



Beköszöntő

Kedves Tagok,
Tisztelt Érdeklődők!

1979 óta fennálló Klubunk idén megújult. A tagság új tisztségviselőket választott, a szervezet új székhelyre költözött és számos új feladatot tűzött ki maga elé annak érdekében, hogy a lehető legsikeresebben valósíthassa meg céljait:

- a hajózási, hajózástörténeti ismeretek terjesztését,
- emlékeinek megőrzését, a magyar hajózási történetének, teljesítményének és eredményeinek megismertetését és
- a széles közönség érdeklődésének felkeltését.

Céljaink elérése érdekében idén is rendszeresen szervezünk kiállításokat, makett- és modellversenyeket és különböző kiadványokat jelentetünk meg, hogy tagságunkat bővítsük, minél több érdeklődőhöz eljuthassunk.

Ennek jegyében indítjuk útjára a Klub Hírlevelét is, amely a jövőben negyedévente jelenik meg és elektronikus formában elérhető lesz az összes nagy hajózástörténeti és modellező honlapon is.

Tartalom

Az elnökség ajánlja	1
Kiállításaink	4
Kutatás	10
Szervezeti hírek	13
Ajánló	13

AZ ELNÖKSÉG AJÁNlja

Tisztelt Címzettek, Kedves Barátaink !

A magyar honvédség folyamerői a 2008. évben, július 25-én ünneplik fennállásuk 160. évfordulóját. A jeles esemény méltó megünneplését szolgáló központi megemlékezés és ünnepségsorozat 2008. június 14-én, július 26-án és november 7-9-én kerül megrendezésre. A ünnepségsorozatot a Magyar Honvédség 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj szervezi, amely a TIT Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub számára is lehetőséget biztosított a közreműködésre.



A szervezőkkel 2008. január 29-én került sor az előzetes egyeztetésekre, ahol az alább programlehetőségeket sikerült azonosítani.

1. 2008. június 14. Evezős emlékregatta:

Helyszín az óbudai kikötő (indulás és érkezés), a regatta tervezett útvonala, a belvárosi Duna-szakasz a Margit-sziget megkerülésével. Szervező a Rómaifürdő SE, védnök Bús Balázs Óbuda polgármestere.

2. 2008. július 26. Nyílt nap:

Helyszín: A Debrecen (ex-Kassa) motoros Duna-tengerjáró hajó fedélzete az újpesti kikötőben, alacsony vízállás esetén a Szilágyi Dezső téri hajóállomásnál.

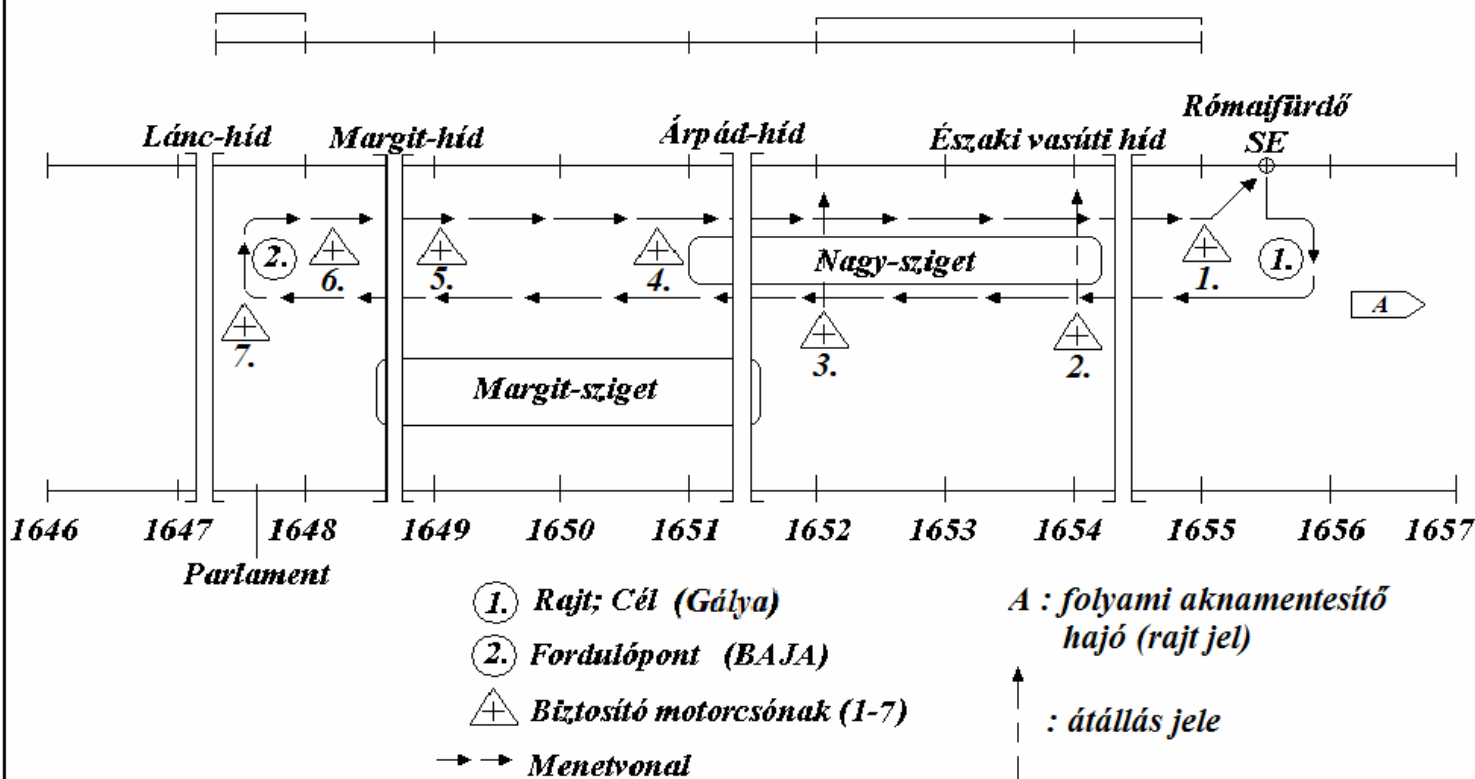
Program: Ünnepélyes megnyitó (az ejtőernyősök bemutatója), NAVIGA rádió-távvezérlésű hajómodellek versenye, a magyar, illetve az osztrák-magyar folyami- és tengerhajózási emléket állító hadtörténeti kiállítás, modell/makett bemutató és –verseny, a tárgyhoz tartozó előadás-anyagok terjesztése, lehetőség és igény esetén (a résztvevők számától függően) helyszíni előadások megtartása. Szervező a TIT HTK.

3. 2008. november 7-9: Emlékkonferencia:

Helyszín: Erdőbénye, HM Üdülő.

Program: Tervezés alatt (osztrák-magyar hadihajók, tengeralattjárók, tengerészeti repülő modelleik kiállítása, előadások szervezése az Osztrák-Magyar Haditengerészet megszűnésének 90. évfordulója alkalmából). Szervező: Magyar Honvédség 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj, előadó: TIT HTK.

RFSE: 2 db hajó MHE: 1 db hajó Viking: 1 db hajó HASE: 3 db hajó



**Vízi emlékfelvonulás a Dunán
2008. június 14. Budapest - Római-part**

A Magyar Honvédség 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj és a Rómaifürdő SE közös rendezvénye a Római-parton.

