

Ezermester

2011. augusztus 25., Csütörtök - Lajos, Patrícia

2000/7 - AKTUÁLIS

Római gálya a Dunán

2008-08-07 23:36:53



Ha valaki a római parton sétál, a Rozgonyi Piroska utca végén, a stég mellett furcsa vízijárművet, egy római gályát pillanthat meg (1). A látvány tagadhatatlanul meghökkentő, de csak az első pillanatokban. A gálya ugyanis nem egy időutazás rekvizitumaként került a Duna e szakaszára, hanem egy lelkes csapat kitartó munkájának eredményeként kelt újból életre. Néhány apró jellegzetesség azonnal elárulja, hogy a szokatlan, 8,5 m hosszú evezős hajó csak külső jegyeit illetően hasonlatos régi, római kori társához (2). Nem pontos rekonstrukció, hanem egyedi célokra épített stabil jármű. A látványa azonban kétségtelenül hatásos, különös tekintettel eme partszakasz közismert történelmi vonatkozásaira. S ez nem is véletlen. A hajó reinkarnációjában jelentős szerepet kapott a hagyománytisztelet, de építői a mai kor követelményeit sem hagyhatták figyelmen kívül.

Így azután egy különös iskolahajó született a gondos kezek munkája nyomán, amelynek legénységét fiatal önkéntes "gályarabok" alkotják, akik most már le, s fel túráznak vele a Dunán, a gálya építőjének, az "Indián"-nak parancsnoklatával. A fura hajóval, no és építőivel mi is közelebbi ismeretséget kötöttünk, így most olvasóinknak is bemutatathatjuk, mire képes egy elkötelezett vízi pedagógus, Horváth Pál, aki az Óbudai Sportegyesület nesztora és egyben a "Rabszol-gálya" megalkotója is.

A gálya ötletét egyrészt a szülők aggódása, másrészt az aquincumi kikötő maradványainak feltárásakor megtalált kőbe vésett hajórajz adta. A szülők ugyanis általában féltik csemetéiket a vízbe borulástól. Az "Indián", azaz Horváth Pál olyan hajót épített tehát, amely garantáltan nem borul fel. A gálya tervét Kőfaragó József képzőművész vetette papírra. Hosszas számolgotások után alakult ki a végső terv, amelyhez a Comoi tóból kiemelt hajót is alapul vették. Az építésben természetesen a főnök fia, a telep gondnoka, Mózes Róbert és Horváth Pál barátai is derekasan kivették a részüket.

A közel két évig tartó munka eredménye ez a 8,5 m hosszú és 2,5 m széles evezős hajó, amelynek a súlya közel 1 tonna. Ez egy római tőgerendás folyami futárhajóhoz hasonlatos, amely 12 evezőssel 7-10 km-es sebességgel képes haladni. A gálya elsüllyeszthetetlen, mert a fedélzete alatti hajóteret sztirolhab tölti ki. A fenékbordák tölgyfából, az oldalbókonyok lucfenyőből készültek, a palánkoláshoz pedig csaphornyos élkialakítású vörösfenyő léceket használtak. A gálya fenekét üvegszál-erősítésű poliészter-műgyanta bevonattal látták el, amely a vízvonala felett 15 cm magasáig védi a hajó teljes alsó részét. A fedélzet 10 mm vastag vízálló rétegtlemez, amelynek réseit tökéletesen kikenték, így felülről is vízmentesen zárja le a hajóteret.

A testes, simára gyalult fenyőpallóból leszabott evezőpadok a bordákra hosszában felerősített támlécekre támaszkodnak, és teljes széltében átérnek a hajóteret (3). Az evezővillák, azaz a tulipánok 8-as kielhez valók, az evezők szintúgy, mivel ezek hosszabbak, mint a kétpárevezősöké. Az evezővilláknak az oldalpalánkok felső élére szereléséhez azonban némi átalakításra is szükség volt (4). A kormányos a hajó tatján kialakított, kissé megemelt tatfedélzet sarokülésről irányítja a hajót, és mivel a gálya hossz tengelyétől kb. 30 cm-nyire balra eltolt a kormányrúd, pantográf rendszerű mozgó rudazat köti össze a szimmetria vonalban levő, lemezből készült kormánylapáttal (5). A kormányos állás mögötti, csúcsban összefutó tér padozatába egyébként farmotor felszerelésére szolgáló nyílást és motorbakot is szereltek, hogy a kimerítő evezéstől elfáradt legénység erejét szükség esetén kímélni tudják.

