a forrástól a tengerig 2.860 km, amiből 2.588 km hajózható. Ebből a történelmi Magyarország területére 935 km jutott, de a mai Magyarországra is 417 km jut. Ez a vízi út évszázadokon át Nyugat-, Közép-, és Dél-Európa, sőt a fekete-tengeren a klasszikus értelemben vett Kelet természetes összekötője volt. Ez az egyedülálló útvonal, amelyet sem megépíteni, sem karbantartani nem kellett egyedülálló kereskedelmi és katonai jelentőséggel bírt.

A középkorban a legtöbb támadás dél felől érte hazánkat, ahol a Kárpátok nem védték, a Duna ellenben természetes felvonulási útvonalat kínált az ellenségnek. Hajóhad nélkül a folyam nyitott kapu lett volna, ezért már az Árpádok állandó hajóhaddal gondoskodtak a védelméről. A középkori magyar dunai hajóhadak jelentős sikereket könyvelhettek el a magyar királyok hódításaiban, a XV. századtól pedig a török elleni harcok főszereplőivé váltak. Ebben az időszakban olyan - világviszonylatban is egyedülálló - eredményeket értek el, mint az első folyami tűzfegyver használata, vagy az első női parancsnok által irányított vízi csata. A kor hajói eredetileg nem voltak hadihajók, hanem a nagyobb királyi szállítóhajók differenciálódásával jöttek létre. Kezdetben csak evezőkkel, majd evezőkkel és vitorlákkal hajtották őket. Később speciális hadihajók is megjelentek a folyón, amelyek lényegében a tengeri gályák kicsinyített másai voltak. Az első igazi folyami, kifejezetten a Dunára kifejlesztett – könnyű és fordulékony – hadihajók, a naszádok Hunyadi Mátyás idején jelentek meg, amikor a magyar király dunai hajóhada a legerősebb volt.

A török hódoltság idején a hadihajók a magyar Dunán magyar legénységgel a fedélzetükön, Magyarország védelmében, de a Habsburg-uralkodók lobogója alatt vívták harcaikat. Ebben az időben két hadihajós alakulat létezett: a császári Armada és a királyi naszádos had. Előbbi a tengeri hajók mintájára épített nagy és esetlen Duna-fregattokból és gályákból állt idegen (francia és angol) parancsnokság alatt és idegen (genovai és hamburgi) legénységgel hajózott. Utóbbi hajóállomány a naszádok továbbfejlesztett típusából, csajkákból állt, legénységét pedig magyarok adták, akik 1764-ig Komárom központtal saját földbirtokokkal is rendelkeztek. 1764 után (a Bécs elleni török fenyegetés végleges megszűnésével) azonban központjukat délre, a Duna és a Tisza torkolatánál fekvő Titelbe helyezték, működtetését pedig szerb menekültekre („rácokra” – a latin rascianus, „menekült”, szóból) bízta. Vezetésükkel 1873-ig létezett ez a haderőnem.

A hajóhad természetesen nemcsak a hadműveletekben volt nélkülözhetetlen, hanem egyéb feladatok ellátása során is, mint például az utánpótlás-szállítás a harcoló szárazföldi csapatok és a hátszág polgári lakossága számára. A hadihajózás e funkciójának különösen a két világháborúban volt nagy szerepe. A Monarchia fennállása és az első világháború idején az osztrák-magyar Császári és Királyi Dunaflozilla Európa legerősebb és legkorszerűbb folyami hajóhada volt. Fő egységei az amerikai mintára már hat évvel az eredeti után Ausztria-Magyarországon is gyártott monitorok voltak, amelyek kiválóan helytálltak 1878-ban Bosznia okkupációjánál és 1914-1918 között az első világháborúban. A nehézfegyverzetű és erősen páncélozott folyami hadihajótípus tervezését és építését a Monarchia fejlesztette tökélyre, amit az is jól bizonyít, hogy a szomszéd országok is a Monarchiától rendeltek. A monitorokat őrnaszádkötélékek egészítették ki, amelyek a háború elvesztése után az ország folyami fegyveres erőinek zömét alkották.

A második világháborúban és utána pedig a folyami erők az aknamentesítés terén végeztek kiemelkedő munkát. Nem véletlen, hogy a máig létező folyami hadihajós alakulat hadihajói máig aknamentesítő- és aknásznaszádok. A mai magyar

dunai hadihajós alakulat a román kivételével az egyetlen dunai folyami haderő. Alkalmazása a felső Duna-szakaszok fegyveres védelme tekintetében az Európai Unió egésze és az európai NATO-szövetségesek közös érdeke lehet. Ennek megfelelően készülnek jövőbeli fejlesztésének tervei.

Ebben a fejezetben bemutatjuk a különböző korok dunai hadihajóit, technikai eszközeit és vázlatosan a hadihajós alakulatok szervezetét, működését is. Ennek során figyelmet fordítunk olyan – csak rövid ideig fennállt – hadihajós alakulatok történetére is, mint az 1688-1711 között működött kuruc dunai hajóhad, vagy az 1848-1849-es szabadságharc dunai hadihajós alakulata.



1. Képsorozat Wilhelm zu Wied albán király Durazzóba érkezéséről

Az Európából a Balkán-háborúban (1912-1913) kiszorult Törökország európai területein alakult államok közül Szerbia adriai expanzióját a Monarchia – a szerbeket támogató oroszok és a balkáni terjeszkedés gondolatát dédelgető olaszok érdekeit is sértve – 1912-ben a független Albánia világra segítségével akadályozta meg. A kérdésben mindaddig semleges Németország a Monarchia mellé állva (a Török Birodalom reformjáért küzdő Ifjútörök Mozgalom támogatta muzulmán herceggel szemben) ekkor saját uralkodójelöltet állított Wilhelm zu Wied katonatiszt személyében. A Wiedek a XIII. századtól ismert német grófi-, a XVIII. századtól birodalmi fejedelmi család. 1806-ban birtokaikat veszítették, 1854-től a porosz Urak Házának örökös tagjai. A 3. gárdalánus ezred kapitányaként fogadta el a nagyhatalmaktól felkínált albán koronát 1914 februárjában. Uralma azonban a kívülről (elsősorban Olaszországból) támogatott parasztfelkelések és lázadások következtében már szeptemberre visszaszorult Durazzo (ma: Dürës) és Valona (ma: Vlorë) környékére. 1914. szeptember 2-án elhagyta Durazzót és őrnagyi rangban a német vezérkar tisztjeként vett részt a világháborúban. A bemutatott képsorozat a herceg Durazzóba érkezését ábrázolja. A sorozatot Urbán László egykori haditengerész altiszt gyűjtötte össze, aki a 97 F torpedónaszádon vett részt az eseményen, a herceget kísérő osztrák-magyar hajórajban. A sorozatban a következő képek láthatók:

- Wilhelm zu Wied, I. Vilmos néven Albánia fejedelme (1914. febr. 6. – szept. 2.).
- A herceget az osztrák-magyar haditengerészet hajója, a *Dalmat* (a dalmáciai kormányzó jachtja) szállította Albániába (2 kép).
- Vilmos partraszállása Durazzóban, 1914. március 7-én (3 kép).
- Vilmos bevonulása Durazzóba. A fejedelem kíséretében miniszterelnöke Turkhan pasa és hadügyminisztere – a későbbi áruló – Esszad pasa (3 kép).
- A herceget kísérő osztrák-magyar hadihajók (4 kép).

2. Képsorozat a haditengerészet tisztjeinek, altisztjeinek és matrózainak életéről, egyenruházatáról, felszereléséről

A különböző magángyűjteményekből származó képek a tisztek és altisztek fotóit és ruházatát ábrázolják (4 kép). A további képeslapokon ehhez képest a legénység tagjai láthatók (4 kép). A további képeslapok a tengerészek mindennapjait, a fedélzeten munkával (11 kép) és pihenéssel töltött idő eseményeit mutatják be (6 kép).

3. Lohner E-típusú vízirepülőgép, Húvös Ferenc, M=1:72

Igo Etrich, Josef Mickl és Karl Paulal tervezőcsapata a Monarchia első Donnet-Leveque-típusú repülőcsónakjai után kísérletzték ki az *E-Flugboot*okat. A Lohner gyárban épült első szériában 28 db gép épült. Az "E" főkonstruktőre Igo Etrich volt. A november végére elkészült E17-es – amelynek legénységét karabélyokkal és pisztolyokkal is felszerelték – volt az első igazi "harci repülő" a Monarchia légiflottájában.

