

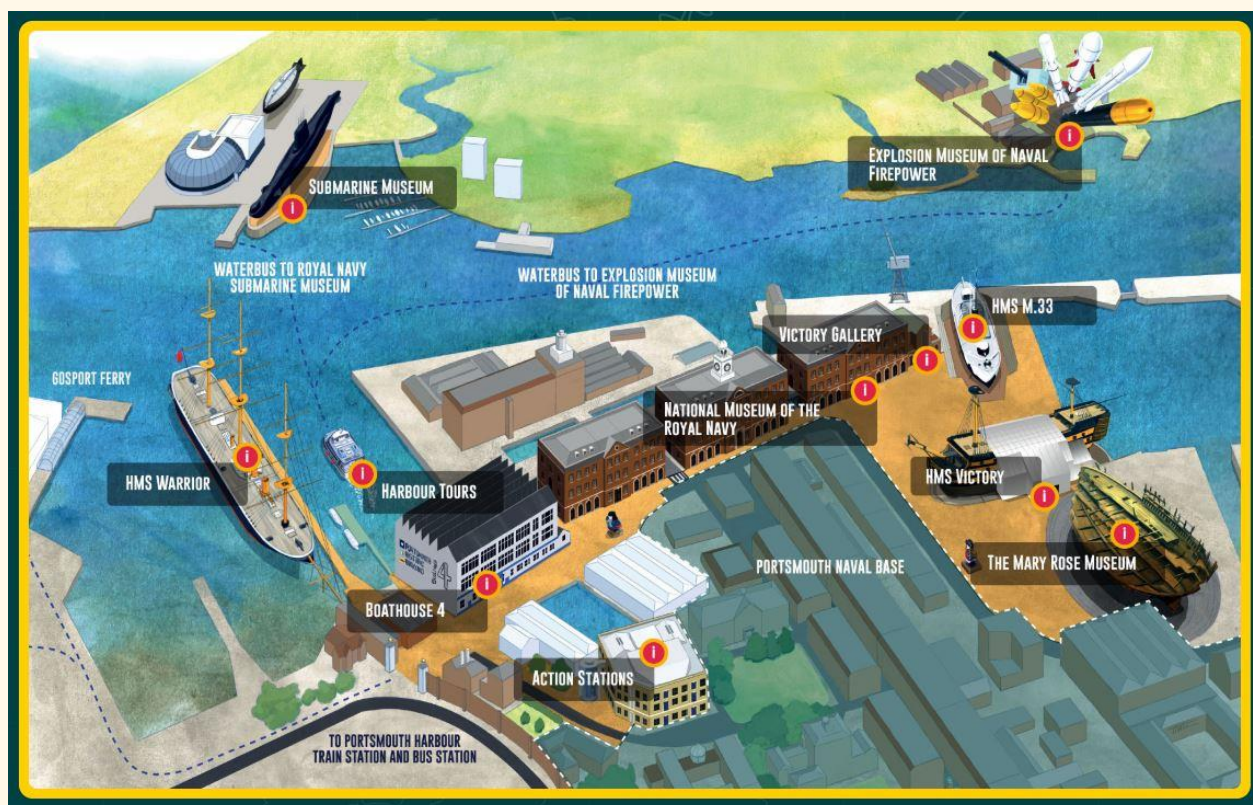
# PORTSMOUTH

2024. november

Portsmouth ma is fontos hadikikötő, szűken vett városlakossága most 240 000 fő körül van. A sok-sok látnivaló közül a **Historic Dockyard** hajóit, kiállításait és az itteni kikötőt terveztük megnézni, ezért vonatoztunk ide Londonból, a Waterloo pályaudvarról. A **Királyi Haditengerészeti Múzeumot** 1911-ben nyitották meg, a kiállítóterületet azóta is bővítik, több nagyszerű hajó tekinthető meg itt és a múzeum épületeinek meglátogatása egyedülálló élmény.

Az 1707-ig fennállt Angol Királyság legfontosabb déli kikötőjét valószínűleg a 12. század végén alapították. Nem sokkal később János király (őt jól ismerjük a Robin Hood történetből) utasítására haditengerészeti bázist hoztak létre Portsmouthban. Igazi hadi kikötővé a 15. századtól kezdve alakult át a város, majd 1698-ban itt építették meg a világ első szárazdokkját. Később hatalmas hajógyári komplexum jött létre a középkori hajóépítő üzemekből a kikötővárosban. Portsmouth kikötőjét a 15. század végén felépített kővár védte, amely a 19. század végére több tucatnyi erődből álló védelmi rendszerrel fejlődött Lord Palmerston miniszterelnöksége idején. Ma is itt működik a Nagy-Britannia három haditengerészeti bázisainak egyike, a HMNB Portsmouth (His Majesty's Naval Base, Portsmouth).

Portsmouth számos fontos történelmi esemény helyszíne volt. Innen indultak V. Henrik inváziós hadai Franciaországba, hogy Agincourtnál legyőzzék a franciákat 1415-ben. A közelben süllyedt el VIII. Henrik zászlóshajója, a Mary Rose, az 1545-ös tengeri csatában. Itt ölték meg Buckingham első hercegét, akire emlékezhetünk Dumas Három testőréből. James Cook ide érkezett vissza Föld körüli útjáról 1775-ben. Nelson admirális innen indult Napóleon hajóhada ellen Trafalgar felé 1805-ben. Itt bocsátották vízre 1906-ban az első igazán modern csatahajót, a HMS Dreadnought nevű acélszörnyet, amiről aztán egész hajótípus neveztek el a 20. század elején. A kikötő fontos szerepet vitt az első és a második világháborúban, több súlyos bombázást is elszenvedett. A Falkland szigeteki válság idején innen indultak a hadihajók Argentína felé 1982-ben.





↑ A Waterloo pályaudvarról indult a vonatunk Portsmouth felé

↓ A **Historic Dockyard** területére lépve először a HMS Warrior páncélozott fregattot néztük meg. A 19. század



közepén kezdődött az átállás a fekete lőporról a gyorsan fejlődő vegyipar által gyártott robbanóanyagok és brizáns lőporok alkalmazására, ami a lövegek gyors ütemű fejlődését is elindította. A korábbi fa testű hajók már nem nyújtottak elegendő védelmet az új fegyverek ellen. Az 1850-es és 60-as években jelentek meg az acélszerkezetű, páncéllemezekkel borított újfajta hadihajók. A Warrior építését 1861-ben fejezték be.

A Warrior hosszas restaurálási munkák után, a Nemzeti Történelmi Flotta tagjaként 1987 óta állomásozik a Historic Dockyard kikötőjében. Eredetileg az Admirális megrendelésék követve a hajótestben elhelyezett

gőzkazánok hajtotta hajócsavar mellett teljes vitorlázattal építették meg a forradalmian új páncéloshajót. A korabeli gyorsjáratú vitorlás klipper kereskedelmi hajókéznál jóval hosszabb (128 m) hajóteste nehezítette a manőverezést amit a Warrior sebessége egyenlített ki.





A Warrior fedélzetén csak néhány hátultöltő löveget helyeztek el, ezek feladata inkább a védekezés volt. A távolharcot az egyetlen ágyúfedélzeten elhelyezett 38 db ágyúval végezték.

← Ez egy 110 fontos hátultöltő Armstrong

Eredetileg 40 db simacsövű elöltöltő terveztek elhelyezni a hajón, azonban a Warrior 1883-ban történt leszereléséig a lövegek típusát többször megváltoztatták. Már a szolgálatba állításkor kapott a hajó 10 db huzagolt hátultöltő Armstrong ágyút, amit az 1864-67 közötti átépítés során 28 db huzagolt elöltöltő ágyúval egészítettek ki. Az eredeti simacsövű elöltöltő ágyúkat ekkor leszerelték. A Warriort 1883-ban leszerelték, ezután raktárként, majd olajtároló hajóként használták. A hajón ma látható fegyverzet többsége replika, ami az 1979-ben kezdődött felújítás során került mai helyére.