REGISZTRÁCIÓS LAP

Egyes hajó esetén

Név: _____, Klub, egyesület: _____

Cím: _____, Születési év, hónap: _____

Telefon: _____

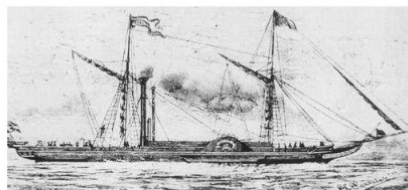
Csathajó esetén

Hajó típusa: _____

Hajó legénysége születési adatokkal:

Klub, egyesület: _____

Cím: _____, Telefon: _____



„A Mészáros Lázár hadigőzös elindított, a Dunán le s fel cirkál, közben hatalmasokat lövöldöz az égből.”

Az evezős emlékverseny útvonala a fenti térképen látható. Nevezés előzetesen a mellékelt regisztrációs lapon illetve a helyszínen lehet. Minden regisztrált vízes emlékpótlót kap a testszáma mellé. Azok, akik a távot teljesítik emléklapot és ebédet kapnak. Mivel klubok, baráti csapatok jelentkezhetnek, a TIT HTK is bejelentette részvételét a regattán. Külön öröm a számunkra, hogy meghívásunkra Fábri Sándor ismert TV-s személyiség is részt vesz a túrán a TIT HTK és a Bolyai Makett Klub sárkányhajójában. A regattát az RTL Klub is közvetíti.

Helyszín: Budapest, Római-parti rendezvény-centrum: Római-part 29. – Rómaifürdő SE víztelepe (1655,5 fkm). Gyülekező a Nánási út felől.

Programok a Duna-parton:

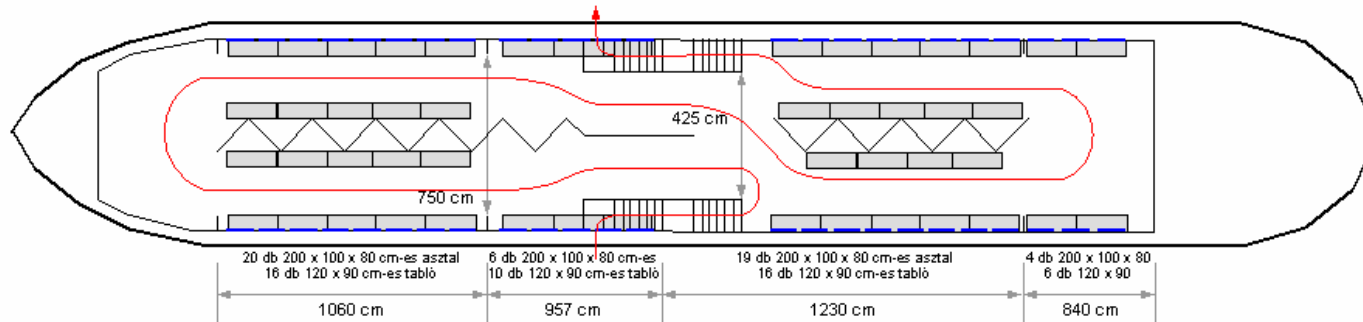
- 9,30-10,30-ig: nevezés, regisztráció (nevezési lap hajóegységenként névsorral, testszámok, pótlók kiosztása)
- 10,30-11,00-ig: Zenés vízre invitáló - Magyar Honvédség Zenekara + mazsorettek, Hadtörténeti kiállítás, hadihajó és tűzszerész bemutató, katonai toborzó, Totó
- 10,00 – 16,00-I: Véradás - Véradóbusz

Programok a Duna-parti színpadon:

- 10,30 óra_ Megnyitó
- 11,15-13,00-ig: Kerületi iskolák bemutatója
- 13,00-15,30-ig: „Dunának, Oltnak egy a hangja...” kerületi nemzetiségi csoportok bemutatkozása: német, lengyel, magyar, cigány, szerb és bolgár csoportok.
- 15,30: Juhász Zoltán, Sáringer Kálmán és barátai
- 16,00-tól: Legek eredményhirdetése, díjkiosztó (Totó, esszé író verseny)
- 17,00-tól: Marilyn és Elvis



A KIÁLLÍTÁSI HELYSZÍN (a „DEBRECEN”, ex „KASSA” fedélzete):



A haditengerészeti kiállítás a „DEBRECEN” (ex-„KASSA”) Duna-tengerjáró hajó fedélzetén kerül megrendezésre.

A TIT HTK az Osztrák-Magyar Monarchia folyami flottilláját és tengeri haderejét, valamint a Honvédség folyami haderejének történetét és mindennapjait bemutató kiállítást szervez tematikus és időrendi bontásban.

A kiállításon szándékaink szerint bemutatásra kerülnek a Magyarországon fellelhető leggazdagabb magángyűjtemények (Dr. Balogh Tamás, Maurer Péter, Pásztói-Psóra Róbert, Pintér László, Urbán Béla) képeslap-állománya (kb. 1250 db) a hozzá tartozó szakmai magyarázatokkal.

Bemutatásra kerül a Közlekedési Múzeum gyűjteményébe tartozó, a kiállítás tárgyához kapcsolódó hajómakettek és modellek, köztük az évfordulót alapító „Országos Hadigőzös Mészáros” átépítés előtti eredetijének, a „Franz I.” gőzhajónak a makettje és a hajóról készült korabeli (1830-as és '40-es évekből származó) bécsi és pozsonyi dagerrotípiák, amelyeket eddig a nagyközönség még sehol sem láthatott.

Úgyszintén láthatók lesznek magyar makettek, modellezők által készített, a kiállításhoz kapcsolódó hajómakettek és modellek (mintegy 50 darab).

A kiállítást – a közönség érdeklődésétől függően – a TIT Hajózástörténelmi és Hajómodellező Klub előadóinak szakmai előadásai kísérik, amelyek anyaga nyomtatva (amennyiben a Honvédség a korábbi egyeztetésnek megfelelően ezt biztosítja) és/vagy CD-n, DVD-n a helyszínen elérhető. Az előadásoktól függetlenül a kiállítást – a jobb láthatóság, és a tablókon be nem mutatható anyagok közzététele érdekében – végtelenített projektoros kivetítés és korabeli tengerészeti katonazene kíséri.

Ezúton kérünk minden kedves érdeklődőt, aki kiállítana (hajómodellel vagy más gyűjteménnyel rendelkezik), vagy tudomása van eddig még be nem mutatott, fel nem dolgozott modellekről, gyűjteményekről, hogy jelentkezzen az alábbi címenen: Dr. Balogh Tamásnál a balogh.t@oep.hu vagy Bicskei Jánosnál a bicskei255@t-online.hu e-mail címen.

A magyar, illetve az osztrák-magyar folyami- és tengerhajózásnak emléket állító hadihajós modell/makett kiállítás és –verseny (a bemutatásra kerülő hajók az 1848-tól napjainkig tartó korszakokat képviselhetik), a résztvevőket a Tűzserész és Hadihajós Ezred díjazza.

A versenyben csak a kiállításon bemutatásra kerülő, a kiállítás teljes időtartama alatt megtekinthető, meghívott makettezők, modellezők által a versenyre benevezett, a rendezvény tárgyához kapcsolódó (vagyis 1848-tól napjainkig a magyar hadihajózást bemutató) hajómakettek, hajómodellek vesznek részt.

Egyidejűleg a parton, sátrakban a Csepeli Hajómodellező Klub által a Nyílt Napon rendezett NAVIGA-verseny aznap futamán részt vevő hajók kerülnek kiállításra. A kiállított hajómakettek, hajómodellek tulajdonosai, készítői szabadon döntenek arról, hogy a hajóikat a versenybe benevezik-e, vagy „csak” a kiállítás számára bocsátják rendelkezésre.

A TIT Hajózástörténelmi és Hajómodellező Klub, valamint a Bolyai Makettklub tagjai közreműködésével az érdeklődők részére látvány-makettezésre kerül sor, az elkészített hajómaketteket a készítők hazavihetik (gyermekek részvétele 10 éves kor alatt szülői felügyelettel, 10 éves kortól önállóan).