4. Galgóczy János vállapjai és távcöve

Galgóczy János (1892-1969) az első világháborúban a haditengerészet polai központi hadikikötőjében létesített tengerészeti repülőbázis parancsnoka volt. Hagyatéka részben a Nagykörűi Fegyver- és Haditengerészeti Gyűjteményben látható, részben a Császári és Királyi Haditengerészeti Egyesület, részben a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat – Hajózástörténeti és Hajómodellező

Klub tulajdona. A bemutatott teleszkópos tengerész távcső a Császári és Királyi Haditengerészet Egyesület tulajdona.

Császári és Királyi Haditengerészet Egyesület

5. Bornemissza Félix és vízirepülőgépe

Bornemissza Félix 1895. november 22-én született Pozsonyban. 1914-ben avatták a fiumei Haditengerészeti Akadémián tisztjelöltként. Nemsokára, mint fregatthadnagyot a *Zara* torpedóhajóra vezényelték. Szíve vágyát követve innen a Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy megalapította tengerészeti repülőfegyvernemhez vezényelték. Számos bevetés eredményeként kapta kitüntéseit. Az összeomlás után a folyamórséghez került. A haditengerészeti Szövetséges Ellenőrző Bizottság 1920. november 30-án adta vissza nekünk az Újvidéken internált nyolc őrnaszádunkat. A folyamórség parancsnoka, Wulff Olaf vezérkapitány Bornemisszát bízta meg a naszádok felügyeletével, aki később is rendkívül eredményesen dolgozott a folyamórség fejlesztésén, amely haditengerészetünk apró utódaként működött. 1933-1937. között a M. Kir. Külkereskedelmi Hivatal szakértője. Az alexandriai Páthy-testvérek és ifj. Horthy Miklós által alapított Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. vele együtt dolgozva hozta létre az első Duna-tengerjáró hajó – a *Budapest* sikeres útjainak eredményeként – a M. Kir. Duna-tengerhajózási Rt-t. 1934-1944 között a M. Kir. Nemzeti és Szabadkikötő igazgatója, munkájáért különleges megbecsülést érdemel. A dél-amerikai célra megrendelt három hajó már épült a Ganz hajógyárban. Elkészítette egy budapesti, európai kávéközpont és a svéd kereskedelmi hajózási Rt. tervzetét. A háború ránk nézve szerencsétlen vége mindezt megsemmisítette. 1944-ben az ellenállás keretében dolgozva, október 15-én ifj. Horthy Miklóssal együtt Skorzeny SS-ezredes elrabolta. Mindkettejüket Mauthauseni haláltáborba vitték, ahonnan csak 1945. áprilisában szabadította ki őket egy amerikai katonai egység. Míg mások onnan kiszabadulva különleges jogokat élvezhettek, addig tőle mindenét elvették, lefoglalták és bebörtönözték. Csak 1948-ban tudott szabadulni. Magyarországra hazatérve segédmunkásként dolgozott, ám 1951-ben deportálták az érdemdús férfit, aki a nyilaskeresztes diktatúra alatt életével játszva zsidók százait mentette meg. Értékes irodalmi működése keretében „Kikötő” címmel szaklapot alapított és Dr. Bartos Dezsővel együtt „Magyarország és a tengerhajózás” címen szakkönyvet írt.

Fotó.

Horváth gyűjtemény

6. S.M.S. „Custoza”, Csák Zsolt, M=1:100

Az SMS *Custoza* – vagy ahogy néha németesen, de helytelenül írják *Custozza* – az osztrák-magyar haditengerészet egyik központi üteges kazamatahajója volt (nevét a Habsburg Birodalom 1848-ban és 1866-ban Custozánál vívott győzelmes csatáiról kapta). A Josef Romako tervezte hajó testvérhajójával az SMS *Erzherzog Albrecht*-tel a Monarchia első vastestű hadihajója volt, s 1869-1874 között készült a trieszti Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárban. Az 1866-os lissai ütközetben szerzett tapasztalatok alapján a döfőorr használatára optimalizálva tervezték, ezért alaphelyzetben minden ágyúja előre nézett (oldalra csak lörésváltással lehetett tüzelni). 1877-ben korszerűsítették (teljes vitorlázatát csökkentették), 1892-ben átépítették. 1902-1914 között iskolahajó. Az első világháborúban már csak mint hulk vett részt a polai haditengerészeti bázison szolgáló német tengeralattjárósok

lakóhajójaként. A háború végén a szövetségesek Olaszországnak ítélték, ahol 1920-ban bontották le.

7. Tb. XI. torpedónaszád, Csák Zsolt, M=1:50

1884-1885-ben épült Polában (37,1 t). Felszerelése után a torpedóflottillához osztották be, 1896-tól a torpedóiskola oktatóhajója, 1907-ben leszerelték és eladták.

8. A „Elster” torpedónaszád, Csák Zsolt, M=1:50

1888-1889-ben épült Polában (78,0 t). Felszerelése után a torpedóflottillához került. 1897-ben részt vett Kréta blokádjában. 1902-ben 2 méteres mélységbe süllyedt egy sziklával való ütközést követően. Javítása után a torpedóiskola hajója. 1909-ben átépítették. Új Yarrow-kazánt kapott, a korábbi 1 kémény és árboc helyére 2 kéményt és 2 árbocot állítottak. 1911-ben kazánjait olajtűzelésűre cserélték, nevét pedig törölték és a 24-es számot kapta. 1920-ban Olaszországnak ítélték, 1925-ben lebontották.

9. Tb. VI. torpedónaszád, Kecskeméti József, M=1:100

1880-ban épült Polában (27,7 t), a torpedóflottillába kapott beosztást. 1904-ben eladták.

10. A „Geier” torpedónaszád, Kecskeméti József, M=1:100

1885-1886-ban épült Polában (78,0 t), majd a torpedóflottillába kapott beosztást. 1910-ben nevét törlik és a 35-ös számot kapja. 1914-1918 között aknakeresőként tevékenykedik. A háború végén Olaszország kapja meg hadikárpótlásként. Ott bontják le 1920-ban.

11. A „Szent István” csatahajó vízrebocsátása

A Monarchia legmodernebb, *Viribus Unitis* – más néven *Tegetthoff* – osztályú csatahajóinak egyike volt SMS *Szent István*, amelyet a magyar Ganz és Társa Danubius Gép-, Waggon és Hajógyár Rt. épített Fiumében lévő telephelyén. Ez a magyar hajóépítés máig legnagyobb teljesítménye. A *Szent István* néhány részletben különbözött a testvérhajóitól (a *Viribus Unitistól*, a *Tegetthofftól* és a *Prinz Eugentől*): 12 Babcock-Wilcox kazánt és 2 AEG Curtis turbinát kapott, amelyek 2 hajócsavartengelyt hajtottak, míg a másik háromnak 4 hajócsavartengelye volt. A hajó a felépítményben is különbözött némileg. 1914-ben bocsátották vízre és 1915-ben állt hadrendbe. A háború során jórészt a polai kikötőben állomásozott, amelyet csak a lögyakorlatok alatt hagyta el. Első és egyben utolsó harci bevetésére 1918. június 9-én éjjel futott ki egy kötelék tagjaként azzal a céllal, hogy feltörjék az Otrantói-szorosban lévő tengerzárát. 10-én hajnalban olasz torpedóvető motorcsónakok támadtak a kötelékre. A *Szent István* két torpedótalálatot kapott, oldalára dőlt, és 6 óra 12 perckor elsüllyedt. 89 ember halt meg, de nagy volt az erkölcsi kár is, hiszen először fordult elő, hogy egy csatahajót torpedókkal semmisítettek meg. Kevesen tudják, hogy a hajó sorsát már a születésétől baljós események kísérték. Az 1914. január 17-én vasárnap délelőtt, 11 órakor tartott vízrebocsátáson is súlyos szerencsétlenség történt. A 200 méteres sőlya végére érve a hajó – a tehetetlenségi erő hatására – még vagy 300 méternyire farolt be a tengerbe. A nézőket szállító egyik kirándulógőzös azonban túlságosan közel merészkedett, s féltő volt, hogy a 13 000 tonnás feltartóztathatatlan, tehetetlen acéltömeg menthetetlenül összezúzza a kis gőzöst, ha csak előbb meg nem állítják. Ermengildo Picco és Giuseppe Pliskovac hajógyári munkások lélekjelenlétének köszönhetően azonban sikerült elkerülni a leg-

rosszabbat, ledobták a vészhorgonyt és a Szent István futása lelassult. A két munkás azonban súlyos árat fizetett hősiességéért: a nem megfelelően összekapcsolt, letekeredő horgonylánc elkapta és magával rántotta a két munkást. Ermengildo Picco bal lábát amputálni kellett, Giuseppe Pliskovac pedig két nappal később a kórházban belehalt sérüléseibe. A tragédia anélkül folyt le, hogy a közönség bármit is észrevett volna. A fotó a baleset előtti pillanatokot ábrázolja.

