

Marczis Ervin

Harminc év óta szárnyakon is **(MAHART szárnyashajózás 1962-1992)**

1. Bevezető

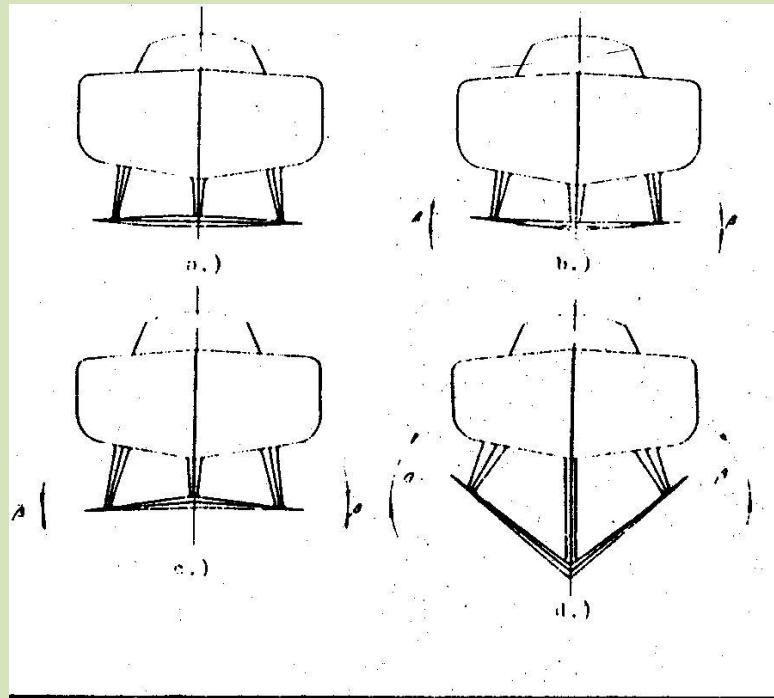
A Magyar-Szovjet Hajózási Rt. (a MESZHART) utódvállalata, az 1955. január 1-től immár újra önállósult magyar hajózás, a Magyar Hajózási Rt. (a továbbiakban: MAHART) szervezett egységének kialakítását követően azonnal egy nagyarányú műszaki-gazdasági fejlesztési tervet dolgozott ki, s kezdett el. Ez a terv - amelynek első üteme és gyakorlati megvalósítása nagyjából 1955-től 1968-ig tartott - felölelte a belvízi (dunai, balatoni) és a tengeri hajózás teljes területét. Nevezetesen: új hajók építésével a hajópark bővítését, a meglévőknek pedig gépüzemi és fedélzeti korszerűsítését. Nem utolsósorban mindezekhez kapcsolódott a kereskedelmi és forgalomirányítási rendszer szervezeti korszerűsítése is.

Fennállása óta - napjainkban éppen két év híján 100 éves időtartama alatt, a kezdetektől eltekintve - a magyar állami hajózásnak soha nem volt ilyen látványos, s egyben tartalmas fejlődési szakasza. A tengeri és folyami hajózásnál egyaránt újszerű tervek öltöttek valóságot és - szintén úttörő szerepet vállalva - ebbe a tervbe illeszkedett a szárnyashajózásnak a Közép- és Felső-Dunán történő elsőkénti megindítása.

2. Történelmi áttekintés a szárnyas, a sikló és a légpárnás hajózási módszerek kialakulásáról

A századfordulón Enrico Forlanini olasz mérnöknek közel tíz éves - 1895-től 1905-ig tartó - kísérleti munka után sikerült az általa alkotott szárnyashajóval gyakorlatilag is bemutatni a máig alkalmazott alapvető elveket. Vagyis, hogy a hajótestre a víz felszíne alatt elhelyezett szárny szerkezetek segítségével a sebesség növelésének függvényében létrehozott dinamikus felhajtóerő által a hajótest kiemelkedjék a víz felszíne fölé. Következésképpen az addig vízbe merült hajótest elszakad a víz hidrodinamikai ellenállásától és a meghajtó motor teljesítményétől függően egy jelentősen megnövelt haladási sebességet ér el.

A szárny szerkezetek kialakításánál ma - stabilitási szempontokat is figyelembe véve - két változat ismeretes, és pedig a mellső-hátsó kisméretű vízszintes folyami (1. ábra a., b.) és a mellső-hátsó mélymerülésű V-alakú tengeri (1. ábra c., d.). A stabilitás további növelése céljából az említett fő hordszárnyak még kiegészülnek segéd- és fékszárnyakkal, illetve sikló lemezekkel.



