



SZAKVÉLEMÉNY

2012. március 07-én Dr. Balogh Tamás, a TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület elnöke, a Szegeden 2012. február 26-án elsüllyedt SZŐKE TISZA gőzhajó mentésével összefüggésben azzal a kérdéssel fordult hozzám, hogy a hajó kisúlyázása lehetséges-e. A fenti kérdésre – a hajó aktuális állapotának ismerete nélkül – pontos választ nem adhatok. Elvi jelleggel azonban a következő véleményt adom:

- A hajót személyesen egy helyszíni szemle keretében utoljára 2008-ban láttam. Akkor lemezvastagság-mérésre nem került sor. A következő megállapításokat tehát szemrevételezés útján tettük:
 - A hajó oldallemezekre kívülről felszerelt pakura-tartályok fala több helyen lukacsos volt.
 - A hajó eredeti héjazata vékony – 5, 6 mm vastagságú – lemezekből készült.
 - Az előregedett szegecselt héjlemez és a bordák károsodása jelentős volt.
 - A hajófenék azonban száraz volt pár helyen egyes borda mezők betonozással voltak javítva, jelentős szivárgást nem észleltünk. A nem jelentős fenékvíz a becsurgó esővíztől is lehetett ezt időnként szivattyúzták.

A fentiekre tekintettel azt tartom valószínűbbnek, hogy a hajó 2012. február 26-án történt elsüllyedését nem korróziós kár, hanem a jég mechanikus hatása okozhatta (ezt természetesen csak egy helyszíni vizsgálat tudja egyértelműen kideríteni).

- Olyan hajót, amelynek a szerkezete ilyen gyenge állapotban volt, már sikeresen sólyáztak. Vagyis a hajó jelenlegi gyenge szerkezete önmagában elvileg nem feltétlenül akadályozza meg a sólyázást.
- A sólyázás első feltétele az, hogy a lékesedést sikerüljön megszüntetni és a hajótestbe bejutott vizet sikerüljön kiszivattyúzni. Amennyiben ezek eredményeként a hajó újra úszóképes állapotba hozható, elvben a sólyázás is lehetséges.
- Meg kell találni a mentésben járatos cégeket amelyek rendelkeznek a szükséges eszközökkel.
- Egy ilyen hosszú hajó rugalmas deformációja 40-50 mm. Azt valószínűsítem (bár ezt szintén csak egy helyszíni vizsgálat tudja egyértelműen eldönteni), hogy a SZŐKE TISZA jelen állapotában a hajótest rugalmas deformációjának mértéke még mindig eléri a 25-30 mm-t. Vagyis, ha – azután, hogy a hajótest felfeküdt a sólyakocsikra vagy csúszdákra – a kocsik magasságkülönbsége a kiemelés során a 25-30 (esetleg 50) mm-t nem haladja meg, a hajó – kis szakaszonként – elvben kisúlyázható. Másrészt a kisebb sólyázási sérülések kockázatát felehet vállalni, ha ezzel a hajó teljes pusztulása áll szemben. A hajó sólyázás után úgyszólván teljes rekonstrukcióra szorul.
- A hajót nem feltétlenül kell kapkodva szétvágni, lebontani. Hiszen – ha a helyszíni vizsgálat a fenti feltételek meglétét igazolja – a sólyázás technikailag lehetséges. Az, hogy ténylegesen is lehetséges-e, pedig már további – nem műszaki jellegű – kérdés (van-e rá pénz, akarat, a sólyázásért a felelősséget merik-e vállalni, stb.).

Budapest, 2012. március 7.

Tisztelettel:

Szabó Endre
Ügyvezető, hajóépítő mérnök