A látvány-makettezésre a NAVIGA-verseny számára felállított sátrak mellett kerül sor arra tekintettel, hogy a részt vevők magas színvonalú mintákat lássanak maguk előtt. A látvány-makettezéshez a Kék Kobra Kft. biztosítja a hajó-maketteket.

A társaság teljes hajómakett-kínálatával és a makettek elkészítéséhez szükséges kiegészítőkkel jelen lesz a rendezvényen, hogy helyben kielégítse az érdeklődők valamennyi igényét. Mivel a szállítás, őrzés, stb. a sátrakban csak kevésbé biztosítható, mindez a Debrecen (ex-Kassa) Duna-tengerjáró fedélzetén kerül kialakításra.



A 2007. decemberi nagy sikerű Stefánia-kiállításhoz hasonlóan a TIT HTK 2008 első negyedévében is több rendezvény szervezésében közreműködött. A következőkben ezekből adunk ízelítőt olvasóinknak.

Tengerészemlékek képeslapokon

A Győr-Moson-Sopron Megyei Múzeumok Igazgatósága Soproni Múzeuma és a Magyar Tengerészek Egyesülete közös szervezésében nyílt meg 2008 március 14-én a „Lábasházban” a Maurer Péter, hagyományörző matróz gyűjteményéből a „Tengerészemlékek képeslapon” című dokumentumkiállítás, amely az SMS „VIRIBUS UNITIS” hadihajó kormányosának fotóhagyatékát is bemutatja. 10. alkalommal bemutatott, jubileumi tárlatra fűvésze invitálta az érdeklődőket. A megnyitón köszöntőt mondott Firtl Máttyás, a megyei közgyűlés alelnöke, a tárlatot Hadnagy Gábor tengerészkapitány nyitotta meg. A Sopronhoz kötődő tengerész hagyományokról Csepregi Oszkár, nyug. alezreds tartott előadást. A megnyitón közreműködtek Kövesi György és Varga Kornél versmondók. A kiállításra tagunk Pásztói-Psóra Róbert saját tablójával készülhetett, amelyen bemutatta nagyapja, Pásztói-Psóra József, az SMS „SANKT GEORG” páncélos cirkáló géptisztjének életét. (A család története egyedülálló, hiszen három egymást követő nemzedék is a tengerész hivatást választotta.) Az ünnepélyes megnyitón a TIT HTK-t Ákos György, Bicskei János, Dr. Balogh Tamás és Pásztói-Psóra Róbert képviselte.

Firtl Máttyás alelnök elhangzott köszöntője:

„Egy, a hadihajókról szóló ismeretterjesztő könyv írja*: „az Osztrák-Magyar Monarchia klasszikus értelemben vett szárazföldi lakói számára a haditengerészet ismeretlen hatalom volt.” Ennek az „ismeretlen hatalomnak” a különleges világa, egy külön univerzum elevenedik meg itt ma a Lábasházban. A 300 darabból álló eredeti képeslapokból és korabeli fényképekből álló gyűjtemény közkinccsé tételéért, a valamikori tengerész fiát illeti a köszönet. Nem csak édesapja emlékének adózik ezzel a „hagyományörző matróz” hanem egyben a monarchia egykori haditengerészei, – tisztjei és matrózai – , a Mindenkori Dunai Flottilla tagjai, valamint a világtengereken hajózott egykori magyar kereskedelmi flotta tisztjei és matrózai emléke előtt is.



Firtl Máttyás, Maurer Péter – a TIT HTK tiszteletbeli tagja – és Varga Kornél versmondó a megnyitón.

Maurer Péter tengerész-öröksége egy nagyon is kemény, gyakran kegyetlen, de mindenképpen tartást és bátorságot követelő világot mutat be.

Balogh Tamás, Csepregi Oszkár: A Szent István csatahajó és a csatahajók rövid története, General Press, Budapest 2002.

Balogh Tamás és Pásztói-Psóra Róbert a megnyitón, illetve a Róbert által a kiállításra készített plakát.



A gyűjtemény egy része a haditengerészek, a tengerészek világának, a háborús körülmények között is megnyilvánuló és természetes emberi oldalát mutatja be, a tengerészek mindennapjainak páratlan értékű dokumentumfotóin. Az eredeti fotók mellett pedig, korabeli képeslapok, valamint tárgyi emlékek teszik egyedivé és élményszerűvé a gyűjteményt, amely lehetőséget ad a már-már feledés homályába vesző, az I. világháború különös fegyvernemének – a csatahajók, cirkálók, hadihajók – megismerésének, a tudományos érdeklődés felkeltésének”



Maurer Péter hagyományörző tengerész köszöntője:

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

„Az egy életen át tisztelettel és féltve őrzött gyűjtemény – fél év híján, csaknem 5 évvel ezelőtt – éppen Sopronból indult útjára. A mai tárlat a tizedik, jubileumi alkalom. „Százaföldi lakóként” itt vagyunk közösen Sopronban, de egy olyan világban, amelynek távlatából üzen az ember, a valamikori Maurer Péter. Az a Maurer Péter, aki 1914 és 1918 között volt a Monarchia haditengerésze, és, aki, annyi tengeri út és tisztességes szolgálat után itt Sopronban talált végső nyughelyet.

A Soproni Múzeumot is fenntartó, Győr-Moson-Sopron Megye Önkormányzatának alelnökeként ezért is tartom fontosnak, hogy a jubileumi tárlat újból Sopronban kerül sor. Üzen az ember, és üzen egy különleges világ, és egy történelmi időszak: Az elődök tiszteletét, a helytállást, az egymásra utaltságot, a múlt és a hagyomány ismeretének szükségességét, a tisztességgel teljesített szolgálatot, a hagyományok megbecsülését és továbbadását üzeni. A kilenc sikeres tárlat után kívánom, hogy ez a tizedik is betöltse küldetését azt, amelyet a képeket közkinccsé tevő Maurer Péter immár 5 éve fáradhatatlanul végez.

És köszönöm figyelmet, Önöknek, azt hogy eljöttek, és azt is, hogy továbbviszik a kiállítás jó hírét.”

A tárlat március 30-ig tartott nyitva, ám Maurer Péter tervei szerint a jövőben Szegeden is bemutatják. További sok sikert kívánunk és bízunk benne, hogy mi is ott leszünk!

GO MODELLING 2008

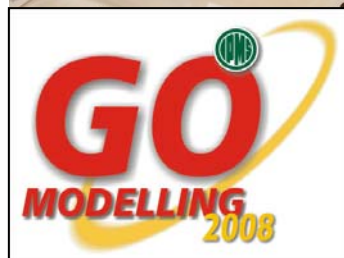
2008. első negyedében nemcsak a hazai, de a külföldi kiállításokon, bemutatókon is igyekeztünk részt venni, és méltó módon képviselni a magyar hajózástörténetet és hajómodellezést. Erre idén először 2008. február 16-17. között nyílt lehetőségünk a GO MODELLING 2008 rendezvényén Bécsben, az Arsenal épületében.

A rendszeresen megrendezett rangos nemzetközi bemutatón a TIT HTK több modellezője – Bicskei János, Hajba László, Kecskeméti József, Dr. Pék György és Varga János – is részt vett.

A bemutatott modellek nagy népszerűségnek örvendtek. A „Modellversum” német honlap a következő szavakkal méltatta klubtársunk, Bicskei János alkotását: „A 2008-as GO MODELLING abszolút fénypontja kétségtelenül az az 1:100 méretarányú „Titanic” modell volt, amelyet egy magyar modellező épített”.