Fotó, nagyítás.
Balogh gyűjtemény.

12. Az „Árpád” csatahajó, Húvös Ferenc, M=1:100

Az *Árpád* Ausztria-Magyarország első igazi óceánjáró csatahajó-triójának egyik egysége volt. Ez a típus volt a *Tegetthoff* (később *Mars*) kazamatahajó 1878-as vízrebocsátása óta az első osztrák-magyar csatahajó-típus. 1899-ben kezdték építeni és 1903-ban bocsátották vízre Triesztben. Erős páncélzat és gépek jellemezték, ezek súlya azonban végül túlságosan nehéznek bizonyult, ezért a hátsó ágyútoronyba – az úszóképesség megőrzéséhez szükséges súlycsökkentés miatt – a tervezett két ágyúcső közül csak az egyiket tudták beépíteni. 1911-1912-ben korszerűsítették, amikor középső felépítményének felső fedélzetét lebontották. 1915. május 24-én részt vett Ancona bombázásában. 1918-ban iskolahajó. A háborút követően a *Habsburg* és a *Babenberg* nevű testvérhajóival együtt átadták Nagy-Britanniának, ahol 1921-ben mindhárom hajót lebontották.

13. Az „Árpád” csatahajó hosszmetseti ábrája

Korabeli könyomat a „Technika vívmányai” c. kiadványban, „Műveltség Könyvtára” sorozat II. kötet, Atheneum, Budapest, 1903.

Balogh gyűjtemény

14. Az „Erzherzog Ferdinand Max” csatahajó, Húvös Ferenc, M=1:100

1904-1907 között épült Triesztben. Az Erzherzog-típusú csatahajók (*Erzherzog Ferdinand Max*, *Erzherzog Karl*, *Erzherzog Friedrich*) az uralkodóház híres haditengerész tagjairól kapták a nevüket és Ausztria-Magyarország utolsó csatahajói voltak, amelyek az angol *Dreadought* előtt épültek. Így – bár megépítésük idején a kor színvonalán álltak – 1905-ben egy csapásra elavultak. Alkalmazhatóságukat nehezítette, hogy a fő tüzérségük gyenge volt – a világ haditengerészetei akkoriban már 30,5 cm kaliberű ágyúkat használtak az *Erzherzog*-ok 24 cm-eseivel szemben – ezért erősebb kiegészítő tüzérség beépítésével igyekeztek kezelni a problémát. 1909-ben korszerűsítették a hajók 24 cm-es tornyainak szellőzőrendszerét. Az I. világháború idején a III. csatahajóosztály tagjai voltak. 1915. május 23-án részt vettek az olasz partok lövetésében. A háborúban leginkább a pólai hadikikötő védelme volt a feladatuk. 1918-ban Cattaróban állomásoztak. A háború után 1919-ben az olasz haditengerészethez, 1920-ban pedig Franciaországhoz kerültek, ahol lebontották őket.

15. Az „Erzherzog Ferdinand Max” csatahajó korabeli fotón

Dr. Detky Jolán és Detky András gyűjteménye

16. K.u.K. Kriegsmarine kitűző (Erzherzog Ferdinand Max 1914-1916)

A haditengerészet fejlesztése érdekében Ausztria-Magyarországon – mindkét államfélben – működtek jelentős kormány-támogatással dolgozó civil szervezetek, amelyek kiállításokat szerveztek, folyóiratokat jelentettek meg, és egyáltalán fontos 'public relations' akciókat végeztek a flotta népszerűsítése érdekében. Ausztriában ilyen volt az Österreichisches Flottverein (Osztrák Flottaszövetség) és lapja a Die Flagge (A zászló – ami nem azonos a Magyarországon ilyen címmel megjelenő katolikus ifjúsági lappal), valamint Magyarországon a Magyar Adria Egyesület és lapja a Tenger (mindkettőt Gonda Béla, Baross Gábor miniszteri tanácsosa, a Vaskapu-szabályozás és a fiumei kikötő-villamosítás főmérnöke alapította). Ezek a szervezetek számos emléktárgyat is kiadtak, hogy azok bevételét a flottával kapcsolatos különböző jótékonyági célokra használják fel. A boldog békeidőkben a flotta egy-egy új hadihajójának a felépítéséhez járultak hozzá ilyen emléktárgy-értékesítéssel, a háború éveiben pedig a Vöröskereszt tevékenységét és a hátországi különböző nyomorenyhítő akciókat támogatták. Ezek közé az emléktárgyak közé tartozik a bemutatott alumínium kitűző is, amelyet 1916-ban adtak ki, s amely az Erzherzog Ferdinand Max csatahajót ábrázolja. A kitűző Galgóczy János (1892-1969) az első világháborúban a haditengerészet polai központi hadikikötőjében létesített tengerészeti repülőbázis parancsnokának hagyatékában maradt fenn, aki tengerészéveiben ezen a hadihajón is szolgált.

Császári és Királyi Haditengerészet Egyesület

17. A „Viper” torpedónaszád, Húvös Ferenc, M=1:40

1895-1896 között épült Londonban (107 t), az osztrák-magyar haditengerészet megrendelésére. A torpedóflottillában szolgált. 1910-ben nevét törlik és a 17-es számot kapja. 1914-1918 között aknarakó és őrhajó. 1920-ban Franciaországban bontják le.

18. A „Csikós” torpedóromboló, Czuppony Csaba, M=1:50

1907-1909 között épült Fiumében (309 t) a Monarchia részére Angliában gyártott *Huszár* romboló típusterve alapján. 1914-1918 között számos akcióban részt vett az Adrián. 1920-ban Olaszországban bontották szét.

19. A 100 M torpedónaszád, Kovács Péter, M=1:50

1913-1915 között épült Montfalconében (250 t). A torpedóflottilla tagja. 1915-től számos akcióban részt vett az Adrián. 1920-ban Görögországnak ítelték, ahol *Kidonia* néven szolgált. A második világháborúban 1941. április 26-án német repülőgépek támadásában süllyedt el Moreától délre.

20. A „Csepel” torpedóromboló, Húvös Ferenc, M=1:100

1911-1913 között épült Fiumében (850 t). 1914-1918 között számos akcióban részt vett az Adrián. 1920-ban Olaszországban bontották szét. 1919-ben Velencében internálták. 1920-ban az olasz flottába került *Muggia* néven. 1929. március 25-én egy tájfunban süllyedt el a Délkinai-tengeren, Amoy közelében.

21. A „Huszár” torpedóromboló, Húvös Ferenc, M=1:100

1904-1905 között épült Londonban a Monarchia megrendelésére (389,7 t). A torpedóflottillánál állt szolgálatba. 1908. december 3-án a dél-dalmáciai Traste közelében egy viharban zátonyra futott és elsüllyedt (a személyzet, a fegyverzet és a felszerelés egy része megmenekült, a hajótest: teljes veszteség). 1909-1910 folyamán Polában azonos néven és azonos típusban új hajó

épült, amely 1914-1918 között számos akcióban részt vett az Adrián. 1920-ban Olaszországban bontották le.

22. A 98 M torpedónaszád, Kecskeméti József, M=1:100

1913-1915 között épült Montfalconéban (250 t), majd a torpedóflottillánál állt szolgálatba. 1915-1918 között számos akcióban részt vett az Adrián. 1920-ban Görögországnak ítélték, ahol *Kyzikos* néven szolgált. A második világháborúban 1941. április 25-én német repülőgépek támadásában süllyedt el Szalamisznál.

