



## Beköszöntő

Kedves Tagok,  
Tisztelt Érdeklődők!

Negyedik negyedéves tevékenységünk újabb megtisztelő elismeréseket és tiszteletre méltó eredményeket hozott. Nemcsak – illetve nem elsősorban – Egyesületünk tagjai, de a közreműködésünkkel felújított LEITHA monitor számára, amelynek rekonstrukciós munkáitairól rendszeresen beszámoltunk olvasóinknak Hírlevelünk ezévi számainak hasábjain.

Jó érzés, hogy részesei lehettünk valaminek, ami mindnyájunkat túlélő, tartós eredménnyel zárult. Hiszen a LEITHA Monitor, amelynek jövőre a 140 éves születésnapját ünnepeljük, a gondos felújításnak köszönhetően immár jó eséllyel fennmaradhat újabb 140 esztendőn át. Mi pedig – valamennyien, akik a hajón dolgoztunk, vagy a sorát alakítottuk – jogos büszkeséggel emlékezhetünk a munkában együtt töltött időre, hisz' nemcsak magunknak szerezünk kellemes élményeket, de az ország lakosságának is sikerült visszaadni valamit, ezen kívül a hajó történetébe is mindannyian beírhattuk a nevünket.

A jövő évi ünneppsorozat rendezvényeiről rendszeresen beszámolunk Hírlevelünkben és a honlapunkon.

## Tartalom

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

## AZ ELNÖKSÉG AJÁNlja

Tisztelt Címzettek, Kedves Barátaink ! Eddigi legmunkásabb évünkre emlékezve saját készítésű képeslapunkkal (fotó: Bicskei János, képeslap: Dr. Balogh Tamás) kívánunk mindenkinek sok szeretettel...



## MUNKÁNK GYÜMÖLCSE

A Honvédségi Közlöny 2010. november 26-ai 17. számában megjelent a Honvédelmi Miniszter 97/2010. (XI. 16.) HM utasítása a LAJTA Monitor Múzeumhajó fenntartásáról (jobbra), amely megerősíti a LAJTA Monitor Múzeumhajó és a Magyar Honvédség 1. sz. Tűzszerész és Hadihajós Ezrede közötti, az újrakereszteléskor is hivatkozott köteléket és rendelkezik arról is, hogy az alakulat költségvetésében gondoskodjon "vezérhajója" fenntartásáról, és bemutatásáról - a civil hagyományörző szervezetekkel közösen. Az a tény, hogy a Miniszter Úr olyan nagyra értékelte a hazai hajózástörténeti hagyományörző szervezetek - Egyesületünk mellett a Zoltán Alapítvány és a Cs. és Kir. Dunaflořtilla Hagományörző Egyesület LAJTA Monitor felújítása kapcsán kifejtett tevékenységét - hogy miniszteri utasításban rendelkezett ezen eredmények tartós fennmaradásának garanciáiról, jól kifejezi a befektetett munka tényleges értékét, amelyet a Miniszter Úr egy - Egyesületünk elnökével folytatott személyes megbeszélés alkalmával "páratlan nemzetszolgálatnak" nevezett, s amelyért a köszönetét tolmácsolta minden résztvevőnek. A Miniszteri Utasítás szövegének közzétételével ezt a köszönetet tolmácsoljuk most minden kedves barátunknak, támogatóinknak és az érdeklődőknek, akik részt vettek a LAJTA Monitor Múzeumhajó felújítására irányuló közös munkában vagy lelkesedésükkel segítették azt.

1560	HONVÉDELMI KÖZLÖNY	17. szám
5. §	Jelen utasítás a közzétételét követő napon lép hatályba és 2011. december 31-én hatályát veszti.	17. szám
	<i>Dr. Hende Csaba s. k., honvédelmi miniszter</i>	
	A honvédelmi miniszter 97/2010. (XI. 16.) HM utasítása	
	a LAJTA Monitor Múzeumhajó fenntartásáról	
	A honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény 52. § (1) bekezdés f) pontja alapján a LAJTA Monitor Múzeumhajó 2010. augusztus 20-i ünnepélyes újrakeresztelése alkalmából, a múzeumhajó további fenntartás érdekében az alábbi utasítást adom ki:	
1. §	A MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred (a továbbiakban: Alakulat) a LAJTA Monitor Múzeumhajó felújításra alapított KDOP-2007-2.1.1.C. "Integrált turisztikai attrakciófejlesztés" Nemzetpolgári és turizmusfejlesztési pályázat keretében a hajó "vezérhajója" című projektjéhez kapcsolódó 5 éves kötelező fenntartási időszak lejárta után a hajó állagmegóvásának biztosítására és látogatható állapotban tartására a szükséges költségek tervezéséről éves költségvetés tervezése keretében elkülönített, rendszeresen gondoskodik.	
2. §	Az Alakulat nyitni és nagyobb, "nyitott kapuk" rendezvényei idején a hajó megtekintését a nagyközönség számára hadikikötőjében biztosítja és a hajó születésnapján évente egyszer terveztet és szerveztet meg a hajó Budapesti behívási Duna-szakaszán történelmi bemutatóját a Köztársasági Öregzed pontonján.	
3. §	Az Alakulat igény szerint minden év augusztus 20-án gondoskodik a hajó felújításáról és állami rendelkezésünkre való rendelkezésre állásról, ezen kívül az állami protokollal megvalósuló igény szerint külföldi delegációk részére történő bemutatásáról.	
4. §	(1) Az Alakulat a jelen utasításban előírt feladatokat teljesítéséhez folyamatosan rendelkezésre álló humánerőforrás	
	biztosítása érdekében gondoskodik állománybővítésében a fő rendelkezésre állásról úgy, hogy a feladat függvényében korláti egyenlőségi civil hagyományörzőkkel együttműködve képes legyen a hazai (hadihajózási) hagyományok megőrzésére.	
	(2) Az Alakulat az MH összhaderőnemi parancsnokok kezességű jelen utasítás hatálybalépését követő 7 napon belül terjesztse fel a HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség részére az állománytábla módosító javaslatát. A HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség 2010. december 1-ig adja ki az Alakulat részére a vonatkozó állománytábla helyesítő ívet.	
	Az Alakulat a történetét bemutató esapattörténeti gyűjteménye állandó helyen történő méltó bemutatásáról a LAJTA Monitor Múzeumhajóval szerves egységet alkotva, bejárható állandó tárlat létrehozásával gondoskodik hadikikötőjében, illetve lakanyájában.	
	Az Alakulat szerveztet meg a LAJTA Monitor Múzeumhajó 140. éves születésnapjának méltó megünneplését.	
	Ez az utasítás a közzétételét követő 5. napon lép hatályba.	
	<i>Dr. Hende Csaba s. k., honvédelmi miniszter</i>	
	A honvédelmi miniszter 98/2010. (XI. 16.) HM utasítása	
	a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségébe tartozó szervezetek, valamint a Magyar Honvédség katonai szervezeti szervezeti korszerűsítésének egyes feladatairól	
	A honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény 52. § (1) bekezdés f) pontja alapján a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségébe tartozó, valamint a Magyar Honvédség (a továbbiakban: MH) katonai szervezeti szervezeti korszerűsítésének egyes feladatairól az alábbi utasítást adom ki:	
	<b>Általános rendelkezések</b>	
	1. §	
	Az utasítás hatálya a Honvédelmi Minisztériumra (a továbbiakban: HM) és a szervezeti korszerűsítéssel érintett	



## ESEMÉNYNAPTÁR A 2011. ÉVRE

Előadások	Kiállítások	Egyéb rendezvények
<b>Január 17.:</b> Balogh Tamás: „A LAJTA EMLÉKÉV programjainak ismertetése”		
<b>Február 21.:</b> Krámlí Mihály: „Az osztrák vitorlás flotta története 1797-1866”		
<b>Március 21.:</b> Csák Zsolt: „A lissai útközet”	<b>Március:</b> Kiállítás az Óbudai Egyetemen (tervezés alatt)	
<b>Április 18.:</b> Schmidt Antal: „A tengeraltjárók fejlődése 1920-tól napjainkig”	<b>Április:</b> Kiállítás Mórón a Psóra-házban (tervezés alatt)	<b>Április:</b> Zebegény (A Múzeum megnyitásának előkészítése)
<b>Május 16.:</b> A LAJTA EMLÉKÉV programjai miatt az előadások szünetelnek	<b>Bécs:</b> Program: 05.01-07. Ut: 05.08 kora reggeltől kora délutánig Győrbe <b>Győr:</b> Program: 05.08., kora délutántól 09. délelőttig. Ut: 05.09 déltől estig Komáromba <b>Komárom:</b> Program: 05.10-11. délelőtt. Ut: 05.11 déli - délután <b>Esztergom:</b> Program: 05.11. késő délutántól 12. délig (szlovákiai hírveréssel, látogatókkal) Ut: 05.12. du.: Szobra <b>Szob:</b> Program: 05.12 este és 05.13., Ut: 05.14 kora reggel - du Bp. <b>Budapest:</b> Program 05.14 délután: sajtó 05.15: honvédségi ünnepség 05.16. megtekintés 05.17. kedd. gyereknap, Ut: 05.18. reggel - délután Paksra <b>Paks:</b> Program 05.18. estétől - 05.19 késő délutánig. Ut: 05.19. késő délutántól - estig Bajára <b>Baja:</b> Program 05.20-28. Ut: 05.29. reggeltől-estig Zentára <b>Zenta:</b> Program és út tervezés alatt <b>Belgrád:</b> Program és út tervezés alatt	<b>Május 15.:</b> Koszorúzás a Várban Otranto ünnepén <b>Május 20-28.:</b> A LAJTA Emlékév kísérő rendezvényei Baján: Előadások: Margitay-Becht András-Ákos György: A monitorok és a LEITHA monitor története Portás Csaba-Lengyel Zsolt: A LEITHA monitor felújítása Hajdú Gábor: A LEITHA monitor, mint a MH 1. HTHE tiszteletbeli zászlóshajója Balogh Tamás-Zelenák József: A SZENT ISTVAN csatahajó roncsai kutatásának legfrissebb eredményei Balogh Tamás: A STREITER romboló és feltérása Balogh Tamás: A ZENTA cirkáló és feltérása Balogh Tamás: A KAISER FRANZ KOSEF I. cirkáló és feltérása Balogh Tamás: A KAISERIN ELISABETH cirkáló és tervezett feltérása Balogh Tamás: Az otrantói útközet A pontos időpontok még egyeztetés alatt.
<b>Június 20.:</b> Nyári szünet		
<b>Július 18.:</b> Nyári szünet		
<b>Augusztus 15.:</b> Nyári szünet		
<b>Szeptember 19.:</b> Kiss Sándor: „Sikos János és a császári japán flotta titkos tengeraltjáró-programja”		<b>Szeptember:</b> Koszorúzás a Duna parton a Tengerészeti Világnap alkalmából
<b>Október 17.:</b> Balogh Tamás: „Az I-400-as japán tengeraltjárók”		<b>Október:</b> Zebegény (A Múzeum zárásának előkészítése)
<b>November 21.:</b> Pék György: „A falklandi konfliktus története”		<b>November 6.:</b> Koszorúzás az óbudai Laktanya utcában
<b>December 19.:</b> Szervezeti ügyek megvitatása, évzáró vacsora		



### LAJTA EMLÉKÉV, 2011 - PROGRAMISMERTETŐ

2010. május 17-én lesz 140 éve, hogy Óbudán átadták az S.M.S. LEITHA monitort, Őfelsége I. Ferenc József császár és király dunai hadiflottájának második egységét. A hajó – túlélve az évszázadok viharait – csodálatos módon megmaradt és rangrejtve, türelmesen várta, hogy ismét hajós szívű emberek lelkesedése alakítsa sorsát, s felújítva a múltjára büszke, jelenében tettekész és a jövőjére felkészült nemzet önbecsülését erősítse. 2010. augusztus 20-án a hajó – immár felújítva – elfoglalhatta a magyar történelemben őt megillető méltó helyet, mint a Magyar Honvédség 1. számú Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred tiszteletbeli zászlóshajója. Napjainkban ez az alakulat az egykori Osztrák-Magyar Haditengerészet Duna-flottillájának egyedüli, máig létező örököse. Ezzel a hajó nagynevű társaihoz – az H.M.S. VICTORY-hoz, vagy az AURORA-hoz, stb. hasonlóan – az aktív hajóraj élén, halott vasdarabból élő szimbólummá vált. November 26-án megjelent a Honvédelmi Közlöny 17. száma, s benne a honvédelmi miniszter 97/2010. (XI. 16.) HM utasítása a LAJTA Monitor Múzeumhajó fenntartásáról. Az utasítás 6. §-a a következőket tartalmazza: „Az alakulat szervezze meg a LAJTA Monitor Múzeumhajó 140. éves születésnapjának méltó megünneplését.” Az utasításnak eleget téve az alakulat parancsnoka 2010. november 3-ra egyeztetést hívott össze a LAJTA Monitor Múzeumhajó felújításában közreműködő civil szervezetek – a Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány, az EURÓPA Csoport, a Cs. és Kir. Dunaflottilla Hagyományőrző Egyesület, valamint a TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület – képviselőivel a részletes program kidolgozására. Az alábbiakban a megállapított programtervet ismertetjük (jobb hasáb). Bár mindez még csak terv, az már most is látszik, hogy az emlékévként az egyik legmunkásabb feladatunk lesz. Számítunk a tagok megtisztelő és az eddigiekhez hasonló lelkes, energikus közreműködésére!

### EGYESÜLETI TABLÓ KÉSZÜLT ...

Pásztói Róbert tagtársunk – Hírlevelünk több érdekes cikkének lelkes szerzője – aki magas minőségben készített fotós, grafikai és nyomdaipari munkáival már eddig is nagyban hozzájárult egyesületünk arculatának alakításához, tudását ezúttal arra használta, hogy saját ötletét megvalósítva az egyesület tagságának portréit bemutató nagyméretű színes tablót készítsen.

Róbert nagyapja, a Császári és Királyi Haditengerészetben szolgált Psóra József egyik fotóját használta fel, amely a polai Maschinenschule 1908-as évfolyamát ábrázolta. A fekete-fehér alapanyagot Róbertnek jelentősen át kellett alakítani. Először is színessé kellett varázsolni a monokróm képet, ami a háttérrel alkotó fal hámló vakolata, a legénység bonyolult egyenruházata (a sapszuszalagon álló betűk, vagy a sapkarózsa) miatt igazán nehéz feladat volt. További problémát jelentett, hogy az eredeti fotón csak 45 embert ábrázoltak, az Egyesületben azonban 57 tag van. Vagyis már a kezdet kezdetén nyilvánvaló volt, hogy egyes alakokat többszörözni kell, lehetőleg úgy, hogy a képbe harmonikusan illeszkedjenek anélkül, hogy a szemlélőnek feltűnne, hogy utólag kerültek oda.

Csak ezután lehetett helyükre illeszteni az arcokat. Ehhez először is össze kellett gyűjteni az egyesületi tagok arcképeit, ami nem volt egyszerű feladat: Robinak különböző alkalmakkor, különböző fényviszonyok között és különböző távolságról, illetve felbontással készült – vagyis összességében nagyon-nagyon eltérő minőségű – képekkel kellett dolgoznia. Szinte minden képen máshol volt az árnyék, más volt a színmélység, stb. Az arcképek méretét is meg kellett változtatni, hogy illeszkedjenek a képhez.

Róbi ezt a sok feladatot mind irigylésre méltó hozzáértéssel és ráadásul bravúros gyorsasággal – szinte pár nap alatt – oldotta meg. Mi több: képe a rá jellemző sajátos humort is közvetíti: az arányok leheletnyi eltorzításával a karikatúrákhoz hasonló, de diszkrétebb, mégis vidám vizuális élményt sikerült teremtenie. Mivel az alkotás épp' Karácsony előtt készült el, kinek-kinek igazán szép ajándék lehetett. Az arcok elhelyezését, képen belüli helyzetét az „érkezési sorrend” határozta meg – vagyis, hogy ki, mikor küldött képet magáról. A tagtársak közül már sokan kifejezték nagyrabecsiségüket Robinak, mi is csak egyet tehetünk: Köszönjük! – B. T. –

A LEITHA emlékévként – a szervezők tervei szerint – a következő programokat foglalná magában:

- 1) Támogató bál: „Hajósok bálja”, 2011. február 19-én az EURÓPA Rendezvényhajó fedélzetén
- Témája: Forrásgyűjtés (támogatói jegyek, aukció, tombola) az emlékévként vontatási költségeire (a LEITHA monitor vidéki bemutathatóságához)
- Szervezi: EURÓPA Csoport (a bált adja: Sztankó Attila)

- 2) Az emlékévként nyitó rendezvénye:  
A helyszín Bécs, 2011. május 01-07:

- A 2010. augusztus budapesti ünnepélyes újrákeresztelés után az egykori kettős monarchia másik fővárosára emlékezve ez fontos gesztus.
- A 2011-ben a magyar Unió elnökség ideje alatt elfogadandó – akár Magyarországon is aláírható – Duna Stratégiát és annak magyar szempontból is fontos hajózási prioritásait külföldön is mintegy beharangozza.
- Egyúttal a többi Duna-menti tagállam felé gyakorolt magyar gesztus, ami a stratégiával és a Duna-völgyi hajózással kapcsolatos magyar elkötelezettséget is demonstrálhatja.

Témája:

- A DUNA Stratégia „Hajózási és Folyami Örökség Központok Hálózata” projektjének bemutatása, partnerségi konferencia.
- A LAJTA Monitor Múzeumhajó ünnepélyes bemutatója a császárvárosban.
- Helyi és magyar tengerészeti hagyományőrök korhű egyenruhás felvonulása

Szervezi:

Collegium Hungaricum, Cs. és Kir. Dunaflottilla Hagyományőrző Egyesület, TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület, Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány

- 3) Az emlékévként további helyszínei, 2011. május 08-június 05.:

Helyszínek: Győr (2011.05.08-09.) megtekintés,  
Komárom (2011.05.10-11.) kiállítás (fontos helyszín, hisz' a Duna-bástyában berendezendő hajózástörténeti állandó kiállításnak Egyesületünk lesz a kurátora),  
Esztergom (2011.05.11-12.), megtekintés  
Szob (2011.05.12-13.) ünnepélyes projektalapító,  
Budapest (2011.05.14-17.) központi rendezvény,  
Paks (2011.05.18-19.) emlékezés a paksi csatára,  
Baja (2011.05.20-28.) kiállítás és emlékünnepe,  
Zenta (tervezés alatt) megtekintés,  
Belgrád (tervezés alatt) megtekintés

Témák:

- A DUNA Stratégia „Hajózási és Folyami Örökség Központok Hálózata” projektjének bemutatása, partnerségi konferencia.
- A LAJTA Monitor Múzeumhajó ünnepélyes bemutatója a városban a TIT HMHE HIM-ben rendezett 2009-2010. évi kiállításának helyi bemutatója keretében – megemlékezés a hajóhoz kötődő helyi eseményekről.
- Helyi és magyar tengerészeti hagyományőrök korhű egyenruhás felvonulása.
- A központi rendezvényen műveltségi- és ügyességi vetélkedővel, „hajózástörténeti geocaching”-gel kiegészített interaktív történelemóra kerül megrendezésre.

Szervezi:

MH. 1. sz. Tűzszerész és Hadihajós Ezred, TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület, Cs. és Kir. Dunaflottilla Hagyományőrző Egyesület, Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány.  
– B. T. –





### AZ UTOLSÓ NEGYEDÉVBEN IS LEITHA

A 2010. augusztusi ünnepélyes újrakeresztelés óta a felújítást szervező ZOLTÁN GŐZÖS Alapítványnál mindenki a december 31-i projektzárás lázában égett (a támogatási szerződés sikeres teljesítésének feltétele, hogy a szerződésben vállalt minden munka határidőre elkészüljön, különben határidő-módosítást kell kérni, s ha ezt nem engedélyezik, akkor vissza kell fizetni a támogatást). November elején hajókovács tagtársunk, Bicskei János – az augusztus 20. előtti felújítási munkák egyik motorja – ismét teljes fordulatszámra felpörgött, s hozzálátott a még hátra lévő gyártási folyamatok elvégzésében való egyesületi közreműködés szervezéséhez.



Fent a LEITHA monitor dugattyús gőzgépéhez készült hajtókarok az újpesti hajójavító telephelyén és az alacsony nyomású henger legfelül (fotó: Bicskei János és Pásztói Róbert).

A „cél tárgy” ezúttal a LEITHA monitor dugattyús gőzgépe volt, amelynek az eredetivel egyező méretű, mozgó makettjét kellett elkészíteni.