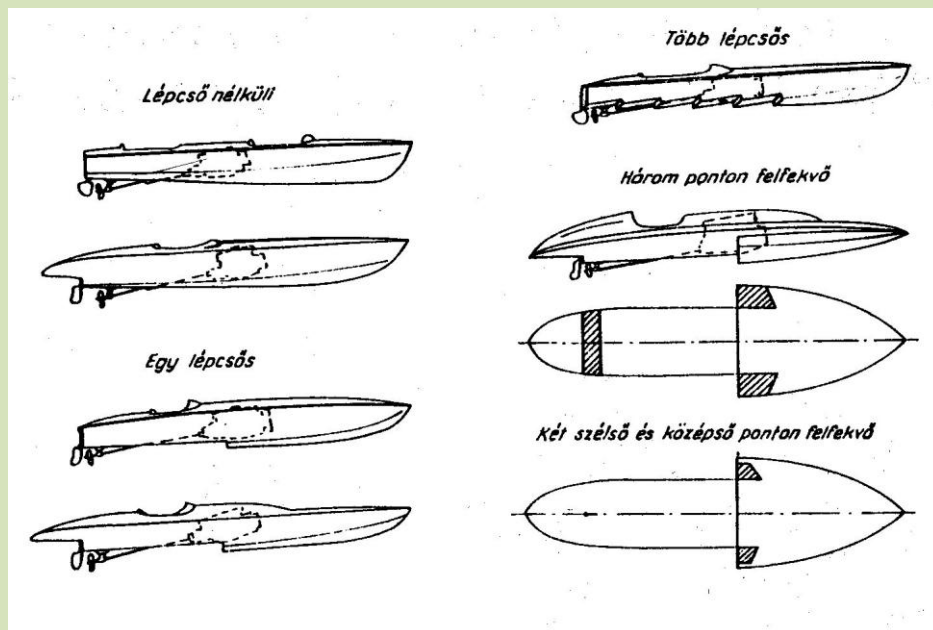
1. ábra

Folyami és tengeri szárny szerkezetek vázlata

Olaszországon kívül - részben Forlanini elveit követve, részben új utakat keresve - folytak még szárnyashajó kísérletek Angliában, Amerikában és Németországban is egészen a második világháborút megelőző évekig. Főleg a német fejlesztési munkák voltak sok tekintetben előremutatóak és figyelemre méltóak, ezek mögött azonban kifejezetten katonai törekvések húzódtak meg.

A sebesség növelésének a szárnyashajótól teljesen eltérő jellegű, de nagyjából ezzel egyidejűleg további lehetőségként kínálkozott a siklóhajó-elv ki- illetve továbbfejlesztése polgári célokra. Ugyanis katonai területen az olaszok már igen kiváló eredményeket értek el az első világháború idején.

Magyarországon dr. Fényes Kornél műegyetemi magántanár a légcsvár és hidrodinamika jeles kutatója, valamint Fényes Iván gépészmérnök foglalkozott 1930 és 1935 között e problémával. Kísérletük célja volt olyan különleges hajótest szerkesztése, mely bizonyos sebességgel meghajtva, merülésének fokozatos csökkenésével a víz felszínéhez közeledik és haladásánál pedig már alig merül (2. ábra).



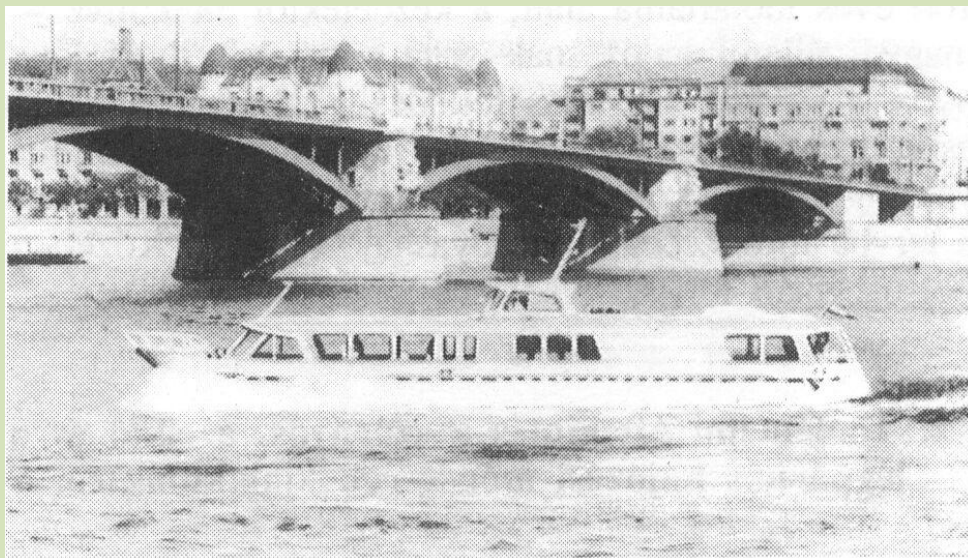
2. ábra.

Siklóhajó testek kialakításának változatai

Dr. Fényes Kornélék az általuk szerkesztett - 15 lóerős benzin üzemű motor által meghajtott - siklóhajóval 1933-ban két hosszabb utat tettek meg. Budapest-Gönyű és Budapest-Bécs között elért átlag sebességük óránként 40 km volt. A hazai ipari-technikai háttér akkori lehetőségei azonban már nem voltak elegendők további jelentős fejlesztéshez, így a siklóhajózás szélesebb körű alkalmazása lekerült a napirendről, illetve megmaradt, de csak a katonai és a sportcélú hajózás területén. A második világháború után a figyelem újra a szárnyashajózási módszer felé fordult.

A nagy múltú hajóépítő nemzetek (olasz, angol, svéd, orosz, stb.) a hajótestek szilárdabb, alumínium-magnézium ötvözetű könnyűszerkezetes kialakításával, valamint az ezekhez tervezett, szintén könnyű, de lényegesen megnövelt gépteljesítménnyel (2000-14 000 LE-ig) néhány év alatt jelentős eredményeket értek el.

Magyarországon a Magyar Hajó- és Darugyár alumínium szerkezetekre szakosodott váci gyáregysége 1958-1959-ben épített 2 és 4 személyes sportcélú, majd ezt követően egy 60 személyes szárnyashajót. A Fekecs Gábor és Beledi Dezső konstruktőrök által tervezett szárnyashajó FECSKE névvel próbautakat is végzett a Dunán, azonban mint szárnyashajónak, a végleges forgalomba állítására nem került sor (3. ábra). Ez esetben is - úgy mint három évtizeddel korábban a siklóhajók esetében - egyrészt a hazai ipari háttér korlátozott lehetőségei hiúsították meg a további fejlesztést, másrészt akkor már nagy sorozatban épültek a szovjet szárnyashajók.



