

AZ FN 122 FELDERÍTŐ NASZÁD HELYREÁLLÍTÁSA

**a TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület
hajómentő projektje**



***TIT – Hajózástörténeti, -Modellező
és Hagyományőrző Egyesület
2011. szeptember 28.***

TARTALOM

BEVEZETŐ:	3
PROJEKTLÉÍRÁS:	6
ELÉRHETŐSÉGEK:	9

BEVEZETŐ:

1945. május 14-én megalakult a Honvéd Hadihajós Osztály, melynek fő feladata a Duna és Balaton aknamentesítése volt. A mentesítés hivatalosan 1948 végére befejeződött. Az áldozatos és hősiesség ellenére 1948-1951 közötti időszakban három hajó is felrobbant (Bajkál, Dömös, Tass), az újabb kutatások során aknát nem találtak.

A feladatát kiválóan végrehajtó Hadihajós Osztályt 1950-ben ezreddé, 1951-ben dandárrá szervezték át, 1991-ig az MN 46. Önálló Hadihajós Dandár nevet viselte, 1991-től Honvéd Folyami Flottilla nevet viselte 2001-es megszűnéséig. Az 1980-as évek elején jelentős fejlesztés került végrehajtásra, rendszerbe állításra került hat darab jugoszláv gyártmányú aknamentesítő hajó, amelyek közül három máig rendszerben van. Ezt megelőzően azonban számos változatos hajótípust használt az alakulat.

A flottilla 1945-ben ép hajóval nem rendelkezett, ami úszóképes volt, az Nyugatra hajózott. A PM 2-es elpusztult az újpesti hajógyárban, a PM 3-as elsüllyedt a bagoméri Duna-ágban. A PM 4, 5, 6-os kezdeti állapotban a gyárban maradt. Az AM 12-es naszád befejezetlen maradt Balatonfüreden, A PAM 23, 26-os jelű hajók félig készen maradtak ugyanott. 1945-ben még kiemelték a Sióból az AM 1-est, a Dunából 1946-ban az AM 3-ast. Ezekből kijavították és 1947 szeptemberében vízrebocsátották az AM 1-est. A Duna aknamentesítéséhez azonban új hajókra volt szükség.

A szovjet flottilla elvileg egy 20 m széles hajózóutat aknamentesített 1946-ban, de ez csak papíron volt igaz. Sem a brit mágneses aknákat, sem a beiszaposodott hagyományos érintőaknákat nem sikerült felszedni. 1946-48-ban két gőzös robbant fel aknán, egy magyar és egy szovjet, az utolsó robbanás 1951-ben történt a DÖMÖS személyhajó alatt, amely azonnal el is süllyedt.

Mindenesetre 1946-ban megkezdték 2 db fatestű aknász motoros, FAM, építését, ezeket 1948. június 5-én állították szolgálatba. Ezeknél csak a motor készült vasból, minden más faácsolat volt. 1949-50-ben még 12 db hasonló egység épült, ezek fejezték be a Duna mentesítését, majd 1952-ben lebontották őket.

1950-ben indult el a flottilla nagy fejlődése, amikor a Jugoszláviával kiéleződött viszony ismét felvetette a folyami hadműveletek és az aknáznak alkalmazásának lehetőségét. A jugoszláv flottilla ekkor még rendelkezett a 3 db volt horvát (korábban osztrák-magyar) monitorral, és egyéb hadihajói is voltak. Itthon intenzív hajóépítés kezdődött, főleg hazai típusokkal, sokszor rögtönözve, mert az 1944-ből maradt darabokat használták fel.

1948-ban kiemelték a PM 3-as naszádot és 1950-ben szolgálatba állították PN 11-es jelzéssel. A balatonfüredi hajógyár 1950-51-ben 29 db AN 1 sorozatú, könnyű, 10,3 tonnás alumínium-testű naszádot épített aknarakó és vízibomba vetési céllal. A semminél több volt, de a csupán 1 db légvédelmi géppuskával ellátott hajók harcértéke csekély volt.

Még 1952-ben a váci hajógyár beindította 53 db AN 2-es naszád gyártását és 1956-ig ezt befejezte, a balatonfüredi hajógyár pedig utasítást kapott a félbehagyott PAM páncélos naszádok befejezésére. Ezeket áttervezték, megnövelték és megváltoztatták a fegyverzetüket, de sokkal rosszabbak lettek, mint az eredetiek.

1950-ben állt szolgálatba a KÁN I (majd PN 21), 1953-ban a KÁN II (PN 33), 1956-ban a PN 31 és 32-es. A fellendülés csúcspontja 1956 volt, amikor a flottilla a legtöbb hajóegységgel rendelkezett és feladatkörét is kellően értékelték. Az 1954-56-os jeges árvíz tanulságait is levonták. Ennek ellenére 1958 után leépülés következett.