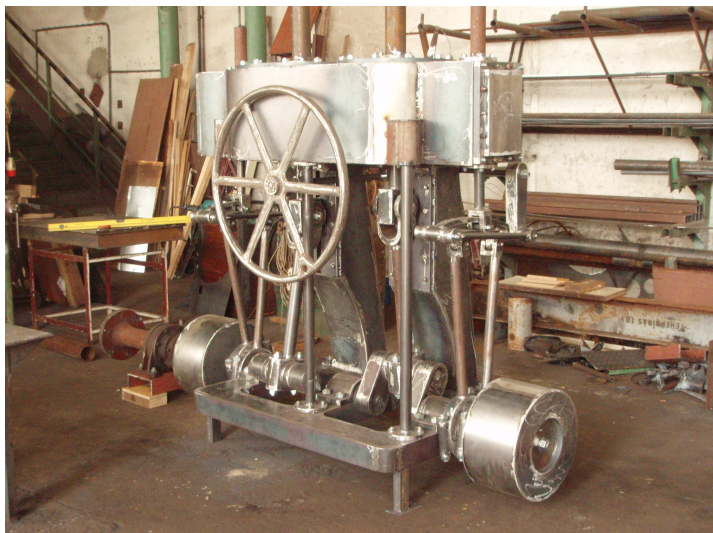
A LEITHA eredetileg 2 db álló 2 hengeres expanziós gőzgéppel rendelkezett. A dugattyús gőzgépekben a gőzhengerbe eresztett gőz az úgynevezett forgattyús mechanizmus segítségével hozta mozgásba a dugattyút. A dugattyúrúd végéhez erősített, a dugattyúval együtt, egyenes vonalon fel-le mozgó keresztfejhez rögzítették a hajtókar egyik végét. Másik vége pedig a hajócsavar-tengelyhez rögzített és vele együtt forgó alkatrészszel, a forgattyúval állt összeköttetésben. Az első gőzgépek még egyetlen hengerrel épültek, amelybe friss gőzt eresztettek be az egész úton, mialatt a dugattyú felfelé haladt. Később azonban rájöttek, hogy a gép azonos határfokon, de jóval gazdaságosabban üzemeltethető, ha a hengert nem töltik meg teljesen, hanem a bevezetett gőzt hagyják kiterjedni - expandálni – a hengertérben. A kiterjedő gőz mindaddig képes volt mozogni a dugattyút, amíg nyomása a hengertéren kívül uralkodó légnyomás értékére csökkent. Ekkor a munkáját elvégző gőzt, mint fáradt gőzt a hengerből a szabadba vezették. Az expanziós gőzgépek kifejlesztésük óta látványos fejlődésen mentek keresztül. Először az egyhengeres gépek gőzhengerének ürtartalmát növelték, ez a megoldás azonban nem küszöbölte ki a kazánokban felhevített forró gőznek a hideg hengertérbe való belépéskor bekövetkező lecsapódása során fellépő energiavesztéséget (az egyhengeres gépeknél a hengerbe vezetett gőz csaknem fele lecsapódott). Erre a problémára csak a kéthengeres, kétszeres- és a háromhengeres, háromszoros expanziójú összetett (compound) gőzgépek kínáltak megoldást. Ezekben a gépekben tehát a gőz a teljes expanzióját nem egy hengerben végezte – nyomása nem egy hengerben esett le a friss gőz nyomásáról a fáradt gőz nyomására – hanem egymás után több hengeren átömölve (ezzel a megoldással a lecsapódó mennyiséget a bevezetett egész gőzmenyiség 10-25%-ára csökkenthették). A három- ritkábban négyhengeres compound gőzgépek valóságos gépóriások voltak. A háború előtt gyártott legnagyobb gőzgép 13 m magas, 28 m hosszú és 12 m széles volt. A dugattyúk és a hajócsavartengely között a mozgási energiát átvivő hajtókarok lökethossza pedig csaknem 6 m-t tett ki. A dugattyús meghajtással elérhető legnagyobb sebesség óránként 21-28 csomó között mozgott (1 csomó=1 tengeri mérföld=1852 m).

A LEITHA gőzgépeit a „Lokomotiven- und Maschinenfabrik von Georg Sigl, Wien, Wiener Neustadt und Berlin” nevű cég gyártotta volt. Igen rossz volt a határfokok, rengeteg szemet fogyasztottak, s csak 320 LE teljesítményre voltak képesek. Az általuk produkált alig több mint 8 csomó (álló vízi) sebesség nem volt elég a Duna felső szakaszának hajózásához. Sőt arra sem volt elég – még teljes gőzzel való hátramenet esetén sem – hogy völgymentben megállítsák a hajót, ami harci helyzetben akár végzetes is lehetett volna. 1894-ben ezért a LEITHA nagyobb hatásfokú háromszoros expanziós gépeket kapott.

– B. T. –



A hajócsavarok mozgatását biztosító forgattyús mechanizmust vezérlő hajtókarok és a „bütykös tengely” összeszerelve képzett és lelkes új tagunk, Simén András hozzáértő kezei közt.



A kész gőzgép-makett alkatrészei összeszerelve még festetlenül. A kivitelezésben a 3 foglalkoztatott lakatos mellett Egyesületünk részéről Bicskei János, Simén András és Pásztói Róbert vett részt.



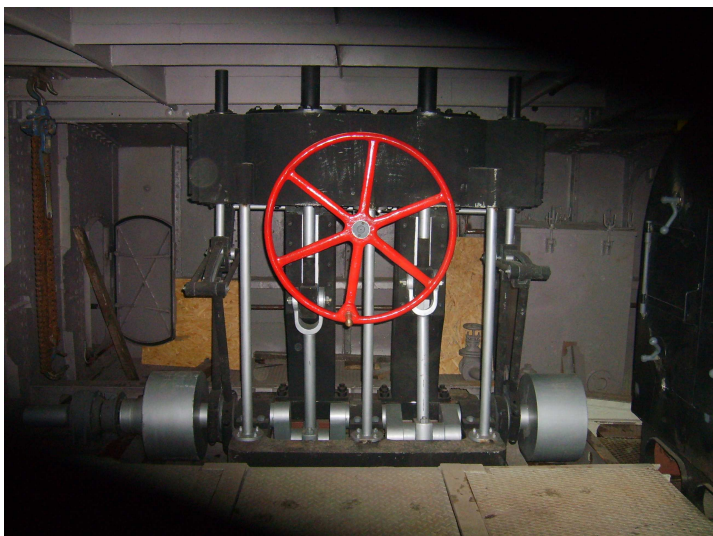
A szerelési próbát követően a gépet ismét szétszedték és megkezdődött a festés. Fent az alacsony és a magasnyomású henger összeszerelve és lefestve (fotó: Bicskei János).



Az újpesten készült gőzgép-makett felállítására a LEITHA gépházában lévő gépalapra már Neszmélyben került sor (fotó: Bicskei János).



Egyesületünk tagjai a szerelés helyszíni munkálataiban is végig segédkeztek. Bicskei János és Simén András a munkálatok idejére a helyszínre költözött (fotó: Bicskei János).



A teljesen elkészült gőzgép-makett a LEITHA gépházában. (fotó: Bicskei János).



Újpesten a gőzgép-makett mellett a LEITHA konyhájába szánt csikóparhert felújítására is sor került. A rozsdátlanításban az említett tagtársak mellett Dezsény Zoltán is részt vett (fotó: Bicskei János).



## MODELLBAU MESSE, 2010

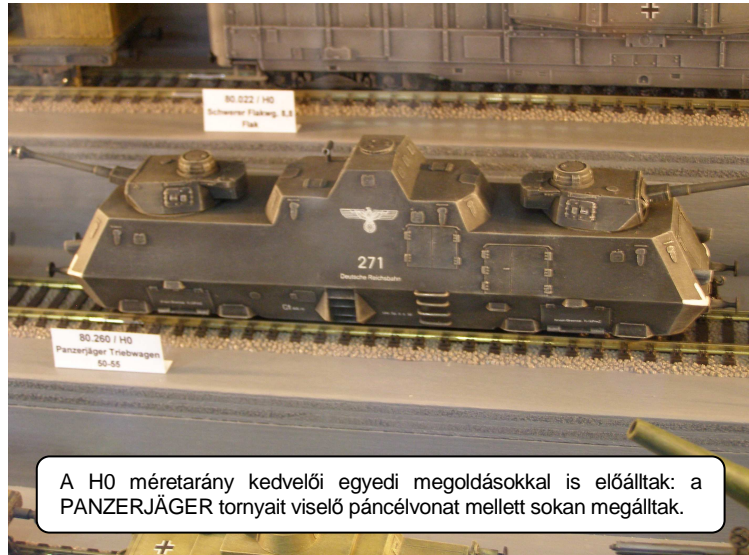
Megint ősz, megint október, megint Bécs: MODELL BAU Messe – Heckenast Péter tagtársunk beszámolója.

Immáron sokadik éve, hogy október nekem, sőt most már nekünk, zárandóhónap Bécsbe, a Messe Centrumba. Miután több mint tíz éve felfedeztem ezt a csodás kiállítást, engem is a büvőkörébe vont, csakúgy, mint azét a sok ezer „megszállott” emberét, akik Ausztriából, Németországból, Csehországból, Szlovákiából, Magyarországról és természetesen a honi Bécsből lepik el három napra a hatalmas kiállító csarnokokat. Ami szem szájnak ingere, ami szívvellelket melenget egy megszállottnak, mindazt itt egy helyen és hasonzóruiek társaságában megtalálja. Csemegézhet kedvér, amíg ideje és energiája engedi.

A kiállítás kiindulópontja valamikor a modellvasút volt. Szinte minden gyártó hatalmas standokon kínálta, mutatta be új és régi vagy épp speciálisan erre az alkalomra készített termékeit! Volt itt mindig a H0 mérettől elkezdve az N méretig bezárólag minden, sőt számtalan hőskori Märklin termék vagy az utánzata is feltűnt! Gőzmozdonyok, villanymozdonyok, dieselmotordonyok, személy és tehervagonok, speciális járművek, háborús lokomotívok, páncélvonatok, „Kövért Berták”(vagonra rakott hatalmas messze hordó lövegek). Fantasztikus méretű, csarnoknyi kigyózó terepasztalok szinte mindennel, hegyekkel, folyókkal, hajókkal, városokkal, talvakkal, járművekkel, állatokkal, emberekkel. Sőt láttam már olyat is, hogy nemcsak a vonatokat tudták mozgatni, hanem a járműveket is. Idővel megjelentek a kivonuló árusok is, főleg Ausztriából és Németországból. Náluk szinte minden – régi, új mozdony, kocsis újonnan, használtan – kapható volt, s a szerszámosok asztalain a modellező esztergától a kész kerekekig, ütközőkig mindent be lehetett szerezni. A szegény Kelet Európából érkezett, lukas zsebű bámész „nyálcsorgatva” nézte ezt a „tejjel-mézszel folyó Kánaánt”, és irigyelte a labancokat, akik mint az örültek tülekedtek egyre több áruval megrakott szatyorral az újabb standok felé. Néha le-leültem, s örömmel, megnyugvással és boldogan néztem ezt a kavalkádot,

hogy lám mennyi „megszállott nagy gyerek” van még rajtam kívül is a világban. Minden nap bőven lehetett magyar szót hallani. Sőt, vasútmodellező klubok, egyesületek is jelen voltak nagyon szép terepasztalokkal. Sajnos ez már egyre kevésbé mondható el. A kiállítás tematikája még az első időkben kibővült, amikor külön csarnokrészt kaptak az autómmodellezők. Középen pálya, amin Forma1-es futamokat indítottak a sebesség megszállottjai, akik hatalmas dübörgés és hangszórós közvetítés mellett izgulták végig kedvenceik versenyét. A csarnok maradéka pedig „depónak” berendezve működött, ahol hatalmas szerszámos ládáik között, hosszú asztaloknál dolgoztak a versenyzők a gépeiken, egymással is tapasztalatot cserélve, olykor heves vitákba bocsátkozva. Idővel kevesebb lett a Forma1 és megjelentek a munkagépek meg a nagy léptékű teherjárművek, valamint a csarnoknyi méretű diorámák, ahol útépítéstől, hálalapozásig mindent lehetett látni, s végül elindultak a roncs derbik is.

Maga a kiállító pavilon is többször átalakult. Az egész Messegöndét is újragondolták, átalakították, új földalatti út, új parkolóház, stb. épült és a kiállítás tartalma is átalakult. A vasútmodellek területét meghódította az elektronika. Immár nem kellett kilométernyi vezetékeket húzogatni, áramköröket kialakítani, kialakult a digitális vezérlés, megjelentek a szoftverek, a pc-k, a képernyőn mindent vezérelhető és mindent megjeleníthető alkalmazások. Ez részben forradalmasította, újjá alakította ezt a területet is, egyben sajnos elvette a varázsa egy részét, no meg – az árai miatt – szűkítette a vásárlói kört. Emiatt ez a terület fokozatosan visszaszorult, és helyett adott a hajóknak, repülőknak, helikoptereknek, épületeknek, no és az egyre inkább feltörekvő robotoknak, űrlényeknek, sikerfilmek kitalált eszközeinek, járműveinek és persze a harcjárműveknek, amelyek egyre nagyobb részt követeltek maguknak. Így ma már nehéz eldönteni, hogy mi is a fő profil. Leginkább maga a MODELL, az ember újra gyermekké válása (legalább abban a pár órában, amit itt eltölt – illetve után, kinek-kinek a lehetőségei szerint, a magánműhelyében egy-egy itt beszerzett új darabbal).





És most az ideiről: Sok más mellett nekem elsősorban megint a hajók jelentették a fő attrakciót. Bár túlnyomó többségben voltak a műanyag és műgyanta kitek, mellettük azért – persze kisebb számban – az egyedi kivitelezésű hajók és az azokat készítő klubok és mesterek is megjelentek.

A gyártók közül természetesen a Revell képviseltette magát a leglátványosabban: Számtalan modelljét bemutatta, nemcsak dobozban, de készen, kifestve is. Újdonság volt számomra tőlük a LONG BEACH amerikai rakétás cirkáló, ami az első atommeghajtású felszíni hadihajó volt az 1950-es évek végén. Messziről jól mutat a makett, de közelről azért jól látszanak a fröccsöntés korlátai (a finomabb alkatrészeket az igényes makettezőknek szinte kivétel nélkül újra kell gyártani), pedig ez a makett is 1:400-as léptékű. A méretarány változásával nyilván csökken a probléma, mint pl. a jókora D 170-es romboló vagy az S-Boot esetében. Persze mikromodellek-ben sincs hiány: cég az M=1:1 250 méretarányú híres II. világháborús hadihajó-sorozatát is új egységgel bővítette.

Az elmaradhatatlan modellversenyre szinte minden kategóriában neveztek. Ott jártamkor még nem volt teljes a mezőny, de egy gyönyörű szkúner figurákkal (fenti képünkön), és az elmaradhatatlan TITANIC már versenyben volt. Érdekesség, hogy egyre több a papír makett. Köztük is a hadihajóké a fő szerep. Külön érdekességet jelentett a számomra a H0 méretarányban (1:87) felvonultatott papírhajók és kiegészítőik (műanyag figurák, eszközök – érintőknak tároló-állványon, löszerek – stb.). Csuda jó volt látni az egyik papír modell dönthető kéményét, a mi LAJTÁ-nk hasonmását! A diorámák között a szárazdokkban álló VII C típusú tengeralattjáró volt a legszebben elkészített modell. Az apró haditengerészek és a mini tengeralattjárók ugyancsak izgalmas látványt nyújtottak.

A kiállítás hagyományos szereplői az M=1:100, 1:72, 1:50, és 1:25 méretarányú klasszikus modellek. A BISMARCK-tól kezdve a német és a japán haditengerészet legtöbb híres egysége megtalálható itt, de angol, amerikai ágyú- és gyorsnaszádokkal, s az elmaradhatatlan

tengeralattjárókkal is találkozhatunk. A nagyméretű modellek kidolgozottsága fantasztikus. Az ágyútornyok és az ágyúcsövek már elektromos mozgatásúak, lövésüket fény- és hanghatás kíséri, s míg a hajók a vízben manővereznek, a legénység sorakozik, masírozik, vagy épp tevékenykedik a fedélzeten. Külön klubok működő – merülőképes – tengeralattjárókat is készítenek, és folyamatos bemutatót tartanak a felállított medencében. A készítők a modell nemzetiségének megfelelő egyenruhában és sapkában feszítenek egész nap, és hatalmas beszélgetések résztvevői. Itt aztán speciális fogásokkal is megismerkedhet az ember! Maguk a modellek elképesztő részletességgel készülnek, ami a készítőik szakmai hozzáértését, és tudását is dicséri. Elkészítésük gyakran 5-10 évet igényel! Ehhez már valóban nagyon nagy megszállottság és elkötelezettség szükséges! No meg a család részéről támogató megértés!

A WSW – az osztrákok műgyantamodell-készítő cége – sajnos nem képviseltette magát, sem Robert A. Tögel barátunk, aki az U5 tengeralattjáró és a TRIGLAV torpedóromboló modelljét gyártja. Három cs. és kir. hadihajó azért megjelent: az U5, a DUKLA és az ADLER.

Minden évben külön program az osztrák, német esetleg lengyel vagy orosz árusok végigbogarászása. A korán érkezők sok-sok kuriózumot találhatnak! Így jutottam én is már többször olyan ritka Matchbox, Heller, Revell, Renvall kitekhez, amiket már évtizedek óta nem gyártanak. Ezek mellett persze akad itt rengeteg papírhajó (hadi-, kereskedelmi és utasszállító is, minden nemzetből) és egészen jól használható szakkönyvek, folyóiratok, amik még az antikváriumokban sem elérhetők. A kézi és gépi szerszámok szintén megtalálhatók, a csipeszektől a szoritókig és a ragasztókig és a speciális ollókon keresztül a profibbnál profibb airbrushokig és festékekig, maszkolóig szinte minden, amire nem is gondolnánk, hogy kapható! Összegezve: úgy gondolom itt minden évben, mindenki megtalálja a maga számára fontos dolgokat, és a nagyon kellemes, de fárasztó nap után elégedetten térhet haza azzal a jó érzéssel, hogy az „övéi” közt volt, nincs egyedül és hogy jó helyen járt! Ajánlom mindenkinek.

Heckenast Péter



A REVELL cég M=1:400 méretarányú LONG BEACH-makettje. Sajnos a hajó kidolgozottsága felületes, és elnagyolt. Jelentős kiegészítéssel, átalakítással viszont elegáns asztali modellé alakítható.

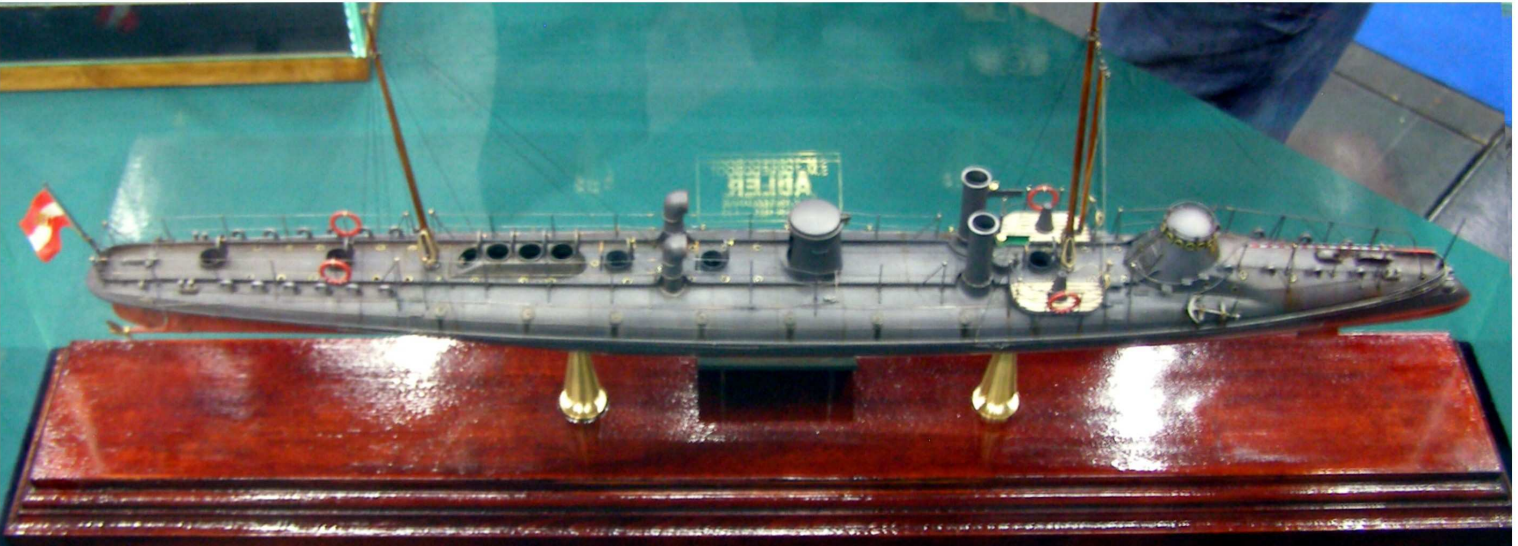


A papírmakettek kedvelői sok csodaszép alkotásra bukkanhattak. A JOHANN PETERSEN kikötői vontató elkészítéséhez alkotója fát, műanyagot és fémet is felhasznált (kiegészítőként és dekorációnak).



A DUKLA M=1:350 méretarányú műgyanta modellje (Robert A. Tögel gyártmánya). Az ideális méretű makett nagyszerű ajándék és szép, igényes lakásdísz lehet (fent).

Az ADLER M=1:350 méretarányú modellje szintén szép darab. Sorozatban egyelőre nem gyártják, a képen látható modell egyedi (lent).







A második világháborús japán flottaprogram cirkálóit a nagyméretű gyönyörű TAMIYA-modellek reprezentálták. Képünkön a MIKUMA (1934-1942) látható.



A MOGAMI modellje: az ágyútornyok cserélhetők (203 mm-es 2- és 155 mm-es 3 csövű tornyok), a taton pedig – a háborúban elsüllyedt hordozók pótlására – utólag épített felszálló fedélzet.



Újonság az I 400-as repülőgép-hordozó szuper-tengeraltatójárak modellje. Egy hajó 3 db Mitsubishi-hidroplánt tudott indítani. Megbízhatóan működtek, de a háborúban nem váltak be.



A versenyre nevezett alkotások egyike, a TITANIC M=1:350 méretarányú makettje (a koreai ACADEMY cég gyártmánya). A szép kivitelű alkotás a verseny egyik sztárja volt.



Másik egyedi alkotás volt a VII C típusú U-Boot szárazdokkba helyezett makettje. A máskülönben szép és részlet-gazdag makett látványát némileg rontotta, hogy a dokk mindkét fala elkészült, így takarta a hajót.

### A DUNAI HADIHAJÓZÁS HŐSI HALOTTAINAK EMLÉKÜNNEPE

**2010. november 5-én az óbudai Laktanya utcában ismét a dunai hadihajózás hősi halottaira emlékeztünk.**

Írta és elmondta dr Margitay-Becht András

Tisztelt Emlékezők, Drága Barátaim,  
Jelenlévők és Lélekben Velünk Tartók egyaránt.