23. A „Viribus Unitis” csatahajó, Húvös Ferenc, M=1:100

Montecuccoli altengernagy, a haditengerészet parancsnoka 1908. februárjában bejelentette, hogy egy 19.000 tonna vízkiszorítású dreadnoughtot akarnak építeni. Több terv is született, amelyek közül az utolsót fogadták el. A haditengerészetek ekkor tértek át az új tagozódásra, amely szerint az azonos osztályú hajókból nem hármat, hanem négyet kell építeni (a tűzerő növekedésével 4 hajó tűzereje megfelelt korábbi 6 hajóénak így 4 hajó árért két korábbi 3-3- hajóból álló hajóosztály erejének megfelelő hajóállományt nyertek). Ezért Montecuccoli is úgy döntött, hogy az új hajókból négyre van szükség. 1910-ben a monarchia közös pénzügyminisztere nem támogatta a hadihajók felépítését, így a haditengerészet saját kockázatra kezdte meg azok építését. Montecuccoli a Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárat bízta meg az első két egység felépítésével. A cég a IV. és V. tervszámú hajók gerincét 1910. július 24-én és szeptember 24-én fektette le Triesztben. 1912. januárjában kezdték el építeni a VI. és VII. tervszámú hajókat Triesztben, illetve Fiumében. A hajók neve a Tengerészeti Szekció javaslatára először SMS *Tegetthoff*, SMS *Prinz Eugen*, SMS *Don Juan* és SMS *Hunyadi* lett volna. Ferenc József döntése nyomán a hajók neve: a IV. tervszámú hajóé SMS *Viribus Unitis*, V. tervszámú hajóé SMS *Tegetthoff*, VI. tervszámú hajóé SMS *Prinz Eugen* és VII. tervszámú hajóé SMS *Szent István* lett. Az olasz *Dante Alighieri*-vel egyidejűleg, a világon elsőként ennél a hajónál építettek három ágyút egy páncéltoronyba. A *Tegetthoff* osztály egységei nagy tűzerejű, korszerű dreadnought-típusú csatahajók voltak. A *Tegetthoff*-osztály hajói az I. csatahajóosztály tagjai voltak. A *Viribus Unitis* a *Tegetthoff* osztály első egysége volt. 1911. június 24-én bocsátották vízre és 1912. október 16-án állt hadrendbe. A k.u.k. flotta vezérhajója volt a hadrendbe állításától a világháború végéig. 1915. május 23-án részt vett Ancona ágyúzásában. 1918. június 8-án Horthy Miklós ellentengernagy zászlóshajójaként egy kötelék élén indult az Otrantói-szoros tengerzárának feltörésére. Miután 10-én hajnalban testvérhajója, a *Szent István* elsüllyedt, az akciót lefűjték. 1918. október 31-én Pólában Horthy flottaparancsnok a *Viribus Unitis* fedélzetén írta alá a k.u.k. flotta Délszláv Nemzeti Tanácsnak való átadásáról szóló jegyzőkönyvet. (Az uralkodó a soknemzetiségű birodalom megmentésére tett kísérletet, amikor felhívást intézett népeihez, hogy alakítsák meg nemzeti tanácsait, amelyek Bécsben összegyűlve megállapítják az új szövetségi állam alkotmányát. A flotta átadását gesztusnak szánta, amivel esetleg rábírhajta a délszlávokat a birodalomban maradásra. A Nemzeti Tanácsok azonban, az antant biztatására, sorra mondták ki a birodalomtól való elszakadásukat). A hajót az osztrák, magyar és cseh legénység elhagyta, csak a délszláv származásúak, valamint a leendő délszláv flotta majdani tisztikara maradt a fedélzeten. Éjszaka olasz könnyűbúvárok (Raffaele Rossetti őrnagy és Raffaele Paolucci hadnagy) egy aknát helyeztek el a hajó fenekén, amely felrobbant. A csata-

hajó oldalra dőlt és negyed óra múlva elsüllyedt, négyszázan haltak meg a fedélzetén.

24. Dögcédula a „Tegetthoff” csatahajóról

A korabeli dögcédula lényegében egy fémkapszula volt, amelyben egy parányi cserélhető papírfüzet tartalmazta az alapvető egészségügyi információkat. A bemutatott tárgy az 1893-ban született Mihályi Péter nagyatádi illetőségű matrózé volt, aki 1911-ben lépett a haditengerészet kötelékébe. A kis füzet tartalmazta a birtokosára vonatkozó alapvető személyes adatokat, a lakóhelyre és a vallásra vonatkozókat is beleértve. A bélyegző tanúsága szerint 1916. szeptember 25-én – kolerajárvány idején – állították ki.

Császári és Királyi Haditengerészet Egyesület

25. Az Österreichisches Flottverein Tengerész Zsebnaptára, 1918.

Az Osztrák Flottaszövetség minden évben tengerész zsebnaptárral kedveskedett elsősorban a szövetség tagjainak, másodsorban minden érdeklődőnek. A kis kiadvány nemcsak az adott év napjait tartalmazta, hanem 34 oldalas átfogó ország-ismertetéssel és a flotta, valamint az uralkodó flottapolitikájának bemutatásával kezdődik. A háborús években ezt a leírást kiegészítették a Monarchia Földközi-tengeri állására vonatkozó információkkal, a semleges államokra és a tengerek szabadságára vonatkozó leírással, valamint egy a saját és a szövetséges tengeralattjárók eredményességét mutató U-Boot statisztikával. A zsebnaptár egyben zsebnóteszként is funkcionált, hiszen a naptár után a füzet oldalaira – oldalpáronként az év végéig egy-egy hét minden napját előnyomtatva – bejegyzéseket tehetett a füzet gazdája. A bemutatott füzet Karl Brandauer másodéves akadémistáé volt, aki a felső-ausztriai Braunauban lakott. Füzetében az utolsó bejegyzés 1918. november 3-án, a haditengerészet megszűnését követő második napon kelt.

Császári és Királyi Haditengerészet Egyesület

26. Szolgálati emléklap a „Viribus Unitis” csatahajó képével

A Monarchia fegyveres erőinél – a szárazföldi alakulatoknál is – szokás volt emléklappal megemlékezni az alakulatnál eltöltött évekről. Az előnyomtatott színes A3 méretű lapot a fegyvernemre jellemző tárgyak, eszközök, fegyverek és felszerelési tárgyak – a flottánál még a hajóval megtett utak állomásainak felirata – díszítették és a közepén üresen hagyott keretbe ki-ki beragaszthatta a saját arcképét. Az emléklap a flotta iránti hazafias lelkesedés ébren tartásának eszköze volt a leszerelést követő években is, hisz’ – ahogy az egyik haditengerész utazó írta – *„amikor szolgálatukat haditengerészetünkénél megkezdik, az újoncok legnagyobb része Dalmáciából és a Partvidékről származik. Sajnos ezekben a tartományokban jelentős az analfabéták száma, akik egyébként is gyakran a műveltség egészen alacsony fokán állnak. A fedélzeten aztán ezek az emberek megtanulnak írni és olvasni, izmaik megeddződnek a folyamatos munkában, hozzászoknak a rendhez és a tisztasághoz, távoli országokról tanulnak, férfias és őszinte megjelenést nyernek és a tudatlan ifjoncból rövid néhány év alatt erős, tapasztalt és világlátott, hazafias gondolkodású férfi válik.”* Az emléklapok egy-egy családban ennek a férfivá érésnek is emlékeztetői voltak.

Zebegényi Hajózási Múzeum

27. S.M.S. „Tiger”, Húvös Ferenc, M=1:100

1886-1888 között épült, az első hazai tervezésű torpedócsirkálóként, a testvéreinek számító, Angliából rendelt *Panther* és *Leopard* csirkálók (1885) terveinek módosításával. Átadását követően a Torpedó Flottilla vezérhajója volt. 1895-ben nagyjavításon esett át, amikor is alkalmassá tették hosszú távú tengerentúli utazásokra. 1897. ában részt vett a krétai zavargások elfojtásában. 1905-ben a *Pelikan* pótlására átépítették tengernagyi jachttá, és átnevezték a *Lacroma* névre. 1916-tól a Polában állomásozó német tengeralattjárók legénységének lakóhajója. 1918. július 17-én légítámadás érte, de nem szenvedett károsodást. November 15-én Spalatoban (ma: Split) internálták. 1920-ban az olaszoknak ítélték, akik azután lebontották.