Ennek a kornak az egyik jellegzetes hajója az FN 122 jelű, könnyű szerkezetű felderítő naszád, amelynek a terveit 1953. július 23-án hagyták jóvá. A tervek alapvetően az AN 1 típus méreteit és külsejét idézték:

Épült	1953, Balatonfüredi Hajógyár, Balatonfüred, HU
Legnagyobb hossz:	12,5 m
Legnagyobb szélesség:	3,5 m
Oldalmagasság:	1,25 m
Legnagyobb merülés:	0,6 m
Vízkiszorítás:	10,3 t
Főgép típus:	2xGanz VIII VT 107 diesel motor
Főgép teljesítmény:	150 LE
Holtvízi sebesség:	24 km/h

A típusban mindössze két hajó épült. A flottilla azonban nem sokáig használta, rövidesen a foktői bázisra vitték (az orrhorgony miatt kedvezőtlen hullámképzés alakult ki a hajó orrán – a horgonylánc cső miatt a víz állandóan felcsapott az orrfedélzetre és a nyitott ablakokon át a kormányállásba).

Ezután a kalocsai önkormányzat tulajdonába került MARGIT majd NEFELECS néven. Érdekessége, hogy a mai napig Csonkaréti Károly szakíró és a Hajóregiszter (www.hajoregiszter.hu) is az AN 1-ként tartja számon a hajót, ez azonban tévedés. A hajót 1981-ben leselekytezték, majd 1982. április 23-án értékesítették.

A magántulajdonba került hajó ezt követően – átalakítás közben – Úszódnál elsüllyedt (egy viharos éjszakán, heves esőzés mellett megtelt és 6 m mélyre süllyedt, mélyen besüppedve az iszapágyba). 2002-ben Czakó László ipari bűvár segítségével emelték ki. Azóta szárazon van.



PROJEKTLÉÍRÁS:

Előzmények:

A hajóra Kalocsán bukkant rá a TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület tagsága 2011 májusában a LAJTA Monitor Múzeumhajó 140. születésnapjára rendezett 2011. évi országjáró rendezvény-sorozata szervezése során.

Az emlékévi programok sikeres befejezését követően egyesületünk közgyűlésének 2011. szeptember 19-i ülésén a tagságból néhány magánszemély (Balogh Tamás, Barcsy Károly, Bicskei János, Gigler László, Hocza István, Margitay-Becht András, Simén András, Szalay Gábor) úgy döntött, hogy a tulajdonosokkal való szóbeli megegyezés alapján a hajót megvásárolják és felújítják. A telefonon keresztül helyben lebonyolított megbeszélések során még ott és akkor megszületett a megállapodás a jelenlegi tulajdonosokkal.

A hajó jelenlegi állapota:

A ponyvázatlan, nyitott és erősen átrozsdásodott hajótesten az eredeti felépítmény maradéka látható és az eredeti nyílászáró-keretek közül néhány. Minden mást pótolni kell.

A hajótest külső borítólemezei többnyire épek, átlagos lemezvastagságuk 3 mm. Ennek ellenére néhány helyen szabad szemmel is jól láthatóan lemezcserre szükséges. A hajóváz ép, alkalmas eredeti feladata betöltésére. Pótlás, csere, kiváltás nem szükséges (még a gépalapok is a helyükön vannak).

A hajótest tat-részén – a tat-tükör megbontásával – egy központi hajtóműalagutat kívántak kialakítani, amelynek a számára lyukat vágtak a lemezelésen. Az eredeti állapotnak megfelelő- két motorral való meghajtás helyreállítása esetén – ezt ismételten át (illetve vissza) kell alakítani.

A felépítményből egyedül megmaradt kormányos-fülke elülső nyílásait – kémlelő ablakait – lezárták, tetőlemezeit megbontották, a tetőre lemezmellvédet hegesztettek. Ez utóbbit – mivel nem egyezik az eredeti tervek szerinti állapottal – el kell távolítani, a lehegesztett nyílásokat újra meg kell nyitni. Az eredeti tetőlemezbe vágott felülvilágító ablakot meg kell szüntetni.

A hajótest orr-részén utólag házilag és szakszerűtlenül szerelt hullámvéd lemezt el kell távolítani.

A tervezett felújítás:

A hajó felújítását magánereből – a LAJTA Monitor Múzeumhajó felújítása során szerzett tapasztalatainknak, valamint a magunk és a közönség számára is ékesen bizonyított (bármikor megismételhető) eredményes, kitartó munkánknak köszönhetően – magunk végezzük el.

A hajó kulturális örökségünk része és – nem mellesleg – a magyar honvéd folyami haderő egyik egysége. Erre tekintettel munkánk az örökségmegőrzés egyik formája.