Ez az itt megjelent baráti közösség 12 éve november hatodikára egy saját ünnepélyes emléknapot alkotott magának, amelyen pár percre kilépve a mindennapok hajszájából, közösen akar a dicső elődökre emlékezni. Holnap újra november hatodika lesz. Most vagyunk itt tizenharmadszor. Szeretettel üdvözlök hát mindenkit, aki szerencsésen ideért, örülök azoknak, akik itt vannak és szívből fájdalom azoknak a hiányát, akik idén valamiért távol maradtak. Különösen azokat, akik végleg elmaradtak közülünk. Legutóbbi itteni találkozásunk óta Gáspár Gyula barátunk hagyott el bennünket. Megemlékezésünket megszakítva, szenteljünk emlékének egy néma percet.

Az első világháború végén, 1918. november 6-án utoljára futott be óbudai bázisára a sok nemzetiségű Császári és Királyi Duna-flottilla, Ausztria-Magyarországnak, vagy közkeletű becenevén az Osztrák-Magyar Monarchiának ez az 1871-ben alapított, rendkívül eredményes elit alakulata. ...Uralkodói parancsra érkezett, teljes rendben, ép fegyverzetrel, senkitől sem üldözve, senki elől sem menekülve, mintha csak az általa szolgált és már négy éve védett Birodalomban minden a legnagyobb rendben lenne. Pedig harcosai akkor már pontosan tudták, hogy mindennek vége van, hiába való volt minden addigi áldozatuk és hősiességük. Ám még összetartotta őket a beléjük nevelt fegyelem, és a hajóikon lengő piros-fehér-piros lobogók sugallta, 132 éves flotta szellem. „Höcher, als das Leben, steht die Pflicht“, szabad magyar fordításban „a kötelesség előbbre való, mint az élet“, állt a fiúmei Haditengerészeti Akadémia bejáratánál, és ezek a fiúk, a tisztek és a legénység ezt komolyan vették. Mint minden nagy múlttal rendelkező katonai alakulat tagjai, büszkék voltak elődeikre, egységük hőstetteire, tisztjeikre és nem utolsósorban saját magukra. Megszűnni is rendben akartak tehát.

Erre a kevély büszkeségre minden okuk megvolt. Az I. világháborút 1914. július 29-én éjjel 2 óra 20 perckor a Cs. és Kir. Dunaflojtilla kezdte meg (pontosabban vele kezdték meg azok, akik meg akarták kezdeni!), amikor három monitora Zimonyból löni kezdte a belgrádi erődöket. Éveken át ellenőrzése alatt tartotta az egész Dunát, fontos szerepe volt Belgrád kétszeri elfoglalásában, sőt, még a Dunától távoli Bukarest elestéhez is jelentősen hozzá járult.

A Duna aknamentesítése után a Fekete tengeren és az ukrainai folyókon is sikeresen szerepelt. Soraiban soha sem történt árulás, nem volt lázadás, legénységére nem hatott a hazulról áradó ál pacifista reklám özőn, az Odesszában megismert bolsevik ideológia és a legutolsó napokig nem jelent meg közöttük a nemzeti ellentét sem.



A dunai Flottilla személyi állománya ebből a szempontból sokkal különb volt, mint az adriai Flottáé. Nem rajtuk múlt, hogy elveszett a háború. A már Vukováron kiszállt horvátok nélkül Óbudára érkezvén, az osztrákok, csehek, szlovákok és lengyelek tovább utaztak hazájukba, a király parancsára magyar tulajdonba került pompás kis hadihajókon pedig a magyar tisztikar és legénység kezdett berendezkedni. Azonban üdvözlésükre megjelent a Károlyi kormány hadügyminisztere, Lindner Béla ezredes, és demoralizáló, defetista beszédével pár perc alatt szétzillesztette az addig fegyelmezett katonai egységet. A világ történelem egyik legnagyobb és legeredményesebb folyami hadiflottájának maradéka pár perc alatt széthullott, és megszűnt. A Duna-flottilla dicső emlékét őrzi máig megmaradt első hadihajója, néhai őfelsége egykori LEITHA monitora. Ez a páratlan hadtörténeli relikvia, ez a nemzetközi jelentőségű műszaki emlék a fennmaradását számtalan szerencsés véletlennek, helyreállítást pedig lelkes hajóimádóknak köszönheti. A LAJTA Monitor Múzeumhajó az idei Szent István napon történt újra keresztelésekor több, mint 90 éves polgári munkaköre után ismét katonai szolgálati helyet kapott: miniszteri parancsra a Magyar Honvédség I. Tűzserézs és Hadihajós Ezredének tiszteletbeli zászlóshajója lett. Ez az intézkedés a már újra régi fényében tündöklő öreg harcost a vén hajók nemzetközi protokoll rendjében végre az őt megillető szintre emelte.

November hatodika táján minden évben erre a nálunk oly méltánytalanul elfeledett Duna-flottillára, hőseire és hősi halottaira emlékezünk. Haditengerészei adták ezt az időpontot és a helyszínt. Azonban kezdetől fogva úgy éreztük, hogy ez a halottak napja közelében lévő dátum ennél többre is alkalmas. Ezért már tíz éve minden olyan hivatásos vízen-járóról megemlékezünk, aki valamikor a Duna vízgyűjtő területén szolgálatát teljesítése közben hunyt el. Tengerészekre, és haditengerészekre, hajósokra és hadihajósokra, tűzserészekre és utászokra, vízi rendőrökre és pénzügyőrökre. Magyarokra és nem magyarokra egyaránt, mert magunk alkotta megemlékezésünk hangsúlyozottan nemzetközi jellegű, minden nemzet bármelyi lobogó alatt elhunyt fiairól szól. Az ügy, a cél, amit annak idején az életük árán is szolgáltak, most nem érdekes. Ma a minden megkülönböztetés nélküli tiszteletadás ideje van.

Az emberi lét nélkülözhetetlen része az ősokról, az elődökről való megemlékezés. E nélkül nincs társadalom, csak közös önérték és öntudat hiányában gyökértelenül vergődő, akadálytalanul kihasználható emberhalmaz. Azt már régóta tudjuk, hogy a nemzetek fő összetartó eleme a közös nyelv mellett a közös múlt. A történelem felidézésének ez a szempontja természetesen számunkra is rendkívül fontos. Azonban ez a mi november hatodikai megemlékezésünk más irányból közelíti meg az elmúlt időket. Ismereteim szerint eddig egyedül álló módon, egy hatalmas folyam vízgyűjtő területén valaha élt vízen járóinak közös múltjára, és hősi halottaira emlékezünk, felkeltve és ápolva a nemzetetárolkon átnyúló vizes-hajós szakmai összetartozás érzését. Helyezzük hát el az emlékezés koszorúit e számunkra oly fontos hajózási emlékhelyen, higgyük szílerádan, hogy a Dunán mindig lesz versenyképes, hasznot hozó magyar hajózás, lesz korszerű, védelmet adó magyar hadihajózás, hogy vízen és parton békén megfér egymással minden hajós, és már senkinek sem kell közülük hősi halált halnia! Így legyen!



## MODELLMÁNIA, 2010

Az év legjobb modelljeit – motor- és autómokkelk vitrinbe zárt csodavilágát – tekintetik meg az érdeklődők a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban, ahol 2010. november 27-től 2011. január 16-ig naponta 10 és 16 óra, szombaton, vasárnap és ünnepnapokon 10 és 17 óra között több száz autó-, vasút- motormodell, dioráma lesz látható a Modellmánia 2010 kiállítás keretében különféle méretarányban. A megnyitót Kócziánné Szentpéteri Erzsébet a múzeum igazgatója és Böröczky József színművész modellgyűjtő tartotta. A hagyományosan az év végén megrendezett kiállításon az elmúlt év legszebb – amatőr gyűjtők által gyűjtött – modelljei láthatók. Az idei kiállításon összesen 20 gyűjtő, magánszemély és klub állította ki a gyűjteményét. A tárlaton láthatók például a Ferrari 1950-2010 közötti F1-es versenyautóinak makettjei, az Auto Union és az Audi legendás versenygépeinek kicsinyített mása, a rendőrség által az elmúlt mintegy 50 évben használt típusok, illetve tűzoltóautók a világ minden tájáról. Külön érdekességei a kiállításnak azok a modellek, amelyek az első – 2011-ben 125 éves – benzínmotoros autó több méretarányban kicsinyített másait mutatják meg, hihetetlen részletes és pontos kivitelben. A diorámák autószervezeteket idéznek fel, egy Mercedes műhelyt, vagy egy '70-es évekbeli Autóklub Műszaki Állomást. Külön vitrinben lehet megcsodálni a hazai tömegközlekedés múltját és jelenét bemutató jármű maketteket, a villamosokat, trolikat és a buszokat. MODELLMÁNIA 2010 kiállításához kapcsolódva 2010. december 4-én, szombaton Modellbörzét rendezett a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum a nagytermében 10-től 16 óráig. A kiállítás 2010. november 26. és 2011. január 16. között tart nyitva. A kiállítás helye: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, 1146 Budapest, Városligeti krt. 11.



## EGYESÜLETÜNK A IX. BOLYAI MAKETTVERSENYEN

2010. október 16-17-én kétnapos, a résztvevők és a látogatók körében egyaránt sikeres rendezvény házigazdája és társrendezője volt a Bolyai Makett Klub Egyesület és a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi E-gytem. A IX. Bolyai Makettépítő Kupa Országos Kiállítás és Verseny mellett wargames fesztivál is volt. (Ez olyan stratégiai játék, melyben a játékosok katonai műveleteket – történelmi csatákat, filmbéli úrharcokat, vagy jövőbeli fikciókat – hajtanak végre terepasztalon, maguk készítette eszközökkel, dobókockákkal. A rendezvényen 8 ország versenyzői küzdöttek.) Az egyetemen fotókiállítást is rendeztek a mostari híd rekonstrukciójáról, a vitrinekben pedig második világháborús amerikai pilóta-egyenruhákat mutattak be. A szabadban ezalatt veteránautókat és eszközöket láthattak az érdeklődők (ZIL 131, PSZH, UAZ 452, Lada Niva, URAL 375D, Csepel D344 típusok), amelyeket korhű öltözetben lévő vezetők és kezelők mutattak be.

Már reggel sorok álltak a bejáratnál. Volt, aki csak szemlélődött egy-egy autó, hajó, avagy repülőgép, esetleg dioráma fölött, amelyek sajtó tökéletességük, szépségük mellett készítőjük kitartásáról, szakmaszeretetről és típusismeretéről is tanúskodtak, hiszen rengeteg munka, tudás és türelem van egy-egy ilyen apróságban! Voltak olyanok is, akik csak egy alkatrészt, tervet vagy eszközt szerettek volna beszerezni. Őket várták a Makett-Mekka standjai, ahol a Zrínyi Kiadó könyveit is megvásárolhatták (köztük tiszteletbeli elnökünk, Dr. Csonkatéri Károly több kötetét). Végül voltak olyanok is, akik csak találkozni jöttek a barátaikkal, tájékozódni a trendekről, az újdonságokról. A két nap alatt ezernél is többen látogattak el a kampuszra, magára a makett versenyre összesen 335 makettet neveztek be, közülük 132 kapott díjat. 26 alkotás érdemelt ki különdíjat, míg a gyerekek 30db makettet osztottak ki.

A díjazottak között volt Egyesületünk több tagja, akik 6 kategóriában összesen 11 díjat hoztak el, köztük a legjobb alkotásnak járó „Best of Show” elismerést, amelyet szemsebész tagtársunk, Dr. Pék György M=1:700 méretarányú zseniális diorámája, a „Falklandi harccsoport” kapott! A legtöbb kategóriában egyik új tagtársunk, Barcsy Károly kapott aranyérmét, aki Bicskei Jánossal, Hocza Istvánnal és Kecskeméti Józseffel együtt a Csokonai Vitéz Mihály 12 Évfolyamos Gimnáziumban indított hajómodellező szakkörünk egyik vezetője. Szűcs Imre tagtársunk pedig – aki egyúttal gödöllői testvérszervezetünk, a Pelikán Makettklub egyik vezetője – az idén Mosonmagyaróváron és Zentán már bemutatott alkotásaival aratott nagy sikert. Az idősebb korosztályt Kovács Kálmán tagtársunk (Varga Jánossal együtt a Közlekedési Múzeumban látható SZENT ISTVÁN csatahajó-modell alkotója) képviselte, aki a számára új M=1:700 méretarányú modellel ért el szép sikert. Gratulálunk a díjazottaknak!

KATEGÓRIA	ALKOTÓ / ALKOTÁS / DÍJ
FH22 Felnőtt Hajó Motoros összevont:	Barcsy Károly / motoros hajó / arany
FH23 Felnőtt Vitorlás összevont:	Barcsy Károly / fa vitorlás hajó / arany
FE27 Felnőtt Építés alatt álló makettek:	Barcsy Károly / vitorlás hajó / arany
PH32 Profi Hajó összevont:	Pék György / Falklandi harccsoport / arany
	Szűcs Imre / Musashi / arany
	Szűcs Imre / Sao Miguel / ezüst
TIT Hajózástörténeti és hajó modellező klub:	Kovács Kálmán / Repulse / bronz
	Pék György / Falklandi harccsoport
	Szűcs Imre / Musashi
Best of show:	Barcsy Károly / motoros hajó
	Pék György / Falklandi harccsoport

Az alábbiakban átadjuk a szót Dr. Pék György barátunknak, hogy ő ismertesse nagyszerű alkotását, amely épp' a Bolyain mutatkozott be a hazai közönségnek (a leírás és további képek is megtalálhatók a [www.modelwarships.com](http://www.modelwarships.com) oldalon):

„1:700-as diorámám három brit hadihajót ábrázol útban a déli Atlanti-óceánon 1982 májusában. Az INVINCIBLE (Revell), a SHEFFIELD (Revell) és a BRILLIANT (WEM) modelljét mindenki megnézheti az MWS.com-on. Ez volt az első kísérletem arra, hogy nagyobb kiterjedésű tenger-felszín készítek. Szeretném kifejezni nagyrabecsülésemet Jim Baumann-nak, minthogy az ő művészeti akvarellpapír használatán alapuló technikájának egy egyszerűbb változatát használtam fel a dioráma alapjának elkészítéséhez. Az akvarellpapírt ragasztóval egy méretre vágott fa alapra rögzítettem, majd a három hajó alakjának megfelelő lyukat vágtam a papírba. Ezután a hajótestek körül hullámozó vizet mintáztam meg Vallejo mesterséges víz felhasználásával. Végül a teljes felületet lekentem egy sötétszürke elsődleges fedőréteggel, majd közvetlenül utána még néhány további réteggel, amelyben már sötétkék és zöld akrilfestéket is használtam. A hajók oldalai mentén világosabb árnyalatokat használtam, akárcsak a nyomdokvonalukban. A hullám-tarajakat fehérre festettem, majd az utolsó lépésben az egészet lekentem fényes lakkal. Ezután a kész hajókat szorosan a fa aljra csavaroztam. Remélem tetszeni fog a diorámám....”

Kedves Gyuri! Nagyon tetszik!

– B.T. –





Fent a VICTORY (Barcsy Károly) és a SAO MIGUEL (Szűcs Imre) modellje. Utóbbiról részletesen beszámoltunk Hírlevelünk 2010. évi 2. számában. Jobbra a SAN JUAN NEPOMUCENO (Barcsy Károly) készülőfélben lévő modellje. Végül lent a MUSASHI egy szép részlete (Szűcs Imre), az inzertben pedig egy gőzbárka mives kivitelű modellje (Barcsy Károly).



## A PELIKÁN MAKETTKLUBBAL GÖDÖLLŐN

2010. november 20-21-én tartotta első makett-kupáját a Pelikán Makett Klub Gödöllőn. Társ szervezetünk több hasonló érdeklődésű tagjával régtől jó viszont ápolunk – többször voltak segítségünkre a Múzeumok Éjszakája szervezésében, stb. – így igazán nagy örömünkre szolgált, hogy részt vehettünk a nagyszerű rendezvényen.

A kétnapos rendezvény számos érdekes programot tartogatott kicsiknek-nagyoknak egyaránt. 36 kategóriában 45 nevező 80 makettjét neveztek be. A két hajó kategóriában a Pelikánosok mellett Egyesületünk tagjai is szép számmal jelen voltak. A programot érdekes rendezvények – előadások, látványmakettezés és börze – kísérték. Egyesületünket Barcsy Károly, Bechler József, Bicskei János, Hocza István, Kecskeméti József, Susányi Oszkár, Tuska Lajos és Varga János alkotásai képviselték. A szervezőktől arra is lehetőséget kaptunk, hogy a LAJTA Monitor Múzeumhajót is bemutassuk (a standunkról készült fotót lásd a következő oldalon). – B.T. –



A rendezvény egyik igazán eredeti darabja volt a palackhajó.



A látvány-makettezés jó alkalom volt a mesterfogások bemutatására.

**2010. 11. 20. SZOMBAT**

**8:00–13:00**  
Makettek nevezése

**10:00**  
Megnyitó

**12:00**  
Szabó "Topi" Zoltán katapultálásom története

**10:00–17:00**  
„Makettezés gyerekcipőben” Makettepítés gyerekeknek

**14:00**  
Harcjármű festési technikák Tábor Áron és Varga Tibor előadása (30')

**15:30**  
Repülőgép Roneskutató Magyarországon Magó Károly előadása (40')

Makettepítés celebekkel Wargammers stratégiai játék

**18:00**  
A kiállítás zárása

**PELIKÁN MAKETT KLUB**

**I. Pelikán Kupa**  
**2010. november 20–21.**

**2010. 11. 21. VASÁRNAP**

**8:00**  
Nyitás

**10:00–12:00**  
„Makettezés gyerekcipőben” Makettepítés gyerekeknek

**10:00**  
Így készült a Bismark naplója c. könyv Tömösváry Zsigmond író előadása (30')

**11:00**  
Sci-fi a makettezés világában Zsigrai Zoltán előadása (30')

**14:00**  
Eredményhirdetés

A kiállítás ideje alatt folyamatos börze várja a látogatókat.

**Helyszín:**  
Szent István Egyetem  
Gödöllő



Susányi O. WAPPEN von HAMBURG-ja (fent) és Tuska L. TROIS LIS misztikója (balra).



Varga János fém harcjárművei (fent) és hajómodelljei (balra).



## A CAROLINA GŐZÖS MODELLJE

Egyesületünk a LAJTA Monitor Múzeumhajó felújításával összefüggésben a neszélyi Szent-Ilona öbölben kialakítandó „Hajóskanzen” többi hajóját érintően is kapott feladatokat. A skanzen kicsiny „flottájának” többi egységén megvalósuló hajózástörténeti kiállításához kellett elkészíteni több történelmi hajó modelljét. A feladatot a legügyesekezőbb modellezők, Bechler József, Hocza István és Valentinyi Gyula vállalták. Alkotásaik közül most a CAROLINA gőzöst (Valentinyi Gyula alkotását) mutatjuk be olvasóinknak, amely az idei Bolyai Makkett-versenyen debütált a közönség előtt.

A közhiedelem ellenére a gőzhajó nem a XIX., hanem még az előző század szülötte. De eleinte mind a hatóságok, mind a közvélemény szemében még a sikeres próbálkozások is csak különc kísérletezésnek tűntek, egészen 1807-ig, amikor Robert Fulton megépítette a CLERMONT-ot. A lapátkerékkel hajtott gőzhajó 32 óra alatt 240 km-t tett meg a Hudson folyón. Ez hozta meg az áttörést a gőzhajó általános megítélésében.

A hajózás korszerűsítését a bécsi udvar is ösztönözni kívánta. I. Ferenc császár rendeletére az alsó-ausztriai tartományi kormány a Wiener Zeitung 1813. július 27-i számában egy (1817-ben megismételt) hirdetményt tett közzé, amely az egész monarchia fő folyóira szabadalmat helyezett kilátásba annak, aki használható gőzhajót mutat be. Ekkor, csekély 10 évvel Fulton gőzhajójának sikere után a gőzgéppel hajtott járművek építése még korántsem számított rutinfeladatnak. (Még 8 évet kell várni, hogy Angliában, a gőzgép hazájában Stephenson megalkossa az első gőzmozdonyt!) Az iparilag fejletlenebb Habsburg Monarchiában (különösen Magyarországon) teljesen járhatlan út várt arra, aki gőzhajó építésére vállalkozott.