28. A „Zenta” csirkáló, Húvös Ferenc, M=1:100

Az SMS *Zenta* az Osztrák–Magyar Monarchia egyik védett csirkálóját volt (testvérei az *Aspern* és a *Szigetvár*). A hajókat győzelmes csatahelyekről nevezték el. 1896-1899 között épült Polában. 1900-1901 között Kínában járt és részt vett a bokszerlázadás leverésében. 1902-1903-ban részt vett egy Dél-Amerikát is érintő Afrika körüli úton. 1914. augusztus 8-án a *Zenta* adta le a tengeri háború első lövését, amikor részt vett Antivari montenegrói kikötő bombázásában. Augusztus 10-étől kezdve blokádszolgálatot teljesített. Augusztus 16-án az *Ulan* romboló kíséretében látta el feladatát, amikor egy 17 egységből álló egyesült francia-angol hajóraj támadta meg. Az *Ulan*nak sikerült elmenekülnie, a kiöregedett, lassú *Zenta* viszont erre képtelen volt. Parancsnoka, Pachner Pál fregattkapitány elutasította a megadást, és felvette a küzdelmet a túlérővel. A világháború első tengeri ütközete rövidnek bizonyult, a francia egységek kb. 15 perc alatt megbénították a *Zentát*, majd tovább lövé, el is süllyesztették. Mivel a vízben úszókat nem mentette ki senki, aki bírta, öt órás úszást követően érte el a partot és esett montenegrói fogságba. 173-an veszték oda.

29. Az „Országos Hadigőzös Mészáros”, Európa első felfegyverzett folyami gőzhajója

A felfegyverzett gőzhajó alkalmazásának ötlete ismereteink szerint Széchenyi-től származik. Eredetileg a Dunagőzhajózási Társaság (DGT) járatait kívánta vele védelmezni, amelyek az Al-Dunán veszélyeztetve voltak a szerb mozgalmak kibontakozása miatt. A kiszemelt hajó az 1830-ban készült *Franz I.* utasszállító folyami gőzös volt, a DGT hajója. Az átépítés során 1835-36-ban a hajótestet megerősítik. 1841-42-ben a DGT Óbudai Hajógyára átépíti új vas hajótestbe. 1848-ban a magyar kormány megvásárolta és haladéktalanul megkezdte az Óbudán horgonyzó hajó hadihajóvá alakítását. Az utas kabinokat és a személyzeti férőhelyeket tiszti és legénységi szállásokká alakították, sőt kápolnát és kórtermet is kialakítottak, a fedélzetre pedig 8 db hatfontos, 2 db tizenkét fontos ágyút és 2 db hétfontos tarackot állítottak. A *Királyi Hadigőzös Mészáros*, majd a Habsburg Ház trónfosztása után *Országos Hadigőzös Mészáros* néven működő hajó a Dunán és a Tiszán is tevékenykedett. Ez a hajó adta le a szabadságharc első lövéseit 1848. augusztus 19-én Ópalánka magasságában, ahol egy, a szerbek által elfoglalt kompot akart visszaszerezni és e közben tűzpárbajba keveredett az ellenséges tüzérséggel, amit elhallgatott és feladatát sikerrel zárta. 1849. január 5-én Budán, a jég közé fagyott gőzöst az Osztrák Kormány lefoglalja, ekkor átnevezik *General Schlick*-re, 1859-ben pedig *Graf Schlick*-re. 1866-ban eladták a DGT-nek, ahol vontatóhajóként üzemelt 1889-ig, amikor is uszályá alakították át A-7 néven. További sorsa ismeretlen.

30. Tengerésztiszti dísztőr, 1849/M típus:

A kiállítás a tengerészeti oldalfegyverek történetébe is bepillantást enged. A kollekció első darabja a szabadságharc idejéből származó 1849/M típusú dísztőr. Kötélcsomóban végződő mives bronz markolatát csontberakás, acélpen-géjét vésett növényi ornamentika díszítette. Bőrrel vont hüvelyén rézveretek a haditengerészet szimbólumaival és növényi ornamentika.

Margitay-Becht András

31. A „Mészáros” tisztje és legénye – figurák, Hocza István, 1:72

A szabadságharc időszakának magyar dunai hadihajós alakulatainak viseletét bemutató figurák.

32. A Császári, Királyi Flottillahadtest legénye

A szabadságharc időszakának osztrák dunai hadihajós alakulatának – a Cs. Kir. Flottillahadtestnek a viseletét bemutató figura. Az alakulat 1860-ig fenn-állt (ekkor csatolták szervezetileg az összes flottillát – a Lagúna-, a Garda- és a Dunai Flottillát is a tengeri flottához).

Litográfia, nagyítás

33. A „Leitha” monitor, Kecskeméti József, M=1:100

Amikor 1860-ban megszüntették a Császári, Királyi Flottillahadtestet, a fo-lyam őrzés nélkül maradt, ezért amikor a Császári, Királyi Haditengerészet 1870-ben újra felállította budapesti különítményét, az új egység számára va-donatú folyami páncélos hadihajókra volt szükség, nem is annyira a folyóra merőlegesen támadó szárazföldi erők feltartóztatására, sokkal inkább a folyó hosszában történő csapásmérésre. A mintaadó típus a polgárháborús Ameri-kában született és „Monitor”-nak hívták. Az USA-n kívül elsőként a Monarchia épített ilyen hajót, s egyszerre mindjárt kettőt is, a „Leitha”-t és a „Maros”-t, amelyeket 1871-ben bocsátottak vízre Újpesten kifejezetten folyami haszná-latra (a magyar Hadtörténeti Intézet és Múzeum tulajdonát képező „Leitha” a mai napig létezik és az egyetlen a világon, amely a monitor-típus keletkező-sének évtizedéből fennmaradt). Tervezőjük az a Josef Romako volt, aki Ferdi-nánd Miksa felkérésére a Monarchia első tengeri páncélos (kazamata-) hajóit is tervezte. Feladata hihetetlenül bonyolult volt, hiszen míg az eredeti „Moni-tor” tervezőit nem korlátozta semmi, addig neki figyelembe kellett venni, hogy a Duna és a Tisza sekély gázlói miatt csak rendkívül kis merülésű hajók építhetők (ami viszont a nélkülözhetetlen páncél súlya miatt szinte kivitelez-hetetlen), illetve, hogy alacsony vízállás mellett a szűkké vált mederben a ha-jók esetleg nem tudnak megfordulni, valamint, hogy a Duna magas jobb part-ját a mélyen lévő vízről nem lehet majd hajóágyúkkal hatásosan lőni. Romako kisebb ellenállás (csak 6 fontos ágyúknak ellenálló), vagyis könnyebb páncél és az ún. „csíkbogár-fedélzet” alkalmazásával elért súlycsökkentéssel oldotta meg a problémát (az orr- és a tat felé ereszkedő fedélzet miatt az oldal keve-sebb páncélzatot igényelt). A hajófenék teljesen lapos volt, kivéve a farnál, ahol a hajócsavarok helyének biztosítására felfelé futott. A csavarok így nem nyúltak a hajófenék alá és akkor is tudtak forogni, amikor alacsony vízállásnál a hajó már szinte a folyó medrén csúszott. A „Leitha” és a „Maros” volt az osztrák-magyar haditengerészet első forgatható lövegtoronyal felszerelt ha-

dihajója, a tornyokban 2 db 15 cm-es löveggel. Alacsony merülésük lehetővé tette, hogy a Duna minden szakaszán vontató nélkül haladjanak, Sebességük óránként 8,3 csomó (15,3 Km) volt.