Az egyik a kevés hátultöltő Armstrong ágyú közül

Az 1860-as években még nyoma sem volt a fékező és csőviszszahúzó szerkezeteknek



Egy elöltöltő ágyú a rászertelt irányzékkel



← Azért nem akármilyen érzés egy ilyen helyen állodgálni...

↓ A kézfegyverek egyik tárolója



A legénység étkezőpadjai az ágyúfedélzeten voltak. A hajón 50 tiszt és 656 tengerész szolgált.



Itt volt a konyha is

A Warrior hatalmas horgonyait kézi erővel csörlőzték fel. Bizony izzasztó munka lehetett

↓ Az ágyúfedélzeten is volt kormányállás



↑ Egy tiszt kabin

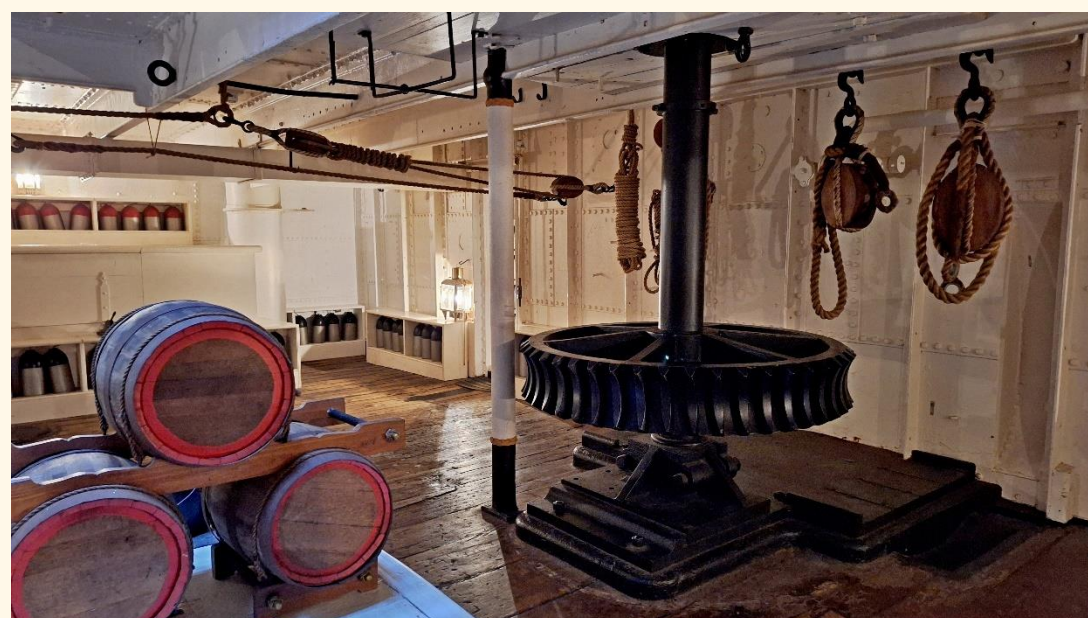


← És a tiszt étkező



A kapitány  
nappali kabinja

és hálószobája



Raktár, lőszertár



← Legénységi fürdő

→ Fogda



← A Warrior acél bordázatú, de fa testű hajó. A bordázathoz 457 mm vastag tikfa palánkot erősítettek, amire került a 114 mm vastag kovácsolt acél páncélzat.



A Warrior gépi meghajtását 10 db gőzkazán biztosította egy darab hajócsavar segítségével. A gőzhajtás és a teljes vitorlázat használata mellett a hajó legnagyobb sebessége 17,5 csomó, azaz 32,4 km/h volt. Az építéskor modern hajó a hadiipar és a hajózás gyors fejlődése következtében hamar, 10-15 év hadi szolgálat után már elavultnak számított. Ezután viszontagságos sorsa volt az egykor büszke csatahajónak. Kazánjait, árbócait és persze teljes fegyverzetét leszerelték. Többszöri átalakítás után történt meg a hajó restaurálása, újjáépítése, aminek során működő kazánokat nem építettek újra, helyettük acéllemezből építettek működésképtelen kazántesteket, csak néhány öntöttvas alkatrész készítették el újra, hogy az eredeti megjelenés megmaradjon. Szóval ez is replika.

A Warrior gépi meghajtását 10 db gőzkazán biztosította egy darab hajócsavar segítségével. A gőzhajtás és a teljes vitorlázat használata mellett a hajó legnagyobb sebessége 17,5 csomó, azaz 32,4 km/h volt. Az építéskor modern hajó a hadiipar és a hajózás gyors fejlődése következtében hamar, 10-15 év hadi szolgálat után már elavultnak számított. Ezután viszontagságos sorsa volt az egykor büszke csatahajónak. Kazánjait, árbócait és persze teljes fegyverzetét leszerelték. Többszöri átalakítás után történt meg a hajó restaurálása, újjáépítése, aminek során működő kazánokat nem építettek újra, helyettük acéllemezből építettek működésképtelen kazántesteket, csak néhány öntöttvas alkatrész készítették el újra, hogy az eredeti megjelenés megmaradjon. Szóval ez is replika.

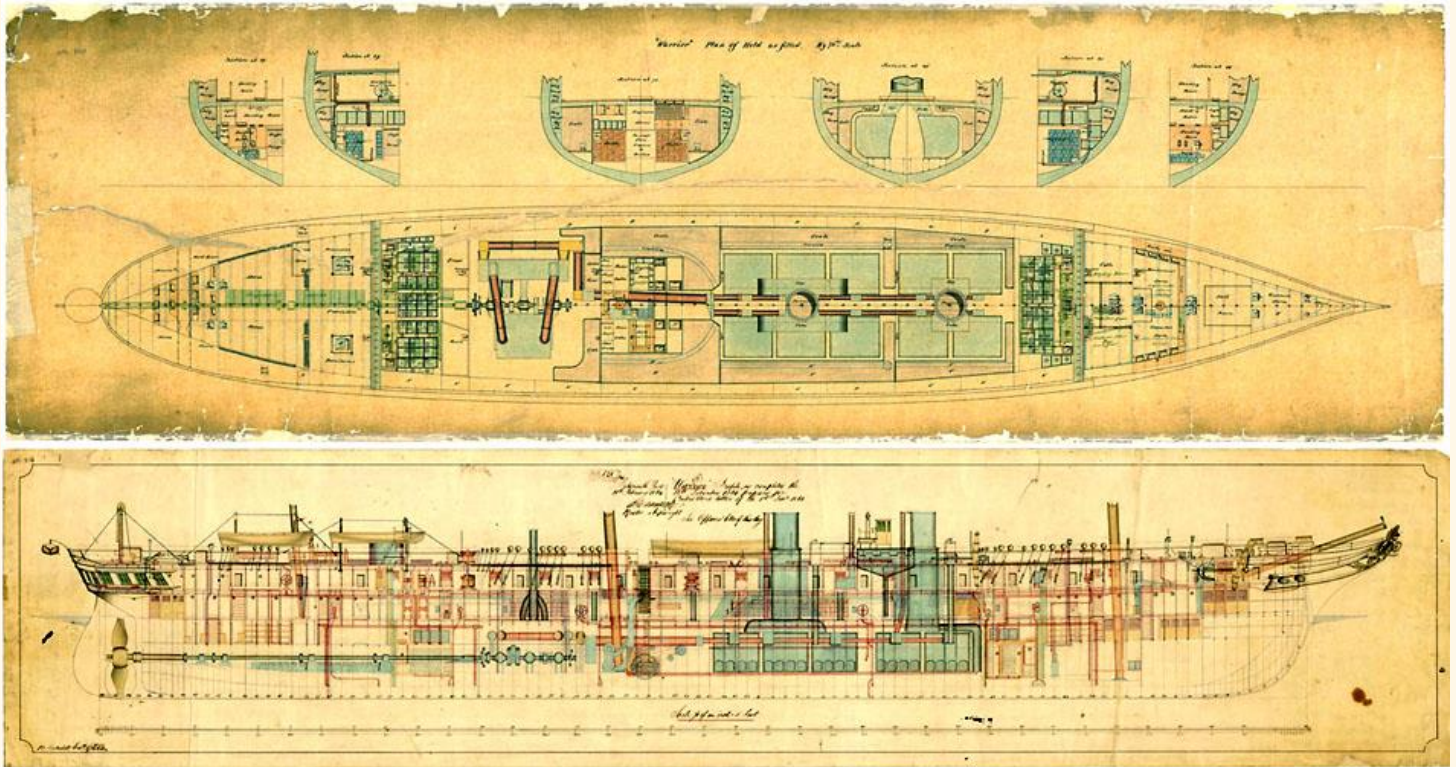
→ A fedélzeti kormányállás (van egy másik az alsó fedélzeten).