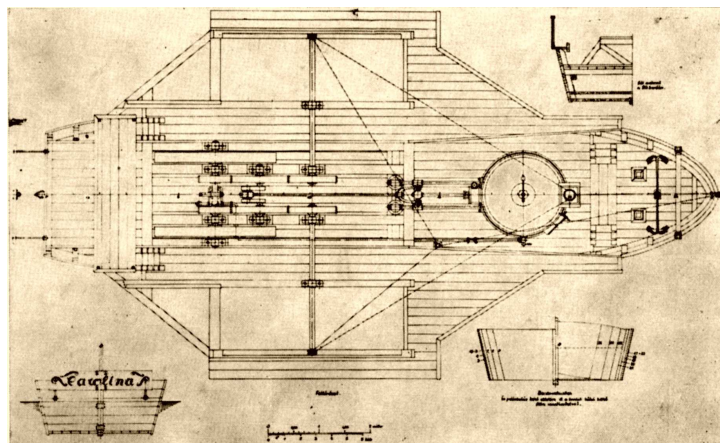
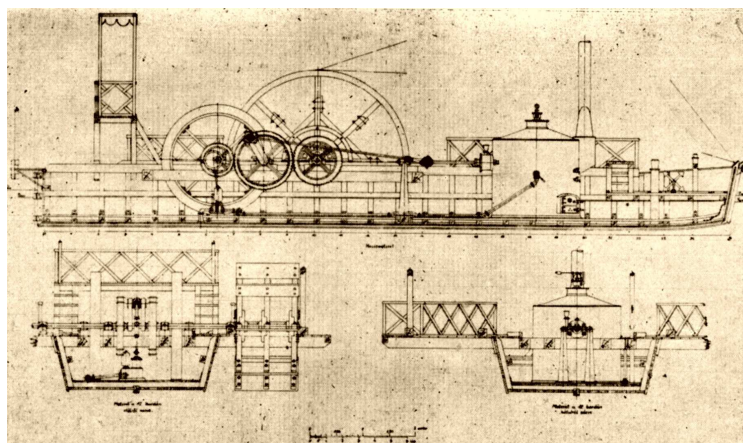
Mindezek ellenére a dunai gőzhajózás megteremtése az eszéki hídvám bérlője, Bernhard Antal pécsi polgár nevéhez fűződik, aki 1817-ben a Dráva menti Sellyén megépítette a CAROLINA vontatót, a Duna első gőzhajóját. A hajó teste jó minőségű szlavóniai tölgyből épült, hossza 13,37 m, szélessége 3,16 m, merülése 1,02 m volt. A korabeli - a tőlünk nyugatra lassan gyarapodó számú - gőzhajókon még a Watt-féle hímás gőzgépek voltak használatban. A CAROLINA-n azonban, mint a bécsi politechnikai intézet tanárainak szakvéleményéből megállapítható, hímás nélküli körbeforgó gép volt. Jogos tehát a feltevés, hogy Bernhard készítette az első olyan hajógépet, amely a dugattyú vízszintes mozgásának körforgássá alakítását keresztfejes szerkezettel végezte. Gépereje 24 LE volt. Bernhard alkalmazott először a gőzfejlesztéshez csőrendszert, s az általa elsőként használt vezérelt lapátú hajtókerekek szerkezetére külön szabadalmat is kapott. Ugyancsak megelőzte saját korát a vontatásnál alkalmazott gőzcsörlővel is. A hajót 1817. május 2-án mutatták be Bécsben. Fedélzetén a meghívott előkelőségekkel és szakértőkkel, a hajó ekkor sétautat tett. A kilátásba helyezett szabadalom elnyeréséhez azonban még hosszú út vezetett. Bernhard hajójának megjelenésével egyidejűleg ugyanis az udvarnál jó összeköttetésekkel rendelkező francia származású St. Leon lovag és társa, B. Pful is gőzhajó építésébe fogott.

A CAROLINA 1818. augusztus 9-én tett próbaútján egy 488 mázsa rakománnyal terhelt dereglyét vontatva hegymenetben 3,4 km/óra, völgyemenetben 17 km/óra sebességgel haladt. Szeptember 13-án St. Leon lovag DONAU nevű gőzöse is Pestre indult. Az osztrák hatóságok halogatni kezdték Bernhard Antal elsőbbségének elismerését. Egyre újabb szakértők bevonásával egyre újabb hatósági szemléket és próbaútakat írtak elő. A Helytartótanács vonatkozó döntését egy sajátos körülmény tovább nehezítette. A CAROLINA eleve vontatóhajónak épült, amivel Bernhard a már meglévő hajópark a partról lovakkal történő vontatását kívánta kiváltani. St. Leon gőzöse pedig önjáró áruszállítóként, uszályok nélkül üzemelt volna. Végsőül „salamoni” döntés született, amely megosztotta a hajózási kiváltságot Bernhard és St. Leon között azzal a feltétellel, hogy két éven belül állandó járatokat kell üzemeltetniük. Ez utóbbi feltételnek St. Leon végül nem tett eleget.

Bernhard az 1818. december 31-én 15 évre elnyert szabadalom birtokában egy esztendeig Eszéken, Tolna és Mohács környékén végzett szállításokat, majd gőzhajójának kedvezőbb hasznosítási lehetőséget keresve Pestre érkezett, ahol akkoriban a Duna két partja közötti átkelést az ősi hagyományt megtestesítő ladikok és fadereglyék mellett (két évtizeddel a Lánchíd megépítése előtt) csak a hajóhid és a repülőhíd tette lehetővé. Bernhard Simon Józseffel társulva 1820. március 13-án engedélyért folyamodott Pest város tanácsához a Pest - Császárfürdő - Margitsziget - Óbuda útvonalon a helyi hajózás megindítására. A város a kikötőhelyet és a kért engedélyt már az 1820. június 13-án megtartott hatósági bejárást követő napon megadta, a kikötéshez Buda városa is hozzájárult. A járatok 1820. július 16-án indultak meg. A CAROLINA egy 50 személy szállítására alkalmas dereglyét vontatva naponta kétszer fordult. A hajóra méltányos árú bérletet is lehetett váltani és többtagú családok kedvezményben részesültek. Bernhard a járatok működtetését évente nyolc hónapra, tavasz és őszi közt tervezte. Azonban - mivel Bernhard a helyi hajózási engedély és a kikötőhely ellenében kötelezettséget vállalt a hídpénznek a Pest-budai hajóhid bérlője részére történő beszedésére, amit az utasok nagy részének a rendes viteldíjon felül meg kellett fizetni - a sem áramilag, sem a város által anyagilag nem támogatott vállalkozás gazdaságilag nem bizonyulhatott életképesnek. A járatok 1820. november 20-án szűntek meg, s a következő évben már nem indultak újra.

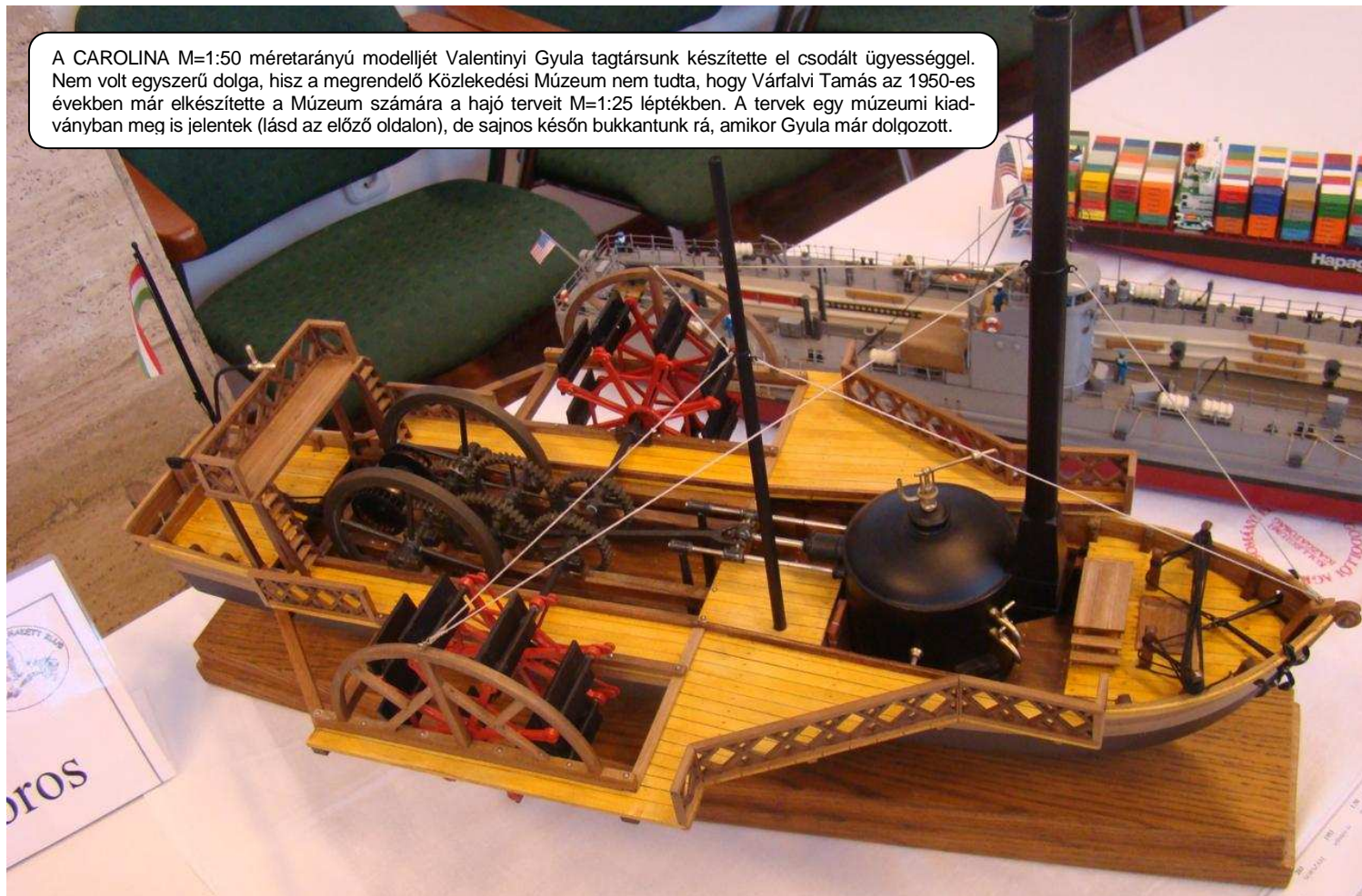
Bernhard Eszékre vitte hajóját. 1821. telén a jégzajlás elsodorta az eszéki hidat. Az ideiglenes híd elkészültéig a CAROLINA látta el az átkelési szolgálatot. Ezután a hajó Eszéken vesztegelt, míg 1822-ben, ahogyan Bernhard fogalmazott „emberi rosszindulat folytán” el nem süllyedt. Legutolsó hírünk a CAROLINA-ról 1824-ből való, ez mint a Dráva egyik szigete mellett homokkal betemetett roncsot említi, ma már csak modelljét csodálhatják meg az érdeklődők a Közlekedési Múzeumban. Mindez semmit nem vonhat le az első dunai gőzhajó megépítőjének érdeméből és úttörő vállalkozásának jelentőségéből.

- B. T. -

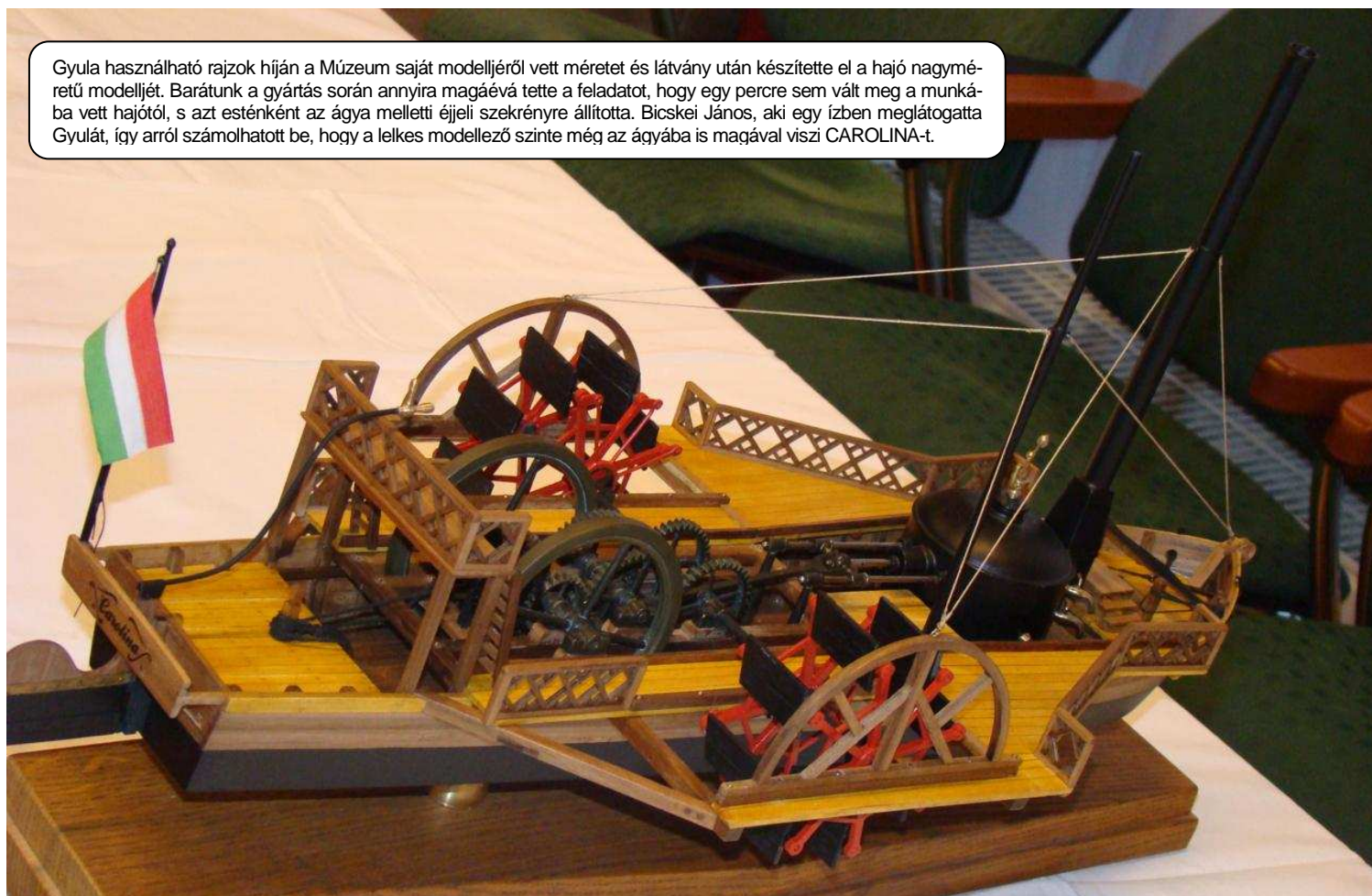




A CAROLINA M=1:50 méretarányú modelljét Valentinyi Gyula tagtársunk készítette el csodált ügyességgel. Nem volt egyszerű dolga, hisz a megrendelő Közlekedési Múzeum nem tudta, hogy Várfalvi Tamás az 1950-es években már elkészítette a Múzeum számára a hajó terveit M=1:25 léptékben. A tervek egy múzeumi kiadványban meg is jelentek (lásd az előző oldalon), de sajnos későn bukkantunk rá, amikor Gyula már dolgozott.



Gyula használható rajzok híján a Múzeum saját modelljéről vett méretet és látvány után készítette el a hajó nagyméretű modelljét. Barátunk a gyártás során annyira magáévá tette a feladatot, hogy egy percre sem vált meg a munkába vett hajótól, s azt esténként az ágya melletti éjjeli szekrényre állította. Bicskei János, aki egy ízben meglátogatta Gyulát, így arról számolhatott be, hogy a lelkes modellező szinte még az ágyába is magával viszi CAROLINA-t.

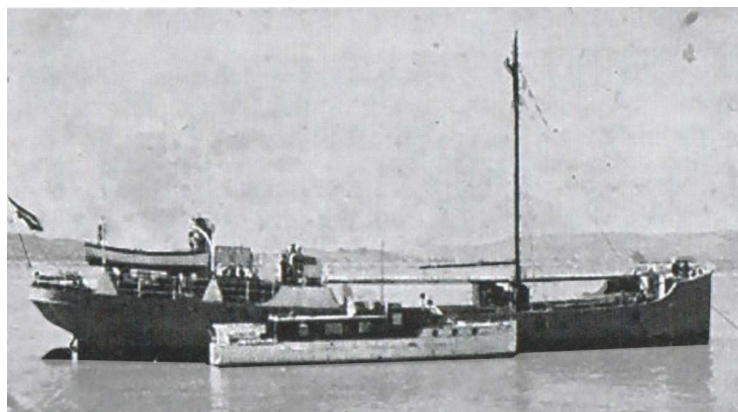


## A DUNA-TENGERJÁRÓK TÖRTÉNETE

A DEBRECEN (ex-KASSA) Duna-tengerjáró motorost – 2007 óta a Múzeumok Éjszakája Egyesületünk szervezésében bonyolított hajós rendezvényeinek otthonát – 2010. november 23-án a MAHART hajójavító öblébe vontatták, s azóta megkezdődtek a hajón beharangozott átalakítások. Reméljük, hogy az OCTOPUS Csoport által a hajóra álmódott Víz alatti Régészeti Múzeum kialakítására olyan módon kerül sor, ami a hajó történelmileg hiteles összképét, a látogatók számára ma is önmagáért beszélő egységes belső terét továbbra is korhűen bemutatathatóvá, élvezhetővé teszi. Ebben az esetben biztos, hogy nemcsak a tervezett múzeum, de maga a hajó - a magyar világszabadalomnak számító folyam-tengerjáró hajótípus egyetlen fennmaradt példánya - is közönségcsalogató attrakció lesz a jövőben. Ennek jegyében kívánunk sok sikert a felújításhoz, és várjuk vissza az idős hölgyet! Addig is – a rendelkezésünkre álló információk függvényében – a LAJTA monitorhoz hasonlóan, igyekszünk rendszeresen tudósítani olvasóinkat a hajó felújításának folyamatáról. Hiszen az eredmény számunkra sem közömbös! A hajó nemcsak éves programsorozatunk egyik fontos állomása volt, de ami fontosabb a magyar hajózástörténeti örökség egyik pótolhatatlan része. Erre figyelemmel Egyesületünk arra kérte a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalt, hogy vizsgálja meg, vajon méltó-e a hajó kulturális örökségi védelem alá helyezésre (ez – nyilatkozata szerint – az OCTOPUS szándékaival is egybevág, amit az is megerősít, hogy a hajón berendezendő múzeum kialakítására „kulturális örökségmegőrzésen alapuló komplex fejlesztés” címmel adták be nyertes pályázatukat). A Hivatal úgy ítélte meg, hogy a kérdés jogos és 3 hónapos vizsgálatot indított az eldöntésére. Erre is figyelemmel az alábbiakban beszámolunk a Duna-tengerjárók – köztük a KASSA – születéséről és rövid történetéről.

Az első világháborút lezáró békeszerződések hatására Magyarország elvesztette kereskedelmi tengerészetének bázisát, Fiumét. Az ország jelentős tengeri hajóparkját a győztes hatalmak elkobozták. Míg Németországnak meghagyták az 1 000 bruttóregisztertonnánál kisebb hajóit, addig Magyarországnak a teljes hajóparkját át kellett adnia. A lassan konszolidálódó Magyarország mezőgazdasági termékeit főleg Nyugat-Európában, az iparcikkeket többnyire a közel-keleti és a dél-amerikai országokban értékesítette. Tengeri kikötő és megfelelő hajópark hiányában a szállítást Budapesttől Triesztig vagy Fiuméig (esetenként Hamburgig) vasúton bonyolították, majd ott hajóra rakva jutott el a megrendelőhöz. A harmincas évek elején azonban hazánk várható gazdasági fejlődése lehetővé, sőt szükségesszerűvé tette, hogy a növekvő tengeri forgalmat magyar építésű és tulajdonú hajók bonyolítsák, s az áruk más államok vám- és tarifapolitikája alól, az idegen érdekeltségű vasúti és vízi szállítás és átrakodás valutában elszámolt magas költségeitől megszabaduljanak. Felvetődött a közvetlen folyam-tengerhajózás (a tengeren túli piacok magyar belvizekről való közvetlen elérésének) gondolata.

A Levante – vagyis a Földközi-tenger keleti medencéjében (lényegében az Itáliai-félszigettől keletre eső területen) – 1832 óta (azóta, hogy az első osztrák hajójárat megindult ezeken a vizeken) Ausztria, majd az Osztrák-Magyar Monarchia hajói bonyolították a legjelentősebb forgalmat. A trianoni békeszerződés ezt a gyümölcsöző forgalmat sodorta veszélybe azzal, hogy megfosztotta az országot a tengerpartjától és teljes kereskedelmi hajóállományától. A tengeren túli piacok megtartásához új hajókra és új honi kikötőkre volt szükség. Az 1920-as évek második felében vetődött fel, hogy a Földközi-tenger keleti medencéjének fontosabb kikötőibe (Pireusz, Haifa, Alexandria, stb.) irányuló és onnan érkező, átrakás nélküli export-importárak szállítását olyan hajókkal végezzék, amelyek elég kicsik ahhoz, hogy a Dunán Csepelig hajózzanak, de elég nagyok és tengerállók ahhoz, hogy gazdaságosan és biztonságosan tengeri áruszállítást végezzenek velük. Megszületett a folyam-tengeri hajózás gondolata. A csepeli Nemzeti és Szabadkikötő 1928-as megnyitásával a folyam-tengeri hajózás hazai bázisát is megteremtették, az újpesti Ganz-hajógyár fejlesztésével pedig létrehozták a szükséges hajók építésének technikai feltételeit. Már csak a megfelelő hajók terveit kellett elkészíteni. Az 1933. március 18-i koronatanács ülésén maga a kormányzó szólalt fel



Az APOLLINARIS III. Rotterdamban az indulás előtt és a tengeren.

a kérdésben és bejelentette: a kormány hajlandó megelőlegezni egy Duna-tengerjáró hajó építésének költségeit, ha eredményes kísérlet bizonyítja, hogy a módszer alkalmazható. Ezt követően a "Hungypt" Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. kísérleti célra bérbé vette az APOLLINARIS III. nevű, apró holland hajót. (hossza: 33.03 m, szélessége: 6.23 m, hordképessége: 240 t, főgép-teljesítménye: 120 LE). A hajó 1933 tavaszán indult súlyos tragédiától sem mentes, kalandos útjára Rotterdamból, majd Alexandria érintésével szeptember 20-án Bornemissza Félix hosszújárati tengerészkapitány (korábbi cs. és kir. haditengerész tiszt) irányításával futott be Budapestre. Onnan Kádár Ferenc h.j. tengerészkapitány vitte vissza Rotterdamba. Ettől az útról – amelyről alig lehet eldönteni, hogy kereskedelmi hajózás, vagy extrém sportteljesítmény volt-e – számítjuk a folyam-tengerhajózás kezdetét. A résztvevő tengerészek mindenestre örökre beírták nevüket a magyar tengerészet történetébe. Sikerük hatására 1934. január 23-án a Magyar Kir. Kereskedelemügyi Miniszter 3179/IV./1934.K.M. számú levele alapján a MFTR megrendelte az első Duna-tengerjárót, a BUDAPEST-et.