3. ábra

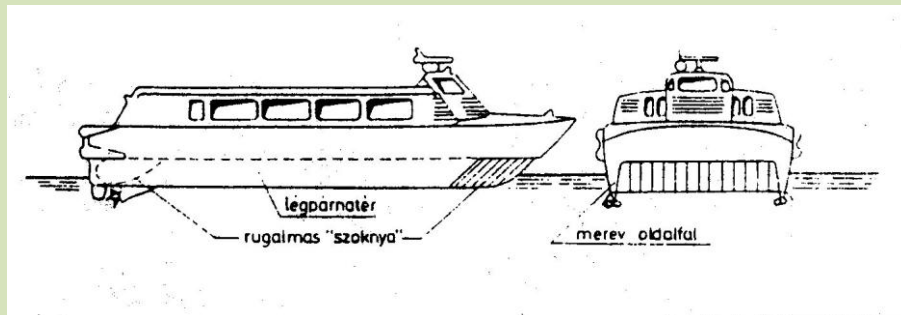
A magyar gyártású szárnyashajó, 1962

A Szovjetunióban 1943-ban indult meg az erőteljesebb fejlesztési munka, melynek első része 1958-ra lényegében be is fejeződött és megkezdtek kisebb kivitelben a 6 személyes VOLGA és NEVKA, valamint a nagyobb, 64 személyes RAKETA típusú szárnyashajók sorozatgyártását. A szovjet belvízi hajózás 1960-ban már 23 vonalon közlekedtetett szárnyashajóval személyszállító járatot. Ugyanakkor tervezőasztalon voltak a nagyobb, korszerűbb 120-250 személyes tengeri, beltengeri és folyami típusok elképzelései is, nevezetesen a METEOR, a VOSHOD, a KOMET, vagy a gázturbinás meghajtású ZYKLON és napjaink legújabb típusa a POLESJE. A szovjet hajógyárak meglepő ütemben és mennyiségben gyártottak szárnyashajókat. Külkereskedelmi vállalatuk a SUDOIMPORT szervezésében pedig még meglepőbb reklám utakat tettek ezekkel a hajókkal Skandinávia, Nyugat-Európa, a Mediterrán és a Távols-Kelet térségének jelentősebb kikötőiben. A szárnyashajók és reklám utak egyaránt nagy érdeklődést váltottak ki szakmai körökben, amelyeket annak idején a világlapok és szakmai folyóiratok részletes beszámolóiban ismertettek. A hajók főgép-üzemét - hordképességtől függően - egy, vagy két darab 12 hengeres V-elrendezésű, 736 kW teljesítményű M400, M401 és M401 A-2. típusú dízelmotorok biztosítják. A motorok tüzelőanyag-fogyasztása percenkénti 1500-1800-as fordulatszám tartományban, 60-70 km-es utazó sebességgel 130-190 kg. óránként.

E motorok eredetéről érdekességként csupán annyit, hogy annak idején - 1942-ben - az USA által a had-felszerelések szállítását engedélyező ún. „kölcsönbérleti szerződés” alapján kerültek nagyobb mennyiségben a Szovjetunióba.

Az 1950-es években a sebesség növelésének céljaként a Christopher Cockerrel brit mérnök által kifejlesztett, s a maga nemében egyedülállóan forradalminak számító újabb hajózási módszer jelent meg: a légpárnás hajó. Ennek két változata vált ismertté és került sor alkalmazásukra. Az egyik ahol a hajó alatt lévő légpárna teret rugalmas fal zárja körül, a másik ahol merev az oldalfal és csak a hajó elején-farán alkalmazott rugalmas fal zárja körül a

légpárna teret. Az előző egy vagy több légcsavarral meghajtott, ennek folytán víz és tengerpartok szárazföldi szakaszai felett egyaránt közlekedhet, míg a merev oldalfalas propulziós meghajtású, tehát csak a víz felett közlekedik. Különösen ismertek a Sanders Roe angol cég által gyártott - a La Manche-csatornán közlekedő - SRN típusok és kisebb kategóriában a Hovermarine Ltd. által gyártott merev oldalfalas HM-2 típus, amelyről egyéb vonatkozásban a következő fejezetben lesz szó (4. ábra).



4. ábra

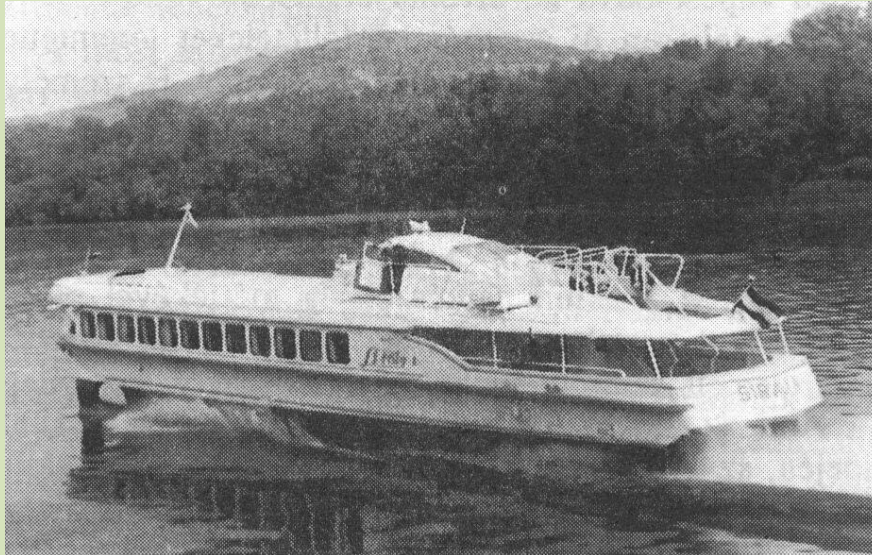
A HM-2 légpárnás hajó elől- és oldalnézeti rajza