Érdekes a gálya magasan a fedélzet fölé nyúló orr- és fartőkéje (6). Íveltségüket az egyszerű kialakítás érdekében egy szélesebb pallóból vágták ki, majd élükre erősítés és felületi védelmük miatt rétegtlemezből leszabott, és az ívelt részekre ragasztott széles csíkot rögzítettek. Az orrtőke víz alatti részéről természetesen hiányzik a döfő sarkantyú, illetve az azt helyettesítő, de ugyancsak előre nyúló orrnyúlvány. Az S-alakú tőke fedélzet feletti részének szilárdságát az építők két ferde támgerenda beépítésével biztosították. A fartőke kissé talán túlságosan is visszahajló részét ugyancsak rétegtlemez-csíkkal erősítették meg.

A gálya díszítését illetően igyekeztek a régmúlt idők hagyományaihoz ragaszkodni. A magasba nyúló tőkét aranyfüsttel bevont napkorong, és levélfüzér teszi mívessé (7).



A magasított orr és tatpalánkolás oldalát pedig a Római Birodalom vörös színét idéző, festett futókutya ornamentika díszíti. A hajó fartőkéjére a hajdanán itt állomásozó légió jelképét, a rétegeltlemezből kivágott, farúdra erősített Pegazust helyeztek, amelynek aranyfüsttel bevont felületeit birodalmi vörös kontúrok keretezik (8).

A gálya látványa még kikötve is igen illúziót keltő (9), evezősökkel hajtva pedig különleges látványossága a Dunának. Ezen túlmenően jó példa arra, hogy némelyeknek az ilyen nem mindennapi feladatok megoldása sem riasztó, s hogy kitartással a jelentős és különleges dolgok is valóra válhatnak. Horváth Pálnak és lelkes csapatának gratulálunk, a leendő önkéntes gályaraboknak pedig sok kalandot és szerencsés hajózást kívánunk.

http://m.ezermester.hu/article.php?id=2580&title=Római_galya_a_Dunan

A Római-parti Rabszolgályák a Dunán

Ezek római hadihajók másolatai, melyek a Dunán teljesítettek futárszolgálatot. Iskolai osztálykirándulások, baráti társaságok, - korra való tekintet nélkül - szünidei programok a Dunán – mindazoknak, akik vízitúrázni szeretnének, vagy csak egy különleges élményre vágyanak, hajózhatnak a gályával.

A Gálya története:

Az ásatások során előkerült leletek tanulsága szerint futárhajók rendszeresen teljesítettek szolgálatot az őrtornyok között, vitték a katonákat és a helytartót. Elhatároztuk, hogy újjáélesztjük a régmúltat. A lehetőségekhez mérten követtük a korhű hajóépítési technikát és formát. Így születtek meg a gályák tölgyből és vörösfenyőből. Elláttuk őket a modern hajózási kellékekkel - motor, kormánylapát, stb. - törekedve arra, hogy a látvány megközelítse az eredetit, de a mai kor biztonsági követelményeinek is megfeleljen. Így még azok a szülők is megnyugodva engedik fel gyermekeiket a gályákra, akik a kenekkel és kajakkal nem szívesen engedték el őket a veszélyesnek tűnő vizekre.

Néhány szó a biztonságról:

- I. A gályák elsüllyeszthetelen kettős fedélzetűek, a két fedélzet közé 2.8 m^3 tengervízálló szilárd hab került Teljes terhelés mellett (15 fő + a menetfelszerelés) esetén a belső fedélzet még mindig a vízfelszín felett van.
- II. A Gályák felboríthatatlanok. 36 fő a hajó egyik oldalára állva sem billentette meg a hajót úgy hogy, a víz túljutott volna a palánkon.
- III. A Gályákat a hajózási főfelügyelet szakértője megvizsgálta és alkalmasnak minősítette a vízi közlekedésre.