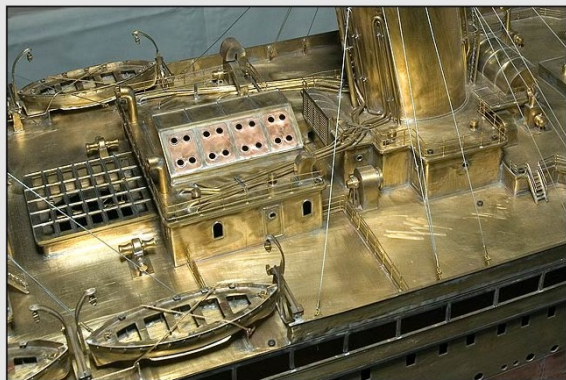
Részletek megtekinthetők az alábbi honlapokon:

- http://www.boatmodelling.com/component/option,com_zoom/limitid,13/catid,59/lang,en
- <http://www.modellversum.de/galerie/2-modellbau-ausstellungen/3443-go-modelling-2008-noch-mehr-bilder.html>



Varga János modellje (fent) és az emlegetett „Titanic” modell (lent), Bicskei János alkotása.

Schiffsmodelle sind auf mitteleuropäischen Ausstellungen bzw. Wettbewerben leider immer etwas unterrepräsentiert. Das absolute Highlight war auf der GO 2008 allerdings eine Titanic in 1:100, gebaut von einem ungarischen Modellbauer.



Titanic, 1:100 (Messing)

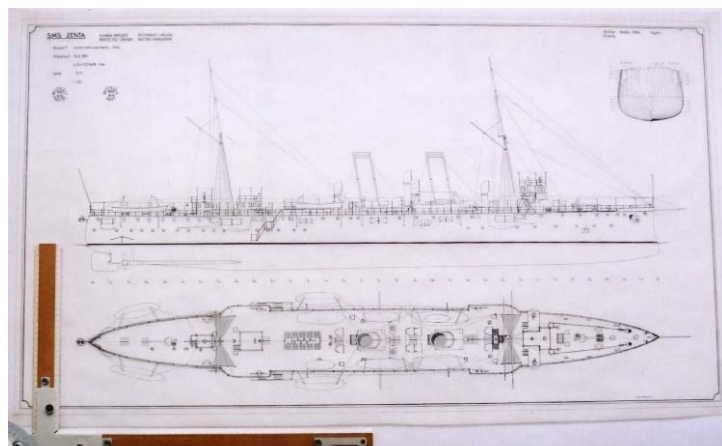
Hajómodell-kiállítás Hietzingben

Ausztriai társszervezeteink – a Freunde Historischer Schiffe és a The Modeller – kiállítást szervezett a hietzing-i városházán Bécsben, 2008. március 28-30. között.

A kiállítást elsősorban az egykori osztrák-magyar haditengerészetnek szentelték, de bemutattak egyebek között történelmi vitorlásokat, képeslapokat, festményeket és egyenruhákat is, valamint számtalan modell-építési alkatrészt és még képes bűvárbeszámolókra is sor került.



A kiállítást magyar modellezők, Dr. Hűvös Ferenc és Ledzenyi Péter, az osztrák-magyar hadihajók 1:100 léptékű rádió-távvezérelésű modelljeinek hazai megalkotói, és Dr. Balogh Tamás, is meg látogatta. Sőt, a TIT HTK-t Kovács Péter tagunk (a Nostalgianavy honlap üzemeltetője) kiállítóként is képviselte! Az osztrák-magyar haditengerészet hadihajóinak tervrajzait Európában egyedülálló, magas minőségben (az osztrák levéltárakban fellelhető eredeti tervrajzok alapján) elkészítő Péter önálló standját nagy érdeklődés és figyelem kísérte. Részlethű, nagy műgonddal és példás alapaosszággal készített tervei iránt akkorra volt a kereslet, hogy Robert Tögel Úr, a The Modeller alapítója és elnöke állandó partnerséget és értékesítési lehetőséget kínált klubtagunknak.



Az ország legnagyobb modell- és makett-kiállítása a SUGÁR-ban



„A Lego város, és a 22 méter hosszú terepasztal is nagy kedvenc, de az igazi sláger a „Titanic” 3 méter hosszú modellje. Szombaton makett-börze és játszóház is lesz.” – adta tudtul a SUGÁR üzletház hirdetése. A kiállítás szervezésében és berendezésében a TIT HTK is jelentős részt vállalt.

A SUGÁR 2008. május 13-án nyitotta meg Magyarország legnagyobb modell és makett gyűjteményét az üzletközpont I. emeleti rendezvénytermében.



A 3 m²-es óceánjárós vitrin (Bicskei János és Dr. Balogh Tamás alkotásaival). Méltó párja a történelmi vitorlásokat bemutató 5 m²-es tárolónak (a következő oldalon).

A megnyitót követő 3 napban már több mint 4 ezren tekintették meg az egyedülálló gyűjteményt, szombaton és vasárnap azonban igazi rohamra került sor, amikor a kisfiúk kedvéért Thomas és Hot Wheels játszószarkot a kislányoknak pedig Barbie játszóházat rendeztek be. A TIT HTK és a Bolyai Makett Klub tagjai a helyszínen látvány-makettezést és börzét rendeztek az érdeklődő fiatalabb és idősebb korosztály tagjainak.

A szenzációs modelleket, igazi kuriózumokat felvonultató kiállításon autó, vasúti, légi és vízi járművek eredetivel megegyező kicsinyített másolatait tekinthették meg az érdeklődők, több mint 1000 m²-en. A TIT HTK modelljeinek és modellezőinek az összesen 68 vitrin közül 8, egyenként három emeletes vitrin, valamint egy 3 és egy 5 m²-es tároló, összesen 22 m² tároló hely jutott.

A kiállításon a TIT HTK modellezői közül Bajai Árpád, Bechler József, Bicskei János, Dr. Balogh Tamás, Dr. Csák Zsolt, Gergely Ákos, Hajba László, Kecskeméti József, Kovács Kálmán, Pék György, Somogyi Lajos, Tarr Gábor és Varga János összesen 173 hajómodellje és Varga János további 78 harcjármű-modellje került bemutatásra.

A kiállítás olyan nagy érdeklődés mellett zajlott, hogy a naponta 10 órától 18 óráig tervezett nyitva tartást 20 óráig meghosszabbították! Köszönet a szervezésben, szállításban és őrzésben részt vevő, valamint a kiállító tagoknak!



A kiállítás képei: Bajai Árpád (egészen fent) és Gergely Ákos (fent) alkotásai. Lent jobbra és balra: a látvány-makettezés örömei. Apa és fia együtt tanulják a modellezés csínját-bínját.





Mívesen kidolgozott tat-tükrök Tuska Lajos „GOLDEN HIND”-jén (fent balra) és Bechler József „FRIEDRICH WILHELM zu PFERDE”-ién (fent jobbra).

A hajózástörténeti kiállítás talán legnagyobb műgonddal készült alkotásai a fa történelmi vitorlások voltak (Bechler József és Tuska Lajos alkotásai), amelyek a szervezőknek is annyira tetszettek, hogy amikor kiderült: több modell van, mint amennyi az előkészített tárolóba befér, inkább még 2 m²-nyi területet biztosítottak a számukra, csak hogy mindet kiállíthassák.



Tuska Lajos 1:100 léptékű fából készült történelmi vitorlásai.



XVIII. századi bombázó ketch fa modellje (Tuska Lajos alkotása).



Bajai Árpád miniatűr vitorlása, a „GORCH FOCK”. A hajótest és az árbocozat műanyag kit, a vitorlázat és a kötélzet viszont teljesen egyedi készítésű (a kötélzet angyaga húzott szál).

