

MAHART PassNave Személyhajózás Kft.

Internetes felület

www.mahartpassnave.hu

Beledi Dezső

Emlékezés a "Fecskére" az első magyar szárnyashajóra.

Ma már egyáltalán nem számít kiemelkedő látványosságnak amint a modern formájú, áramvonalas szárnyashajók, a víz fölé emelkedve, óránként 60 –70 km óránkénti sebességgel, elsuhanak a lustán cammogó kiránduló és teherhajók között. Nem így volt ez 44 évvel ezelőtt, amikor ez a hajótípus megjelent a magyar Dunán. Akkor mindenkit érdekelt honnan kerültek ide ezek a modern, félig vízi-, félig légi járművek, ki tervezte, ki gyártotta azokat. Van-e köze a hazai hajóiparnak ezekhez a csodajárművekhez? A kérdés annyiban jogos volt, hogy akkor még volt magyar hajógyártás és voltak hazai gyártású új hajótípusok.

Sajnos, arra, hogy volt valaha magyar hajóipar, ma már csak a „Hajógyári Szigeten” rendezett rock fesztiválok nevéből lehet következtetni, azt pedig csak nagyon kevesen tudják, hogy a szárnyashajók fejlesztésében akkortájt mi magyarok is részt vettünk.

Igen. Csak néhány évvel, az úttörőnek számító szovjet eredmények után, 1959 nyarán, (a Szovjetunióban 1957-ben állították először forgalomba a nálunk is ismert Sirály típusú hajókat) a szerző tervei nyomán a Váci Hajógyárban elkészült és sikeres futópróbákon jutott túl egy kétszemélyes kísérleti szárnyas csónak. Ezzel a csónakkal még az évben, augusztus 20.-án, nagy sikerrel vettem részt a parlament előtti vízi-parádén.

A kísérleti csónak bemutatása akkor, tulajdonképpen csak azt célozta, hogy bizonyítsuk, mi magyarok is képesek vagyunk élen haladni a műszaki fejlesztés egyes területein, és képesek vagyunk ilyen korszerű termékek kifejlesztésére is. A sikeres bizonyítás után egy maroknyi fiatal mérnökkel és technikussal együttműködve megterveztük és 2 év alatt megépítettük a „Fecskét”, az első (és utolsó), üzemképes magyar személyszállító szárnyashajót, amelyet ugyancsak a Parlament előtt mutattunk be 1963-ban.

Ezt a 48 évvel ezelőtt elkezdett fejlesztési munkát, a tervezés előzményeit és a megépített hajó sorsát szeretném az alábbi visszaemlékezésben személyes élményeim alapján bemutatni.

A kezdet kezdete

A Szovjetunióban, a Gorkiji Víziszállítás-mérnöki Egyetem hajóépítő szakán tanultam 1952-59 között. Az 5. évfolyam végén, mikor diploma témát kellett választanom, kikértem a magyar Oktatási Minisztérium véleményét. Közlekedési és ipari szakértők azt javasolták, hogy pályázzam meg a szárnyashajók tervezésével kapcsolatos diplomamunka kidolgozását.

Ennek akkor két alapvető oka volt: az első, hogy a „magyar ezüst” bázisán, Magyarországon megkezdődött az alumínium hajók, a népszerű vízibuszok, gyártása. Ezek továbbfejlesztését és további könnyűfém hajótípusok kialakítását nagyban segíthette volna ezeknek a könnyű-, gyors szárnyashajóknak a tervezésére és gyártás-technológiájára vonatkozó ismeretek elmélyítése.

A másik ok az volt, hogy mivel kizárólag Gorkíjban,(ma Nyíznüj-Novgorod) az akkor még „zárt” városban a „Vörös Szormovo” hajógyárban foglalkoztak egyedül szárnyashajók fejlesztésével, így, a tervezők és az egyetem tanszékei között fennálló tudományos kapcsolatok révén számítani lehetett bizonyos szakmai információk megszerzésének lehetőségére.

Magam lepődtem meg leginkább azon, hogy nem csak megkaptam a kért diploma-témát, de azt is lehetővé tették számomra, hogy a diploma előtti gyakorlatot a gyár tervező irodájában, közvetlenül R.Alekszejev főkonstruktor irányítása mellett végezhettem, ellentétben sok szovjet hallgató-társammal, köztük például az évfolyam komszomol titkárával, akiket be sem engedtek a hadiüzem területére.

A különös elbánás okát sohasem tudtuk kideríteni, de az, ahogyan Alekszejev professzor kegyeibe fogadott mindenkit meglepett. Betekinthettem titkosnak minősített kutatások dokumentumaiba, sőt olyan laboratóriumi kísérletekben vehettem részt, amelyekben haditengerészeti eszközök modelljeit vizsgálták. Ráadásul volt egyetemi társamat, barátomat, jelölték ki mellém konzulensnek, aki közvetlenül a legújabb szárnyashajó-típusok fejlesztésén dolgozott és minden tervezési anyagnak birtokában volt.

A gyakorlat első napján Alekszejev professzor azzal indította a munkámat: *„Fiatal barátom, igyekezzék minden lehetséges ismeretet elsajátítani, hogy úgy, mint én Oroszországban, ön is prófétája lehessen majd Magyarországon a vizek feletti szárnyalás elterjesztésének”.*

A tervezőirodán eltöltött hathetes gyakorlat, a rendelkezéseimre bocsátott szakirodalom tanulmányozása, a diplomairás közben szerzett tapasztalatok feldolgozása felért egy újabb egyetemmel, ugyanis az előző öt évben tanultakból jóformán semmit sem lehetett hasznosítani. A vizaalatti szárnyak elmélete, a nagysebességű hajócsavarok hidrodinamikája, a könnyűfém-, repülőgépekéhez hasonló hajótestek gyártástechnológiája, architektúrája és szilárdságtana teljes mértékben eltért a hagyományos hajókra vonatkozó ismeretektől.