Ami a további fejlesztés lehetőségeit illeti - katonai vonatkozásban - a légpárnás hajók ígéretesebbnek mutatkoztak, főleg a „kételtű” típusok alkalmazása terén. Arról pedig, hogy kereskedelmi jellegű felhasználásánál (személy és teher szállítás) a szárnyas vagy a légpárnás hajó a gazdaságos-e, szakmai körökben a vélemények máig eltérőek. Az egy utasra, vagy egy tonna árura vetített fajlagos üzemköltség viszonylag magas mind a kettőnél. Azonban a járatok mindenkori útvonala, az éves járatsűrűség (ezen belül a teljes, illetve szezonális időtartam), a férőhely és teherszállító tér kihasználtsága, a szállítási díj mértéke és még sok egyéb tényezőnek összehasonlító elemzése tételezi fel, hogy a tulajdonos melyik típusal szándékozik megvalósítani üzleti célkitűzéseit.

3. A MAHART szárnyashajó parkja.

Komfort színvonal, hajó- és forgalombiztonság, utasforgalmi háttér

A MAHART 1961-ben 2 darab RAKETA típusú szovjet szárnyashajó beszerzésére adott megrendelést a NIKEX-nek és a Krim-félszigeten lévő Feodosiában épült 283-as, valamint a 291-es gyártási számú szárnyashajók 1962 augusztusában érkeztek meg Budapestre, honosítási eljárásuk során pedig a SIRÁLY I. és SIRÁLY II. nevet kapták (5. ábra). Egy évvel később, 1963-ban a MAHART vásárolt még ugyan 2 darab VOLGA típusú 6 személyes szárnyashajót is, a nevük FECSKE I. és FECSKE II. volt, azonban ezekkel - mint utólag kiderült - alig volt további érdemleges elképzelés, így azokat 1968-ban a SZOT, illetve a tokaji Tanács vette át.



5. ábra
A SIRÁLY I., 1962

A harminc év során kialakult szárnyashajó parkot és közbenső változásait az 1. sz. táblázat szemlélteti. A POLESJE/BIBIC merülési adatait a táblázaton belül külön kiemeltem aminek jelentőségéről egy másik fejezetben részletesebben lesz szó.

Típus	RAKÉTA	METEOR	VOSZHOD	POLESJE
	SIRÁLY I 1962-1983	SÓLYOM I 1971-	VÖCSÖK I 1977-	BIBIC I 1992-
	SIRÁLY II 1962-1983	SÓLYOM II 1986-	VÖCSÖK II 1986-	BIBIC II 1992-
	SIRÁLY III 1976-1985		VÖCSÖK III 1987-	
			VÖCSÖK IV 1987-	
Főbb nautikai jellemzők				
Hossza	27 m	34,5 m	26,4 m	21,3 m
Szélessége	5 m	9,5 m	5,5 m	5 m
Merülése úszva	1,8 m	2,4 m	2,0 m	1 m
Merülése szárnyon	1,1 m	1,2 m	1,1 m	0,4 m
Utass befogadó képessége	64 fő	116 fő	65 fő	53 fő

1. táblázat
A MAHART szárnyashajó-állományának összetétele
1962-1992-ig

A MAHART 1968-ban a gyors személyszállítás továbbfejlesztése céljából műszaki-gazdasági elemzés alá vette - a meglévő szárnyashajók mellett - a légpárnás hajók alkalmazásának

lehetőségét. A kiválasztott típus a már említett angol HM 2-es volt, amelynek nautikai jellemzői nagyjából a VOSHOD és POLESJE közé helyezhetők el, műszaki jellemzői viszont ezek mögött maradnak. A devizagazdálkodás korlátai miatt azonban ez a terv hamarosan lekerült a napirendről. A HM 2-es 1986-ban mégis megjelent Budapesten, de már osztrák lobogó alatt DONAUPFEIL névvel 1990-ig végzett menetrendszerű járatot Bécs-Budapest között.

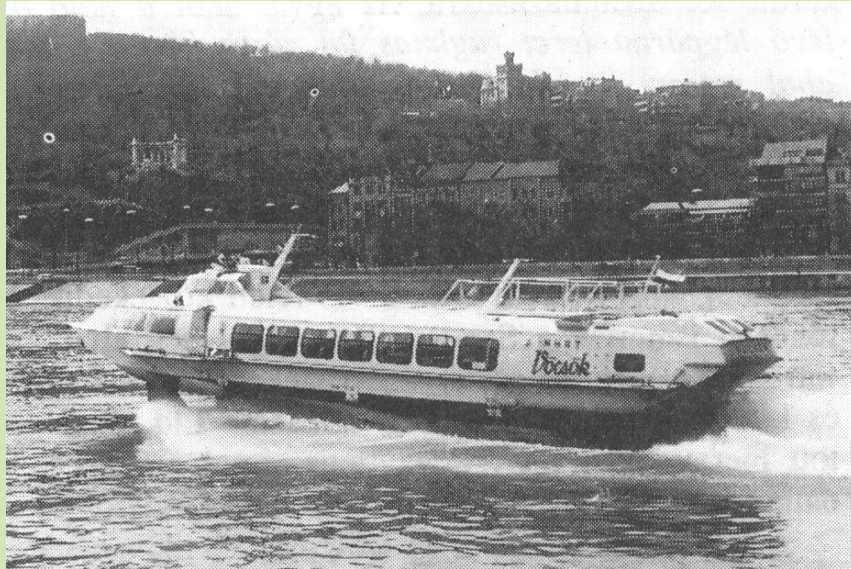
A szárnyashajókkal - hajózásunk előtt addig ismeretlen - új kihívások is megérkeztek. A hagyományos hajók lassúságától eltérő nagy sebesség és ehhez szorosan kapcsolódva az útvonal állandóan változó körülményei teljesen új ergonómiai feltételeket teremtettek. Ezek az új kihívások kezdetben is, később is személyre szabottakká váltak beosztástól függetlenül.