A következő hajók kerültek bemutatásra: „FRIEDRICH WILHELM zu PFERDE”, „SAN FELIPE”, „GOLDN HIND”, egy bomb ketch és egy 40 ágyús fregatt (Tuska Lajos 1:100), valamint a „FRIEDRICH WILHELM zu PFERDE” 1:50-es változata (Bechler József). Mind egyik modell teljesen egyedi készítésű a hajótesttől az apró basztrádokig és lafettáig, a saját gyártású kötélzetig és vitorláig.



Hajba László, Kecskeméti József, Kovács Kálmán és Pichler Norbert munkái. Kovács Kálmán 5 évig dolgozott a japán „KAGERO” cirkálón.



A „TITANIC” és a „CARPATHIA” 1:400-as méretarányú makettjei (Dr. Balogh Tamás munkái). „CARPATHIA” kitet nem gyártanak, a hajó papírból készült.



A kiállítás alkalmával Varga János klubtagunk deszant-hajókból, torpedónaszádokból és AM-naszádokból álló hadihajó-gyűjteménye is bemutatásra került. A gyűjtemény minden darabját a nagy lelkesedéssel és mesterségbeli tudással elkészített (többnyire fémből megmunkált és az eredetivel megegyezően mozgatható) apró alkatrészek jellemzik. Talán a két legérdekesebb darab a repülőgépeiről ismert szovjet tervező, Tupoljev által készített szovjet torpedónaszád, amelynek formája a csónakrepülők úszótestét idézi és az osztrák-magyar „SZENT ISTVÁN” csatahajó csónakjairól készült sorozat.

A fent bemutatott modellek között akadtak olyan hírességek is, mint a „PT 109” jelű torpedónaszád, amelynek a néhai John Fitzgerald Kennedy volt a parancsnoka a második világháborúban, s amellyel 1943. augusztus 2-án a japán „AMAGIRI” rombolóval történt összeütközést követően elsüllyedt a Salamon-szigeteket környező tengerrészen, Kolombangara és Arundel szigete között a Blackett-szorosban.

Ugyancsak egyedi darab a magyar „AN 27”-es modellje, amely hársfából készült.



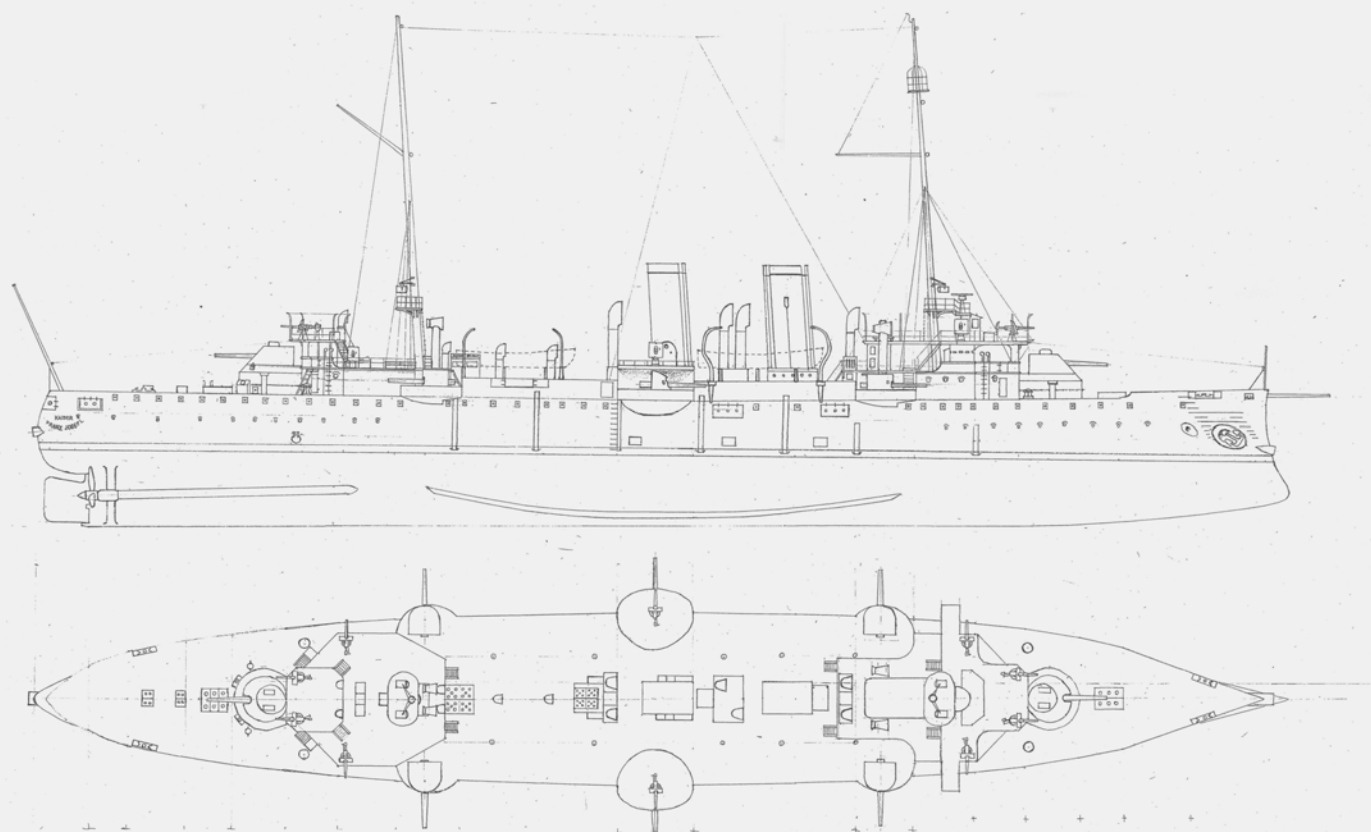
A kiállításon a modern hadihajók, sőt harcjárművek – Varga János alkotásai – is helyet kaptak (fent).



Dr. Pék György különös részletességgel megmunkált, a legapróbb részletekig valóságos mikro-modelljei a szemébe szívesen nézők, biztos kezét és kiváló műszereit dicsérik (kis kép fent).

Dr. Csák Zsolt papírmmodelljei pedig a hagyományostól eltérő anyagból történő építkezés kiváló példái. Alkotásait kiváló anyagismeret, részletgazdagság és pontos kivitelezés jellemzi (kis képek jobbra fent és lent).





Készítette: Dr. Balogh Tamás

2008. május 1-5. között került sor az osztrák-magyar SMS „KAISER FRANZ JOSEF I.” cirkáló roncsainak kutatására. Az expedíciót Czako László és Kovács Attila búvárok szervezték, s 16 fő vett részt a csapatban. A búvárokat elkísérte Dr. Balogh Tamás, a TIT HTK elnöke, aki a hajóra vonatkozó információkat (fényképeket, archív anyagokat) biztosította a búvárok számára és a helyszíni felvételek alapján elkészítette a hajó aktuális állapotát ábrázoló roncsrajzot. Cikkünkben röviden beszámolunk az eseményekről.

A típus kifejlesztése

Az S.M.S. KAISER FRANZ JOSEF I. és testvérhajója, az S.M.S. KAISERIN ELISABETH torpedócirkálók megtervezésére a francia „jeune école”-nak az olcsó fegyverrendszerekkel megvalósított partvédelemre vonatkozó koncepciója alapján került sor. Az osztrák-magyar haditengerészet akkoriban az 1871-es világgazdasági válság okozta tőzsdekrach miatt elégtelen költségvetésére tekintettel (ami sajnos hagyományossá vált Ausztriában) támogatta az elképzelést. A takarékosági megszorítások azonban a 19. század utolsó évtizedében megszűntek és a torpedócirkálók kritikusai ettől kezdve (csak a hajók fogyatékosságait hangsúlyozva) „Sterneck szardíniásdobozai”-ként emlegették a cirkálókat. Nem csoda: a 20. század első évtizede már a „Dreadnought”-ok korszaka volt.