Ez és a nyomában épült Duna-tengerjárók a magyar hajóépítés és tengerészet történetének leghíresebb típusai. A Ganz és Tsa. RT. építette őket a Magyar Kir. Folyam- és Tengerhajózási RT. megrendelésére. Rendeltetésük a Budapest meg a Földközi-tenger keleti kikötői és a Fekete-tengeri kikötők közti tömeg- és darabáruforgalom közvetlen, átrakás nélküli, lebonyolítása volt. Az új hajóknak tehát a folyami- és a tengeri hajózás egymásnak sokszor ellentmondó követelményeinek egyaránt meg kellett felelni. Előbbinél figyelembe kell venni a vízállás változásait, a gázlóviszonyokat, a meder (vízi út) szélességét, kanyarulatait, a zuhatagos szakaszokat, a hidak magasságát. A tengeri hajózás viszont az időjárásnak, hullámverésnek ellenálló hajót igényel, ami a felépítő nagy mechanikai igénybevétellel szemben erős, merev szerkezetű, s nem végez olyan ingó-bukdácsoló kilengéseket, hogy a rakomány károsodna vagy a személyzete veszélybe kerülne. Ráadásul bőséges tolóerő-tartalékkal is rendelkeznie kell. A csak tengerre tervezett hajók ezeknek az összetett elvárásoknak nem feleltek meg (sem a kormány-szerkezetük, sem a gépeik nem alkalmasak a folyami viszonyokra),



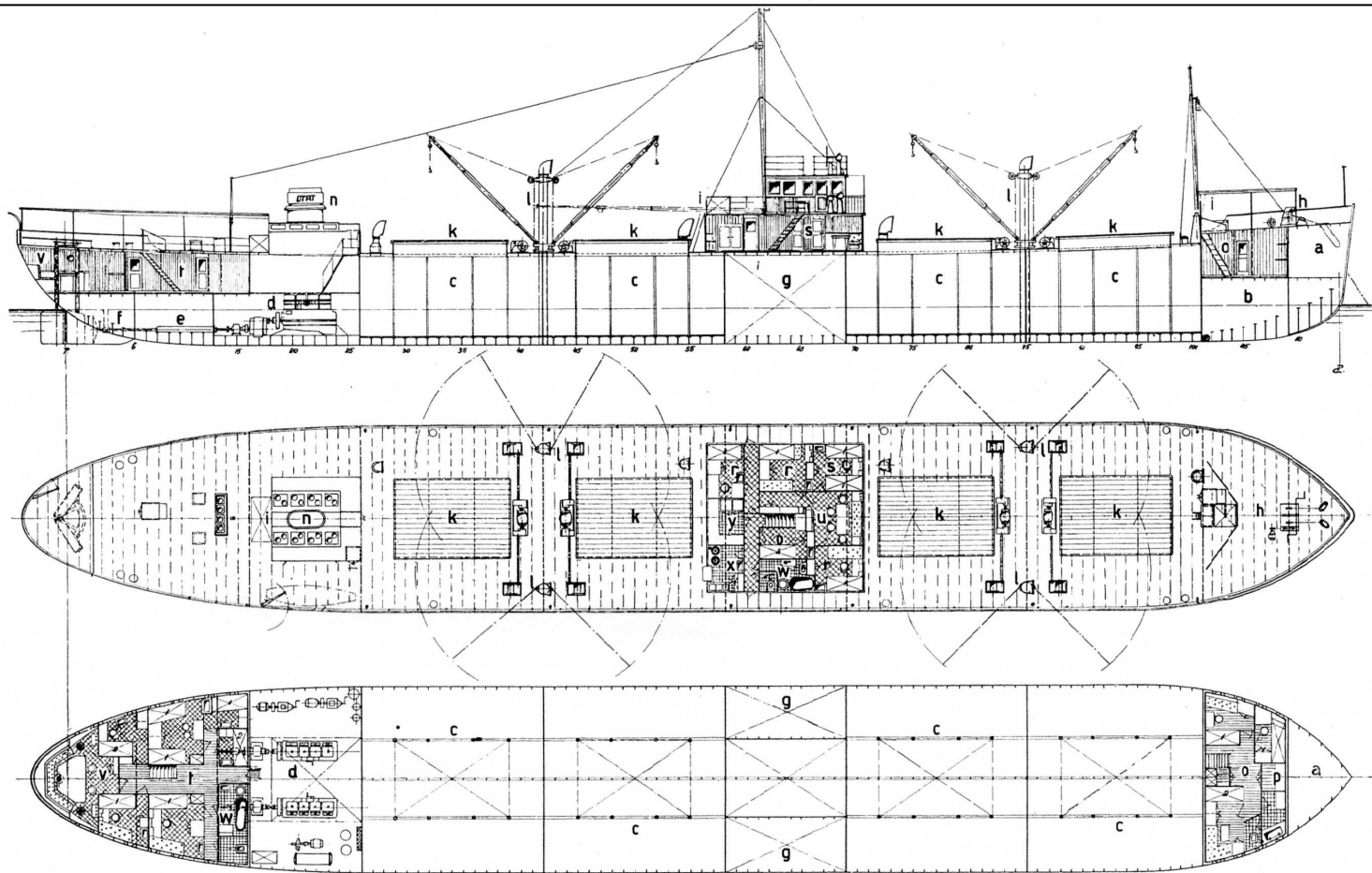
A csepeli szabadkikötő (fent) és benne a BUDAPEST meg a DUNA (lent)

így a magyar szakembereknek nem egy tengeri hajó kicsinyített mását, egy kis tengeri hajót kellett tervezni, hanem egy valóban új hajótípust kellett kifejleszteni a folyam-tengerhajózás számára. Ez – a felsorolt, egymásnak részben ellentmondó követelmények okán – a rendeltetésének valóban megfelelő folyam-tengeri hajó építése érdekében a kompromisszumok egész sorát követelte. Nos, a Ganz és Társa RT. tökéletesen oldotta meg a feladatát, s az egész világ számára mintaadó típust tervezett számtalan úttörő-jellegű technikai megoldást alkalmazva. Ezek közé tartoztak a 400 LE-s, 800-as fordulatszámú, közvetlenül átkormányozható (hátramenetbe kapcsolható) Ganz-Jendrassik motorok, a 3 lapátos Hitler-kormányok (45 fokos kitérítésnél az egyik oldalsó lapát egy síkba került a középső lapáttal, duplájára növelve a kormányfelületet, hatékonyabbá téve a kormányzást) és a motorok meg hajócsavar-tengelyek közé iktatott fordulatszámcsökkentő fogaskerék-áttételek (ilyeneket már a cs. és kir. hadiflotta számára is készített a Ganz).

A magyar kereskedelmi élet rövid időn belül magáévá tette a megindult Duna-tengerhajózást, mint export-segítő tényezőt, és hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy az egyetlen hajó képtelen kielégíteni az egyre növekvő igényeket. A BUDAPEST mellé hamarosan új hajó épült, a SZEGED (1935), 1936-ban pedig megalakult a Magyar Kir. Duna-tengerhajózási Rt-t, a legendás DTRT, amely átvette a két újonnan épített hajót, és egy harmadikat, a Neptun Tengerhajózási Rt. által megvásárolt öreg francia gőzöst (a MARQUISE DE LUBERSAC-ot), amelyet DUNA néven állítottak szolgálatba. A következő újonnan épülő hajónak, a TISZA motorosnak már ez volt a prototípusa (a korábbi hajóknak az APOLLINARIS-t idéző „papucs”-formáját ekkor változzák fel az első, hátsó és középső „sziget”-felépítményekkel – a mi a Duna-tengerjárók sziluettjének egyik ismertetőjegye lett – és a nagyobb szabad oldalmagassággal). A tervezésbe ettől kezdve a volt cs. és kir. haditengerészet egykori tervezői is bekapcsolódtak, mint például Mladiáta János, vagy Scharbert Gyula (annak idején mindketten részt vettek a SZENT ISTVÁN csatahajó tervezésében).

Vezetésükkel épült ki a magyar Duna-tengerjáró flotta, amelyhez a második világháború kitöréséig még egy egység, a KASSA, a háború éveitől pedig a KOLOZSVÁR (1941), az UNGVÁR (1941), a KOR-MÁROM (1944) és a SZOLNOK (1944) csatlakozott (mind a TISZA-típusból). A háború körülményei között a tengeri szállításokat lassan felváltották a hadi szállítások, a Duna-tengerjárók fedélzetén magyar tengerészek is bekapcsolódtak a második világháborúba (egy tengerpart nélküli országból!). A Szovjetunió elleni német hadjárat megindulása után a Fekete- és az Azovi-tenger medencéje is felértékelődött, hiszen az ott harcoló csapatok utánpótlása a tengeren keresztül volt a legegyszerűbb. Ebben 1941-től részt vettek a magyar Duna Tengerhajózási Részvénytársaság hajói is. (A DTRT 4 hajójának igénybevételéről szóló végleges szerződést mégis csak 1942. május 22-én írták alá. Ez alapján a hajókat a magyar kincstár bérelte és átengedte a német Kriegsmarine számára hadi szállítási és utánpótlási célra. Bár a szerződés 1943 júniusában lejárt, azt később megújították és a DTRT összes hajójára kiterjesztették.) A hajók a romániai Sulina, Brăila, Galați, Constanța kikötőiből futottak ki Nyikolajevbe, Kherzonba, Ogyesszába, később, az erőd eleste után Szevasztopolba, Novorosszjszkba, vagy távolabbi Azovi-tengeri kikötőkbe szállítottak hadianyagot. Ugyancsak részben magyar hajók bonyolították sokáig az Azovi-tengeren a Jejszk – Mariupol „ingajaratot”. A hajók mozgását a német Fekete-tengeri Haditengerészeti Parancsnokság irányította, s a magyar hajók kíséretül gyakran kaptak román felszíni egységeket, vagy tengeraltjárót.

A hajóparkot rövidesen komoly veszteségek érték: előbb a DUNA sodródott partra a török partoknál, majd 1941. november 8-án Odeszstól délre Bugasz előtt az UNGVÁR is fűzéraknára futott (August Ramberg festményét lásd Hírlevelünk 2009. évi 2. számunk címlapján). A rakományát képező több száz tonnányi repülőbomba és benzin felrobbanása milliárdnyi darabra tépte a hajót. Halálát lelte tizenkét magyar tengerész, Milassin Lajos tengerészkapitány, hajóparancsnok, 28 német katona, öt tiszt és egy korvettkapitány. A túlélők mentésében román gyorsnászádok is részt vettek. A hajó horgonyának másolata (az eredeti horgony a katasztrófa után felavatott UNGVÁR-emlékmű része volt), az 1993-ban a Magyar Tengerészek Egyesülete által állított tengerész-emlékmű része a budapesti Duna-korzón. 1943. január 22-én a KOLOZSVÁR Duna-tengerjárót is támadás érte: a Fekete-tengeren megtorpedózta egy szovjet tengerészeti repülőgép. A súlyosan sérült hajót felvontatták Budapestre, ahol javítása a háború végéig nem fejeződött be. 1944 tavaszán, Szevasztopol kiürítésekor részben magyar hajók menekítették a csapatokat és a felszerelést, így például a BUDAPEST is. Május 6-án hajnalban 600 román hegyivadással a fedélzetén hajózott ki a magyar motoros Zentai János hosszújratú tengerészkapitány parancsnoksága alatt. Az út során több légitámadást kaptak, ezek közül a legsúlyosabb az egyik kora délutáni volt. A szovjet 8. gárda csatarepülő ezred három Il-2 típusú csatarepülőgépe bombát ugyan nem vetett – talán bevetésből visszatérőben voltak – azonban gépágyúikkal, géppuskáikkal többször végiglőtték a fedélzetet, ahol az összezsúfolódott katonák közt csúnya pusztítást végeztek a sorozatok. A magyar legénység mindent megtett, hogy elsősegélyben részesítse a szerencsétlenül jártakat. A legsúlyosabb sebesülteket nem sokkal később a nyílt tengeren sikerült átadni a német haditengerészeti légierő egy repülőcsónakjának. A bajtársias jelenetek mellett azért tudunk olyan esetről, ahol megmutatkozott a hagyományos magyar-román „barátság”: 1943 júniusában a BUDAPEST a Bugon fölé hajózott Nyikolajevbe, amikor a partról géppuskával rájuk lőtt egy román járőr – a szemtanú szerint akkor, amikor meglátta a hajó magyar lobogóját. A fedélzetén szolgálatot teljesítő német légvédelmi tüzérek nem sokat teketóriáztak, s a hajóorrban elhelyezett 2 cm-es légvédelmi gépágyúval viszonzták a tüzet. A románok a parton kitűzték a fehér zászlót, s ezzel az ügy el volt rendezve. A második világháború idején, 1939-40-ben kezdte el az újpesti Ganz-Danubius hajógyár a Magyar Orient Vonat Tengerhajózási Vállalat részére építeni a korszak két legnagyobb Budapesten gyártott hajóját, a 4.000 tonnás MAGYAR TENGERSZÉZ-t és a MAGYAR VITÉZ-t. Az 1941-ben Budapesten vízrebocsátott hajók felépítményeit – méretük miatt – csak Galacban szerelhetők fel. A magyar hajógyártás e két büszkesége szintén német hadiszolgálatban – mint TOTILLA és TEJA – süllyedt el a Fekete-tengeren 1944-ben.

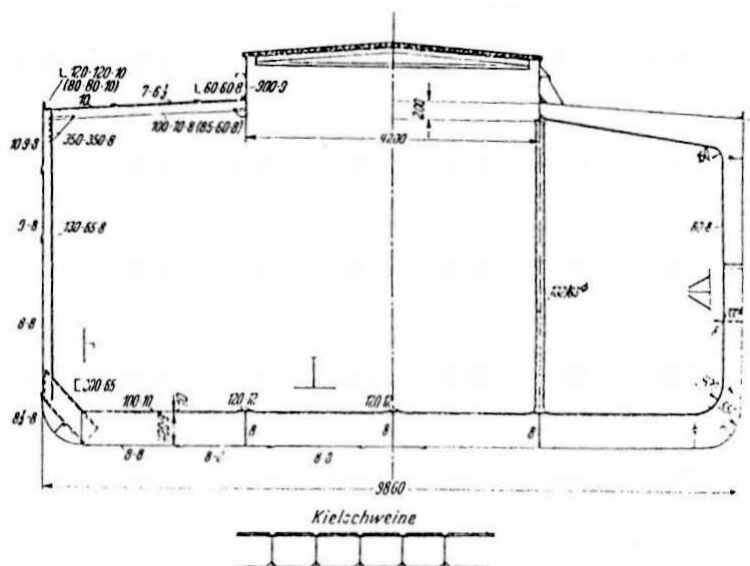
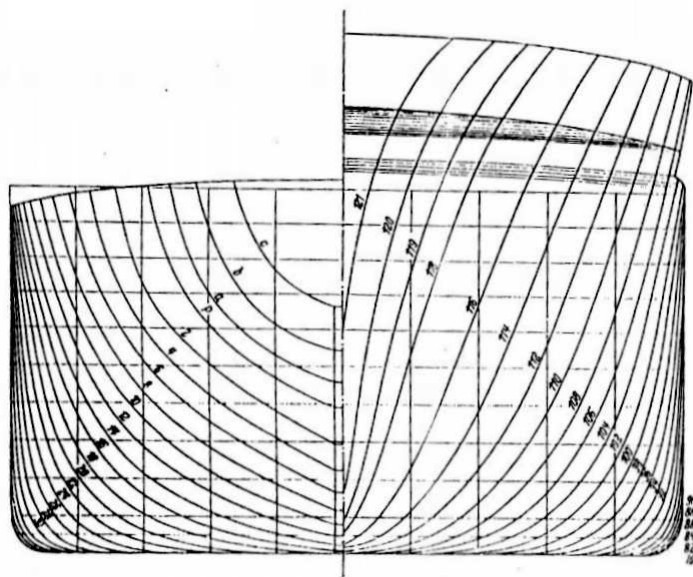


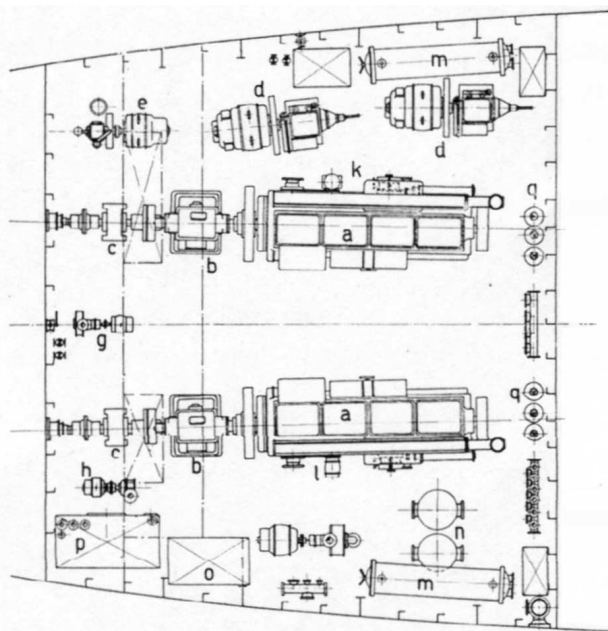
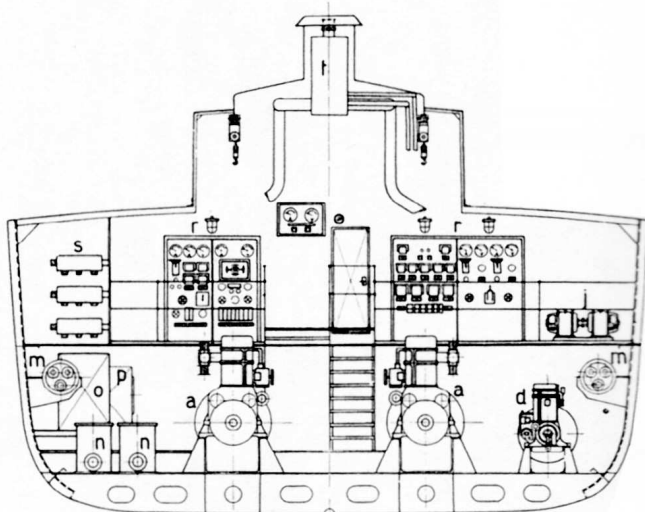
a Orrkamra — Vorpiek — Forepeak — Coqueron avant  
 b Üzemolajtartály — Brennstoffbehälter — Fuel tank — Cale de combustible  
 c Rakodótér — Laderaum — Cargo-hold — Cale de chargement  
 d Motortér — Motorraum — Engine room — Salle des moteurs  
 e Üzemolaj-tartály — Brennstoff-Bunker — Fuel bunker — Réservoir à combustible  
 f, g Ballaszt-tart. — Ballast-Tanks — Cales de lest  
 h Horgonyfelvonó — Ankerwinde — Anchor winch — Guindeau d'ancre  
 i Vízirtány — Wasserbehälter — Water tank — Réservoir d'eau

k Raktáryíllások — Ladeeinen — Loading hatchways — Écouilles de chargement  
 l Rakodókarak — Ladebäume — Darricks — Mâts de chargement  
 n Kipuffogó — Auspuff — Exhaust — Échappement  
 o Legénységi kabinok — Mannschaftskabinen — Crew's accommodation — Cabines de l'équipage  
 p Legénységi mosdó és WC — Mannschafts-Waschraum und WC — Crew's lavatory and WC — Toilette et WC de l'équipage  
 r Tiszti kabinok — Offizierskabinen — Officer's accommodations — Cabines des officiers

s Utasfülke — Passagierkabine — Passenger's cabin — Cabine de passager  
 t Gépszemélyzet kabinjai — Kabinen des Maschinenpersonals — Engineer staff's accommodation — Cabines des mécaniciens  
 u Tiszti étkező — Offiziersmesse — Officers' mess-room — Carré des officiers  
 v Gépszemélyzet étkezője — Messe des Maschinenpersonals — Engineers' mess-room — Carré des mécaniciens  
 w Fürdő — Bad — Bath — Bain  
 x Konyha — Küche — Galley — Cuisine  
 y Élelészár — Vorratsraum — Store-room — Provisions

A „Tisza“ Duna-tengeri motoroshajó elrendezése — Anordnung des Donau-See Motorschiffes „Tisza“ — Lay-out of the Danube-sea motor ship "Tisza" — Disposition du cargo à moteur „Tisza“ destiné pour la navigation Danubienne-maritime

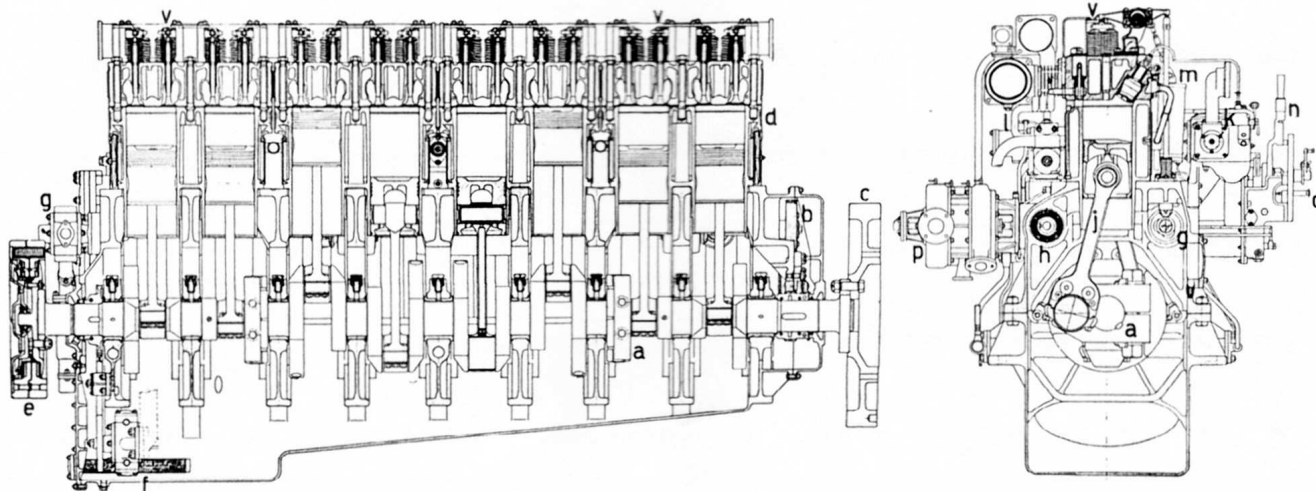




- a Főmotorok — Hauptmotoren — Main engines — Moteurs principaux
- b Fogaskerék-hajtóművek — Zahnradgetriebe — Gears — Engrenages
- c Nyomócsapágyak — Drucklager — Thrust bearings — Paliers de butée
- d Segédgép-csoportok — Hilfsaggregate — Auxiliary sets — Groupes auxiliaires
- e Légsűrítő — Verdichter — Compressor — Compresseur
- g Nyersolajszivattyú — Brennstoffpumpe — Fuel pump — Pompe à combustible
- h Géptéri fenékszivattyú — Lenzpumpe für Motorenraum — Engine room bilge pump — Pompe de cale de la chambre des moteurs
- j Áramátalakító — Umformer — Converter set — Groupe convertisseur
- k Légsűrítő a főmotoron — Verdichter am Hauptmotor — Compressor on the main engine — Compresseur du moteur principale

