

A Szent István csatahajó kutatásának újabb állomása

Messzelátó

Legutóbbi számunkban közöltünk cikket az első magyar Szent István csatahajó expedícióról, azzal az ígérettel, hogy az újabb helyszíni kutatások eredményéről folyamatosan tájékoztatást adunk. Időközben lezajlott a következő expedíció is, amely szintén az első sorszámot viseli, de már mint magyar-horvát közös vállalkozás. Az alábbiakban a magyar búvártársadalom fiatal szaklapjából (Búvárinfó I. évf. 5. szám) átvett, a hajó műszaki-, haditechnikai paramétereire vonatkozó és egyéb érdekességeket tartalmazó ismertetőt, valamint a kutatás néhány résztvevőjének rövid nyilatkozatát közöljük.

Az 1914. január 18-án vízre bocsátott Szent István csatahajó megépítése volt az eddigi magyar hajóépítés legnagyobb alkotása. Gyártója – beleértve a 28 cm vastag páncélzatot is – a Ganz-Danubius Hajó- és Gépgyár Rt. fiumei telepe volt. A 30,5 cm-es lövegeket és tornyait a Skoda Művek készítette, melyek oldalsortűzben egyszerre 5400 darab gránátot tudtak kilőni. A hajó 20 000

tonnás; 151 m hosszú; 27,3 m széles és 8,2 m mélyjárátú, igazi modern óriáshajó volt. Két, összesen 26 500 LE teljesítményű hajtóművét 12 széntüzelésű kazán látta el gőzzel. Maximális sebessége 21 csomó volt. Állandó személyzete 96 662 fő és 150-180 fő partraszálló különítmény. A hajó véglegesen 1915-ben készült el, felavatása 1916. január 6-án volt. A hajóroncs nem őriz kincseket a mélységben, de a magyar ipartörténet kiemelkedő alkotása. Néhány kultúrtörténeti plakett, a Palka József készítette négy üveg oltárkép, valamint a hajózászló (mely az 1848-49-es szabadságharc komáromi zászlójának egy részét tartalmazza) a hajóroncsban kell, hogy legyen. Végül nem szabad elfeledni, hogy a Szent István csatahajó kegyeleti hely is, mivel acél szemfedelmet borít 89 tengerész örök nyughelyére.

A csatahajót több ország búvárai felkeresték már az elmúlt években. Merültek itt 1974-ben és 1979-ben jugoszláv, 1990-ben olasz, 1994-ben osztrák búvárok. Magyar búvárok 1994 októberében keresték fel a Szent István csatahajót első alkalommal. Az expedíció a horvát és a magyar műemléki felügyelőség hivatalos megállapodása alapján 1995. május 1-12-e között végezte a feltárást. Az expedíció központja Ilovik szigetén volt.



A hajó jelképe, a Szent Istvánt ábrázoló bronzplakett

Riportok Ilovikából*

Czakó László (Debreceni Búvárklub, az expedíció vezetője): – Legjobban talán annak örülök, hogy bár az expedíció tagjai sok helyről jöttek össze, egy igen egységes, mondhatnám profi csapat benyomását keltette bennem. Mindenki igyekezett mindent megtenni a siker érdekében. Másik érdekesség, hogy az előkészítés során tartottunk a mélységi mámortól. Ehhez még a feladat jellegéből adódó stressz is járult az első merüléseknél, ami azonban mindenki számára leküzdhető volt. Búvárszakmai szempontból igen fontosnak tartom kiemelni, hogy Magyarországon ez volt az első, tudományos célú búvárexpedíció, s nem kis dolog, hogy 65 méteres mélységben dolgoztunk...

Mario Jurisics (az expedíció horvát vezetője): – Foglalkozásom régész, szakterületem az antik hajótörések tanulmányozása. A Szent István csatahajó az első újkori hajóroncs, amelynek a feltárásában részt veszek. Ez egy teljesen új terület számomra. A roncs maga monumentális és ez talán a legnagyobb hajó, amit víz alatt láttam. Szerintem minden búvárnak, aki lemerül ide, ez egy igen nagy megtiszteltetés.

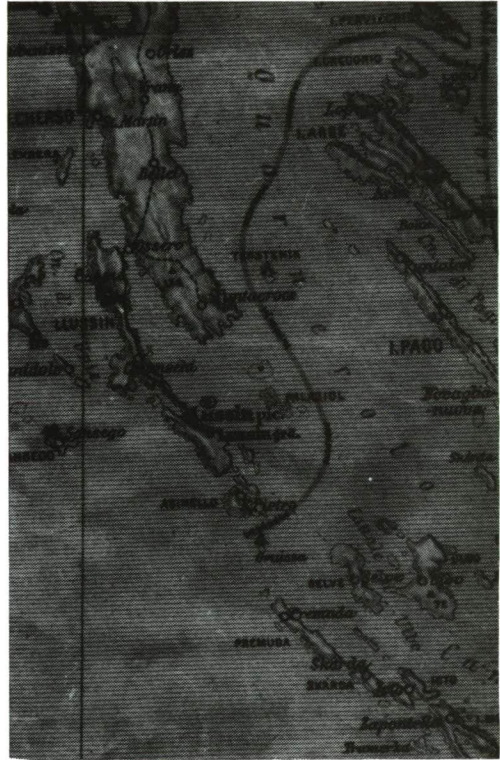
* A szövegben előforduló búvár-szakkifejezések magyarázata:

Fenekidő: a merülési idő azon szakasza, amelyet a búvár a felszíntől a fenéig érkezés és az onnan visszaindulás között tölt el.