↓ Az eredeti orrfigura is elpusztult, korabeli fényképek alapján faragták újra. A munkával 1983-ban készültek el.



↑ A sebesség növelése érdekében a kéményeket eredetileg behúzótra tervezték, hogy vitorlázás közben csökkenjen a légellenállás. Mellesleg a pompás vitorlázat és az árbócok voltak a gyors avulás egyik oka. Már 1871-ben elkészült az első vitorlázat nélküli, kizárólag gőzhajtású hadihajó. Az árbócok és a kötélet már nem akadályozta a mozgatható lövegek fedélzetre telepítését, így a hajók harcértéke megnőtt, a Warrior pedig menthetetlenül elavult.



↑ A HMS Warrior eredeti tervrajza

↓ A HMS Warrior felújítása előtt, akkor még Oil Fuel Hulk C77 néven, olajtároló hajóként a Llanon-öbölben 1977-ben



A **Naval Museum of Royal Navy** épülete mellett elsétálva igyekeztünk Nelson admirális híres hajójához, a Victoryhoz.



Ahol ezt a látványt vártuk →

↓ Helyette ez fogadott. Az 1759-60-ban épített hajó az idők során sok harci sérülést szerzett, sőt - bár sérülten - de túlélte a második világháborús német bombatámadásokat is. Többszöri jelen-tős javítási munkák után a végső csapást egy farontó bogár (Xestobium rufovillo-sum) pusztítása mérte az öreg hajóra. Most (2024-ben) még javában tartanak a felújítási munkák. Ennek ellenére a Victory látogatható, egyes részeit már szépen helyreállították. Mégsem tudtam szabadulni attól az érzéstől, hogy olyan, mint öregapám fejszéje, aminek nyelét apám, fokát pedig magam cseréltem ki.





A Victory a világ legrégebben hadrendbe állított és még ma is létező hadihajója. A 2022-ben megkezdődött nagyszabású felújítási munkák során kicserélik a hajó teljes palánkozatát és gondoskodnak a faanyagok megfelelő vegyi védelméről a farontó bogarak ellen.

→ A hajó hátsó részének helyreállítása, benne a kapitány szalonjával, már elkészült és látogatható



↓ A fedélzet első részén néhány replika hajóágyút helyeztek el. Hátterben a Tengerészeti Múzeum épületei



A kormányállás a fő fedélzeten. A fölötté levő vödörsor GR monogramja talán V. György királyra (ur. 1910-1936) utal, aki sokat tett a Victory renoválása érdekében.



←↵ A hajó tatjában elhelyezkedő kapitányi nappali helyiség (kabin, szalon) így néz ki a felújítás után.





A Victory három ágyúfedélzete közül a restaurált legfelső. A csatahajót építésekor 100 öntöttvas ágyúval szerelték fel. Bár az öntöttvas cső sokkal súlyosabb az azonos kaliberű bronz csöveknél, a jelentős költségkülönbség miatt általában ilyenekkel szerelték fel a korabeli hadihajókat. A Victory fegyverzete szolgálati ideje alatt (1760-1830) többször változott.

A hajóács szerszámai. A nevezetes Trafalgari csata (1805) mellett a Victory több tengeri ütközetben vett részt. A nagy lövöldözésben keletkezett sérülések gyors kijavítása bizony sok munkát adott a hajóácsnak.



A közelharchoz előkészített csáklyák és kézfegyverek raktára

→ Horatio Nelson  
altengernagy (1758-  
1805) hálószobája a  
tatfedélzeten



A legénység tagjai  
felfüggesztett függőá-  
gyokban aludtak, közel  
a szolgálati helyükhöz.





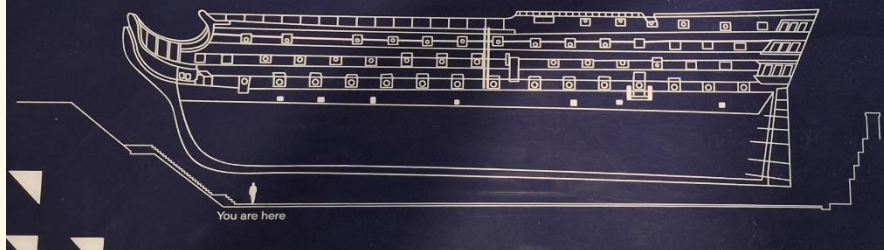
Az öreg hajótestet ma elektromos vezetékek és oltórendszer csövei hálózzák be.

A Victory 1922-ben került mai helyére, a 2-es számú szárazdokkba, de már 1921 óta szárazdokkban tartották, mert elvesztette vízen maradási képességét. Most a 2021-ben felállított új acél tartószerkezeteken áll a 2-es dokkban.

## No. 2 Dock

The dock was built between 1799-1801, constructed of limestone and granite. It was one of six docks that formed part of the improvements carried out by Sir Samuel Bentham, to modernise Portsmouth Royal Dockyard for the Royal Navy. The six docks could be flooded and emptied, powered by the first steam engine within the dockyard.

The docks allowed more ships to be built and repaired at the same time, helping to maintain naval defences. In 1922, HMS Victory was placed permanently in the dock, supported on 20 steel cradles, and a concrete coffer dam was built to seal the dock's entrance.



→ A Victory gerince és hajóteste, súlyosan megsérült az 1941-es bombázásban.



Top: Bomb damage to hull, 1941.  
Bottom: ((from left to right)) Old planks on port side, dating from 19th century or earlier with iron bolts.  
Keel with 1950s repair.

A kormánylapát felújítása még várat magára

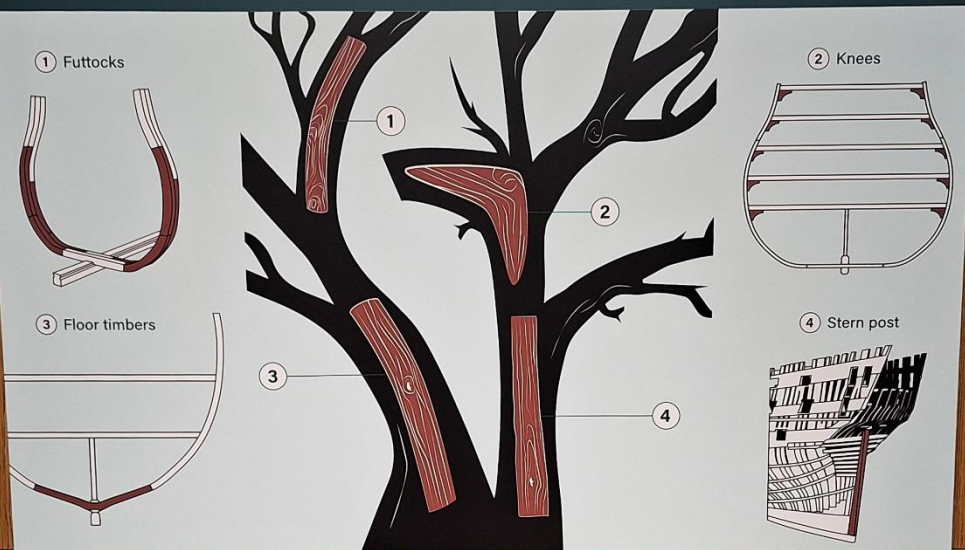
↓ A Victoryval szemközt áll a Tengerészeti Múzeum épületsora, amelynek a képen látható első épületében őrzik a neves hajó és leghíresebb kapitánya, Horatio Nelson, Nelson első vikomtjának emléktárgyait.



