

Iránytű délre

HUNGARIAN MERCHANT MARINE
VETERAN

Dobozi Gábor életét nem lehet szokványosnak nevezni: Pekingben született, fiatalkorát Magyarországon töltötte, majd tengerjáró hajókon szolgálva bejárta az egész világot. Néhány éve Eger mellett, Makláron nyitott múzeumot, ahol a hosszú évek alatt gyűjtött számtalan tengerészrelikviát és érdekességet, köztük az utolsó magyar tengerjáró hajó, a Vörösmarty levont lobogóját állította ki.

A múzeum parkosított udvarán a Tengerész szobra áll, Deák Zoltán somogyudvarhelyi szobrászművész adománya: felavatása alkalmából érmet is kibocsátottak, melynek egyik oldalán a szobor, a másikon a nagy hajós és felfedező, Magellán portréja látható.

2014. május 30-án, a Titanic vízre bocsátásának évfordulóján nyílt meg a nagyközönség előtt a múzeum, amely azóta is folyamatosan fogadja a vendégeket, és foglalkozásokat tart óvodás és iskolás csoportoknak. A gyűjtemény több ezer tárgyat, a hajózással kapcsolatos eszközöket foglal ma-

gába, amit azóta számos felajánlott emléktárggyal egészítettek ki.

Négy évtized a tengeren

Dobozi Gábor harminchat és fél éven át hajózott tengerész géptisztként, mielőtt visszavonult. Ezalatt keresztül-kasul bejárta a világot, minden földrészen megfordult, horgonyzott számtalan kikötőben. Harminckilenc behajózása alatt dolgozott a magyar mellett német, panamai, ciprusi, bahamai, antigua és barbudai, Saint Vincent-i és máltai lobogó alatt is. A tenge-

részethez vezető útja azonban nem volt egyértelmű. Noha diplomata szülők gyermekeként látta meg a napvilágot Pekingben, kamaszkorát már angyalföldi srácként töltötte, majd egy lámpákat tervező intézetben kezdett el dolgozni. A '70-es évek azonban nem kedveztek a szorgalmas és becsületes, de a hosszú haja miatt inkább lázadónak tűnő fiatalnak.

– A hajam számomra szent dolog volt, még édesanyám kedvéért sem váltam volna meg tőle. Aztán úgy alakult, hogy végül egy indiai kiküldetés reményében otthagytam a vállalatot. Egy balatoni nyaralás során a szántódi réven találkoztam három sörözgető tengerésszel, akikkel beszélgetni kezdtem. Anynyi érdekes történetet hallottam tőlük, hogy a következő héten már a Csepeli Szabadkikötőben jelentkeztem szolgálatra – emlékszik vissza a közel negyven évvel ezelőtti történésekre a múzeum alapítója. Majdnem minden stimelt, csupán egyetlen problémája akadt: nem volt katonakönyve,

SZÉKELY DÁNIEL

újságíró



A tengerész szobra, Deák Zoltán alkotása



Az épülő kicsinyített világítótorony



L'Orenoque, 1848. Francia lapátkerekes, gőzvitorlás

ugyanis nem volt katona. E nélkül az okmány nélkül viszont nem vehették fel, így végül levágatta féltett hajkoronáját, és jelentkezett a hadkiegészítő parancsnokságon. Két év katonáskodás után újra megpróbált bejutni a tengerészethez, ekkor már sikerrel. Az első útja Constantzába vezetett, amit a következő években nagyon sok különleges utazás követett.

Veszélyes vizeken

Számos kalandot élt át, a legkülönbözőbb helyeken: a '90-es évek végén Irakban a háborús embargó közepén tiltott videózás miatt bevitt a helyi rendőrség.

– Segélyszállítmányként Franciaországból hétszáz ezer zsák cukrot vittünk a háborús területre, ahol addig csak a filmekből látott katonai kontroll mellett, fegyveres katonák, helikopterek és hadihajók gyűrűjében lehetett bejutni a kikötőbe. Több mint negyven napra ragadtunk

az országban, így ha tehetjük, jártuk a várost. Az egyik alkalommal kamosonok között, a parton filmezve civil ruhás rendőrök tartóztattak le és bevitték. Mikor meggyőződtek róla, hogy nem vagyok kém, a felvételeket törölnöm kellett, és elengedtek – meséli féltve őrzött kincsei között a múzeum tulajdonosa.