Mélységi mámor (nitrogén narvális): nagyobb mélységben (40 m alatt) a szervezetbe kerülő nagy mennyiségű nitrogén hatására a búváron a részegséghez hasonló tünetek jelentkeznek. Súlyos esetben a búvár elveszti az önkontrollját.

Zsilipelés: jelentősebb (60-80 méteres) mélységben végrehajtott merülés alkalmával a búvárnak felfelé jövetelkor táblázatban meghatározott kisebb mélységekben időznie kell, hogy a szervezetből károsodás nélkül kiválhasson a nitrogén. A zsilipelés célja a dekompresziós (keszon) betegség megelőzése.

Búvártechnikai szempontból is igen komoly teljesítmény, a nagy mélység miatt. Nem javaslom amatőr sportbúvároknak itt a merülést. Véleményem szerint itt a továbbiakban csak jól felkészült, nagy tapasztalattal rendelkező búvárok, tudományos kutatási célból merülhetnek majd. Elképzelhető – amit a magyar kollégák is felvetettek – esetenként egy kegyeleti emlékmerülés szervezése...



A Szent István csatahajó utolsó útja

Dombóvári Tibor (Debreceni Búvárklub, vezető-operátor): – Mint az expedíció operátora, különösen nehéz helyzetben éreztem magam. Karáth Imre kollégámmal együtt elvállaltunk a Duna TV részére egy 30 perces film készítését. A felvételeket igen nehéz körülmények között (mélység, rövid merülési idők és kevés alkalom, nagy hullámozás, hideg, zavaros, sötét víz) készítettük. Az anyagokat

átnézve, úgy érzem, hogy a feladatot teljesítettük, bár én a saját felvételeimmel nem vagyok teljesen elégedett. Ősszel, ha sikerül visszajönni, egy igazán jó filmet fogok, fogunk csinálni...

Kovács Attila (Silex Sportegyesület, Miskolc): – A „viharos” megérkezést és izgatott készülődést messzemenően kárpótolta az az élmény, amit minden merülésnél megcsodáltam, a monumentális hajóroncs és az azt vastagon benövő élővilág, az ott élő igen változatos és kapitális méretű halak. Lenyűgözött az első merülés alkalmával az a hatalmas angolna, mely barátságosan „bekopogott” a maszkomon, mintegy üdvözölve. Sikertült bejárnom a hajó első harmadában lévő repedéstől a végéig a roncsot. Merülésem során Dobóvári Tibor videofelvételeihez világosítottam...

Mácsai Endre (Kecskeméti Búvárklub):

– Úgy érzem, hogy a munkánk sikeres volt. Sajnos az időjárás nem kedvezett számunkra. A részletes bejáráshoz hosszabb időre és talán

nagyobb technikai felkészültségre van szükség... A merülések a mélység miatt rendkívül rövidek voltak (általában 15-20 perc fenékidőt terveztünk) ilyen esetben is hosszú volt a zsilipelés. Héliumot nem használtunk és szinte mindenki beszámolt kisebb mélységi mámorról, ami szerencsére egy esetben sem járt következménnyel. A feltárás szinte csak a hajó külső részére szorítkozott, csak néhány repedésnél hatoltunk be egy-két méterre a hajóba. Remélem, hogy az őszi expedíció alkalmával is tudunk feltáró merüléseket végezni...

E sorok írásának napjaiban érkezett haza a helyszínről a hajó tudományos szempontból tervezett feltárására indult második magyar-horvát Szent István csatahajó expedíció. Legfrissebb információink szerint a bűvároknak sikerült a hajótestbe bejutniuk és onnan különböző relikviákat a felszínre hozniuk. Bővebbet a későbbiekben...

Bogdány Gyula



Serravallo
CHINA-BOR
VASSAL

erősítőszer gyengélkedők, vérszegények és lábadozók számára.

Étvágygerjesztő, idegerősítő és vérjavító szer.

Kitűnő íz. — Több mint 4000 orvosi vélemény.

J. SERRAVALLO
Trieste-Barcola.

Vásárolható a gyógyszertárakban félliteres üvegekben á K 2.60, egész literes üvegekben á K 4.80.