→ A Victory a **Naval Museum of Royal Navy** mondhatni legbecsebb emléke, ahol több kiállított tárgy őrzi a híres hajó és Nelson admirális emlékét. Ez itt a Victory 1803-ban készült orrdísz. Ez nem a hajó építéskori (1760) eredeti orrdísz, ezt csak az 1800-1803 közötti nagyjavítás során kapta meg. Horatio Nelsont 1803-ban nevezték ki a Földközi-tengeri Flotta főparancsnokává. Az admirális az akkor már kissé elavultnak számító, de éppen nagyjavításon átesett Victort választotta zászlóshajójául.



## Structure and Materials



*Oak was used for planks, as well as 'compass' or curved timber for Victory's frames and knees. This piece was removed during conservation work.*

*HMS Victory was first copper sheathed in 1780. It protected her hull and meant a faster ship, which needed fewer repairs. This piece dates from 1887.*

*Over 30 miles of hemp rope were used on Victory, with nearly 20 miles used for the rigging. This is a piece used on Victory until 2011.*

*HMS Victory's sails were made from canvas which was also made from hemp. Although this is a new piece of canvas, Victory's fore topsail from the Battle of Trafalgar survives today.*

Egy kis ízelítő a Victory építéséhez felhasznált anyagokból



← A múzeumban van kiállítva ez a 32 fontos öntöttvas ágyú. Ilyenek voltak a Victory alsó ágyúfedélzetén. A 100, később 104 súlyos ágyút hordozó hajó merülése olyan mély volt, hogy az alsó ágyúfedélzet tüzelő nyílásai mindössze 1,4 méterrel kerültek a vízvonal fölé. Ezért hozták azt a rendelkezést, hogy az alsó sor ágyúnyílásait rossz idő esetén zárva kell tartani.



← A múzeumban meg lehet tekinteni a Victory előárbócának azt a darabját, amit Trafalgarnál ért találat



→ Nelson admirális viaszszobra is itt van kiállítva. Ezen a képen kevésbé látható, de a Trafalgari csata idején Nelsonnak már számos korábbi hadi sebesülése volt. Jobb szemére komoly sérülést szenvedett 1794-ben, jobb karját 1797-ben veszítette el Santa Cruznál, több súlyos fejsérülése és tartós agyrázkódás utáni tünetei is voltak. A halálos lövés végül Trafalgarnál érte 1805-ben, ahol váll-lövést kapott, ami átszakította tüdejét és a gerincét is roncsolta. Még három órát élt. A halálos sebet okozó puskagolyót ma a Windsor palotában őrzik.



↑ Nelson asztali étkezlete



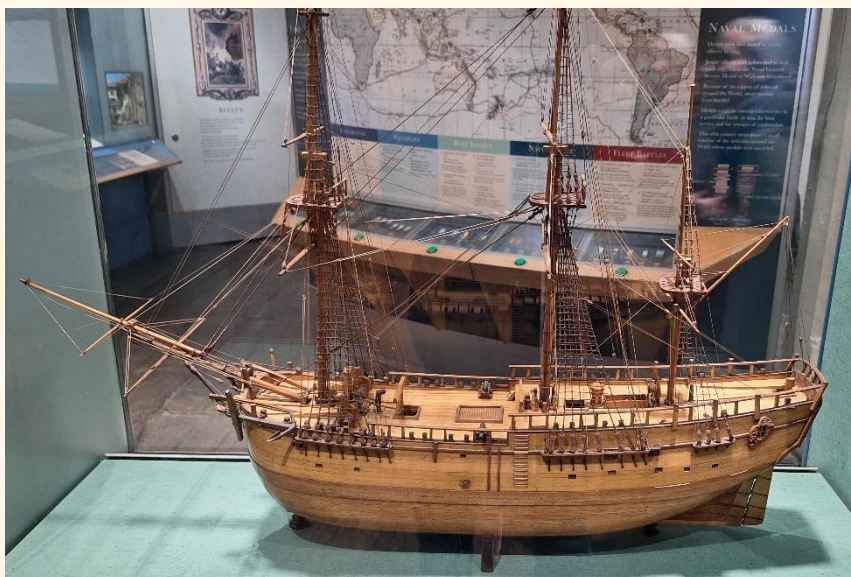
← Az admirális rossz alvó volt, ezért napközben a bal oldali fotelt használta szundikálásra. Hátul Nelson utazó-ládája, előtte a fenti ezüst étkezőt tároló ládája van kiállítva.

Még néhány érdekesség a **National Museum of the Royal Navy** kiállításából:

→ Egy részlet a múzeum hajóorrrot díszítő figura gyűjteményéből



→ A HMS Endeavour makettja. Ez volt James Cook kapitány hajója híres Föld körüli útján 1768 és 1771 között. A hajót eredetileg szénszállításra tervezték, ami miatt különösen erős felépítésű volt. Cook felfedező útja során eljutott Tahiti szigetére, Új-Zélandra és Ausztráliába is. Az Endeavouron 95 tengerész szolgált, akik jó egészségi állapotának megőrzéséről átgondoltan összeállított élelmiszerellátással igyekeztek előrelátóan gondoskodni.

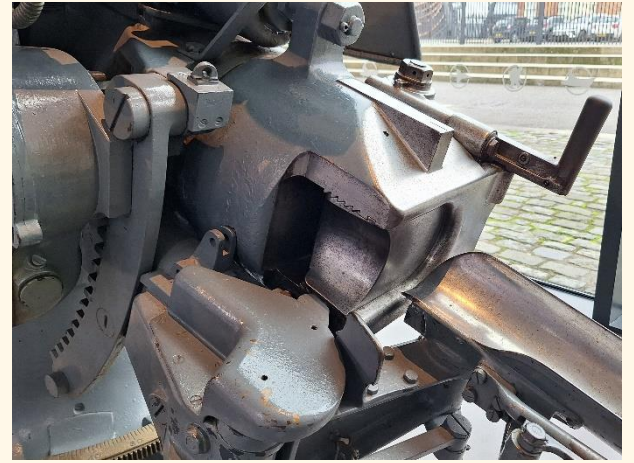
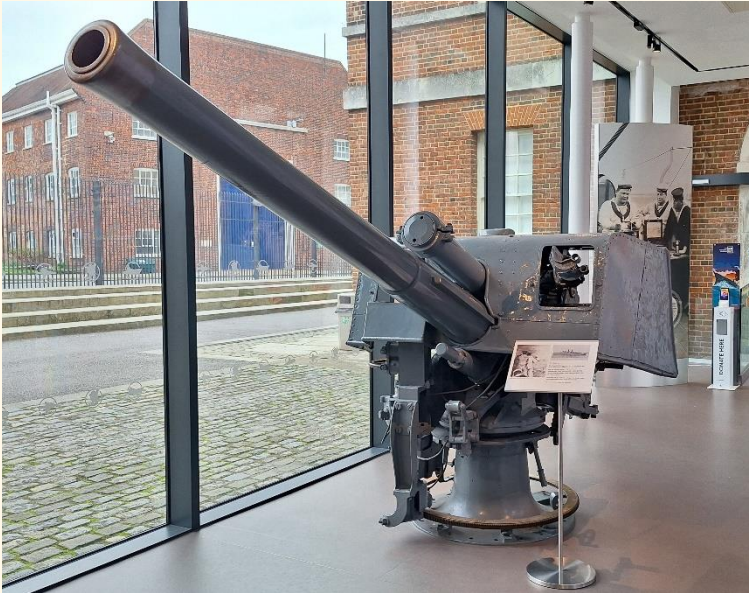


← Ez a tetszetősen helyreállított királyi evezős bárka 1670-ben készült. Megrendelője, II. Károly király, aki szenvedélyes hajós is volt, ezen a bárkán látogatta meg az angol flottát, amely iránt különleges érdeklődést tanúsított.