A kiállításban a hajók elrendezéséhez hasonlóan kialakítottak úgynevezett kambuzát, élelmiszerraktárt és gépházat is, a termekben pedig sok érdekesség és emlék fedezhető fel, tengeri helymeghatározó eszközök, így sextáns, helyzetezőkör, magyar tengerjáró hajók lobogói, tengerész- egyenruhák, egzotikus tájak népi kultúráinak különleges darabjai is, például törzsi maszkok Dél-Afrikából és Guatemalából, továbbá kínai porcelánok, különleges faragott láda, szobrok, korallok, kagylók színpompás sokasága. Az egyik vitrinben megcsodálható a földön valaha élt legnagyobb testű madár, az ele-

Korallok a Dél-kínai-tengerről és az Indiai-óceánról





Egy francia vitorlás mögött az USS Constitution 1797, a világ legrégebbi még úszó tengeri hajója, ami Bostonban van kikötve

Az angol királyi haditengerészet „HMS” Victory 1765, Nelson admirális hajója



És- és kardgyűjtemény Japántól Afrikáig



fántmadár hatalmas tojása, amely Madagaskárról való.

Fából faragott oroslán előtt állunk meg, amelynek Dobozi Gábor mosolyogva idézi fel a történetét.

– Burmából nem lehet egyhuzamban kimenni a nyílt tengerre nagy merülésű hajóval, meg kell állni az árapály miatt. A közeli part mentén fekszik a „gyilkos falunak” nevezett település, ahol a helyi bennszülöttek élnek. Ezek az őslakosok a kereskedelmi hajók vesztelését kihasználva ladikjaikkal körbeveszik a hajókat, és hírnevükkel ellentétben barátságosan csereberélnek a legénységgel. Itt történt, hogy az általam adott női fehérneműknek annyira megőrültek, hogy a törzsfőnök személyesen hozta el nekem az egyik szent szobrukat ajándékként.

Továbbstátva szemezgethetünk a számtalan magyar vonatkozású tengerészeti dokumentum és régi hajózási térkép között, Gábor megjegyzi, hogy a gyerekek egyértelmű kedvencei a vitorlás makettek. Egy

nyugalmazott vármegyei tisztii főügyész, Rózsahegyi László úgy döntött, hogy az általa megalkotott egyedi készítésű, nagy méretű hajómodelleket mind a múzeumnak ajándékozta. Ennek köszönhetően több nevezetes hajó pontos kicsinyített mása látható a kiállításon.

Tenger helyett Duna

A múzeum néhány éve magyar tengerjáró hajókat bemutató érem-sorozat kiadásába kezdett, a kilencdarabos sorozatot azóta kiegészítették két híres hajóval, az aknára futott Ungvárral és a Duna-deltánál torpedóálatatot kapott Kolozsvárral. Ez utóbbi hajónak Dobozi Dénes volt a parancsnoka, akiről az évek során kiderült, hogy Gábor rokona volt.

Sokan nem tudják, de Magyarországon a trianoni békeszerződés után került előtérbe a folyam-tengerhajózás, hiszen az elcsatolt területekkel együtt az ország elveszítette tengeri