A cirkáló pályafutása

A cirkáló gerincfektetésére 1888. január 3-án került sor Triesztben a San Rocco-i hajógyárban. 1889 május 18-án 11.30-kor Maria Josefa főhercegnő, a későbbi IV. Károly király anyja bocsátotta vízre KASIER FRANZ JOSEF I. néven.

1890 végén a cirkáló Nagy-Britanniába ment, ahol augusztus 11-én Victoria királynő és a Wales-i herceg is látogatást tett a

Ehhez kapcsolódóan a hajó tovább ment Németországba, ahol 1890. szeptember 3-án a Kieli-öbölben II. Vilmos német császár is meglátogatta a hajót. A cirkáló ezután több manővert tett együtt a német flotta hajóival. Franciaországi, portugáliai, és olaszországi állomáshelyek után 1890. október 21-én érkezett meg Triesztbe.

1891-ben egy Lissa szigeténél végrehajtott manőver alkalmával I. Ferenc József császár is megszemlélte a róla elnevezett hadihajót.

1892-ben az olaszországi Genovában és a spanyolországi Huelvában részt vett az Amerika Kolumbusz általi felfedezésének 400. évfordulója alkalmából rendezett ünnepségeken. Ezt követően rendszeresen eljár különböző gyakorlatokra és manőverekre.

1895-ben a cirkáló a testvérhajójával, a KAISERIN ELISABETH-tel és két másik cs. és kir. hadihajóval együtt Németországba ment és részt vett az Északi- és Keleti-tengert összekötő csatorna megnyitása alkalmából rendezett ünnepségeken és az ehhez kapcsolódó nemzetközi flottaparádén 1895. július 21-én.

1897-ben keletázsiai missziós útra ment. A cirkáló Czikkann von Wahlborn bárót, a pekingi udvarhoz delegált új cs. és kir. nagykövetet vitte az állomáshelyére.

1898-ban Lisszabonba utazott a Vasco da Gama-ünnepségekre.

1899-ben a cirkáló tartalékban volt.

1901-ben halálos baleset történt egy 47 mm-es gyorstüzelő ágyúnál utánégés következtében. A következő évben a tengerészeti akadémia végzőseit és az első éves kadétokat vitte Földközi-tengeri missziós utakra.

Tavasszal Kínába utazott és a haztérő KAISERIN ELISABETH-től átvette az állomáshajó feladatát. Saigon magasságában sérüléseket szerzett egy tájfunban. A cirkáló 1908-ig Kelet-ázsiai maradt. Ez a hajó és a legénység számára is eseménydús időszaknak bizonyult. A pekingi követségi őrséget és a sanghaji cs. és kir. főkonzulátus konzuli őrségét is a legénység biztosította. A Schönbrunn-i állatkert számára befogott két Jangce-krokodilt is a fedélzeten szállították haza. A parancsnokot kihallgatáson fogadta Csou és Csang Csi-tung tartomány alkirálya, valamint Phra Paramindra Maha Chulalongkorn, Sziám uralkodója. Útjukon egy ízben megmentették a viharok által felborított sampanok lakóit és egy japán szállítóhajó személyzetét. Csifuban a kigyulladt japán gőzös, a Nagaba Maru oltásában segédkezett. A parancsnok járt Jokohamában a Shiba Rikiju császári palotában és Korea császára is kihallgatáson fogadta. Mindeközben a hajó elvégezte az előírt feladatokat, gyakorlatokat és a nélkülözhetetlen javításokat.

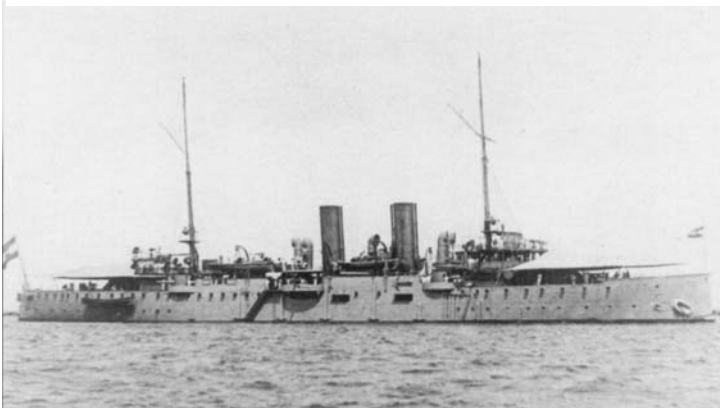
1908 októberében stábot és legénységet cserélt az S.M.S. LEOPARD-dal, valamint a leváltására érkező KAISERIN ELISABETH-tel, amelynek a kelet-ázsiai szolgálatot is átadta. A cirkáló 1908. december 16-án érkezett Polába.

1909-ben és **1910** első felében további gyakorlatokat végzett a tengerészeti akadémia végzőseivel. Szeptemberben a KAISER FRANZ JOSEF I. újra kelet-ázsiai úticéllal futott ki. A Vörös-tengeren egy fűtőtanonc eltűnt, nyilvánvalóan a fedélzetről esett a tengerbe. Colombóban a legénység három tagja dezertált. Szingapúrban a KAISERIN ELISABETH-től átvette az állomáshajó feladatát. Legénységi különítményt tett partra a pekingi követségi őrség számára. A zavargások kitörésekor részt vett a nemzetközi katonai erődemonstrációban. Az egyik altiszt leszúrt egy kínai rendőrt. Hongkongban további 4 ember dezertált. Egy legénységi küldöttség részt vett az elesett Német Kelet-ázsiai Hajóraj parancsnoka, Erich Gühler gyászszertartásán. Különböző manőverek, gyakorlatok és diplomáciai missziók váltották egymást.

1911. október 14-én a hajó az egyik tisztje útján képviseltette magát Tai Sho Tenno japán császár temetésén.

1913-ban részt vett a nagy sanghaji tűzvész elleni harcban, mint a Hadihajós Oltóalakulat tagja. Júliusban újabb harcok törtek ki Dél-Kínában, amelyek augusztus első felében a Woosung-erődök átadásával értek véget. Az angol evezősregatta résztvevője. 1913. október 15-én átadta a kelet-ázsiai szolgálatot az érkező KAISERIN ELISABETH-nek és elindult hazafelé. 1913. december 15-én érkezett meg Polába.

1914 a Cattarói-öbölben találta a cirkálót, amely részt vett a Krstac-nyeregben kiépített montenegrói ágyúállások lövetésében. 1914. augusztus 27-én egy 15 cm-es lövedék találta el a fedélzeten, de a találat szerencsére nem követelt áldozatot. Mivel a nyílt tengeri harchoz a hajót már öregnek találták, a cirkáló a továbbiakban csak egy hadműveletben – albán Durazzo megszállásában – vett részt (tüzérségi támogatással), ettől eltekintve végig az öbölben maradt.



1918. február 1-3 között, a matrózlázadás idején a cirkáló legénysége semleges maradt. Az utolsó háborús évben a hajó tűzérégét korlátozták. Ezt azt jelentette, hogy az L/35-ös 15 cm-eseket és az L/44-es 47 mm-eseket, valamint a ballonelhárító ágyúkat kihajózták. Ezek után a KAISER FRANZ JOSEF I. cirkáló a háború további részében csak lakóhajóként szolgált.

A cirkáló elsüllyedése

A háború befejezését követően a cirkálót francia felügyelet alatt municióraktár-hajóként használták. Biztonsági okokból a hajót a Zanjicai-öbölben horgonyozták le, a hasonló nevű településsel szemben. 1919. október 17-én azonban egy heves bőra alkalmával a tenger a nyitva maradt ökröszemablakokon keresztül elárasztotta a hajót. A cirkáló felborult és elsüllyedt.