34. 'Offenes Befehl' (nyílt parancs) a „Leitha” monitor részére

Margitay-Becht András

35. Marsch Route

Margitay-Becht András

36. A „Temes” monitor, Kecskeméti József, M=1:50

Az 1873-tól Dunaflottillának nevezett a folyami haderő részére 1871-1917 között összesen 10 monitor épült, amelyeket a Birodalom folyóiról neveztek el (1871 „*Maros*”-„*Leitha*”, 1892 „*Szamos*”-„*Körös*”, 1905 „*Temes*”-„*Bodrog*”, 1914/15 „*Enns*”-„*Inn*”, 1915 „*Sava*”-„*Temes II*”, 1917 „*Bosna*”). A közös tulajdonú hajókon vegyes nemzetiségű legénység dolgozott, az egyre növekvő számarányú magyar (50%) mellett elsősorban horvát és délszláv, s csak kis mértékben osztrák. Amennyire a tengeri flottánál dominált az osztrák részvétel, annyira jelentős volt a Duna-flottillánál a magyar. 1914-ben a háború legelső lövéseit is a Duna-flottilla egységei adták le. A hadüzenet éjszakáján (1914. július 28.) a „*Temes*”, a „*Bodrog*” és a „*Szamos*” kifutott zimonyi bázisáról, és másnap hajnali 02:20-kor bombázni kezdték Belgrádot. A hadüzenet napjától kezdve három harci csoportban naponta harcra vetették. Egyik akciója alkalmával azonban a „*Temes*” aknára futott és elsüllyedt október 22-én. Kiemelésénél, 1916-ban első alkalommal végeztek a magyar búvárok hajóemelését, ún. emelő-csavarok alkalmazásával. 1917. június 20-án szolgálatba helyezik. 1918. december 13-án átadva a szövetséges parancsnokságnak. 1919-ben a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságban *Drina* néven hajózott. 1920. április 15-én Románia kapja meg, *Ardeal* (Erdély) néven regisztrálják. 1937-38-ban felújítják, átfegyverzik. 1944-ben a Szovjetunióba kerül, átnevezik Azov-ra. 1950-ben visszaszolgáltatják Romániának.

37. A „Maros” monitor, Kecskeméti József, M=1:50

Az S.M.S. *Leitha* testvérhajójaként 1871-ben állt szolgálatba a Duna Flottillánál. 1878-ban vetették be először, a Száván harcolt Szabács alatt. 1894-ben korszerűsítették (ezt az állapotát ábrázolja a modell). 1914-18 között végigharcolta a háborút. 1919-ben részt vett a Tanácsköztársaság harcaiban. 1920-ban Ausztriának ítélik. További sorsa ismeretlen.

38. A „Bodrog” monitor, Csák Zsolt, M=1:100

1904-ben állt szolgálatba. 1914. július 29-én a *Szamos* és *Temes* monitorokkal együtt, egyszerre nyitott tüzet Belgrád erődítményeire. Ezzel kezdetét vette az I. Világháború. 1914-1918 között végigharcolta a háborút. 1918-ban tagja volt a Fekete-tengeri különítménynek. 1918. október 31.-én visszatérőben már Magyarország területén a nagy ködben zátonyra futott, s másnap délig így vívott tűzpárbajt a szerb tűzérséggel. Mivel leszábadulni nem tudott, a legénysége elhagyta. 1920-ban *Sava* néven Jugoszlávia hadizsákmánya lett. 1941. április 12-én önsüllyesztést hajtott végre. A kiemelés után a Horvát Királyság *Sava* monitora 1944. szeptember 8/9. éjjelén Slavonski Brodnál a személyzet elsüllyesztette és átállt a partizánokhoz. 1945-ben kiemelték, majd 1956-ban bontották szét (más forrás szerint 1959-ig szolgálatban volt).

Egyes adatok szerint 1966-ban *Dalj*, majd *Heroj Pinki* néven még létezett, később tanyahajó lett. 1973-ban egyesek még az NF3952-as számú úszóműben vélték felismerni.

39. A „Csuka” őrnaszád, Csák Zsolt, M=1:100

1915-ben "K" jelű őrnaszádként állt szolgálatba a Duna Flottillánál. A világháború valamennyi dunai hadműveletében részt vett. 1916-ban nevezték át *Csuka*-ra. 1916-ban harcolt a cseh intervenció, majd a Tanácsköztársaság ellen. 1920-ban *Siófok*-ra keresztelték, a győztesek még ebben az évben visszaadták Magyarországnak. 1929-ben a Magyar Kormány kicserélte az osztály tulajdonba került *Barsch*-ra, Ausztriában *Birago* néven szolgált tovább. 1939-ben Linzben szétbontották.

40. A „Wells” őrnaszád, Csák Zsolt, M=1:50

1916-ban állt szolgálatba *Wells* néven a Császári és Királyi Duna Flottillánál. Részt vett a világháború dunai hadműveleteiben. 1918-ban tagja volt a fekete-tengeri aknakutató osztagnak. 1919. december 20.-án Vyx alezredes a hajót brit tengerész legénységgel erőszakkal elszállíttatja Budapestről. 1919-ben *Bregalnica* néven átadják a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság részére. 1920-ban *Szeged*, néven a Magyar Királyi Honvéd Folyamőrség keretében újra Magyarország tulajdona.

41. A Császári és Királyi Haditengerészet fregattkapitánya díszruhában

A dualizmus haditengerészetének tisztí viseletét bemutató figura. A haditengerészet saját – immár nem a velencei időket idéző – viseletére vonatkozó első szabályozást Ferdinánd Miksa főherceg flottaparancsnok, a későbbi mexikói császár vezette be 1858-ban. Kisebbsé változtatásokkal 1918-ig kitartott.

Litográfia, nagyítás

42. Tengerésztisztí hivatalnoki díszkard (1907/M modell)

A haditengerészetben rendszeresített vágó- és szűrőfegyverek – szabály (Säbel), spádék (Degen) és török (Dolche) – speciális változata volt a haditengerész hivatalnoki kar (Marinebeamte) egyenruházatához rendszeresített dísztőr. A bemutatott darab különlegessége, hogy míg a markolat alatt a pengét védő fém siltet I. Ferenc József császár és király névbetűi díszítik, addig a kardbojtra már I. (Magyarországon IV.) Károly monogramját hímezték. A bojtott Ferenc József halála és az új uralkodó megkoronázása után minden tengerésznek kiosztották, a kardok veretes díszítésén azonban nem tudtak változtatni.

Dr. Detky Jolán és Detky András gyűjteménye

43. Tengerésztisztí mellény (Messekostumhoz)

A haditengerészet tisztikara számára háromféle egyenruhát rendszeresítettek: a fedélzeten viselt szolgálati egyenruhát – ma úgy mondanánk: gyakorlót – (Dienstadjustierung), a parádékhoz használt díszegyenruhát (Gala- vagy Paradeadjustierung) és a fedélzeten az esti étkezéseken használt társasági egyenruhát (Messekostum). A szolgálati egyenruhához tányérsapka, oldal-fegyver és szolgálati öv, a díszegyenruhához pedig díszkalap és epaulet is tartozott. A szolgálati egyenruha készülhetett sötétkék (téli - Winteradjustierung) és fehér (nyári - Sommeradjustierung) kivitelben, hosszú, császárkabáttal (Flottenrock) vagy rövid zakóval (Bordjacke). A

Sommeradjustierunghoz csak Bordjacke tartozott. A díszegyenruha ehhez képest a császárkabátjánál rövidebb, de a zakónál hosszabb szabású sötétkék kabáttal és nadrággal készült. A Messekostumhoz fehér szmoking, fehér mellény és fekete pantalló tartozott. A bemutatott mellény néhai Hvizdos-Czakó Flórián hagyatéka.