- l Dinamó a főmotoron — Dynamo am Hauptmotor — Dynamo on the main engine — Dynamo sur le moteur principal
- m Vízhűtők — Wasser-Rückkühler — Water coolers — Réfrigérants d'eau
- n Vízszűrők — Wasserfilter — Water strainers — Filtrés d'eau
- o Kenőolaj-tartály — Schmieröl-Behälter — Lubricating oil tank — Réservoir d'huile de graissage
- p Szennyvízgyűjtő — Behälter für Abwasser — Waste water tank — Réservoir d'eau de drainage
- q Léghalackok — Luftflaschen — Air bottles — Bouteilles d'air
- r Kapsolótáblák — Schalttafeln — Switch-boards — Tableaux de distribution
- s Akkumulátor — Sammler — Storage battery — Accumulateur
- t Hangtompítók — Schalldämpfer — Silencers — Silencieux

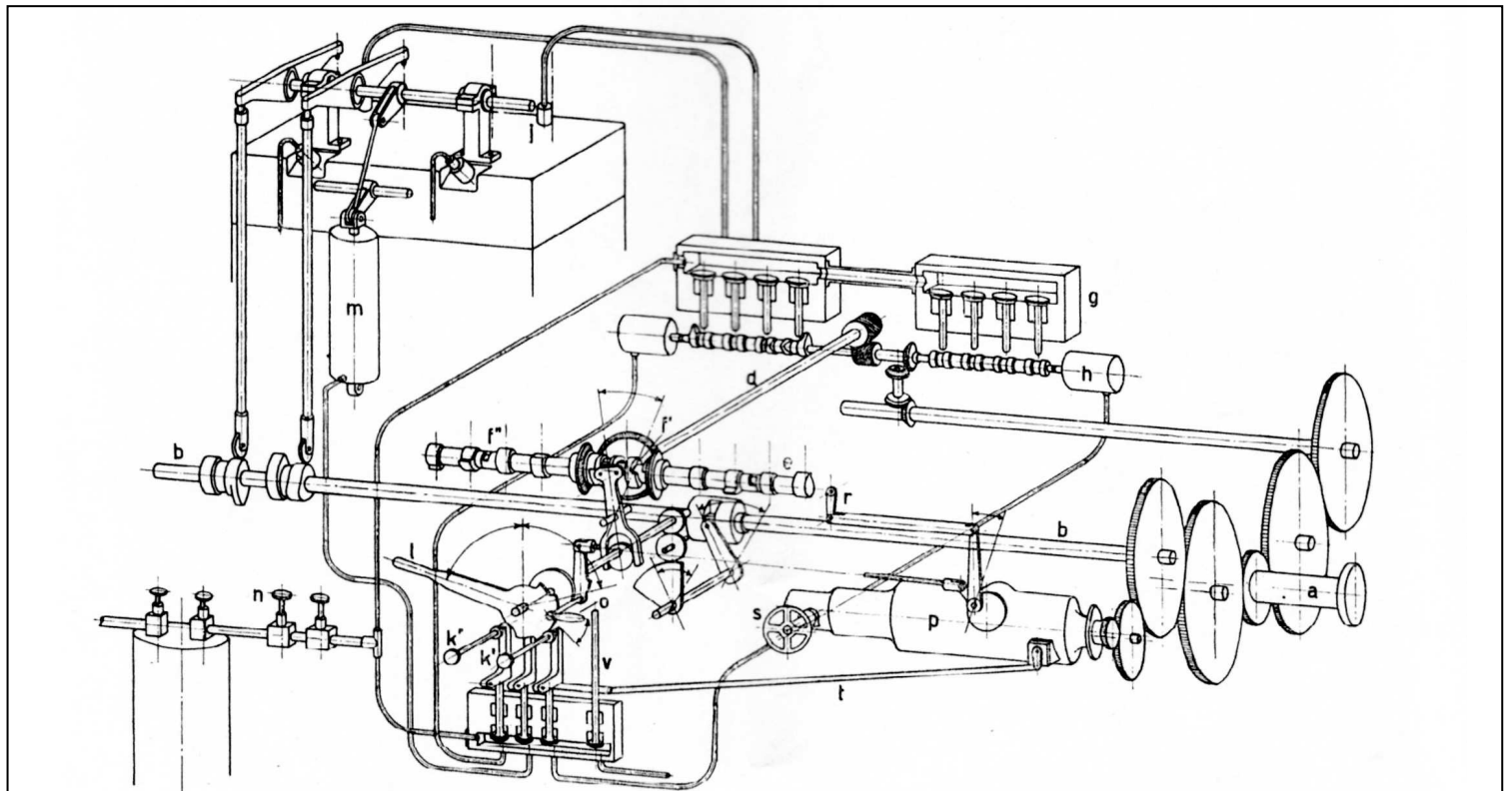
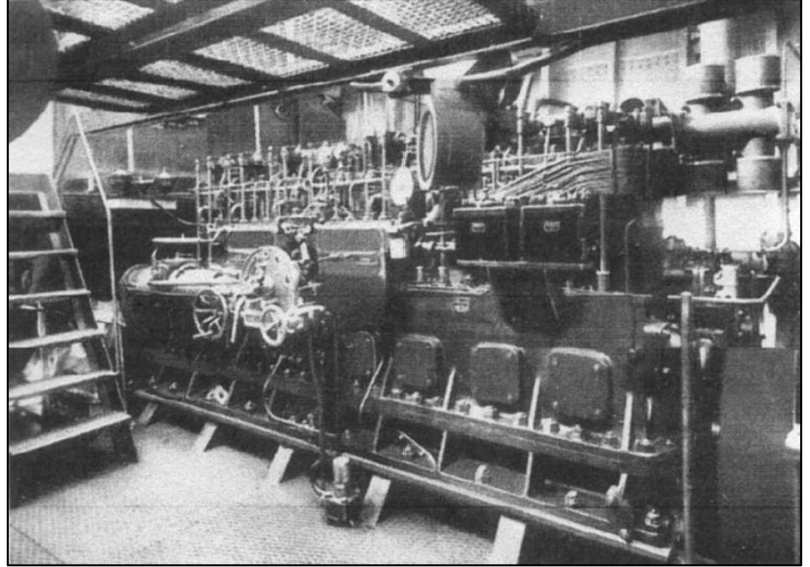
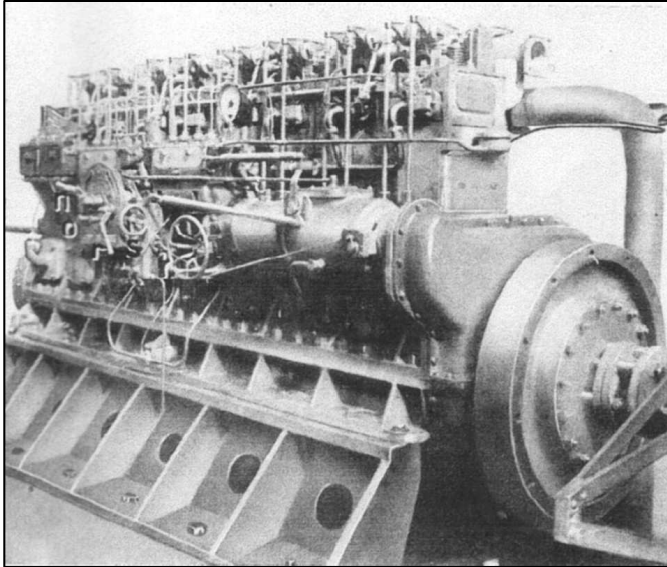
A hajó gépterének elrendezése — Anordnung des Maschinenraumes des Schiffes — Lay-out of the engine room of the cargo vessel — Disposition de la chambre des machines du cargo



- a Forgattyútengely — Kurbelwelle — Crankshaft — Vilebrequin
- b Segédtengelyhajtás — Hilfswellenantrieb — Drive of the auxiliary shaft — Commande de l'arbre auxiliaire
- c Lendítőkerék — Schwungrad — Flywheel — Volant
- d Hengerblokk — Zylinderblock — Cylinder bloc — Block cylindres
- e Lengéscsillapító — Schwingungsdämpfer — Vibration damper — Amortisseur de vibrations
- f Karterből szívó kenőolajszivattyú durva szűrővel — Aus dem Kurbelkasten saugende Schmieröl-Pumpe mit Grobfilter — Lubricating oil pump sucking from the crankcase with coarse filter — Pompe à huile de graissage aspirant du carter avec filtre gros
- g Vezértengely — Steuerwelle — Camshaft — Arbre à cames
- h Segédtengely — Hilfswelle — Auxiliary shaft — Arbre auxiliaire
- j Hajtórúd — Pleuelstange — Connecting rod — Bielle

- k Nyersolajszivattyú — Brennstoffpumpe — Fuel pump — Pompe à combustible
- l Léginđító szelepháza — Ventilgehäuse der Luftanlassvorrichtung — Valve casing of the air starting gear — Boîte de soupapes du dispositif de lancement pneumatique
- m Szeleptemelő léghenger — Luftzylinder zum Heben der Ventile — Air cylinder for lifting the valves — Cylindre à air pour lever les soupapes
- n Átkormányzó emeltyű — Umsteuerhebel — Reversing lever — Levier d'inversion
- o Indítónyomógomb — Anlasedruckknopf — Press-button for starting — Bouton pousseur de lancement
- p Hűtővízszivattyú — Kühlwasserpumpe — Cooling water pump — Pompe à eau de refroidissement
- v Háromágú szelepmelő — Dreiarmiger Ventilhebel — Valve rocker with three branches — Culbuteur à trois bras

Nyolchengeres 400 LE teljesítményű Ganz—Jendrassik hajó-Dieselmotor hossz- és keresztmetszete — Längs- und Querschnitt des Achtzylinder-Schiffsdieselmotors System Ganz—Jendrassik von 400 PS Leistung — Longitudinal and cross section of 400 h. p. eight-cylinder Ganz—Jendrassik Diesel engine for ship propulsion — Sections longitudinale et transversale du moteur Diesel marin système Ganz—Jendrassik d'une puissance de 400 ch.

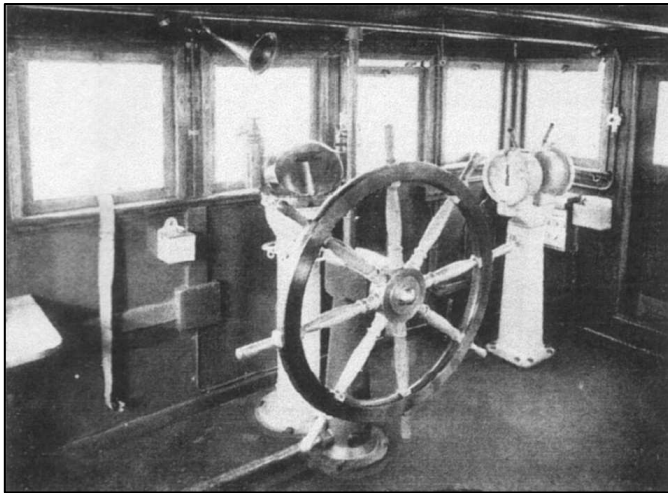
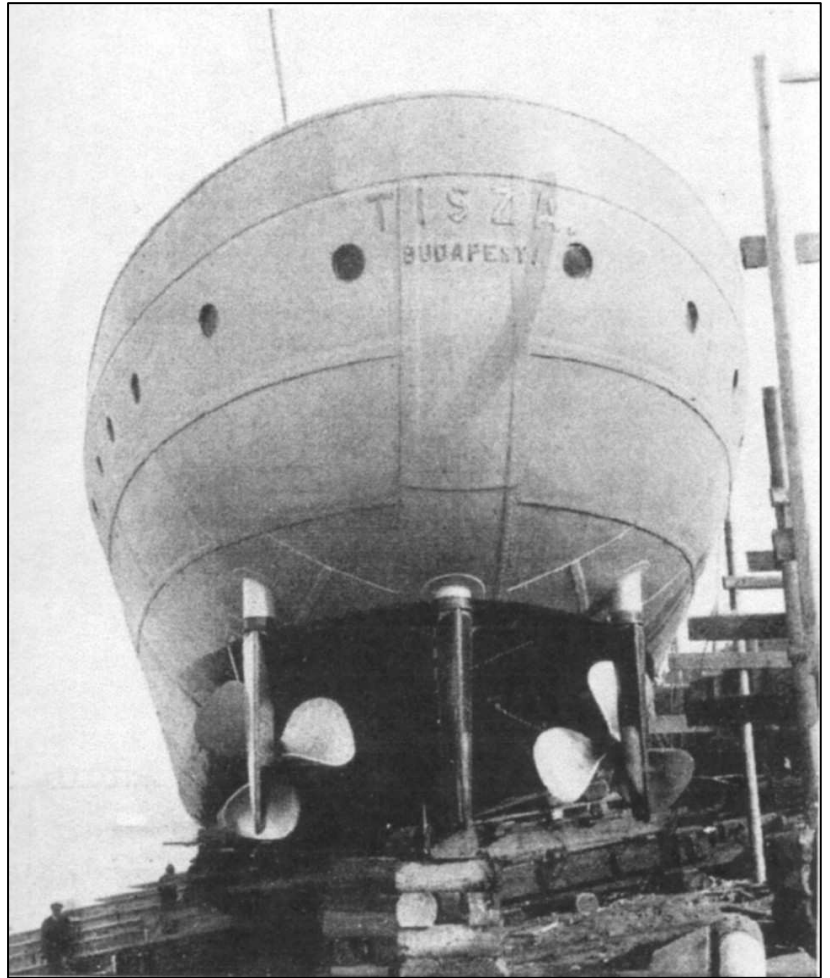
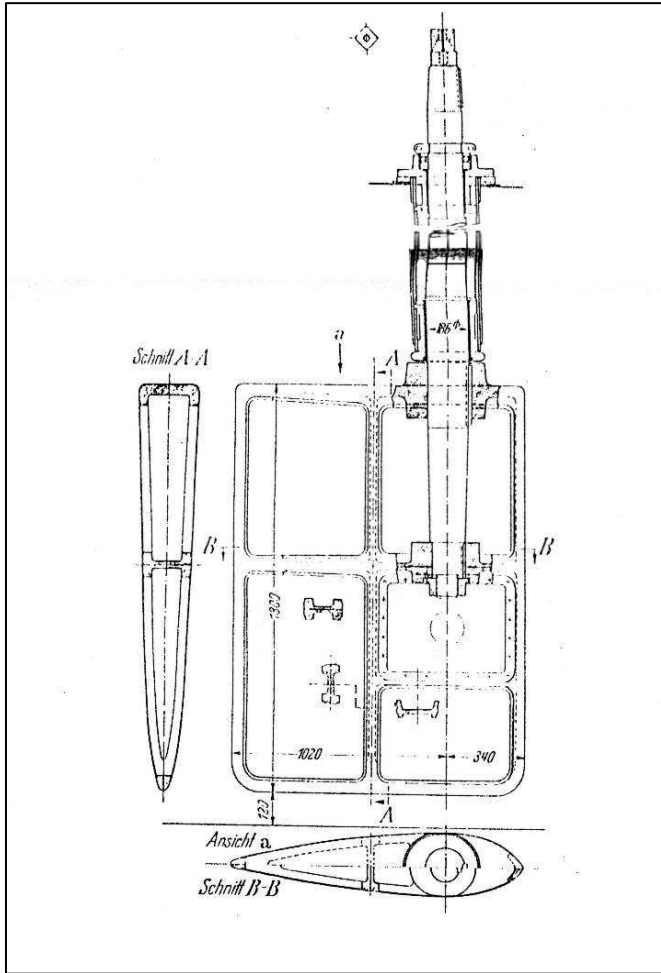


- a Forgattyutengelyvég — Kurbelwellerende — Crankshaft end — Bout du vilebrequin
- b Vezértengely — Steuerwelle — Camshaft — Arbre à cames
- c Segéttengely — Hilfswelle — Auxiliary shaft — Arbre auxiliaire
- d Nyersolajszivattyút hajtó közlőtengely — Vorgelegewelle zum Antrieb der Brennstoffpumpe — Countershaft for driving the fuel pump — Arbre de renvoi pour la commande de la pompe à combustible
- e Nyersolajszivattyú bütykös tengelye — Nockenwelle der Brennstoffpumpe — Camshaft of the fuel pump — Arbre à cames de la pompe à combustible
- f, f' Nyersolajszivattyú bütykös tengelyének körmös kapcsolói — Klauenkupplungen der Nockenwelle der Brennstoffpumpe — Claw clutches of the camshaft of the fuel pump — Accessoires à griffes de l'arbre à cames de la pompe à combustible
- g Indítószelvények háza — Anlassventilgehäuse — Casing of starting valves — Boîte des soupapes de lancement
- h Indítószelvények bütykös tengelyét eltoló léghenger — Luftzylinder zur Verschiebung der Nockenwelle der Anlassventile — Air cylinder for shifting the camshaft of the starting valves — Cylindre à air pour le déplacement de l'arbre à cames des soupapes de lancement
- j Indítólevegő befúvó szelepe — Ventil zum Einblasen der Anlassluft — Valve for blowing in the starting air — Soupape pour l'insufflation de l'air de lancement
- k, k' Indítónyomógombok, előre, illetve hátramethéz — Anlassdruckknöpfe zum Fahren nach vorne bzw. nach rückwärts — Starting

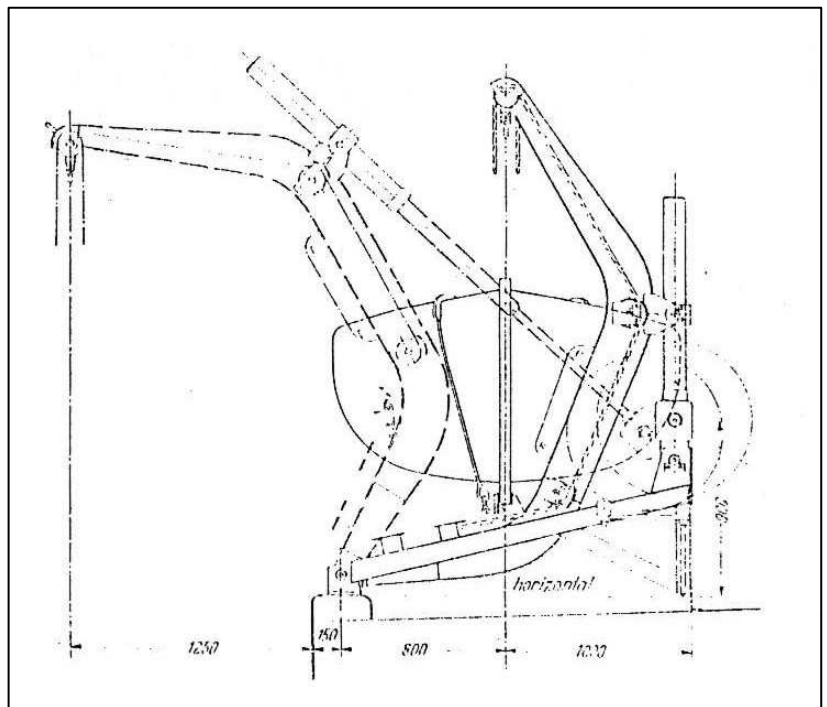
- pressbuttons for forward and backward drive respectively — Boutons poussoirs de lancement pour la marche en avant et en arrière
- l Átkormányzó emeltyű — Umsteuerhebel — Reversing lever — Levier d'inversion
- m Szelepemelőket felemelő léghenger — Luftzylinder zum Heben der Ventilhebel — Air cylinder for lifting the valve rockers — Cylindre à air pour lever les culbuteurs
- n Főlégyzeték elzáró és nyomásredukáló szelepe — Absperr- und Druckminderventil der Hauptluftleitung — Stop and pressure reduction valve of the main air pipe — Soupape d'arrêt et de réduction de pression du tuyau d'air principal
- o Töltésszabályzó emeltyű — Brennstoffhebel — Fuel control lever — Levier de réglage d'admission
- p Szabályozó — Regler — Governor — Régulateur
- r A szabályozónak a nyersolajszivattyú töltését szabályzó rudazata — Reglergestänge zur Füllungsregelung der Brennstoffpumpe — Governor rods for admission control of the fuel pump — Tringlage du régulateur pour ajuster l'admission de la pompe à combustible
- s Fordulatszámkorlátozó szabályozó kézi kereke — Handrad des Drehzahlbegrenzungsgreglers — Hand-wheel of the speed limiting governor — Volant du régulateur limiteur du nombre de tours
- t Átkormányzás reteszelő rudazata — Verriegelungsgestänge der Umsteuerung — Interlock of the reversing gear — Tringle de verrouillage du dispositif d'inversion
- v Fék légszelepe — Luftventil der Bremse — Air valve of the brake — Soupape à air du frein

A VIII JhR 216/310 típusú motor átkormányzásának vázlatos rajza — Schema der Umsteuerung des Motors  
 Type VIII JhR 216/310 — Sketch of the reversing device of engine VIII JhR 216/310 — Schéma du dispositif d'inversion du moteur type VIII JhR 216/310





A TISZA-típus kormányműve, az ún. Hítzer-kormány tervrajza és fotója. A foton jól látszik, hogy a két szélső lapátot a hajócsavartengelyekkel egy vonalban helyezték el, hogy fordulás közben a csavarok „rádolgozzanak” a lapátokra – ezzel is fokozva a kormányhatást. A folyóra merőleges sólyatéren – a folyóval párhuzamosan – álló hajó kormánylapátjait a vízrebocsátás előtt 90 fokban kitérítették, hogy a hajó vízbesiklás után is biztosan a parttal párhuzamos maradjon. Balra a típus kormányállása, balra lent pedig a középső felépítményben kialakított tisztai étkező. Jobbra lent a háló csónakdaruinak a működését szemléltető rajz.