Ennek során számítunk mindenki segítségére, akitől a hajó ezen örökségi értékének felismerése és méltánylása hivatalból elvárható, illetve akik már eddig is bizonyították a tettekészségüket és elkötelezettségüket ilyen típusú vállalkozások iránt.



A TIT – Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományörző Egyesület tagjainak eddig összegyűlt anyagi hozzájárulása: 1 100 000 Ft

Ez az alábbi költségeket fedezi:

- A hajótest vételára: 650 000 Ft
- A hajótest szállítása: cca. 250 000 Ft
- A felület tisztítása: cca. 250 000 Ft (anyagköltségen homokszórással)

A felújításra szánt egyéb külsős felajánlás:

- 2 db 250 LE-s Volvo Penta turbó-diesel hajómotor irányváltóval (az egyik tömítőanyag bekerülése miatt meghibásodott, de javítható)
- Szükség szerinti két komponensű hajófesték a felületkezeléshez.

Akiktől segítséget kérünk:

A hajó kulturális örökségi értéke Egyesületünk mellett alapvetően két szervezet számára nyilvánulhat meg:

- Egyrészt a MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred számára, amely a jogutódja annak a flottillának, amelynek a kötelékébe tartozott egykor a hajó. Az ezred parancsnoksága már eddig is több alkalommal tanújelét adta a csapat történetének feldolgozását segítő kezdeményezések iránti elkötelezettségének. Erre tekintettel – amennyiben az ezred munkánkat (lehetőségeihez mérten elsősorban nem anyagilag, hanem tároló és munkahely rendelkezésre bocsátásával) támogatja, vállaljuk, hogy a kész hajót az év egész tartama alatt igény szerinti időpontokban az ezred számára reprezentációs, egyéb csapattörténeti hagyományápoló célokra rendelkezésre bocsájtjuk.
- Másrészt a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, amely a magyar közlekedés – ezen belül a hajózás – emlékeinek őrzésére és bemutatására rendelt hiteles hely. A múzeum főigazgatója már ki is fejezte érdeklődését Egyesületünk legújabb hajómentő vállalkozása iránt, és – bár minden, a hajó sorsát biztosító együttműködésben alapvetően érdekelt vagyunk – szándékaink szerint a hajó sorsának alakításában a MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred élvez elsőbbséget. Természetesen a Múzeumtól sem várhatunk anyagi jellegű segítséget, ezért esetükben sem elsősorban erre törekszünk, hanem a hajó felújítást követő megővéséhez szükséges partnerség kialakításában számítunk rájuk.

A hajó leendő hasznosítása:

Egyesületünk – az Argonauta kutatócsoporttal együttműködésben – az Európai Duna Stratégiához való magyar hozzájárulás keretében létrehozta a szobi központtal létesítendő Európai Hajózási Örökség Központot, amelyet tervei szerint a Duna mentén hálózatos formában ki terjeszteni kíván a szomszédos országok gyűjteményeire, hasonló hagyományápoló központjaira, egyesületeire.

A Hajózási Örökség Központ gondolatát a Kormány felkarolta (a júniusi Kormányülésen elhatározott 41 projekt közt szerepel) erre tekintettel a hajó első alkalmazására az ugyancsak a Duna Stratégia részét képező víziturizmus-fejlesztési projektek keretében, idegenforgalmi főszezonon kívül pedig a víz alatti örökséget kutató Argonauta Kutatócsoport Európa-szerte keresett édesvízi bűvárai számára bázishajóként kívánjuk hasznosítani.

Eddigi előzetes tájékoztatásunk szerint a szállítás költségei az alábbiak szerint alakulnak:

----- Original Message -----

From: Csordás Trans

To: bicskei255@t-online.hu

Sent: Tuesday, September 27, 2011 7:25 AM

Subject: RE: Ajánlatkérés

Tisztelt Bicskei János Úr!

Megköszönve árajánlatkérését, melyre ezúttal küldöm az Ön által megadott alábbi paraméterek és viszonylat szerinti fuvardíjajánlatomat, melynek egyösszegű szállítási díja: 200.000,-Ft + Áfa

A fenti díj tartalmazza a szállítást, útdíj valamint az engedély-és kíséri díjakat.

Bármely felmerülő kérdés esetén állok szíves rendelkezésére.

Üdvözlettel:

Csordás Tibor



Tel/Fax: +36 1 400 1314

Mobil: +36 20 927 2727

E-mail: csordastrans@t-online.hu

Web: www.csordastrans.hu

ELÉRHETŐSÉGEK:

- **Dr. Balogh Tamás:** 06-20-920-75-06
- **Bicskei János:** 06-30-862-67-89

Budapest, 2011. szeptember 28.

Készítette:

Dr. Balogh Tamás
elnök

TIT – Hajózástörténeti, -Modellező
és Hagyományőrző Egyesület