Mentési kísérletek

1922 folyamán a holland van Wienen hajóalkusz koncessziót szerzett a hajó mentésére. Ez lényegében egyes alkatrészek, mint például daruk, stb. lebontását jelentette. Az elégtelen mentési felszerelés miatt a teljes hajótest kiemelése nem sikerült. 1967-ben a jugoszláv BRODOSPAS hajómentő vállalat leszerelte a roncsra maradt fő lövegtornyokat. Az utazók fotói és beszámolóai alapján kiderült, hogy az egyik tornyot Cetinjében, az egykori királyi palota előtt állították ki. A torony külső borítása az idők folyamán elenyészett. A 2007. júliusi látogatás alkalmával a királyi palota mögötti parkban azonban még látható volt a két 15 cm-es ágyúcső.



A roncs napjainkban

Ezután vagy harminc évig nem törődtek a ronccsal. A Brodospas kiemelési kísérlete során is csak a hajó egyes részeit hozták felszínre. Ezek közül a hátsó 15 cm-es löveget és a lövegtornyot Cetinjében a Tanácssháza előtt állították fel. A torony éveken keresztül ott volt, mint afféle győzelmi jelvény, ám a torony páncéllemez-burkolata egyre hiányosabbá vált. A 80'-as években a váza még látható volt, mára azonban csak a lövegcsővek maradtak. A két 15 cm-es ágyú az egyetlen, ami a felszínen azóta a KAISER FRANZ JOSEF I. cirkálóból még látható. Minden más a víz felszíne alatt 45 méterrel látható.

Éppen ezért az osztrák-magyar hadihajók roncsainak feltárására specializálódott Czako László elhatározta, hogy a „SZENT ISTVÁN” csatahajó (1994-1998), a „ZENTA” cirkáló (2003), a „STREITER” romboló (1996-2003) és a „FLAMINGO” torpedónaszád (2006) után ötödikként a „KAISER FRANZ JOSEF I.” cirkáló roncsait is felkeresi, felméri és filmre veszi, hogy emlékéit megőrizze az utókornak. A roncskutató csapat magja már a „SZENT ISTVÁN” kutatásakor összeállt, a „ZENTA” és a „STREITER” kutatása, illetve a „Monarchia hajóroncsai” című három részes dokumentumfilm-sorozat elkészítése idejére pedig az állandó tagok köre is kialakult. Ők már a „ZENTA” kutatása idején élénk beszélgetéseket folytattak arról, hogy hogyan kellene eljuttatni a „KAISER FRANZ JOSEF I.” roncsaihoz.



Az akkori nemzetközi politikai helyzet azonban nem kedvezett az expedíciónak. A Szerb-Horvát-Szlovén királyságból 1929-ben megalakult Jugoszlávia véres polgárháborúban felbomlott az 1990-es évek közepén. A Cattarói-öböl területéért súlyos harcok dúltak Szerbia-Montenegró és Horvátország között. Végül az ENSZ közvetítésével kompromisszumos megoldás született: Az öböl területe Szerbia-Montenegróhoz, a bejárat elé hosszan benyúló Prevlaka-félsziget és a környező 400 méter széles tengerrész meg Horvátországhoz került. Ez a megoldás egyik félnek sem volt jó: a horvátok kénytelenek voltak lemondani az öbölről, a szerbek viszont nem használhatták zavartalanul, mert a horvátok a hadihajóik minden mozdulatát szemmel tarthatták, a kikötőhasználatot ténylegesen is akadályozhatták.

A Cattarói-öböl bejáratát tehát hosszú évek után ismét akadály, egy új országhatár zárta le. Úgy tűnt, hogy ez a roncs sorsát is megpecsételte: a hajótest csupán 200 méterre volt a határ horvát oldalán, s határvízi fekvése miatt a merüléseket a horvát hatóságok megtiltották, közvetlen környékét pedig lezárt katonai övezetnek nyilvánították.

Először 2003 derekán tört meg a jég, amikor Dr. Mario Jurisic professzor, a horvát Kulturális- és Természeti Örökség Védelmi Hivatal Vízalatti Régészeti Osztályának azóta elhunyt – a magyarokkal szemben mindig megértő – kiváló vezetője a roncs kutatását kezdeményezte. Az első búvárrégészeti szempontú feltáró merülésen persze csak a hivatalos búvárai, illetve katonai búvárok vehettek részt. Az ő ítéletüktől függött, hogy a jövőben megnyitják-e a roncsot a szélesebb érdeklődő közönség előtt vagy nem. A döntés szerencsére kedvező volt, s 2007. június 22-én sor kerülhetett a roncs történetében az első civil kutatómerülésre.

Az expedíciót a Horvát Kulturális és Természeti Örökségvédelmi Minisztériuma és a horvát rendőrség búvárcsoportja szervezte,



A kémény maradványai

ám abba egy osztrák és két magyar búvárnak is sikerült bekerülni: Czako László és Kovács Attila búvárok az első magyarok voltak a roncs történetében. A lehetőséget Kovács Attila biztosította, aki ismeretségének köszönhetően csatlakozhatott a Zágrábi TV stábjához, amelyet a szervezők szintén meghívtak az expedícióra. Czako László így összegezte az expedíció eredményeit:

„A merülést jó látási viszonyok között végeztük, melynek teljes időtartama több mint 75 perc volt. Ennek csaknem fele, úgynevezett „kizsilipelés”, azaz lassú, lépcsőzetes felemelkedés, ami igen unalmas dolog. A jó látási viszonyok lehetővé tették, hogy az egész merülésről végig videó felvétel és fotódokumentáció készüljön. Sikerült megfejteti az elsüllyedés valószínű okát is.

A jobb oldali főhorgony nem volt leeresztve, így a túlterhelt, viharba került hajót a bal oldali horgonylánc húzása egyre jobban a bal oldalára billentette és végül felborult. A jobb oldali főhorgonyt, ami most is a helyén van, lefényképeztük.” Felderítő merülésük alkalmával részletesen – de legalábbis egy jövőendő alaposabb kutatás megalapozásához elegendő mértékben – sikerült felmérni a roncs helyzetét és állapotát.

Ám erre – mivel a roncs a Horvátország és Montenegró közötti határvonalon fekszik – csak 2008. májusában kerülhetett sor, mert csaknem 1 évbe tellett a merülés engedélyeztetése (7 hatóságtól összesen 700 euróért kellett engedélyeket beszerezni). Egy Dubrovniktól délre, Cavtatban (az ókori Epidaurumban) fekvő horvát búvárbázisról indultunk, bázishajónk a déldalmáciai partok mentén haladt, s kis idő múlva elérte a Kotori-öböl bejáratát. Az öböl bejáratát őrző Punta d'Ostro erődtől nem messze a kapitány bekapcsolta a visszhangos mélységmérőt, majd pár perc múlva horgonyt vetett, s megkezdődött a feltárás.

A 16 magyar búvár összesen két napon át merült a roncsához, s az MTV 20 perces rövidfilmet forgatott az expedícióról (amelyet 2008. május 19-én mutattak be az ABLAK c. műsorban). Az első merülési napon nagyon rossz volt a láthatóság (a látótávolság 5 m alatt volt), másnapra azonban – egy esti szélviharnak köszönhetően – kitisztult, így lehetségessé vált a roncs teljes felmérése:

A hajó a bal oldalán fekszik a laza, iszapos aljzaton. Egyelőre nem megállapítható, hogy a dőlésoldal ágyúai a helyükön maradtak-e vagy a roncsmentők azokat is leszerelték. Feltűnő a hajótest oldalán 1922-ben és 1965-ben vágott sok lék – néhol olyan, mintha konzervnyitóval vágták volna szét, máshol meg egész lemezek hiányoznak – és a fegyverzet hiánya.