Dr. Detky Jolán és Detky András gyűjteménye

44. Hvizdos-Czakó Flórián fotója

Dr. Detky Jolán és Detky András gyűjteménye

45. Hajósinas toborzóplakát, 1877

Margitay-Becht András

46. Obsitlevél 1867

Margitay-Becht András

47. 47 mm-es egyesített tengerészeti lőszer hüvelye

Hadtörténeti Intézet és Múzeum

48. A monitorlázadás internált résztvevői Szendrőn

A Dunaflozilla az osztrák-magyar haditengerészet szerves részeként végig harcolta az I. világháborút és az egyik legsikeresebb fegyvernemnek bizonyult. Az 1918. november 03-án kötött fegyverszüneti szerződés a magyar kormányt 6 monitor átadására kötelezte, de ellenfeleink végül 5 monitort és 2 őrnaszádot követeltek, amelyeket ők választottak ki. A megmaradt 4 monitorból 2 a legöregebb volt, már alig szolgálatképes, 1 pedig javítás alatt állt. 1919. március 21-én megalakult a Tanácsköztársaság. Június 24-én pedig az egykori Monarchia egyik legtekintélyesebb tisztképző intézményében, a Lajos (Ludwig – latinul Ludovicus) főherceg alapította „Ludovika”-n lázadást tört ki ellene. A katonatiszti lázadás nyomán a Tanácsok Országos Gyűlésének (az ideiglenes Országgyűlésnek) a munkáját berekesztették, a megmaradt hadihajók egy része pedig csatlakozott az ún. „ludovikás ellenforradalom”-hoz. A megmozdulás központja az Óbudai Tengerészlaktanya, a Ludovika Akadémia és a Róbert Károly körúti Vilmos Főherceg (akkor Engels) Tüzérlaktanya volt. A terv szerint a hadihajók feladta a hidak lezárása, az Országgyűlés és a Szovjet-ház sakkban tartása volt. A lázadók terve arra alapozott, hogy a budapestiek azonnal melléjük állnak, az állítólag szociáldemokrata érzelmű városparancsnok pedig támogatja az akciót. Az előbbi tévedésnek, a második félreértésnek bizonyult, ami megpecsételte az akció sikerét. A puccskísérlet rövid tűzharc után összeomlott. A lázadásban részt vett hajók ekkor ultimátumot kaptak a városparancsnoktól, ám még annak lejárta előtt június 25-én éjjel déli irányban elhagyták a várost. A Baján álló britektől akartak üzemanyagot és lőszert kérni, hogy azzal térjenek vissza Budapestre, megpróbálva ismét fellázítani a fővárost. Paks magasságában a „Munka” nevű felfegyverzett gőzös azonban kivált a kötelékből, újra felhúzta a vörös lobogót és tüzet nyitott az őt követő „Komárom” és „Csuka” őrnaszádra. A tűzharcban a „Munka” elsüllyedt, s a „Komárom” két tisztje meghalt (a török kor óta nem volt rá példa, hogy a dunai hadihajók ágyúval lőjék egymást). Bajára érve az ott ál-

lomászó szövetségesek internálták a hajókat, a legénységet és a tisztkart, megíúsítva azon tervüket, hogy csatlakozzanak az akkor már szerveződő szegedi kormányhoz. A „paksi csata” áldozatait, csicseri Csicsery László sorhajóhadnagyot és oraviczabányai Mahr Jenő sorhajóhadnagyot június 28-án szombaton a bajai temetőben helyezték örök nyugalomra a szerb városparancsnokság, az angol tiszti küldöttség és hajóink legénységének tíz küldötte jelenlétében. Augusztusban a Baján szolgáló angol haditengerész tisztek saját költségükön angol nyelvű síremléket állítottak a két magyar haditengerész tisztnek. A holttesteket később exhumálták és a „Szeged” őrnaszád 1921 novemberében az angol emlékművel együtt Pestre szállította őket. Az emlékmű további sorsa ismeretlen.

Horváth József

49. A „Sopron” őrnaszád, Kecskeméti József, M=1:50

1918-ben *Stör* néven állt szolgálatba az Osztrák-Magyar Császári és Királyi Duna Flottillánál. 1919-ben *Komárom* néven a Magyar Királyi Honvéd Folyamőrségnél szolgál. Részt vesz a cseh intervenciók elleni harcban. 1928-ban kezdték meg az átépítését, új fegyverzetet és diesel főgépeket kap. 1930-ben *Sopron*, Magyar Királyi Honvéd Folyamőrség, a Duna leggyorsabb és legerősebb hajója. 1941-42-ben a Dunán és Száván részt vesz a Délvidék megszállásával kapcsolatos hadműveletekben. 1944-1945 évi harcokban is részt vesz. 1945-ben amerikai hadizsákmány Németországban. 1950-ben *Hertha* néven Fritz Willik hajózási vállalkozó tulajdona. Átépítve vontatóvá. 1962-től *Irene* néven a Rajnára kerül. 1966. január 23-án ismeretlen okból elsüllyedt.

50. PN 11 páncélos naszád, ifj. Vreba László, M=1:100

1940-ben épült az addigra fokozatosan előregedett őrnaszád-állomány kiváltására korszerű páncélos egységek tervezésébe kezdtek. Az új hajók viszonylag erős fegyverzettel és páncélvédelemmel készültek, s tervezésükkor a sebességre fektették a fő hangsúlyt. A második világháború alatt 2 páncélos motoros (PM) készült el. 1945-ben a majdnem teljesen elkészült PM 3 naszád azonban elsüllyedt. 1948-ban emelték ki, s 1949-ben újjáépítették. Ennek során az eredeti terveket feladva a fedett páncélozott lövegtorony helyett két pajzsos löveget állítottak a fedélzetre. A páncélzatot viszont megtartották (a lövegtoronytól a géptérig terjedt), a típust pedig páncélos naszádnak (PN) nevezték. A hajó nevét többször változtatták, így volt PN 11, PN 31, PN 34. 1973-ban bontották szét Újpesten.

Modell

Magyar Honvédség Budapesti Nyugállományúak Klubja

51. FAM, Fatestű Aknász Motoros, ifj. Vreba László, M=1:100

A második világháborúban nagyrészt elvesztett hajóállomány szükséges pótlására 1948-ban épült meg az első két prototípus az óbudai Folyamőr Laktnya udvarán azokból a hajókból, amelyeket a későbbi akna-mentesítés feladatára szántak. A hajók fatesttel épültek a mágneses aknák elkerülésére. 1950-ig további 12 darab készült kisebb módosításokkal Balatonfüreden.

Modell

MH 1. sz. Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj

52. AN 27, Varga János M=1:100

1953-ban kezdték el építeni ezt a sorozatot Vácon. Az AN 1 típus némileg továbbfejlesztett változata. Az alumíniumból készült hajók aknazárak telepítésére és felszedésére készültek. 1956-ig közel 40 darab épült belőlük. 2004-ben 32 db selejtezett, hatástalanított hajót árverésen értékesítették.

53. AM 12 „Baja” és AM 31 „Dunaújváros”, Aknamentesítő Naszád

Francia licenc alapján 1979-től épült az eredetileg NESTI NS 25 típusú, alumínium testű sorozat Jugoszláviában aknamentesítő feladatokra, korlátozott tengerei használatra. 1980-tól a Honvéd Folyami Flottilla 20 darabot vásárolt volna belőlük, de végül csak 6 db beszerzésére került sor. A hajó a mai napig aktív. A „Baja”-t 2005-ben árverésen értékesítették, a Legenda Hajózási Kft. vásárolta meg. 2007-től *Delfin II.* néven a Budapest Gondola Kft. üzemelteti a Legenda Kft. bérletében.

Modell

Hüvös Ferenc M=1:100 (AM 12)

MH 1. sz. Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj (AM 31)

54. A Császári és Királyi Haditengerészet matrózai, 1913.

A dualizmus haditengerészetének – ezen belül a Dunaflorellának – a matróz-viseletét bemutató figura.

Litográfia, nagyítás

55. Folyamőr altiszti sapka, 1950-es évek

A Néphadsereg Honvéd Folyami Flottillájának viseletét bemutató műtárgy.

MH 1. sz. Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj

56. Kódlobogósor

A tengerészek, hajósok már az ősi idők óta próbálkoztak az egymás közötti kommunikációval különböző lobogók segítségével, de egészen 1738-ig kellett várni, hogy a francia Mahé de la Bourdonnais megalkossa az első kódlobogó készletet. Pár évtizeddel később Lord Richard Howe mutatta be a "Howe Code" néven ismert gyűjteményét, amely 10 színes és hat különböző lobogót és 260 kifejezést tartalmazott. 1803-ban Sir Home Popham admirális is kiadott egy hajózási szótárat, amely már 3000 jelet tartalmazott, különböző szavaknak, kifejezéseknek, vagy akár egész mondatoknak megfelelően. Ezt a gyűjteményt 1812-ig még számos további lobogóval bővítette. A jelenleg is használatos code-lobogók 1934-ben kerültek meghatározásra. Minden lobogó megfeleltethető az ABC egy-egy betűjének, de elsősorban rövid, egyértelmű üzenetek közvetítésére szolgál egyenként vagy egymással kombinálva. A bemutatott készlet a jelenlegi dunai hadihajós alakulat által használt lobogókból áll.

MH 1. sz. Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj

57. A 89 M torpedónaszád szextánsa

A szextáns a navigációhoz használt kéttükrös szögmérő, amellyel égitestek helyzetét lehet mérni egymáshoz vagy a horizonthoz viszonyítva. Főként a delelő Nap horizont feletti magasságának mérésére, a földrajzi szélesség meghatározása használatos. A kéttükrös mérést hajózási műszerben Hadley alkalmazta először 1731-ben oktánsában. A mai szextánsok ennek tökéletesített változatai. A mérés pontosságát az teszi lehetővé, hogy a tükrözött és a

látott képet (pl. a horizontot és a Napot) egy mezőben látjuk. A nap fénye elé szűrők helyezhetők.