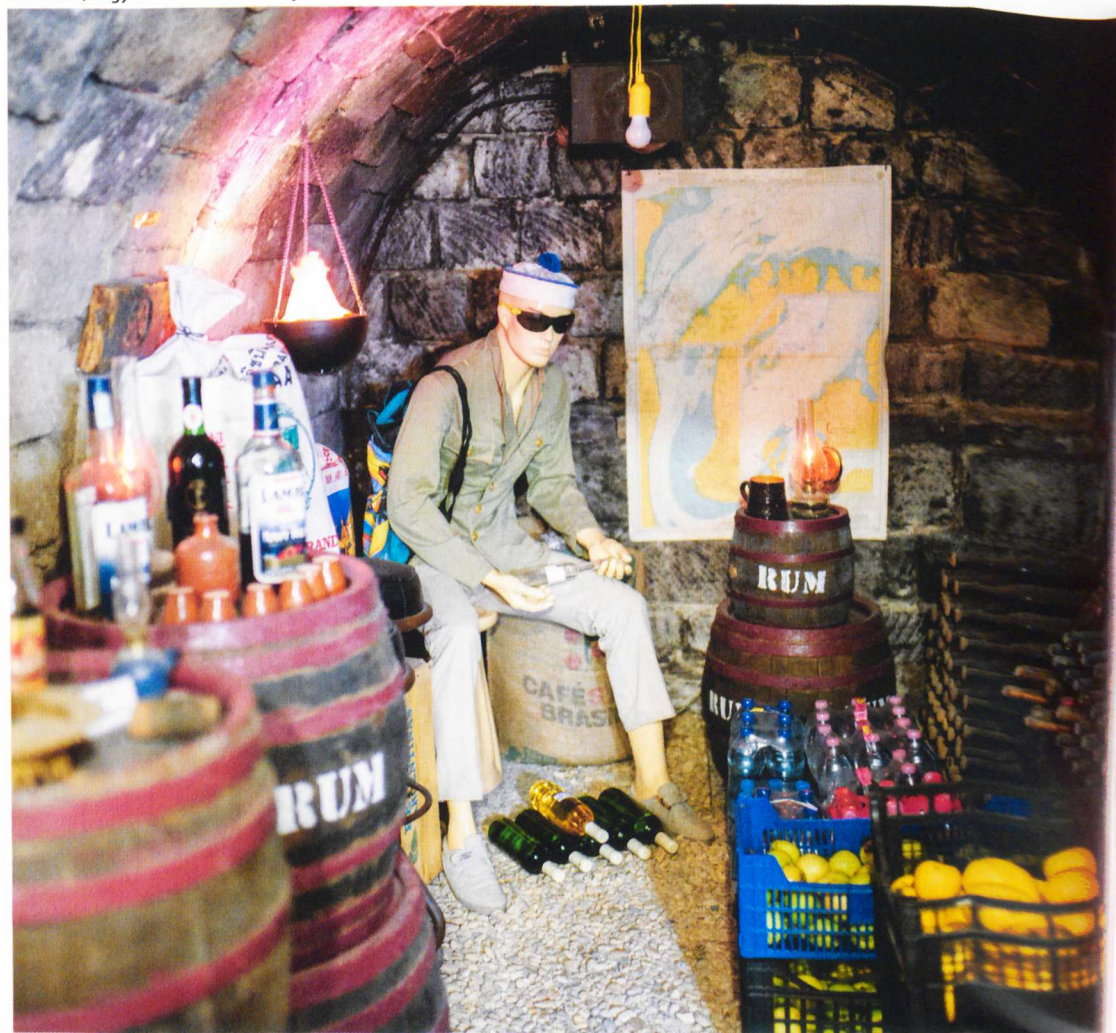


A vitrin ékessége egy elefántmadár-tojás

kikötőt, valamint kereskedelmi flottáját is. Az első ilyen hajót, a Budapestet 1934-ben építették, amit számos másik követett. A II. világháború idején a Magyar Királyi Duna-Tengerhajózási Részvénytársaság hat teherhajója magyar parancsnokság alatt és katonai konvojok tagjaként hadianyag-szállítást végzett a Fekete-tengeren.

– Reményeim szerint nemcsak nekem, hanem a látogatóknak is érdekesek ezek a tárgyak, nem egy közülük különleges darab, igazi ritkaság, amivel máshol nemigen találkozni. Minden tárgynak története van, ami által hiteles bepillantást szeretnék nyújtani a tengerészélet mindennapjaiba – mondja búcsúzóul Dobozi Gábor. E történeteket nemcsak a vitrinek őrzik, hanem az idős tengerészek is, akik a múzeum termeiben időnként megtartott tengerésztalálkozókon újra és újra felelevenítik a régi szép idők emlékeit. ■

Kambuza, vagyis ételkészítőtér a hajón





Magyar tengerészeti I. tiszti trópusi egyenruha



Egy fiatal tengerész használati tárgyai