→ Egy archív fénykép a királyi bárkáról (persze nem 1670-ben készült).



← A hajókon érthető okokból tilos volt a dohányzás, helyette ezt a „prick of tobacco” nevű ízét rágcsálták a matrózok. A szorosan összesodort dohányleveleket kátrányos zsineggel körbetekerték, így kapták a képen látható arasznyi köteget. Ezt aztán rumba mártogatva rágcsálták.



↑↗ A National Museum of the Royal Navy egyik összekötő folyósóján állították ki ezt a 4"-os löveget, amivel az első világháború tengeri ütközeteinek első lövését leadták. A HMS Lance ezzel a hajóágyúval küldte hullámsírba a német Königin Louise akna lerakó hajót a holland partoknál 1914. augusztus 5-én. Jobbra a löveg zárszerkezete.

→ A múzeumban egy érdekes homokozóládát is elhelyeztek, ahol megfelelő megvilágítás jelzi a tengerszint alatti részeket, megint más fény pedig a víz fölé emelkedő szárazföldeket. Aki szeret homokozni, bátran alkothat szigeteket félszigeteket, parti hegyláncokat és még a tergerfeneket is átalakíthatja.



↓ A Victory közelében volt kikötve 2024 októberében a **HMS Prince of Wales (R09)** repülőgép hordozó, az Egyesült Királyság két korszerű anyahajójának egyike. Építését 2011-ben kezdték el és 2017-ben fejezték be.





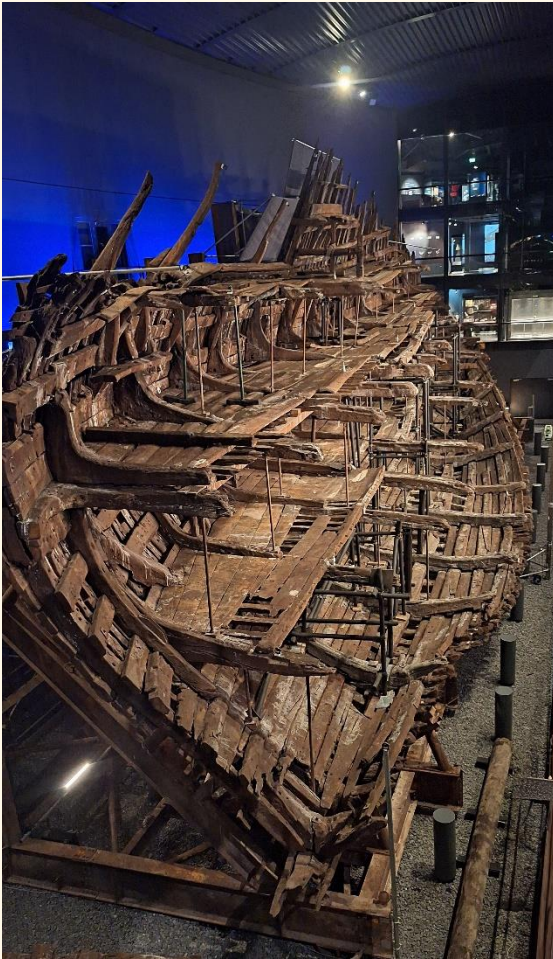
↑ Ez a 2013-ban megnyitott épület egy korábbi múzeum helyén épült, ahol VIII. Henrik nevezetes hadihajójának, a **Mary Rose**-nak a tenger mélyéről kiemelt maradványait és a roncsok közelében talált leleteket mutatják be egy igen látványos kiállítás keretében.



← A Mary Rose egy karakk típusú hajó volt, amelyet 1511-ben bocsátottak vízre és több tengeri ütközetben vett részt. Utolsó küzdelmét 1545-ben vívta a francia flotta ellen, amikor a Portsmouth közeli Wight-sziget közelében fordulás közben elsüllyedt. A mindössze 32 m hosszú hajón (vízkiszorítása 600 tonna volt) békeidőben 17 tengerész szolgált, azonban háborús időkben több mint 400 személyt, főként katonákat szállított a fedélzetén. Gyors elsüllyedése következtében mindössze 35-en menekültek meg, a többiekkel magával rántotta mélybe a felborult hajó.

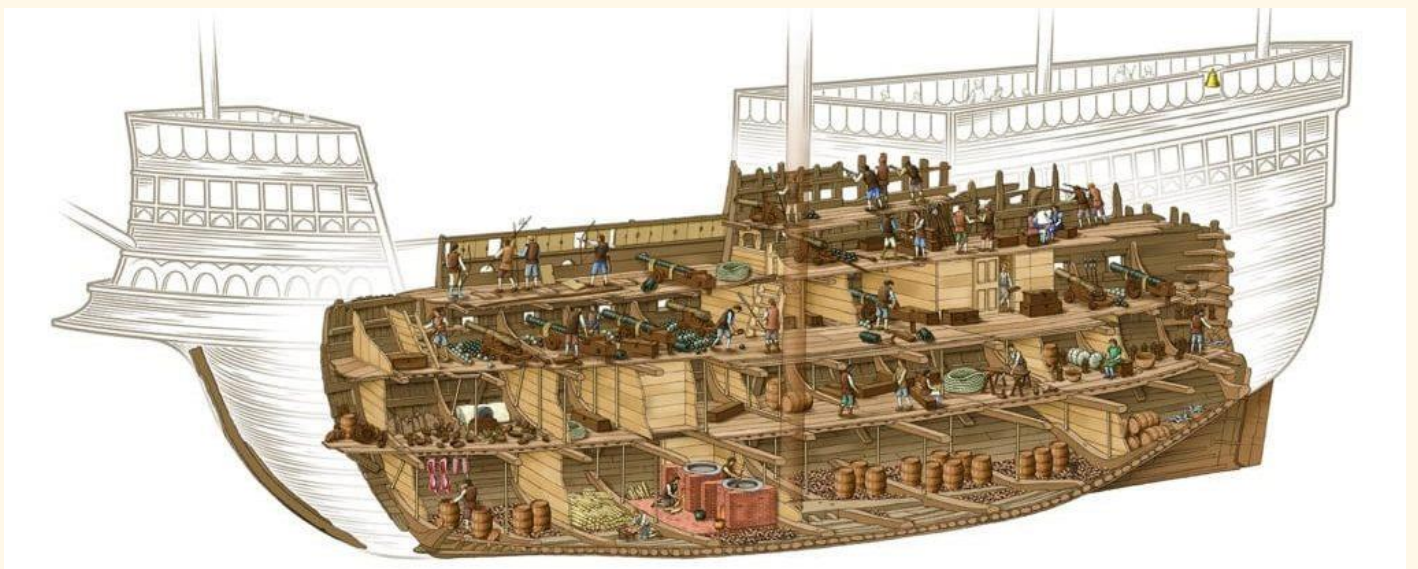
↓ A hajó felszerelésének 16. századi listáján maradt fenn a Mary Rose egyetlen hiteles ábrázolása.