Harminc év során a fedélzeti személyzetnek négy generációja tanulta meg, s végezte a munkát, a gépüzem területén pedig a harmadik generáció teszi ugyanezt. A szakmai felkészültség mértékével párosul a beosztott tisztek számára az 1980-as évek közepétől előírt emelt szintű pszichológiai időszakos vizsgálat.

Ami az „utazás-utaztatás minőségét” illeti - annak idején, az 1950-es 1960-as években - a személyszállító hajók akusztikai tervezésére alig-alig fordítottak figyelmet. Következésképpen például a SIRÁLY-ok utasterét közbenső helyiség nem határolta el a gépházról, s így az utasterben átlagosan 84 dB, a kormányállásban 75 dB-es zajszint volt mérhető, eltekintve a felügyelet nélküli gépház 114 dB-es zajszintjétől.



6. ábra
A SÓLYOM I., 1971



7. ábra
A VÖCSÖK I., 1977

Az 1971-ben és 1977-ben érkezett új szárnyashajó típusok (SÓLYOM, VÖCSÖK, 6., 7. ábra) ilyen - de sok egyéb - szempontból is összehasonlíthatatlan minőségi előrelépést jelentettek. A hajók belső elrendezése folytán a zajszint az utasterekben a nemzetközileg ajánlott értéknél is lényegesen - 35-40 dB-el - alacsonyabb. Ez alól egyedüliként kivétel maradt továbbra is a SÓLYOM három részes utasterének hátsó harmada. Amint egy utas - legyen az külföldi, vagy belföldi - elfoglalja helyét a szárnyashajón, előzetes tájékozódása ellenére is szeretne többet tudni a hajóról, útvonalának részleteiről. Ezt az igényt volt hivatott szolgálni a hangszalagról három nyelven közölt hajó- és útvonal-ismertető. E szolgáltatást - egyebek mellett - 1986-tól napjainkig már utaskísérők látják el. Mind ez kiegészül az utasok által is kezelhető fénykijelzős útvonaltérképpel (8. ábra).



8. ábra
A VÖCSÖK második utasterme

A THE NEW YORK TIMES 1965. november 21-i számában a lap tudósítója, Nona Brown - a SIRÁLY I-esen tett utazásának élményét - a reklám minden kellékét tartalmazó beszámolóban vitte át a tengeren túlra, ismertetve a közép-európai idegenforgalom eme újdonságát Majd sorra jelezték igényüket amerikai filmgyártó és televíziós társaságok útvonal-riportok készítéséhez. Akkor a MAHART-on kívül, csak az IBUSZ bel- és külföldi kirendeltségei végeztek utas-szervező, menetjegy-árusító feladatokat, ma több száz kül- és belföldi utazási iroda végzi ugyanezt.

A hajók büféinek szolgáltatását közel három évtizeden át - catering és tax-free shop kínálattal kiegészítve - az UTASELLÁTÓ V. végezte, melynek színvonala többé-kevésbé megfelelt egy nemzetközi járat színvonalának. Ezt a szolgáltatást ma saját személyzettel és árukínálattal a MAHART látja el.

A komfort színvonal emelésének 1989-ben további jelentős állomása volt a hajók nyilvános telefonnal való felszerelése, így távközlési műholdon át a világnak a nemzetközi hálózatba kapcsolt bármely pontja hívható a hajókról. Ez a rendszer ma még csak a műhold sugárzási és vételi zóna-határtól nyugatra - vagyis földrajzilag Dunaremetétől - használható.

A hajóüzem teljes körű biztonságát mindenképp az éves regiszteri szemlék jelentették, s jelentik ma is, amelyeknek célja és feladata a hajók teljes műszaki állapotának minősítése. A navigációs felszereltség pedig az 1970-es, 1980-as években bővült ki radarral, nagy hatósugarú rövidhullámú és dunai-nemzetközi URH rádiótelefonokkal. Idegenforgalmi szempontból hazánk, de különösen Budapest - egyrészt mint uticél, másrészt mint átmenő forgalom - közép-európai vonatkozásban centrális helyet foglal el. Ebből következően a személyhajózás jelen körülményei között, már alig-alig elégítheti ki - a nemzetközi mércéhez is igazodva - a hajók kikötésének, valamint az utasok fogadásának, indításának kívánalmait. Természetesen ez esetben nem csak a szárnyashajókról van szó.

A Belgrád-rakparton lévő Nemzetközi Hajóállomást 1937-ben - létesítésének idején korszerű építményként - adták át a forgalomnak. A közelmúlt évtizedei során a MAHART szerény beruházásokkal ugyan - sok-sok árvízi károsodást is helyreállítva - kísérelt meg lépést tartani az egyre növekvő idegenforgalmi igényekkel. Óhatatlanul is a bécsi Praterkai hajóállomás esztétikai és funkcionális összhangjára gondolva és amint azt az 1986-ban kiírt országos nyílt tervpályázat is tükrözi, az idegenforgalomban részes érdekelteknek mielőbb megoldást kell találniuk egy minden szempontból korszerű nemzetközi hajóállomás létesítésére.

4. Kockázat, felelősség, okok és tanulságok

Az előző fejezetben - igaz csak említés szintjén, - de volt már szó az „új kihívásokról”, amelyek 1962-ben a szárnyashajókkal megérkeztek. Ezek a kihívások azonban, csak tíz, majd ezt követően húsz év elmúltával kerültek plasztikusan előtérbe.