Horváth József gyűjteménye

58. Az S.M.S. „Sankt Georg” páncélos cirkáló, Hűvös Ferenc M=1:100

Az SMS Sankt Georg az osztrák-magyar haditengerészet páncélos cirkálójaként (németül *Panzerkreuzer*) volt az első világháború végéig, többnyire kísérő, támogató bevetésekben vett részt a hadszíntereken. A hajó válaszként születt arra az olasz flottaépítési programra, melynek keretében a Regia Marina egy három darabból álló páncélos cirkáló-osztályt (Varese-osztály) építtetett 1898 és 1902 között. Az osztrák és a magyar parlament 1900-ban döntött az építkezés megindításáról. A hajó gerincfektetése 1901. március 11-én történt meg a polai Arzenálban. A vízrebocsátásig két évet kellett várni (1903. február 8). A szolgálatba állítás 1905. július 31-én történt meg. A hajó nagyszámú fegyverzetet kapott. Nevét Szent Györgyről, az ismert egyházi vértanúról kapta, természetesen németül.

Bevetések békeidőben: 1905-ben az SMS Szigetvárral együtt részt vett a nagy nemzetközi levantei flotta felvonulásban, 1906-ban gyors levantei körút 1907-ben az SMS Aspernnel együtt az Egyesült Államokba látogatott, a virginiai Jamestown megalapításának 300 éves évfordulójából, 1913-ban a második Balkán-háború miatt őrzőhajóként bevetéseket hajtott végre a montenegrói partok előtt

Bevetések a háborúban: 1914. augusztus 7-én a flotta egy részével segít két német hajónak (az SMS Goeben-nek és SMS Breslau-nak) Pólába befutni. 1915. május 23-án az olasz hadüzenet után részt vesz a keleti olasz partok elleni nagy támadásban. Riminit lövi 1915 június 18-án. Az SMS Szigetvárral kötelékben bombázta Riminit, Persarót és Metaurót. 1916. február 3-án az SMS Helgolanddal együtt St. Vitót és Ortonát támadta. 1916. augusztus 28-29-én tömeges támadásban vesz részt több más flottaegységgel egyetemben az olasz kerti partok ellen. 1917. május 15-én az Otrantói csatában a felmentő csoport tagjaként kifutott Cattaróból, hogy megütközzön a túlerőben lévő antant egységekkel, illetve kimentse a szorult helyzetben lévő SMS Novarát. Az ütközetet az antant azonban feladata és elhagyta a hadszínteret. 1918. február 1 és 3-án közt a kirobbanó Cattarói matrózfelkelés központja volt. A hajó parancsnokát megölték, a fegyverraktárat feltörték, a tiszteket lefegyverezték és a kabinjaikba zárták. Ezután felvonták a vörös lobogót, majd megfenyegették a több hajó legénységét is, mondván, hogy amelyik hajó nem csatlakozik, arra löni fognak. A Pólából induló erősebb kötelék megérkezésekor a felkelés résztvevői azonban megadták magukat. A zendülés végeztével a hajót kivonják az aktív szolgálatból és lakóhajónak alakítják át Teodo közelében, amely állapot a háború végéig tart. 1920 januárjában az antant tengerészeti döntőbizottság Nagy-Britanniának ítélte, akik eladták az olasz vállalatnak, majd Tarantóban lebontották.

59. Az S.M.S. „Novara” és „Helgoland” cirkálók, Hűvös Ferenc, Ledzenyi Péter M=1:100

A Monarchia 1911-ben hozta létre a csupa modern gyorscirkálóból és azoknak alárendelt korszerű torpedójárművekből álló cirkálóflottáját, amely a csatahajóflottától teljesen független rajtaütések és az ellenséges partok elleni tüzérségi támadások végrehajtására is képes volt. A Cs. és Kir. Haditengerészet az elsők közé tartozott a világon, azon hadiflották közül, amelyek a cirkálóikat

önálló taktikai egységekbe szervezték. Ennek az értéke megmutatkozott az első világháború éveit alatt, amikor a csatahajóflotta – mint a legtöbb korabeli flottánál – ideje legnagyobb részét a kikötőben töltötte, s a tengeri háború feladatait a rajtaütésektől az ellenséges partok ágyúzása át a saját tenger-alattjárókkal és repülőekkel közösen végrehajtott műveletekig, nagyrészt a cirkálóflotta látta el.

A Cirkálóflotta két jeles – magyar földön – épült hajója volt az SMS Novara és testvérhajója az SMS Helgoland. Mindkét hajó Magyarországon, a Ganz-Danubius Hajógyár fiumei telephelyén épült.

A Novara az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének Helgoland-osztályú gyorscirkálója, valamint vitéz nagybányai Horthy Miklós zászlóshajója volt 1915 és 1918 között. Testvérhajói az SMS Admiral Spaun, az SMS Saida és az SMS Helgoland voltak. Építése 1912-ben kezdődött el és 1915. január 10-én állt hadrendbe. Horthy Miklós parancsnoksága alatt számos sikeres bevetésen vett részt az első világháborúban. Az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlása után Franciaországnak ítélték hadizsákmányként, ahol egy ideig iskolahajóként működött Thionville néven, majd 1941-ben lebontották.

A Helgoland az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének gyorscirkálója volt, amely több sikeres akciót is vezetett az első világháború idején. A háború végeztével a *Helgoland* a Cattarói-öbölben, Gjenovicnál állomásozott francia felügyelet egészen 1919 végéig, amikor is átvontatták Bizertába. 1920 januárjának végén mint antant hadizsákmányt a párizsi tengerészeti bizottság Olaszországnak ítélte. Így 1920. szeptember 19-én az olasz flotta *Brindisi* néven hadrendbe állította. 1929. november 25-én vonták ki a szolgálatból, majd ezután lakóhajóként használták. 1934. március 11-én Triesztbe szállították, majd feltehetőleg szétbontották.

60. Horthy Miklós mellszobor

Zebegényi Hajózási Múzeum

61. Az otrantói ütközetjelentés egy eredeti példánya (Horthy Miklós írása és aláírása)

Zebegényi Hajózási Múzeum

62. Bordjacke

Hadtörténeti Intézet és Múzeum

63. Matrosenkappe (kék)

Hadtörténeti Intézet és Múzeum

64. Offizierskappe (kék)

Hadtörténeti Intézet és Múzeum

65. Tengerész gépész tankönyv (illusztrált)

Pálfi János

66. Hvizdos-Czakó Flórián saját kézzel illusztrált géptan füzete

Dr. Detky Jolán és Detky András gyűjteménye

67. Handbuch für den Rekruten 1909.

Balogh Tamás

68. Övcsat, K.u.K. Marine

Balogh Tamás

69. Navigációs mérőkörző

Balogh Tamás

70. Maschinenschule félévi értesítő

Margitay-Becht András

71. Qualifikations Liste, 1870

Margitay-Becht András

72. Matrózsapka (SANKT GEORG)

Pásztói Róbert

73. Tengeralattjárós szolgálati jelvény

Pásztói Róbert

74. Kitüntetés sor (5 db)

Pásztói Róbert

75. Georg von Trapp – figura

Hocza István

76. Az U 14 (ex-„Curie”) osztrák-magyar tengeralattjáró

Fotó, nagyítás
Balogh Tamás

77. Horthy Miklós tisztársával, 1909.

Horváth József gyűjteménye

78. Robert Whitehead torpedógyáros és Maximilian Njegován flottaparrancsnok a „Csepel” romboló vízrebocsátásán Fiumében

Horváth József gyűjteménye

79. Vitorlások Polában – kikötői látkép

Horváth József gyűjteménye

80. Lehrbuch der Navigation – A navigáció tankönyve

Horváth József gyűjteménye

81. Rodstein pisztoly

Hadtörténeti Intézet és Múzeum

82. Manlicher puska és szurony

Hadtörténeti Intézet és Múzeum

83. A Cs. és Kir. Jachtkülönítmény szablyája

Hadtörténeti Intézet és Múzeum

84. Tengerésztishti szablya (1850/71 modell)

Margitay-Becht András

85. Tengerésztishti dísztörök (1896, 1917, 1918)

Margitay-Becht András