A TISZA a vízrebocsátás előtt a sólyatéren. Jól láthatók a beállított kormánylapátok.



A KASSA a vízrebocsátás előtt és a vízresikláskor (lenti nagy kép).



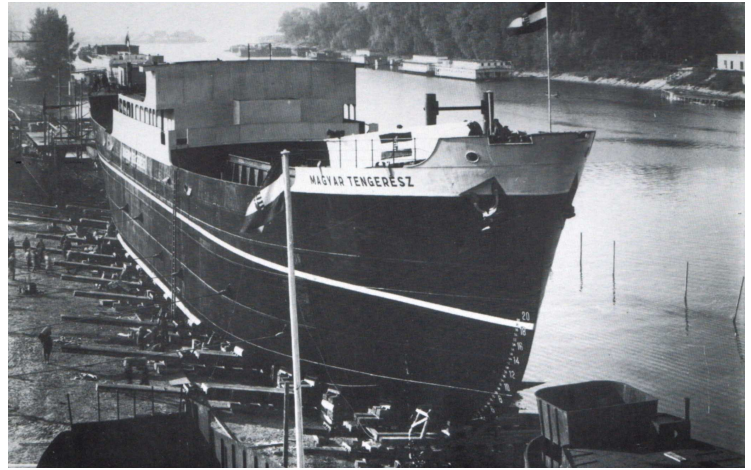
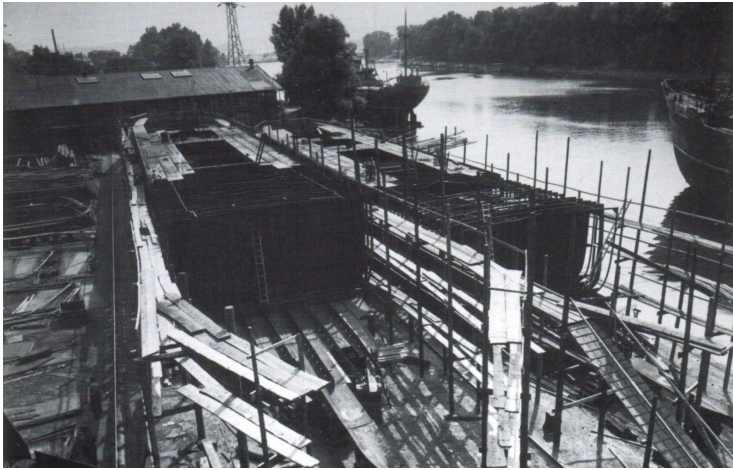
A KOLOZSVÁR a vízrebocsátás után az újpesti-öbölben.



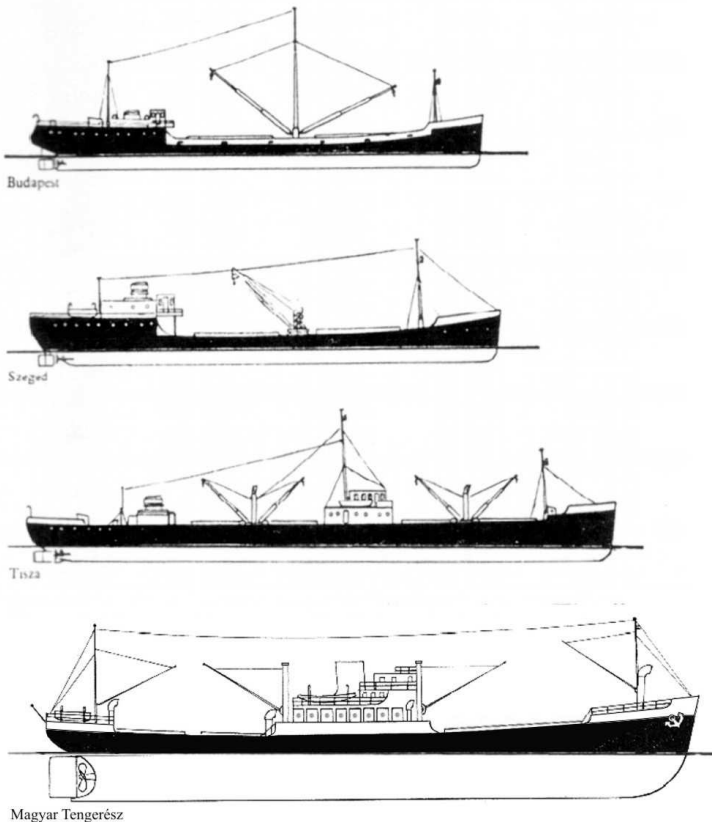
Az UNGVÁR a vízrebocsátást és felszerelést követően elhagyja a hajógyárat.



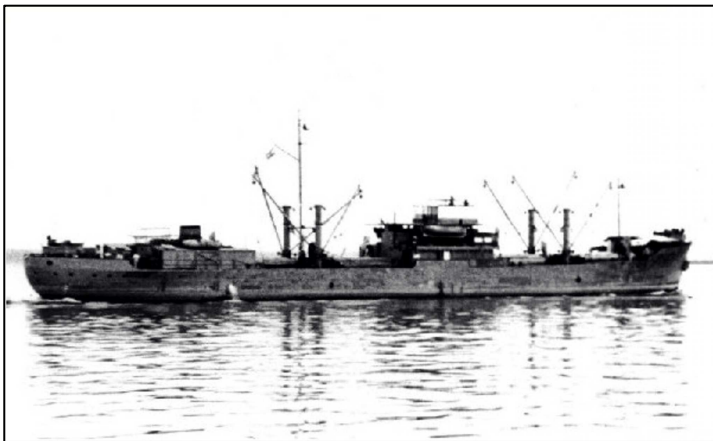
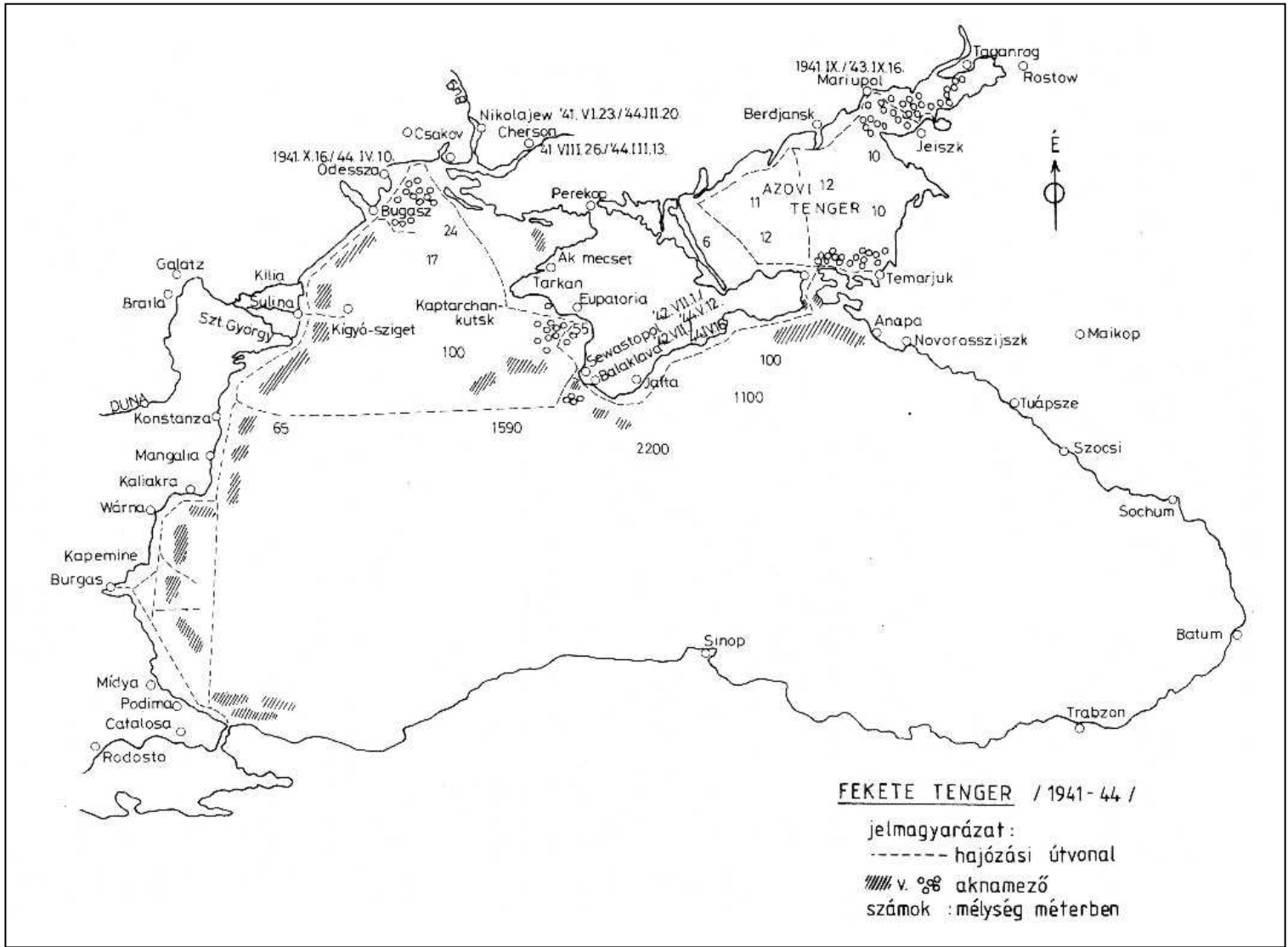




Az 1919-1945 között Magyarországon épített legnagyobb hajó a MAGYAR VITÉZ és a MAGYAR Tengerész volt. Eredetileg szovjet megrendelésre tervezték (ezért jóval nagyobbak voltak, mint a TISZA-típus hajói), SZEVASZTOPOL és SZIMFEROPOL néven, ám a Szovjetunió elleni magyar hadüzenet után lefoglalták őket. Hossz: 86,00 m, szélesség: 13,70 m, oldalmagasság: 6,90 m, merülés: 5,95 m, vízkiszorítás: 5 300 t, hordképesség: 3 900 DWT, főgép-teljesítmény: 1 680 LE, sebesség: 11 csomó. A hajók TEJA és TOTILA néven később német tulajdonba kerültek, majd a háborús cselekmények során mindkettő elsüllyedt. Lent a magyar Duna-tengerjáró flotta 1933-1945 közötti típusainak összehasonlítása. Látványos a fejlődés.

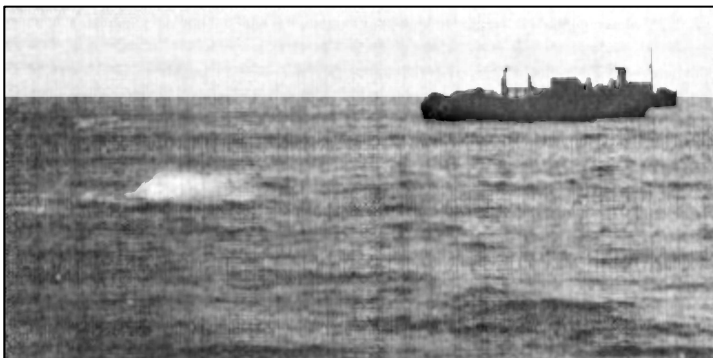


		Buda- pest	Sze- ged	Tisza
Teljes hossza .....	m	56'52	59'13	73'20
Szélessége közepén .....	„	8'50	8'50	10'00
Magassága közepén .....	„	3'00	3'80	4'70
Legmagasabb fixpontja ...	„	8'60	8'60	9'10
Legnagyobb megengedett gázolása tengeren .....	„	2'30	2'50	3'10
Hasznos hordképessége 1·85 m gázolásnál a Dunán ..	tonna	290'0	315'0	410'0
Hasznos hordképessége a legnagyobb gázolásnál tengeren .....	„	480'0	585'0	1190'0
Áruraktárak térfogata .....	m <sup>3</sup>	650'0	900'0	1500'0
Fajlagos raktártérfogat dunai hordképességre .....	m <sup>3</sup> /t	2'24	2'86	3'65
Fajlagos raktártérfogat tengeri hordképességre .....	„	1'35	1'53	1'26
Üzemelajtartányok befogadóképessége .....	tonna	45'0	40'0	120'0
Ballaszttartányok befogadóképessége .....	„	80'0	90'0	330'0
Hajtógépezet teljesítőképessége .....	LE	2 × 200	2 × 200	2 × 400
Hajtógépezet terhelése normális üzemben .....	„	2 × 145	2 × 145	2 × 330
Sebessége a Dunán .....	km/óra	16'3	16'75	18'2
Sebessége a tengeren .....	mf/óra	8'9	9'2	10'5



A magyar Duna-tengerjáró flotta bevetései a második világháborúban (fent).

A KOLOZSVÁR hadiszolgálatára idején (balra középen). Jól láthatók az emelt orrfedélzetre és a tatra telepített légvédelmi ágyúk.



A KOLOZSVÁR megtorpedözése 1943. január 22-én (balra lent).

A sérült KOLOZSVÁR Budapesten (jobbra lent). Jól látható a torpedó rombolása.



A háború után a megmaradt hajók Németországba menekültek, s később onnan tértek haza. A folytatódó hazai hajógyártás kapacitásait ekkor teljesen a szovjetek kötötték le. 1946-1954 között 106 folyam-tengeri hajó (100 db 1 100 tonnás, 6 db 1 200 tonnás és 1 db 2 300 tonnás) épült Újpesten a Szovjetunió részére – hadikárpótlásként a jóvátétel részeként. A KGST és az el nem kötelezett országok megrendelése után is meghatározóak maradtak (Lengyelország, az Egyesült Arab Köztársaság és az NDK számára 1955-1970 között összesen további 105 db hajó épült, amelyek közül 26 már 2 000 tonnán felüli volt), de 1958-tól már a saját hajópark korszerűsítésére is sor került.

Újpesten ekkor épültek fel a HAZÁM (8 db 1 758 tonnás hajó) és a SZÉKESFEHÉRVÁR sorozat (5 db 1 952 tonnás hajó) egységei. A szép vonalú, elegáns hajókat a világ sok kikötőjében megcsodálták. Akadt, ahol hitetlenkedve fogadták a hajók tatján csillogó, a lajstromozás helyére utaló „Budapest” feliratot, nem is akarván elhinni, hogy egy tenger nélküli ország képes a belvizeiről kihajózni a nyílt tengerre és biztonságosan közlekedni a világtengereken. Pedig sikerült! Nem ritkán kisebbfajta rekordok is születtek: A SZÉKESFEHÉRVÁR például 1967-ben – a Szezei-csatomának a hatnapos háború utáni lezárása miatt – csak Afrika megkerülésével tudott hazajutni, bebizonyítva, hogy a hajók az óceánra is alkalmasak.

A szovjet rendelésű tengeri hajók gyártási eredményei alapján 1962-1968 között megindult a nyugati export is, amelynek során 1 200, 1 400, 1 600, és 2 200 t vízkiszorítású tengeri hajók gyártására és exportjára került sor az NSZK, Svédország, Norvégia és Finnország számára (17 db hajó 1966-1970 között). A nyugati megrendelések a minőségi követelmények jelentős növekedésével jártak: ezeket a hajókat már nem a szovjet tengeri regiszteri előírások, hanem a Germanischer Lloyd szerint kellett megépíteni, vagyis meg kellett oldani a dokumentáció angol nyelvű fordítását, az annak megfelelő belső oktatást, stb. A konvertibilis exporttal nem mellékesen a hajógyártás technikai korszerűsítésének a lehetősége is megnyílt. Ezzel párhuzamosan – szovjet igényre – megtervezésre került az új sorozatú 1 500 tonnás hajó is, amelyből a hajógyártás leállításáig 35 db épült. 1988-ra elkészültek a tervezett Duna-Majna-Rajna európai vízi út igényeinek megfelelő folyam-tengeri hajótípusok tervei, azonban az újpesti hajógyárat sok kis vállalat szerte szét, amelyek végül önmagukat számolták fel. Így történetesen meg az, hogy mire a Duna-Majna-Rajna csatornát megnyitották (1991), egyetlen ipari üzem sem maradt a fővárosban, amely a hajózási igényeket ki tudta volna szolgálni (akárcsak a hajójavítás felvállalásával), pedig a fővárosi Dunán azóta több száz hajó megy át rendszeresen, ami a következő években még jelentősen növekedni is fog.

A magyar tengeri és folyam-tengeri hajógyártás megszüntetése dicstelen körülmények között ment végbe. Magyarországon összesen 72 hajógyár működött, a rendszerváltás idejére már zömmel elavult gyártási technológiával és korszerűtlen, évtizedek óta változatlan termékkörrel, többségük komoly adósággal. Az újpesti hajógyár azonban a még 1988-ban norvég megrendelésre gyártott 3 újépítésű tengeri hajója jelentette referenciák eredményeként 1992-ben 10 hasonló hajóra kapott megrendelést a német SIEMENS vállalattól. A hazai finanszírozást a gyár számlakezelője, a Budapest Bank vállalta. Megkezdődött az ütemezett nyersanyag-szállítás, megindult a gyártás. Az első hajó elkészült, át is adták, majd megkezdődött további 2 gyártása. Az elégedett német megrendelő ekkor felajánlotta, hogy előleget fizet a további 7 hajóért, amiből a gyár kifizethette volna a Budapest Bank felé fennálló tartozását. A szerződés aláírására a németek Budapestre érkeztek. Az aláírásra azonban nem került sor: a Budapest Bank képviselői telefonon közölték a döbbséggel, hogy korábbi megállapodásuk ellenére nem kívánják tovább finanszírozni a gyártást. Az üzlet kútba esett, s a gyárat a Budapest Bank 1992 II. félévében felszámoltatta. Az előkészített nyersanyagokból és a vállalat képzett munkásaival pedig a gyár legnagyobb riválisa, a szlovákiai komarnoi hajógyár folytatta a megrendelés teljesítését. Bár nekik addig nem volt gyakorlatuk az ilyen hajók építésében, azóta nyereségesen gyártják a típust, Magyarországnak pedig – ahol az újpesti hajógyár helyén azóta Duna Pláza épült – esélye sincs, hogy újra megteremtse a gyártásukhoz szükséges kapacitást, amelynek a kezeléséhez értő szakemberek sincsenek már! Egy ipari kultúra teljes vertikuma kiveszett hazánkból. Ezzel a ténnyel kell számolnia annak, aki ma az újjáalapítására törekszik.

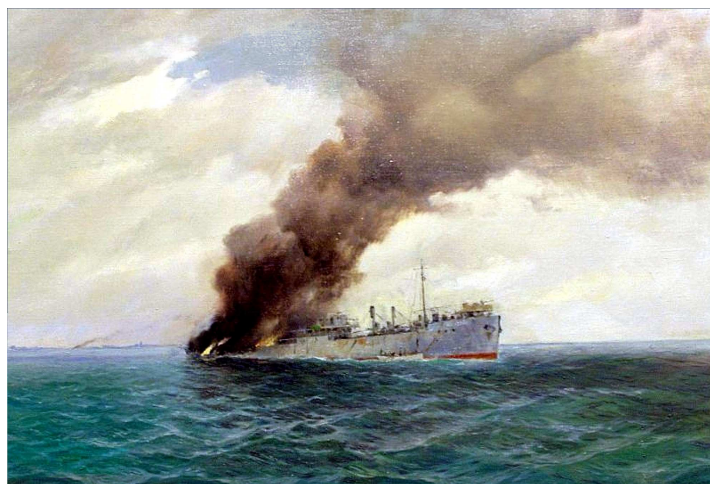
– B. T. –



A DUNA hajótörése 1940. május 1-én Podimánál, (A. Ramberg)

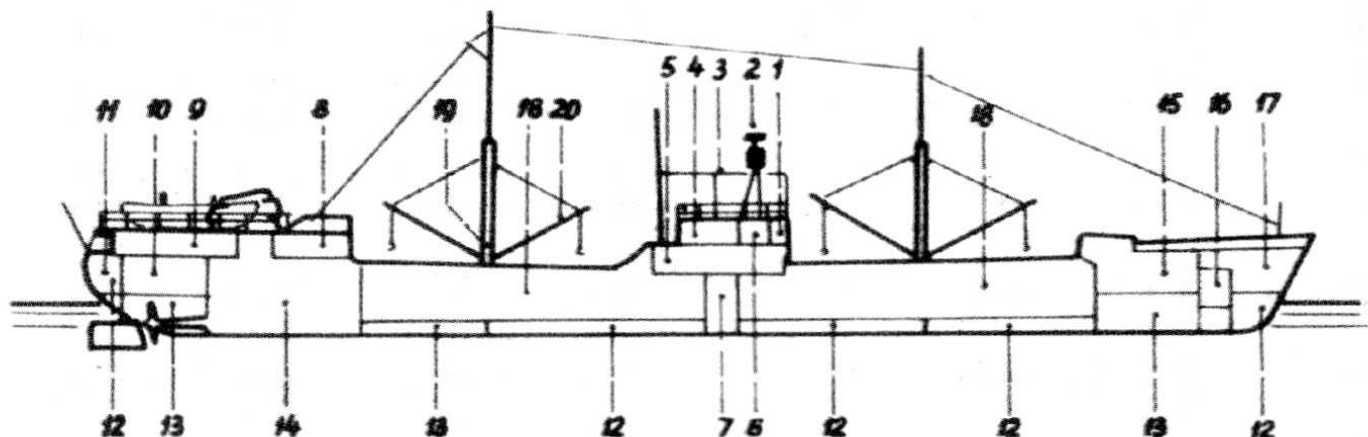


Az UNGVÁR tragédiája 1941. november 8-án Burgasznál (A. Ramberg). A katasztrófa tizenkét magyar áldozata volt. Rájuk is emlékeztet a tengeren, szolgálat teljesítés közben elhunyt tengerészek emlékműve a budapesti Duna-korzón, amely a hajó horgonyát mintázza.