A **Mary Rose** roncsait 1971-ben fedezték fel a tenger fenekén, majd bonyolult jogi és technikai előkészületek után 1982 októberében emelték ki a vízből a hajótest megmaradt kb. 1/3-át. A kiemelt roncsokat Portsmouth 3-as dokkjába szállították, majd megkezdődött a hosszadalmas és drága konzerválási munka. A tengerfenéken és a roncsok között húszezernél is több tárgyat találtak a bűvárok, amelyek részletes képet adtak, nemcsak a tengerészeletről, de a korabeli hajós társadalom életkörülményeiről is. A Mary Rose múzeum lenyűgöző kiállításai ezeket a leleteket mutatják be.

↓ Ez az ábra azt mutatja, hogy a hajó. milyen részeit sikerült kiemelni a tengerből. Egyben az is látszik, hogy a Mary Rose-nak csak egy ágyúfedélzete volt, a többi ágyút a főfedélzeten, a taton, illetve a megemelt orr részen helyezték el. A hajó fegyverzetét az 1536-os átépítése során korszerűbb, de súlyosabb ágyúkra cserélték, aminek következtében a Mary Rose merülése megnövekedett, olyannyira, hogy az ágyúfedélzet lönyílásai mindössze 1 méterrel voltak a vízszint felett. Az 1545. július 19-én kezdődött tengeri ütközet során a hajó nem szenvedett jelentős sérülést, mégis oldalára borult és gyorsan elsüllyedt. A leggyakoribb magyarázat szerint a hajó hirtelen fordulatot tett a feltámadó szélben, jobb oldalára billent, ahol a nyitott ágyúnyílásokon keresztül nagy mennyiségű víz ömlött a hajótérbe, amitől a karakk egyensúlyát veszelve felborult és elsüllyedt.





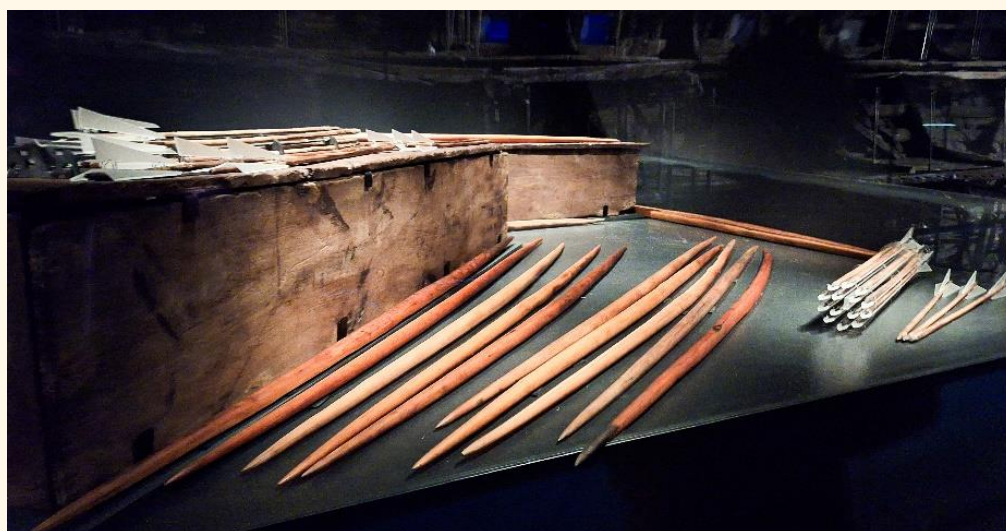
← A Mary Rose hajóágyúí a korban szokásos öntött bronz és kovácsoltvas csövek voltak. A később használatos vasöntvény ágyúkat az öntési technológia fejletlensége miatt még nem tudták megönteni. A Mary Rose fegyverzetéhez hat fajta bronzágyú tartozott, amelyek súlya 250-től 2740 kg-ig változott. A csöveket négykerekű ágyútalpra szerelték, lövedékük főként kő ágyúgolyó volt.



↓ A kovácsoltvas ágyúkat egymáshoz illesztett és összekovácsolt vasrudakból készítették, majd az elkészült csövet vasgyűrűk rákovácsolásával erősítették meg. Az ilyen, kisebb kaliberű ágyúkat sokszor cserélhető lőporkamrával készítették. Lövedéke főként öntöttvas golyó volt.



↑ A tüzérek felszerelései



← A Tudor-kor fontos és sikeres fegyvere volt a hosszú íj, amelynek használatát minden fegyverforgató férfinak be kellett gyakorolni. A Mary Rose raktáraiban 250 ilyen íjat szállítottak, a hozzájuk tartozó 4000 db nyílvezzővel együtt. Az íjából 172-öt találtak meg a kutatások során. Ezeknek az íjaknak a lőtávolsága és pontossága lényegesen jobb volt, mint a korabeli kézi lőfegyvereké. Nem csoda, hogy az angolok sokáig ragaszkodtak használatukhoz.

pontossága lényegesen jobb volt, mint a korabeli kézi lőfegyvereké. Nem csoda, hogy az angolok sokáig ragaszkodtak használatukhoz.

→ A roncsok között megtalálták a Mary Rose íjtartó ládáját, sok nyílvevőt és az íjászat egyéb kellékeit is. Előkerültek bőr csuklónvédők, kilyukasztott korongok a vesszők tartásához és még hús darabok is.

↓ A roncsok közül felhozott 92 db, majdnem teljes csontváz egyikén mutatják be a rendszeres íjászat okozta maradandó torzulásokat, így az egyik vállízület 18 éves kor körül esedékes összenövésének elmaradását és a gerincoszlop egyirányú elcsavarodásának rögzülését.

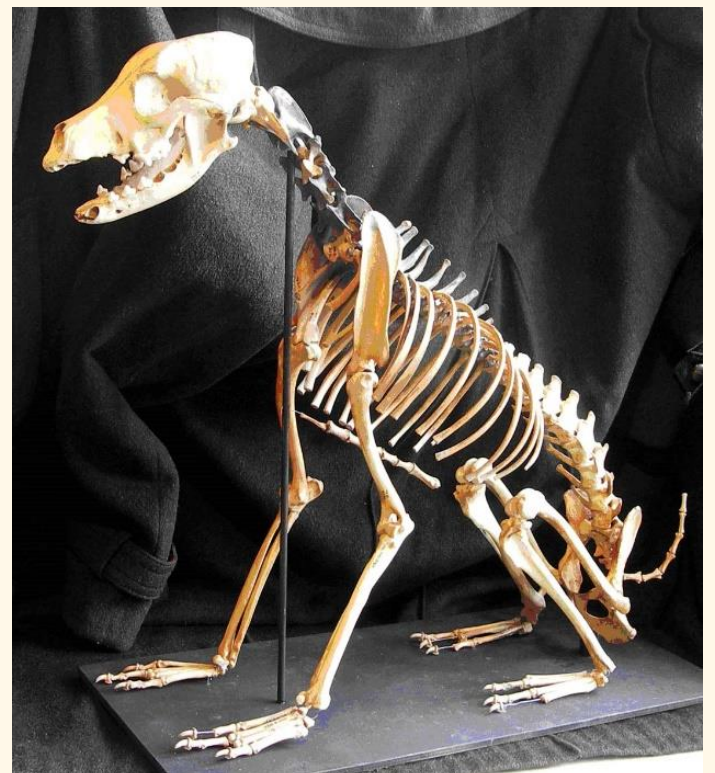


→ Egy mai amazon is megpróbálkozott a Mary Rose múzeumában kiállított hosszú íj megfeszítésével. Kevés sikerrel...





A Mary Rose roncsai között egy sor személyes tárgyat találtak, köztük ezeket a cipőket, de előkerültek szerszámok, hangszerek, hordók és étkezészetek is. Megtalálták és a múzeumban kiállították a hajó patkányfogó terrier kutyájának a csontvázát, amit mi is megtekintettünk. A cappuccino és a süti modern kori lelet, a múzeum büféjében találtuk.