Referenciaturáink:

- a Gálya volt a budapesti vízikarnevál zászlóshajója
- III. kerületi önkormányzati képviselők városnézése
- csillaghegyi Csillagház mozgássérültek élménytúrája
- tatai tavi Víziparádé a helyi önkormányzat kérésére
- Győrben a Víz Napján a helyi önkormányzati képviselőtestület kérésére városnéző túra több száz fővel
- Magyarországi cserkészszövetség élménytúrája 300 fő részvételével
- A Gálya a Dunakilitiben megrendezett hajószépségversenyen első helyezést ért el
- Csapatépítő tréningek, jutalomutak lebonyolítása több alkalommal.
- Esztergom városában rendszeres vendégei vagyunk a "lampionos" és augusztus 20-i felvonulásoknak.

Technikai adatok:	"Rabszolgályá"	"Rabigályá"
Hossza:	9.7 m	6.18m
Szélessége:	2.5 m	2m
Súly:	860 kg	450kg
Max terhelése:	3 tonna	1 tonna
Evezok:	10 db	4 db
Fomotor:	50 LE	5 Le
Merülése üresen :	7 cm	5 cm
Merülése teljes terheléssel:	21 cm	15 cm
Szabad oldalmagasság:	70 cm	50 cm
Légkamra:	2.8 m3 vízálló szilárd hab	



A római gályák építésének története

1999-ben Horváth „Indián” Pál Római parti tanácsnoki kinevezést kapott az Óbuda-Békásmegyer képviselőtestületétől. Ekkor merült fel benne a gondolat, hogy a Római Birodalom idején, a Dunán használt futárhajó másait elkészítjük az Óbudai Sportegyesület vízitúrák berkein belül.

A nagyobbik hajó a "**Rabszolgálya**" építéséhez nagy segítséget adtak az aquincumi ásatások során előkerült domborművek, melyekről K. József művészettörténész és grafikus mester segítségével rajzok készültek.

Az ily módon formálódni látszó terveket műszaki tartalommal kiegészítve a Hajózási Főfelügyelet által levizsgáltatott hajót építettünk. Egy év telt el a tőgerenda lefektetésétől a vízrebocsátásig.

Az így megépített hajót "Rabszolgálya" névvel a kerület polgármestere Tarlós István avatta fel az építőgárda és a sajtó képviselőinek jelenlétében.

A 2000. május 20-i vízrebocsátást követően az önkormányzati képviselő testület több tagja és a polgármester személyesen próbálta ki az akkor még kizárólag evezőkkel hajtott gályát.

2004.-ben a korábbi sikerek hatására úgy döntöttünk, hogy megépítjük a „Rabszolgálya” kisebbik testvérét a Rabigályát is.

A hajók az eredetihez képest kicsit zömökebbek, de egyben szélesebbek is lettek a biztonságos hajózás érdekében.

A Dunán való közlekedési feltételek miatt mindkettőt felszereltük motorral is, így már nem jelentett problémát a sodrás legyőzése. Később árbóccal és látványvitorlával is elláttuk őket.

A sajtó képviselői nyomon követték az eseményeket, és folyamatosan tájékoztatták a közvéleményt a fejleményekről.

A vízrebocsátásról az RTL Klub, a TV2 és az MTV 1 is beszámolt.

A harmadik kerületi lakosok az Óbuda újságából értesülhettek a Gályák létezéséről.

A hajók jelenleg is üzemelnek és sok ingyenes programot, és élménydús szórakozási lehetőséget kínálnak a rászorultak számára is.

Az építésében és fejlesztésében résztvevő Óbudai SE tagjai közül néhányat szeretnénk kiemelni a többiek érdemeinek csökkentése nélkül:

C. Kata
K. Erzsébet
K. József
H. Endre
K. István
Ifj. K. István
K. Zoltán
L. Előd
P. Zsolt
J. Balázs
S. József
P. Dániel
K. Csaba

<http://www.ose.hu/index.php>