Egy adott baleset okának feltárásánál előbukkanó bonyolult személyi, szakmai és tárgyi összefüggésnek, a lényeges mellékkörülmények rendezése, végül mind ezekre tárgyszerű

válaszadás a kirendelt szakértő dolga. A részleteket - rövidített formában, de egyéb nézőpontból kiegészítve - én is a szakértői véleményre alapozva tárom az Olvasó elé.

Időrendi sorban a SIRÁLY II-es havariájával (havaria = hajókár, baleset) kezdem, amelynek lényege a „láthatás és láthatóság” manapság jól ismert közlekedési fogalomkörbe tömöríthető.

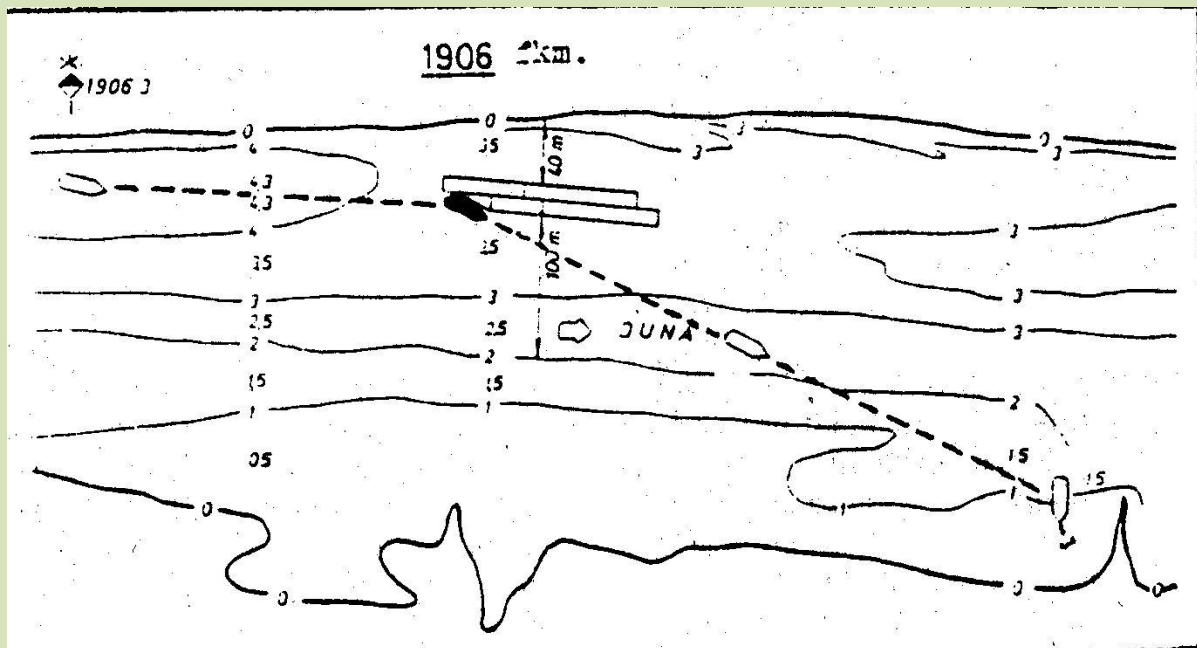
A SIRÁLY II-es 1972. szeptember 9-én 14 óra 20 perckor indult 52 utassal Bécsből Budapestre. Műszaki hiba miatt Esztergom térségében kb. 20-30 percig horgonyon állt, majd gyenge esőben indult tovább. A parancsnok Nagymarostól - a sötétedés és az eső miatt - két tisztjének fokozott figyelmet rendelt el, valamint felkapcsolta a két első fényszórót, később ezeket kikapcsolta mivel az eső által szórt fény zavarta a figyelmet. Újpest-Megyer térségébe érkezve 19 órakor rádióon helyzetjelentést adott és ezt követően 1-2 perc múlva koppanó hang kíséretében a hajó jobb oldalára enyhén megbillent. Ekkor ütközött a SIRÁLY II-es első stabilizátora a kilátási holttérbe került és az útvonalát kb. 5°-os szögben keresztező kivilágítatlan motoros túracsónaknak. A csónaknak - az eső miatt ponyvával takart - két férfi utasa azonnal meghalt, két női utasát a közelben elhaladó ESZTERGOM motoros vontatóhajó személyzete mentette ki. A parancsnok a szárnyashajózási gyakorlat szerint - úszó hordalékfa ütődését feltételezve - lendületfékezés után a hajót leültette, hátrázott, majd szárnyon folytatta útját.

Az első szakértői vélemény nem volt eléggé megalapozott. Az újra elrendelt pótnyomozás és az újabb szakértői vélemény tett pontot az ügy jogi részének végére azzal, hogy a kivilágítatlan túracsónak több vonatkozásban is vétett a Hajózási Szabályzatban előírtak ellen, a SIRÁLY II-es esetében viszont elméleti és gyakorlati bizonyítékok sora zárta ki a túracsónak észlelésének lehetőségét.

A most következő havaria részleteinek lényege emberi vonatkozásban - amire véleményében a szakértő is utal - a munkalélektan egyik tételéhez kapcsolódik, amely szerint „... A magán életének problémáival küzdő közlekedési dolgozó veszélyes a közlekedésre...”. Szakmai vonatkozásban pedig, egy adott helyzetben a kockázat ésszerűen csak olyan mértékig vállalható, ameddig az a törvénnyel és a szakmai gyakorlattal összhangban van. Végezetül a szárnyashajóink személyzete gyakorlatilag ennél a havariánál szembesült először egy szárnyashajó „elsüllyeszthetősége - elsüllyeszthetlensége” nautikai kérdésével.