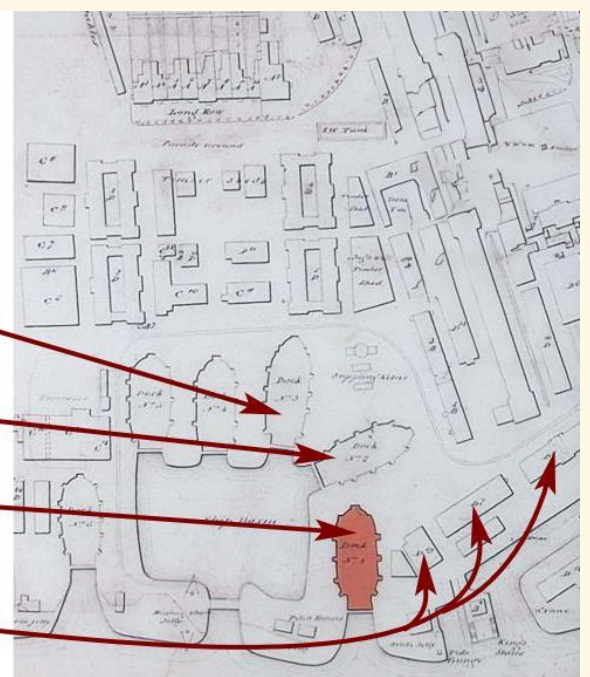
→ A Királyi Haditengerészeti Múzeum történelmi dokkjainak elhelyezkedése. A Mary Rose után a HMS M33 nevű hajó felé folytattuk utunkat.

**Mary Rose**

**Victory**

**HMS M33**

**Tengerészeti Múzeum**

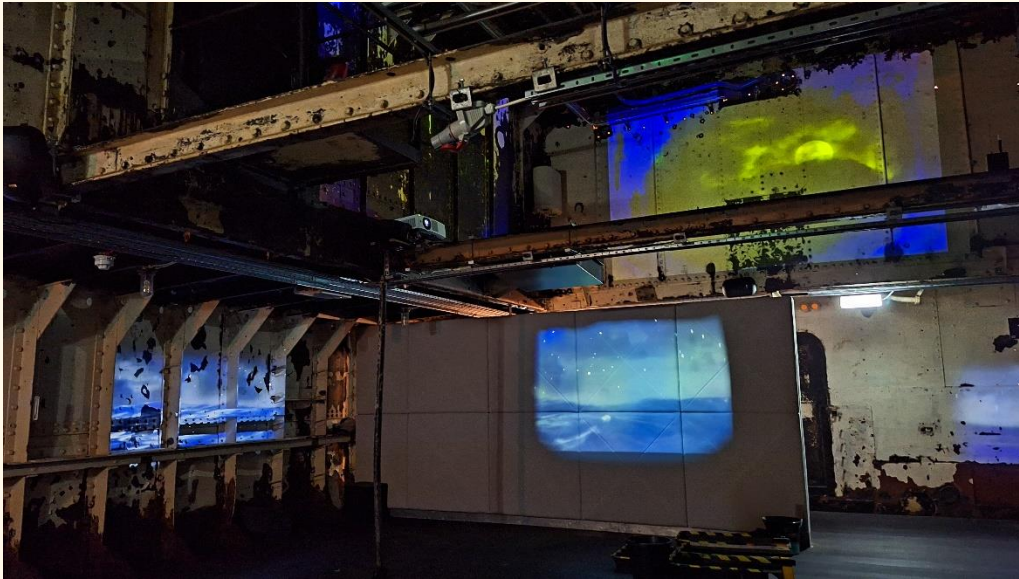




↑ Az M.33-as monitort a belfasti hajógyárban építették 1915-ben négy további hasonló monitorral együtt. A kis merülésű hajó nem tudott az erősen hullámzó tengeren önállóan elhajózni rendeltetési helyére, a Dardanellákhoz, ezért úgy kellett egy másik hajónak eltolnia a viharos tengeren a Gallipoli félsziget közelébe.

↓ Az első világháborúban a törökök a Német Birodalom szövetségeseiként harcoltak, így kerültek összeütközésbe az antant brit-francia hajóhadával, amely Winston Churchill (aki akkor az admirális első lordja is volt) javaslatára megtámadta a Márvány-tenger nyugati részén fekvő Gallipoli félszigetet. A területet a törökök jelentősen megerősítették, erődöket és tüzérségi állásokat építettek. Az 1915 februárjától 1916 januárjáig tartó csatát a törökök nyerték az angol-francia szövetséges hajóhad ellen, megvédve a fontos tengerszorosot, a Dardanellákat és ezzel Isztambult is. Itt harcolt többek között Mustafa Kemal pasa, a későbbi Atatürk. Az M.33-ast azért építették kis merülésűre, hogy a part közvetlen közeléből tudják löni a törököket. A hajónak két 152 mm-es ágyúja volt. Az M.33 egyike a három olyan fennmaradt brit hajónak, amelyek még az első világháborúban szolgáltak. A hajót hosszas restaurálási munkák után 2015-ben nyitották meg a látogatók előtt.





← A hajó egykori üzemanyag tároló helyiségében rendezték be az M.33 történetét bemutató vetítőtermet

→ Élelmiszer tároló helyiség a hajó orr-részeben.



A lőszertároló a hajófenékben kapott helyet



←↓ A kapitány kabinja és hálólhelyisége



← A távírász munkahelye

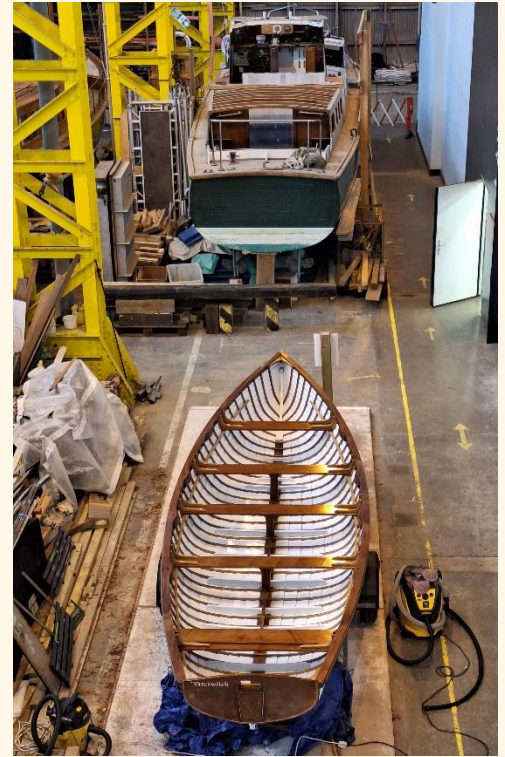
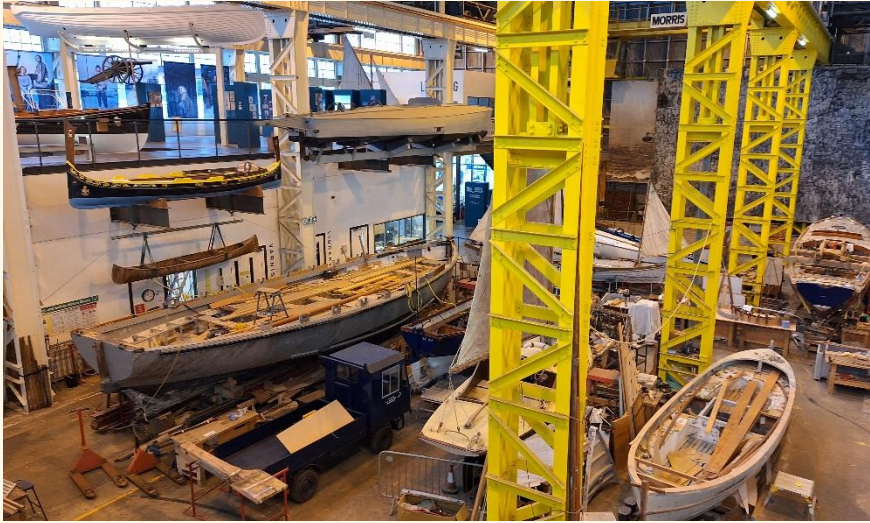


→ A tiszti étkező



← A legénység hálólhelyei a hajófenékben





A Historic Dockyard bejáratához közel, egy modern csarnoképületben, a 4-es számú Csónakházban, kisebb hajók és csónakok restaurálása folyik, egyben a kijavítottakból egy kisebb kiállítást is berendeztek.