A „fecskefészek”-nek csúfolt páncélozott löállás a baloldal közepén, és az 1905-ös átépítés alkalmával a felső fedélzetre áthelyezett 15 cm-es kazamatatűzérség oldalarkélyei üresek és csupaszon állnak. Az ütegfedélzet végén felállított két 47 mm-es gyorstűzelő is hiányzik.



A jobb oldali 15 cm-es gyorstűzelő ágyúállása az orr felől



A rádiósfülke maradványai

A hajót oldalába metszett lörések üresek, a jobb oldali lőrés fedőlemeze felhajtvá a hajótesten hever. A főtüzérség lövegtornyai helyén jellegzetes, sötét nyílások tátongnak, amelyekben a toronyforgató berendezés csapágyazása látható.

A tatrészen már nincs ott a hajócsavar, csak a csonka tengelyvég (a 4,42 m átmérőjű háromszárnyú Griffith-csavarokat a Brodospas távolította el 1967-ben). Az orr- és fartőke mentén megtalálhatók a nyitott torpedóvető-csővek. A hajócsavar-tengely felett beépített jobb oldali torpedóvető körül azonban durván kibontották a burkolatot, s a vetőcső hiányzik. Az árbocok még a víz alatt is kimagasodnak a fedélzetből. Csodával határos módon még mindig nem törtek el. Rajtuk ott a kötélzet maradéka és az immár üres fényzóróállvány.

A felső fedélzeten sehol sem maradt meg a fedélzet deszkaborítása: csak az elrothadt deszkázat közötti egykori dugarolás maradványai és a fedélzet alatti lemezborítás látható. A hajóközépen nagy nyílás, a gépházba vezető akna. Fedőlemezei hiányoznak, a nyíláson keresztül lehetséges a roncsba való behatolás. Odabenn a legteljesebb összevisszaság: a hajótestben minden fedélzet hiányzik. Csak a vízszintes fedélzeti gerendák láthatók, s köztük az egymás fölötti fedélzeteket egykor alátámasztó vasoszlopok. A vázszerkezet hálójában kábelek és csövek kusza hálózata látható. Nem tudni, hogy lejjebb mi van, a kazánok és a hajógépek bent maradtak-e a hajótestben.



A 43 m mélyen fekvő „KAISER FRANZ JOSEF I.” roncsai 15 m-rel a lefelé ereszkedő búvárok alatt. A bal oldalára borult hajótest burkolatán jól láthatók az 1967-ben vágott nyílások.



A kormányoszlop maradványai a parancsnoki hídon

A felső fedélzeten keresztben láthatók a csónakállványok, s a szellőzőkürtők csonkjai. A fedélzet középvonalán pedig a felépítmények és a kémények maradványai látszanak, amelyek azokra a matrózokra emlékeztetnek, akik egykor a hajón éltek. Az első hídon a kormányállásban még mindig ott áll a kormányoszlop. A híd alatt pedig a rádiósfülke látható. A hajó orrán ott a jobb oldali főhorgony. Megvan a baleset oka: egyértelmű, hogy meg sem próbálták leereszteni.

A hajótest oldalán mindenfelé a gránátok kivető tölteteihez használt robbanóanyag – az úgynevezett „makaróni” – hever. Nyilvánvalóan abból a lőszerből származik, amit a háború befejezése után a hajón tároltak. A szanaszét heverő töltetek nagy csomó nádszálra hasonlítanak. Vélhetően kiszabadultak az elsüllyedő hajótestből és a víz színén úsztak, amíg tele nem szívták magukat vízzel és el nem süllyedtek, mindenütt beborítva a hajót.

Sikerült elérni tehát a régóta áhított célt. A magyar búvárok a talán legközismertebb osztrák császár és magyar király nevét viselő hajó roncsához merülhettek. Végigúsztak a roncs mellett és felvételt felvétel után készítettek, majd lassan felemelkedtek a kutatóhajó horgonyláncá mentén. A roncs képe – mint egy álom – lassan tovatűnt alattuk, s míg a dekompresziós megállókon várakoztak, addig odafent a lenyugvó késődelutáni nap sugarai csillogtak a vízfelszínen.

Az expedíció nem jöhetett volna létre az alábbi személyek és szervezetek állhatatos munkája, megingathatlan elkötelezettsége és önzetlen segítőkészsége nélkül:

- Kovács Attila, búvár, Miskolc
- Kovács László, búvár, Székesfehérvár
- Czakó László, búvár, Debrecen,
- Czakó Ádám, búvár, Debrecen,
- Balla Tibor őrnagy, Bécs
- Vizek Mélyén, Idők Mélyén Alapítvány

Roncskutató tevékenységünket a MTV Ablak című műsora azzal támogatta, hogy mintegy 20 perces műsort készített a hajóról és a roncs feltárásáról, amelyet 2008. május 19-én mutatott be az MTV 1-es csatornája. Ismeretterjesztő munkájukért ezúton fejezzük ki köszönetünket:

- Feledy Péter felelős szerkesztőnek,
- Balogh Ágnes szerkesztő-riporternek,
- Majszin György operatőrnek,
- Müller Judit vágónak.



Klubunk életében a 2007-es, 2008-as esztendő alapvető változásokat hozott. Orbán Ferenc korábbi elnök távozása után a tagság 2007. decemberében Dr. Balogh Tamást kérte fel elnöknek, akit 2008. májusában a tagság megválasztott. A titkári teendőket ellátását Somogyi Lajos tagunktól Bicskei János vette át.

Az eltelt időben a klub működésének szervezése új alapokra helyeződött, kidolgozásra került az alapszabály tervezete, elkészült az első klub-portfólió, útjára bocsátottuk a klub elektronikus Hírlevelét és számos – nagy nyilvánosságot kapott – rendezvény szervezésében működünk, működünk közre.

A 2008. év Klubunk további működése szempontjából főpróba, hiszen ebben az évben dől el, hogy a vállalt célokat – vagyis a szélesebb nyilvánosságot – folyamatosan képesek vagyunk-e biztosítani tagjaink és tevékenységünk számára.

Ebben a Hírlevélben bemutatott rendezvényeken kívül a TIT Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub Stúdió Egyesülettel kialakított korábbi kapcsolat fenntartása, a tantervekhez igazodó iskolai oktatási tevékenységünk megalapozása,

Az elnökség 2008-ban új tiszteletbeli tagokat is meghívott a Klubba: Maurer Péter, Pásztói József Kálmán, Bánsági András, Gombos Károly.



Klubunk nagy sikerrel szerepelt a 2008. május 24-25-én Jászberényben megrendezett II. Makettinfo Kupán, ahol tagtársunk, Bechler József 1:50 méretarányú saját készítésű fa vitorláshajó-modellje a „FRIEDRICH WILHELM zu PFERDE” a kiállítás legjobbjának járó, „Best of Show” megtisztelő elismerést kapta. Gratulálunk!



Ajánló



A hajó és az expedíciók történetéről Dr. Balogh Tamás könyvet írt. Megjelenése 2008. harmadik negyedévében várható.



Tagtársunk, Pásztói-Psóra Róbert, aki már eddig is számos nyomdaipari terméket (fejléces levélpapírokat, borítékokat, matrikát, molinót, stb.) készített klubunk számára, most igazi unikummal állt elő: Az eredetivel egyező anyagra és tipográfiával saját szerkesztésében elkészítette a Cs. és Kir. Haditengerészet hadihajóin szolgálatot teljesítő tengerészek sapkaszalagjait. Az elkészült tízféle típust a tervek szerint hamarosan követi a többi.