A SIRÁLY I-es 45 utassal 1983. szeptember 5-én 14 óra 30 perckor indult Bécsből Budapestre. Bécszet elhagyva utolérte a szintén völgyemenetben haladó szovjet VILNIUS motoros tolóhajót és tolatmányát. Rövid ideig annak nyomvonalában haladt, abból nem ment ki kellő időben és az erős hullámzás, a szívóhatás, valamint a rendellenes vízmozgás következtében az előzést nem tudta végrehajtani. A SIRÁLY I-es kb. 70 km-es sebességgel ütközött a tolatmány hátsó bárkájának sarok éléhez. A bárka felszakította az utastér bal oldalfalát, 9 db ülés az utasokkal egymásra torlódott és lékesedett a hajótest úszásbiztonságát növelő 8 db víz-mentes légrekeszből 2 db (Regisztrai előírás szerint: a szárnyashajó elsüllyeszthetetlen, ha "bármelyik egyik rekesz lékesedik"), ez által az utastér első részének padlózata víz alá került. Két utas életét veszítette, egyet - az ülésből Dunába zuhant utast - a

halászok mentettek ki, további 33 utas megsérült. Az ütközést követően a gépüzemvezető - a cselekvőképtelenné vált parancsnok helyett - a SIRÁLY I-est a túloldali partra vezette át, ahol a parti kövezésre felfutva megállt. Az utasokat ott mentették ki (9. ábra).



9. ábra

A SIRÁLY I-es útja ütközés előtt, alatt és utána

Az osztrák vizsgálati anyag mellett a magyar szakértői vizsgálat tisztázta az eset kapcsán felmerült kulcskérdést, azaz: a SIRÁLY I-es parancsnokának a biztonságos előzést hogyan kellett volna megtervezni, azt megkezdeni, végrehajtani és végül befejezni.

A hajó sérülése is olyan mértékű volt, hogy véglegesen kivonták a forgalomból (10. ábra).

Történtek még a forgalomban zavart okozó egyéb események is - bombariadó, zátonyra futások, stb. - de az előbbieken vázolt két eset és azoknak következményei fokozottabban irányították a figyelmet a személyzeti, nautikai és forgalomszervezési kérdésekre.



10. ábra

Csepel, 1983. szeptember 20., a SIRÁLY I-es kiemelése

5. A forgalom megindulása és alakulása

Egy utazni szándékozó átlag magyar állampolgárnak - 1962-ben, 1963-ban - éppen olyan elérhetetlenül messze volt Bécs, mint egy akkori nyugat-német állampolgárnak Budapest. Ilyen volt a légkör a kettéosztott Európában, de a „nagy politika” mozgásai már sejtetni engedtek bizonyos enyhülést. Magyarország és Ausztria között az államközi kapcsolatok is valójában csak 1964-re rendeződtek véglegesen.

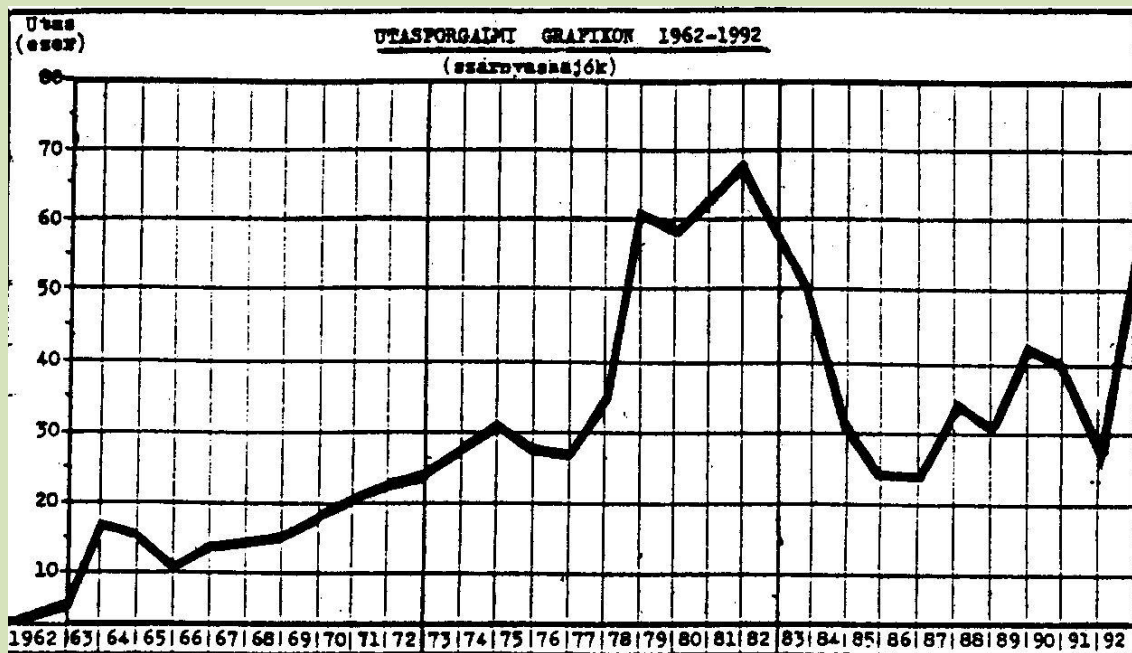
Amint az napjainkig gyakorlattá vált, a MAHART az újabb típusú szárnyashajóit először belföldi sajtótájékoztatón mutatta be a meghívott érdekelteknek, majd ugyanezt követte a Bécsben történő bemutatkozás. A SIRÁLY I-et 1962. augusztus 14-én mutatták be a hazai sajtó és idegenforgalom képviselőinek, szeptember 12-én pedig újságközlemények hirdették meg a szárnyashajóval indított budapesti sétajáratokat, valamint október-november hónapokra a Budapest-Mohács és Budapest-Esztergom közötti járatok menetrendjét. Ezek voltak az

úgynevezett „kísérleti járatok”, s hogy milyen érdeklődés övezte, azt az alig két hónap alatt szállított 6000 utas száma is tanúsítja.