→ Viktória királynő részére épült ez a gőzgéppel hajtott kis dereglye, az Osborne, 1896-ban. Most a csónakházban (Boathouse 4) van kiállítva.

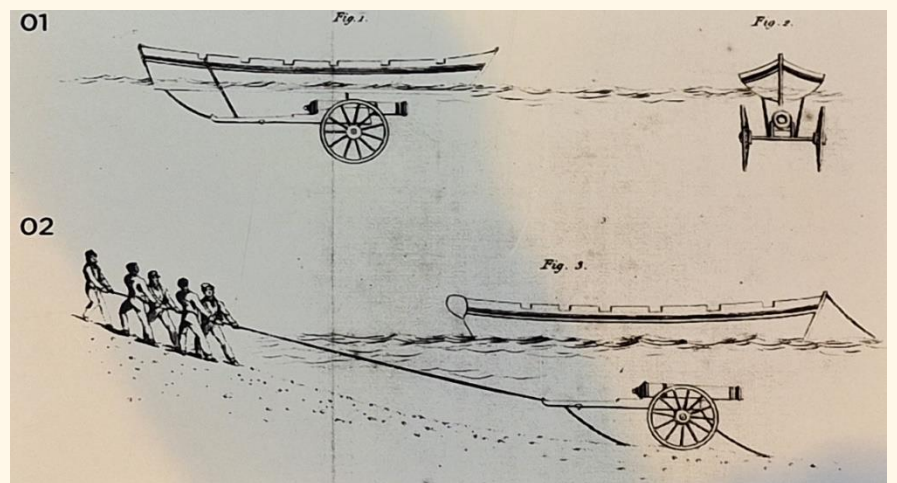


← Ez pedig a gőzmotor közelebbről

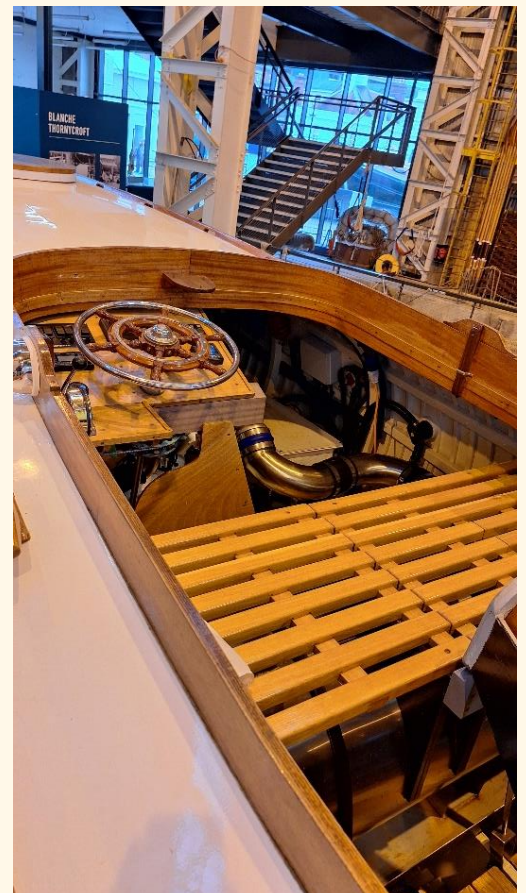


← Hogyan lehetett a partra szállítani egy ágyút a partot megközelíteni nem tudó hajóról a vitorlások korában? Hát így!

→ Ez az 1843-ban kiadott könyv-illusztráció jobban megmagyarázza az eljárást.



Ez a gyönyörű replika 2022-ben készült el. Az eredetét 1916-ban építették, neve CMB4R (Coastal Motor Boat 4R) volt. A 14 m hosszú gyorsjáratú hajót 1 db torpedóval és egy 7,62-es gépfegyverrel szerelték fel. A 46 km/óra sebességgel hajózó csónak több bevetésen sikerrel vett részt az első világháborúban és 1919-ben a bolsevikok elleni harcban a Balti-tengeren.





↓ Miután elhagytuk a **Historic Dockyard** területét, volt még egy kis időnk a londoni vonat indulásáig, így elindultunk egy rövid sétára **Portsmouth** belvárosában



← A **Queen Streeten** sétáltunk el az egykori helyőrségi kórház helyére 1903-ban épített tengerésztiszti szállás épülete előtt. Úgy hírlík, hogy az egykori bentlakásos tiszti szállóépület ma nagyrészt üresen áll, várva későbbi hasznosítására.

→ A tengerpart közelében 2005-re épült fel a 170 méter magas **Spinnaker Tower**. A városból szinte mindenhonnan szembetűnő torony felső részén kilátó és vendéglátóhely működik.



**VICTORIA PARK**  
THE PEOPLE'S PARK

**PORTSEA GATE**

**WELCOME**

This beautiful, green, historic space is here for everyone to enjoy. Portsmouth people have been visiting Victoria Park since the gates first opened in 1878.

**Edinburgh Lodge**

The building just behind you – and in the background of the image below – is Edinburgh Lodge. In the 1880s it was home to assistant park keeper William Thornton and his wife. The lodge was built with stone recycled from the massive fortifications that used to surround Portsea and the dockyard. They were demolished in the 1860s, leaving space for Victoria Park.



This colour postcard from the early 20th century shows children and adults gathered around the fountain and HMS Victoria memorial, close to the Portsea Gate.



There's lots to see and do at Victoria Park. Visit the animals at the Aviary, use the community space at the Green House or enjoy yourself at the Playground or Cafe.

**To find...**  
The Green House, Aviary and Playground take the path you are on to the centre of the park. The Cafe turn around.

The cafe building used to be a park keeper's home. Would you like to live in a park? What would your job be?

Looking for more to see and do? Scan the QR code with a smartphone camera.

← Portsmouth első nyilvános parkját a városközpont közelében nyitották meg 1878-ban. A 15 hektáros **Victoria Parkban** áll egy kisebb épület, néhány katonai emlékmű és mindenféle mókuskok szaladgálnak.

→ A Victoria Park 2024 őszen



← A HMS Shah fregatt Csendes-óceáni és a zulu háborúban (1879) elesett tengerészeinek emlékoszlopa. Azért szívesen megnézném annak a 10000 elesett dél-afrikai zulu harcosnak az emlékművét is, akik lándzsákkal és íjakkal szálltak szembe a földjük gyémánt és aranybányáit megszerezni akaró brit reguláris erővel.

→ A HMS Orlando páncélozott cirkáló 1900-ban részt vett a kínai boxerlázadás harcaiban Tientsinnél. Az emlékműre helyezett kínai harang a kínai Taku erődökből megszerzett eredeti másolata.



↓ A Victoria Park közelében 1921-ben állították fel az első világháborúban elesett portsmouth-i katonák emlékművét. Az emlékmű eredetileg csak az első világháború 6000 halottjának nevei voltak felvéve egy bronz panelra, amit később kiegészítettek a város második világháborús áldozatainak a neveivel.





Már kezdett sötétedni, amikor visszaértünk a Portsmouth & Southsea vasútállomáshoz. Ezt az épületet 1866-ban építették a korábbi, 1847-es vasúti fejállomás helyére. Befejeztük látogatásunkat Portsmouth-ban, innen indultunk vissza Londonba.