

JÉG VELED, BUDAPEST!

Veszélyesen torlódó jégtáblák között, a dermesztő hideggel dacolva szaggatott szalagot a fagyos vízben a magyar jégtörő flotta legnagyobb zászlóshajója. Nem mindennapi látványosságként fővárosunkban zajlott a Duna és a „Széchenyi” bevetése.

A rendkívüli hideg időjárás (ami a globális felmelegedés folytán csupán egy évtizede szokatlan) tartóssága és a folyam beállta miatt a Dunán tartózkodó úszó közlekedési eszközök forgalmát korlátozták és a biztonság kedvéért még a jelzőbójákat is felszedték. Hatóságilag életbe lépett a hajózási zárlat és ezzel elérkezett a téellel dacoló páncélos vitézek ideje. Eisenstein legendás filmjének hazai címszerepét február 10-én a „Széchenyi” játszotta. Az északi sarkkörön harcoló svéd Oden vagy az orosz Vajgacs hajóóriások kisöccseként a gönyűi kikötőből robogott be Budapestre a jégmezők magyar lovagja! Az Óbudai Hajógyár egyik legutolsó produktumként 1988-ban vízre bocsátott vasa kegyeletből és tiszteletből viseli az üzem alapítója, Gróf Széchenyi István nevét.



A 40 méter hosszú, 420 tonnás hajó akár vontatóként is működik, de a jégpáncélt nem csak tömegénél fogva képes megrepeszteni és félretolni. Egy különleges lendkerekes döngölő szerkezet került belterében beépítésre, amely üzemidőben speciális himbáló mozgást végez excentrikus ikersúlyaival. A hajótest ezáltal billenő-csavaró mozgásba jön (mintha tengeri hullámokon hánykolódna) és úgymond bukducsolva tessékeli oldalra a jégtáblákat. Az úszó romboló merevítő bordázata és kanál alakú orrkiképzése együttesen segíti elő a torlaszok mentesítését és a feltört tömbök elvezetését. A „Széchenyi” dülöngélő haladása szemmel látható, duruzsoló közeledése már messziről hallható, amihez a főgép teljesítménye összesen kétezer lóerővel járul. Ám e monstrumot olajsalakban uraló gépészek vidám vízi emberek: a hosszú és füledt motortér dugattyúsorához vezető lépcsőlejárónál egy „Széchenyi sétány” feliratú zománc utcatáblát függesztettek ki. A motorok jégtörés közben nem csak a rianásokat



és a folyamkilométereket falják, hanem óránként 130 liternyi üzemanyagot is elemésztenek! Ezáltal a zászlóshajó 30 centiméter vastag síkjégben akár 4 kilométert is képes megtenni óránként úgy, hogy a kétméteres mélységben megbúvó jégtáblákat is vidáman szétarabolja.

Egyedi farformájának köszönhetően a „Széchenyi” hátramenetben is roppant hatékonyan roppant. Erre a képességére most szükség volt a Duna alsó szakaszán, ahol a járműnek az egész napos kimerítő menet után a sötétedés beálltával kellett megtisztítania és biztosítania a saját kikötőhelyét. Kovács Dezső hajóskapitánytól ezen kívül azt is megtudtuk, hogy a teljes személyzet mindvégig 24 órás készenlétben teljesített szolgálatot, miközben a legénység élelmiszerral és a hajtómű üzemanyaggal történő zökkenőmentes ellátásáról is kötelező volt gondoskodniuk. Magyarország a területét érintő visszaduzzadás kockázata és a kölcsönös segítségnyújtás miatt érdekelt abban, hogy az intenzívebb zajlás által kritikus helyzetbe sodort szerb-horvát folyamszakaszon kármentesítsen, mivel egyik déli szomszédunk sem rendelkezik jégtörő hajóval. A közlékeny parancsnok nagyon örült a barátságos fővárosi fogadtatásnak és útban a Délvidékre, éppen a tájékoztatás kedvéért kötött ki a Batthyány térnél és tartott a sajtónak szóló rövid bemutatót. Öröndetes tény, hogy a híradásokban központi szerepet szenteltek a legnagyobb és legerősebb magyar jégtörő hajó, a „Széchenyi” érkezésének, miközben mobil hírforrásként Kovács Dezső hajóskapitány maga is folyamatosan tudósított a Duna helyzetéről és a partkörnyék állapotáról.

A téltemető busók csinnadrattája időközben idecsalta a tavaszt és Jégtörő Mátyás is segített abban, hogy hungarikum büszkeségünk problémamentesen elvégezze idei első küldetését. A „Széchenyi” jégtörő hajó a Lánchíd alatt névadójának dudaszóval büszkén tisztelegve, békés tempóban pöfögött tovább... Jég veled, Budapest!

2012.február 29.

Molnár Attila