A SIRÁLY II-es 1962. október 20-án indult a bécsi bemutatkozásra MAHART résztvevőkkel, újságírókkal és az Országos Béketanács küldöttségével. Az útnak kettős célja lett volna, éspedig az egyik a hajó szakmai bemutatása, a másik politikai jellegű úgynevezett „békeút”. Az osztrák hatóságok csak Bécs külvárosáig engedték a hajót, ahonnan másnap dolgavégezetlenül tért vissza Budapestre. Mégis megindulhatott 1963-ban Budapest-Bécs között - Pozsony érintésével - a menetrendszerű járat, igaz hogy abban az évben ez csak 50 járatnapot jelentett. Az államközi kapcsolatokra visszautalva, a véglegesnek mondható menetrendszerű járat hivatalosan és elismerve 1964. május 24-én indult meg és akkor Bécsben ennek az eseménynek ünnepi külsőséget is adtak. A kezdeti 50 járatnap később 115 napra és 1992-ben talán a maximumot is jelentő 191 járatnapra bővült.

1978-ban felmerült a Budapest-Belgrád közötti járat megindításának terve is, azonban ilyen irányú számottevő idegenforgalmi áramlás egyéb közlekedési vonalon sem volt kimutatható (VOLÁN, MÁV), így ez a terv lekerült a napirendről.

Az utasforgalom növekedését párhuzamosan követte a hajópark bővülése. Ennek ellenére kritikus időszak alakult ki 1977-1981 között az utasforgalom robbanásszerű növekedésekor, amikor is csak készenléti hajó hiányának kockázatával lehetett az időnként maximumig fokozott forgalmi ritmust fenntartani. Például az AMERICAN EXPRESS Co. úti programja az USA-ból induló charter repülőgépjáratokkal kapcsolódott a Bécsből induló szárnyashajó különjáratokhoz.



11. ábra
Harminc év utasforgalmának alakulása

Az utasforgalmi grafikon (11. ábra) egy szeizmográf érzékenységgel szemlélteti és sűríti magába harminc évnek a politikai, ideológiai, gazdasági, időjárás, forgalomszervezési és sok egyéb tényező (pl. Csernobil) összességét, amelyek kedvezően vagy éppen kedvezőtlenül befolyásolták az utasforgalmat. Az 1992-es év grafikonmutatója ismét figyelmet érdemel. Ebből két lényeges dolgot kiemelek. Az egyik, hogy a 8 egységből álló hajópark összetétele a kombinációs lehetőségeken túl egyidejűleg bizonyítja a saját járatok végzését, hajók bérbeadását és a mindenkor szükséges készenléti hajót is. A másik, hogy a POLESJE típusú, igen kitűnő nautikai tulajdonságokkal rendelkező BIBIC I-est és BIBIC II-est forgalomba állították (12. ábra). Ezek a hajók az 1992-es, közel 40 napig tartó rendkívül alacsony vízállás mellett is zavartalanul végezheték a járatokat, jelentős többletköltséget megkímélve ezzel.



12 ábra
A BIBIC I, 1992

A grafikonból még az is kitűnik, hogy az egymilliomodik utas ez év szezonjának elején száll be a MAHART valamelyik szárnyashajójára, vagy lép onnan partra.

Ami a grafikonokból nem tűnik ki az, hogy egyáltalán gazdaságos volt-e a szárnyashajójáratok fenntartása?

Az 1960-as, 1970-es évtizedekben a menetdíjak néha évekig változatlanok voltak, de emelésük is mindenkor elviselhető szinten maradt. Ezzel együtt az önköltségi tényezők is lassan változtak, így bármit is mutattak a „bázis-terv és tény” index számai, valamint azok mögött meghúzódó pénzügyi adatok, a különféle címen juttatott állami támogatás „betakart” mindent. Az index számok eredményei tehát a különböző statisztikai kimutatásokat tették változatosabbá.

Az 1980-as évek végétől már markánsabban kirajzolódtak a nyereség irányába mutató törekvések és 1990-től kifejezetten ilyen úton halad a MAHART személyhajózási üzletpolitikája. Továbbra sem kell számolnia potenciális versenytárral, következésképpen újszerű terveinek megvalósításához jó alap a képzett szakember-állomány, a kibővült hajópark és az elmúlt harminc év tapasztalata.

Kiegészítés



Fekecs Gábor úgy találta, hogy nem elég jó minőségű a 3. ábra. Ezért elküldte ezt a képet a Fecskéről, az egyetlen magyar gyártmányú szárnyashajóról. Köszönet érte.

Digitalizálta: Gyulai Géza

IRODALOM

1. Jereb Gábor: Szárnyashajók. 1982.
2. Hajózási Hírlap, 1936-1938. lapszámai.
3. The New York Times, 1965. november 21-i lapszáma
4. Csák Ervin: Hajók és hajózási módszerek. 1968.
5. Magyar Hajózás, 1962-1992. lapszámai
6. Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1937
7. Víziközlekedés, 1971-1986. lapszámai
8. Dezsényi Miklós - Hernádi Ferenc: A magyar hajózás története. 1967
9. Hajó- és Darugyár Műszaki Tájékoztató. 1985

10. Vaszkó Mihály: Munkalélektan. 1970
11. Szárnyashajó parancsnokok havaria jelentései, 1962-1990
12. Szakasits Árpád levele a MAHART vezérigazgatójához 1962

♣ ARCHIVÁLTA: SRY 2010.02.26. ♣ WWW.SRY.ATW.HU ♣