A KOLOZSVÁR megtorpedózása 1943. január 22-én (A. Ramberg).

A sérült hajót ugyan sikerült hazavontatni Budapestre, de a háború befejezéséig már nem került sor a javítására.



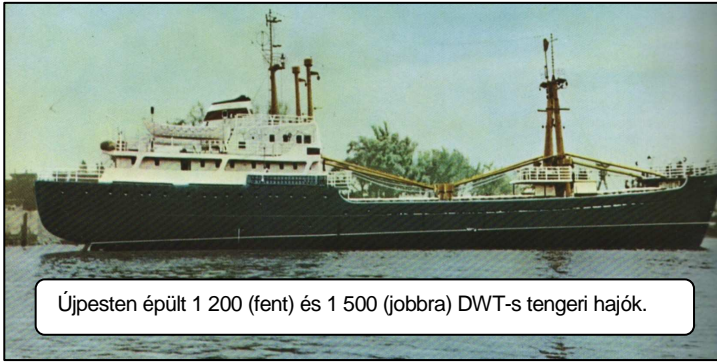
A „Hazám” berendezése. 1. paranesnoki híd, 2. lehajtható radar-terony, 3. lehajtható antennák, 4. tisztí kabinok, 5. étkező, kamra, tálaló, 6. rádiós és radarfülke, 7. hűtőkamrák, 8. raktárak, 9. géptisztek, 10. legénység, 11. kormánygép, 12. vízballaszt-tartályok, 13. üzemanyag-tartályok, 14. gépház, 15. legénység, vámtiszt és dunai kormányosok, 16. lánckamra, 17. lámpa- és festékraktár, 18. raktérek, 19. lehajtható árbocek, 20. lehajtható daruk



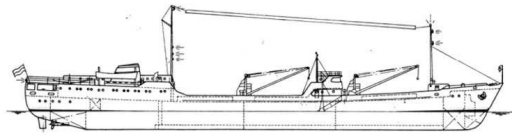
Az 1945 utáni első magyar Duna-tengerjáró sorozat, a HAZÁM-típus volt (a TISZA-típushoz hasonló „három sziget” felépítménnyel). A képen a DUNAÚJVÁROS.



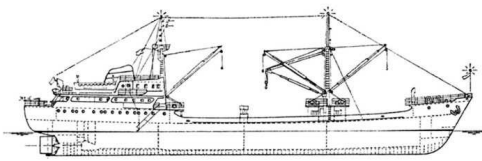
Duna-tengerjáró és igazi tengeri szállítóhajó találkozása. Látványos a különbség – a magyar hajók mégis sokáig helyt álltak a versenyben.



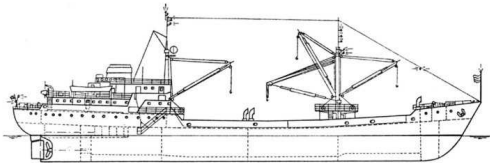
Újpesten épült 1 200 (fent) és 1 500 (jobbra) DWT-s tengeri hajók.



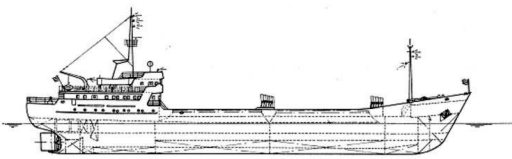
teljes hossz	81,50 m	víziszorítás teljes terhelésnél	2165 m <sup>3</sup>
függőlek közötti hossz	75,40 m	főgépteljesítmény	2x588 kW
szélesség a főbordán	11,40 m	menetsebesség	11,00 csomó
oldalmagasság a főbordán	4,90 m	személyzeti létszám	23 fő
merülés teljes terhelésnél	3,10 m	bruttó hordképesség	1300 dwt



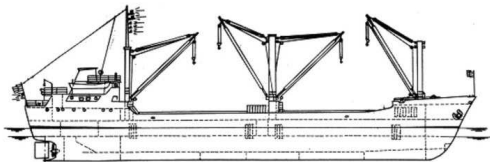
teljes hossz	74,54 m	víziszorítás teljes terhelésnél	2194 m <sup>3</sup>
függőlek közötti hossz	67,00 m	főgépteljesítmény	736 kW (1x8LD 315RF)
szélesség a főbordán	11,30 m	menetsebesség	11,50 csomó
oldalmagasság a főbordán	5,30 m	személyzeti létszám	26 fő
merülés teljes terhelésnél	4,50 m	rakterek befogadóképessége	2194 m <sup>3</sup> ömlesztett áru 2103 m <sup>3</sup> darabáru



teljes hossz	77,95 m	víziszorítás teljes terhelésnél	2470m <sup>3</sup>
függőlek közötti hossz	69,80 m	főgépteljesítmény	736kW (1x6 TAD 36)
szélesség a főbordán	11,50 m	menetsebesség	12,5 csomó
oldalmagasság a főbordán	5,60 m	személyzeti létszám	26 fő
merülés teljes terhelésnél	4,35 m	rakterek befogadóképessége	2453m <sup>3</sup> ömlesztett áru 2289m <sup>3</sup> darabáru



teljes hossz	74,60 m	víziszorítás teljes terhelésnél	2860 m <sup>3</sup>
függőlek közötti hossz	67,55 m	főgépteljesítmény	809 kW
szélesség a főbordán	11,30 m	menetsebesség	11,00 csomó
oldalmagasság a főbordán	6,40 m	személyzeti létszám	16 fő
merülés teljes terhelésnél	5,08 m		



teljes hossz	71,00 m	merülés zárt védfedélzetnél	5,30 m
függőlek közötti hossz	65,00 m	főgépteljesítmény	1103 kW
szélesség a főbordán	11,50 m	menetsebesség	11,00 csomó
oldalmagasság a védfedélzetig	6,30 m	személyzeti létszám	18 fő
oldalmagasság a főfedélzetig	3,80 m		
merülés nyitott védfedélzetnél	3,76 m		

Az 1945 utáni magyar gyártmányú Duna-tengerjáró és tengerjáró hajók típusai (fent), valamint az 1992-es utolsó megrendelés típusa (lent). Míg Magyarország szinte az összes hajógyártó kapacitását megszüntette, Szlovákia azóta is gyártja a típust.

A 2011-ben elfogadandó Európai Duna Stratégiához készített magyar projektek között van olyan, amely a hazai hajógyártás fejlesztését célozza. Bár a részletek egyelőre nem ismertek, arra már most figyelni kell, hogy – a komplett iparág megszűnése miatt (a jelenleg még vegetáló kis cégek kapacitásai jelentéktelenek) – magas költségekkel, hatalmas előkészítő kereskedelmi, banki, és konstrukciós munka-ráfordítás kell az iparág ismételt meghonosításához. A piacszerzésről nem is beszélve: a világpiacon is életképes magyar hajógyárak és termékkörük eltűnésével támadt úrt a piacon ugyanis azóta betöltötték. A terveknek ezért tartalmazni kell azt is, hogy a helyzet számunkra előnyös megváltoztatásához milyen ipar- és kereskedelempolitikai lépésekre, anyagi és humán erőforrásra van szükség.

E nélkül – bár nagyon jó, hogy végre elismerik a hajógyártás nemzetgazdasági jelentőségét és a gazdaság egészét dinamizáló jellegét – kései lesz a felismerés, a tervek pedig csak tervek maradnak, mert következetes és átgondolt iparág-fejlesztési stratégia helyett, csak egy-egy kikötő és gyártó (ki tudja milyen elvek alapján történő) kedvezményezéséhez vezetnek. S, ha csak ennyi történik, attól a magyar hajógyártás aligha támad fel...



## A DEBRECEN (EX-KASSA) DUNA-TENGERJÁRÓ

A DEBRECEN (ex-KASSA) egyike volt a magyar lobogó alatt közlekedő folyami-tengeri flottának, s mára az egykori magyar dunai-tengeri flotta utolsó még meglévő tagja. Az 1939-ben vízre bocsátott hajó a hatvanas évekig a Duna, illetve a Fekete- és a Földközi-tenger kikötői között közlekedett, majd 30 éven át műhelyhajóként használták az Újpesti öbölben. 2004-ben a ZOLTÁN GŐZÖS Közhasznú Alapítvány felújította, azóta rendezvényhajóként a budapesti Duna-part egyik állandó vendége.

A hajó KASSA néven 1939-ben készült el az újpesti hajógyárban. 1941-1944 között hadi szolgálatot teljesített, majd 1944 végén a közelgő Vörös Hadsereg elől Ausztriába menekítették, ahonnan csak 1947-ben tért vissza Magyarországra. Ebben az évben kapta új nevét is. A DEBRECEN Budapest és a keleti mediterrán térség kikötői között ingázott.

Pályafutása	
Építő	Újpesti Hajógyár (Budapest)
Vízrebocsátás	1939.
Korábbi nevei	1939–1947 Kassa 1947–1964 Debrecen 1964–2006 f. sz. Műhelyhajó
Általános jellemzők	
Honos kikötő	Budapest
Víziszorítás	580 BRT
Hosszúság	77,3 m
Szélesség	9,86 m
Merülés	6,00 m
Sebesség	kb. 10,5 csol/óra

A DEBRECEN-t 1965-ben kivonták a forgalomból, majd műhelyhajóvá alakították át. Közben számos olyan módosítást végeztek rajta, mellyel eredeti képét jelentősen megváltoztatták (így többek között nagyméretű ablakokat vágtak a hajótest két oldalába). Végül 1998-ban a Magyar Hajózási Részvénytársaság a Magyar Duna-tengerhajózásért Alapítványnak adományozta a hajót.

2004-ben az Európa cégcsoport tulajdonosai és Neszmély Község Önkormányzata által létrehozott Zoltán Alapítvány, 99 évre megkapta a hajó kezelési jogát. Így került a veterán vízi jármű még ugyanabban az évben a Neszmélyi Hajóskanzenbe, s a Podmaniczky díjjal elismert, közhasznú társadalmi szervezet 2006 tavaszán hozzákezdhetett a hajó felújításához. Ennek első fázisában Komarnoban – mintegy 80 millió forintot ráfordítással – elvégezték a külső és belső felületek festését, helyreállították a hajó felépítményeit, valamint felújították a négy és fél méter magas, 500 négyzetméter alapterületű rakteret.

A magújult hajó első feladata egy 400 fős nemzetközi építész diák-találkozó lebonyolítása volt 2006 nyarán az Erzsébet-híd mellett. A hajót ezután a 2006. augusztus 20-i vízi parádén láthatta újra a nagyközönség, amikor sor került a DEBRECEN (ex-KASSA) újrakeresztelésére. A szertartást Batthyány-Strattmann Ádám felesége végezte el (a XIX. században a család egyik őse indította el a Budapest-Bécs közötti menetrend szerinti hajójáratot). Azóta a Batthyány tér mellett horgonyzó hajó – amely ma már páratlan ipartörténeti emlékünk – egyedi hangulatú kulturális események, koncertek, színházi előadások és különböző közösségi rendezvények lebonyolításával öregbítette a magyar hajógyártás és hajózás hírnevét és emlékét.

2009-ben azután az Octopus Tengeri Régészeti Kutató Egyesület 25 éves bérleti szerződést kötött, hogy a hajó teljes felújítása és modernizálása után egy múzeumot alakíthasson ki a fedélzetén. Ennek érdekében az Egyesület pályázatot nyújtott be a Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program 3.1.1/C-09 „Kulturális és örökségturizmus fejlesztése” c. pályázati felhívására „Debrecen ex-Kassa - múzeum hajó kulturális örökségmegőrzésén alapuló komplex fejlesztése” címmel, amelyen 2010. február 23-án 251 850 607 forint támogatást nyert (forrás: [www.nfu.hu](http://www.nfu.hu)). A projekt tervezett kezdete 2010. augusztus 2., a megvalósítás tervezett befejezése 2011. április 30.

A nyilvánosan hozzáférhető pályázati adatlap szerint a projekt átfogó célkitűzése, hogy „... a kulturális örökségmegőrzés jegyében egy olyan turisztikai attrakciót hozzon létre, amely jelentős mértékben hozzájárul a turizmus további térnyeréséhez. Konkrét cél ennek megfelelően a KASSA állóhajó múzeummá történő átalakítása egy két-szintes tematikus kiállító helyiség létrehozásával ...” – melynek eredménye „egy egyedülálló, komplex turisztikai attrakció létrehozására a Duna-parton”.

A pályázati támogatás elnyerését követően, 2010 márciusától a hatósági regiszterbe az Octopus Egyesületet jegyezték be a DEBRECEN (EX-KASSA) üzembentartójaként.

A 2010. október 27-én tartott projektindító rendezvényről tudósító sajtóból további részletek is kiderülnek: Például, hogy kormány- és vihar-szimulátor, kipróbálható távvezérelt mélytengeri kutatórobot, szakkönyvtár, fotó- és videóarchívum, e-múzeum, melegkonyhas étterem és kávézó is lesz a hajón. Az alapítók szándéka szerint a DEBRECEN (ex-KASSA) nemcsak kiállító terem lenne, hanem együtt a tenger szerelmeseinek – „hajósoknak, felfedezőknak, kalandoroknak” – a találkozóhelye, egyfajta kulturális központ. A teljesen akadálymentes kialakítású múzeumban a tervek szerint összegyűjtik majd a hazai közgyűjtemények raktáraiban porosodó vízi leletanyagot, emellett a környező országok múzeumi anyagából is szerveznek majd időszakos kiállításokat, és a magyar víz alatti kultúrát is „körbeutaztatják” külföldön. A 400 négyzetméteres kiállító térhez a tervek szerint egy konferenciák rendezésére is alkalmas helyiség csatlakozna. A múzeumban pedig interaktív eszközök is lesznek a kutatók és a régészek számára (számítógépes terminálok, érintőképernyőként használható monitor-asztalok, könyv- és video-tár, valamint kutatóhelyek). A belépőjegyek árát pedig megpróbálnak ezer forint alatt tartani. (Forrás: „Víz alatti múzeum nyílik a Debrecen Ex-Kassa fedélzetén” – [www.hirado.hu](http://www.hirado.hu), 2010. október 27., „Sosem látott múzeum épül a Dunán, a Batthyány téren!” [www.hvg.hu](http://www.hvg.hu), 2010. október 27.)

Ezen túlmenően a tervezett átalakítás egyes részleteit egy vázlatos távlati képről ismerhettük meg, amelyet az OCTOPUS Egyesület a 2010. évi – a DEBRECEN (ex-KASSA) fedélzetén közösen rendezett – Múzeumok Éjszakája alkalmából mutatott be a helyszínen. A képről kiderül, hogy a 2004-2006-os felújítás idején megszüntetett elülső raktárnyílásokhoz hasonlóan a még megmaradt két hátsó raktárnyílás is megszűnne, a köztük álló fedélzeti daru pedig átkerülne az első fedélzetre. A helyükre kerülne ugyanis a kávézót és az e-Múzeumot rejtő – kívülről a hajó fedélzetén szállított fa rakomány-nak álcázott – helyiség, amely a két végén közvetlen összeköttetésben állna a középső- és a hátsó felépítménnyel. Így a hajó szillettjét jellegzetessé tevő „három sziget” felépítmény is megszűnne. Az OCTOPUS Egyesület szerint elsősorban azért van szükség erre, hogy egy (az egészséges és a mozgássérült látogatók folyamatos akadálymentes és az időjárástól is független közlekedését biztosító) összefüggő helyiség jöjjön létre, amely közlekedési kapcsolatait tekintve függetleníthető a hajó rakterében kialakítandó kiállítótertről és rendezvényteremtől, ami másképpen nem lenne megvalósítható. A hajó átalakítása azonban mindentől függetlenül is komoly szakmai kihívás, hiszen a Múzeum kialakítása és üzemeltetése megkívánja az olyan speciálisan felszerelt helyiségek kialakítását, mint a lelettároló-, konzerváló- és restauráló-helyiségek, a megfelelő őrzés-védelemmel ellátott és klimatizált bemutatóhelyek és tárolók, stb.

A raktérben jelenleg látható hajóváz, illetve bordázat is eltűnne, hiszen a műtárgyvédelemhez elengedhetetlen állandó hőmérséklet tartásához hőszigetelés beépítése szükséges. A szigetelő réteg pedig eltakarná a bordázatot. Az eredeti konstrukció látványának biztosítása érdekében azonban két helyen láthatóvá tennének a szerkezetet, így garantálva, hogy ne tűnjön el teljesen az érdeklődők szeme elől. Megmaradnának a hajótest oldalába vágott műhelyablakok is, hiszen – a fedélzeti raktárnyílások megszüntetésével – egyedül ezek biztosítják a raktér természetes benapozását. A korhű látvány felidézéséről azonban ügyes optikai csalódást keltő megoldással – a hajó szegecselt oldalát utánozó mintázatú, csak az egyik oldaláról átlátszó fólia-burkolattal – gondoskodnának. Az oda nem illő ablakok látványa így kívülről semlegesíthető. A tervek szerint a megújult hajó 2011 nyarától várja a látogatókat.

– B. T. –





A hajóorr Révkomáromban a 2006-os felújítás idején.



A hajótát Révkomáromban a 2006-os felújítás idején.



Ötletek a hajó hasznosítására 1: látványos fővárosi rendezvényhajó.



Ötletek a hajó hasznosítására 2: hatalmas KINDER-hajó a gyerekeknek.



Ötletek a hajó hasznosítására 3: a víz alatti régészet múzeumának terve. (Forrás: OCTOPUS)

## TISZTÚJÍTÁS 2011 FEBRUÁRJÁBAN

Egyesületünk jelenleg hivatalban lévő elnöksége egy éves határozott időtartamra vállalta a megbízatást, ami 2011 februárjában lejár. Akkor az alapszabálynak megfelelően tisztújítást kell tartani. A tisztújítással összefüggésben a jelenlegi leköszönő elnökség tagjai beszámolnak a tagságnak az elmúlt évben végzett tevékenységük eredményéről, valamint a 2007 decemberében végzetthez hasonló kérdőíves felmérésre kerül sor a tagi igények ismételt összegyűjtése és kiértékelése céljából, hiszen a legutóbbi hasonló felmérés óta számottevően kibővült az egyesület tagsága. A fentiekre tekintettel az elnökség ezúton felkéri a tagságot, hogy a februári időpontig lehetőség szerint készüljön fel az Egyesület további működésével, valamint az új elnökséggel kapcsolatos elvárásai megfogalmazására, gyűjtse össze javaslatait, észrevételeit és a szükségeshez képest állítson jelölteket.

## GYARAPODÓ GYŰJTEMÉNY

2009 óta Egyesületünk birtokolja néhai Galgóczy János (1892-1969) az első világháborúban a polai központi hadikikötőben létesített cs. és kir. tengerészeti repülőbázis parancsnoka fotógyűjteményének egy részét. A különböző osztrák-magyar hadihajókról, kikötőkről, tengerészekről készült korabeli fotók, összesen 187 db, beszerzésére azzal a céllal került sor, hogy megkönnyítsük a saját kiállításaink berendezését és a kutatóink munkáját (a jogdíjmentesség biztosításával), s nem utolsósorban anyagi értéket képviselő gyűjtemény tulajdonjogát biztosítsuk Egyesületünk számára. Most lehetőség nyílt rá, hogy a gyűjteményt teljessé tegyük, és a haditengerészeti repülésre vonatkozó képanyaggal (további 88 képpel) kiegészítsük.



## Ajánló



Egyesületünk 2006 októbere óta a nagykörűi Fegyver- és Haditengerészeti Gyűjtemény egyik fenntartója. A kiállítás az elmúlt években nem a legjobb körülmények közt volt elhelyezve. Idén tavasszal azonban az önkormányzat nagyszabású felújításba és építkezésbe fogott, s gyűjtemény is önálló épületbe – a korábbi tűzoltószertárba – került. A két, külön bejárattú terem közül az egyikben a fegyvergyűjtemény, a másikban a haditengerészeti gyűjtemény kapott helyet. A körülmények ideálisak: a felújított épületben a fűtés és a szellőzés megoldott, a világítás megfelelő, a nyílászárókat rács védi. A kiállítás előzetes bejelentkezés után megtekinthető. Tel.: 06/56/494-001, Cím: Nagykörű, Kossuth u. 9.

TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományörző Egyesület

### HÍRLEVELE

Megjelenik negyedévente

### Szerkesztő:

Dr. Balogh Tamás

### E negyedévi számunk szerzői:

Dr. Balogh Tamás, Heckenast Péter

Hírlevelünk elektronikus terjesztésű, letölthető honlapunkról:

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

és a nagyobb hajózástörténeti honlapokról:

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

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

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

Amennyiben Ön is publikálna a Hírlevélben, témajavaslatait a következő címekre juttathatja el: [balogh.tamas@hajosnep.com](mailto:balogh.tamas@hajosnep.com), [bicskei.janos@hajosnep.hu](mailto:bicskei.janos@hajosnep.hu)

**A Szerkesztőség a változtatás jogát fenntartja!**