Mindezek ellenére sikerült egy olyan diplomatervet készíteni és megvédeni, amely magába foglalta egy a Balatonra szánt személyszállító szárnyashajó megtervezéséhez szükséges legfontosabb tudnivalókat.

A diplomatervet kitűnő eredménnyel védtem meg és ennek alapján a tanszékvezetés közvetlenül aspirantúrára javasolt, ugyanakkor az írásos anyagaimat titkosították, még másolatot sem tarthattam meg belőlük.

Nagy kedvem lett volna az egyetemen maradni, és kutatómunkát végezni, de ehhez a magyar hatóságok nem járultak hozzá, így 1959 tavaszán visszatértem Magyarországra.

Hazatértem után azonnal a Váci Hajógyárhoz kerültem, ahol alumínium vízibuszokat, tengerjáró hajók felépítményeit, mentőcsónakokat, túracsónakokat és motorkerékpár oldalkocsikat gyártottak.

A kis, akkor még önálló hajógyár, alig 20 fős tervező irodájában én voltam az első, speciálisan hajótervező szakot végzett mérnök. A fiatal műszaki gárda, gyorsan befogadott és gyár vezetősége is, ahogyan mondani szokás, azonnal „ráharapott” a szárnyashajó témára. Minden segítséget megkaptam ahhoz, hogy a folyó rutinmunkák mellett egy kísérleti szárnyas csónakot készítsek.

A tervezést teljesen egyedül végeztem, sőt, a prototípus műhelyben a gyártási munkákat is magam irányítottam, hasznosítva korábbi szakmunkás múltamat.

Alig három hónap alatt elkészült a kísérleti csónak, amely egy kiselejtezett túracsonak testből és a ráerősített, kézzel megmunkált szárnyszerkezetből állt. A csónak méretét azonban behatárolta, hogy az egész országban egyetlen olyan hosszított csónak-farmotort találtunk, amelynél a propeller a csónaktest kiemelkedése után is a vízben maradt. Ez a motor azonban mindössze csak 15 lóerős volt.

Az elméleti számításokon kívül gyártási rajzokat nem is készítettünk. Kézi vázlatokból, meglévő részegységekhez és anyagokhoz alkalmazkodva, igen gyorsan dolgoztunk.

Alig 2 hónap alatt elkészült a mű, amit azonnal a dunaparti dokkra vittük. Ott beállítottuk a szárnyak számított állásszögét és vízre tettük a csónakot. Úgy döntöttünk, hogy az első futópróbát én egy kísérő csónakból nézem végig, hogy jobban láthassam a kiemelkedés folyamatát, és fényképezőgéppel rögzítsem a látottakat, észleljem az esetleges hibákat.

Két kollegám, Fekecs Gábor és Cserkaszki Antal mentőmellényben, mindenre felkészülve beült a csónakba, indították a motort és ráadták a gázt. Számomra még ma, közel 50 év után is, szívszorongatóan jó érzés volt látni, ahogyan a csónak simán, a legkisebb billegés vagy bukdácsolás nélkül, jó 20 centiméterrel a vízszint fölé emelkedett és egyre gyorsulva stabilan



siklott, szemben az árral. Pár perc múlva magam is a kormány mögé ültem, hogy átérezzem milyen érzés egy saját tervezésű szárnyas csónakot vezetni, elsőként Magyarországon.

Mindenki, aki részt vett a csónak építésében gratulált. Senki, de jó magam sem, számított arra, hogy az alkalmazott tervezési módszer ennyire pontos és megbízható lesz. A próbákat, természetesen, még hetekig folytattuk. Vizsgáltuk a fordulékonyt, hullám-állóságot, a csónak stabilitását a legkülönbözőbb terhelési esetekben. Csak az után, hogy az összes várható hibalehetőséget megvizsgáltuk, mutattuk be a csónakot a gyár felsőbb vezetőinek és a helyi sajtónak.

A folytatás

A sikeren felbuzdulva a szárnyashajó-fejlesztési témát a Kohó és Gépipari Minisztérium kiemelt műszaki-fejlesztési feladatként jelölte ki a hajóipar számára. A Váci Hajógyárat ezidőtájt olvasztották be a Magyar Hajó és Darugyár Trösztbe (MHD), így egyre több és magasabb szintű felelőse lett ennek az újszerű témának. Egyre többen szerettek volna osztozkodni a sikerből és megjelentek az ellendrukkerek is. Néhány régi és elismert hajóépítő guru nehezen viselte el, hogy egy, a „tojásból éppen csak kibujt” mérnök-növendék, egyéves diplomával, ennyire a figyelem középpontjába került.

A feszültséget csak fokozta, hogy a fejlesztési témához akkor óriásinak tűnő, 20 millió Ft támogatást szavazott meg az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság (OMFB) és egy sor hajógyári vezető számára prémium feladatként jelölték meg a fejlesztés egyes szakaszainak teljesítését. Ahogy ez lenni szokott, a nagy buzgóság csak éppen a munkát közvetlenül végző néhány szakembert nem érintette. Jellemző, hogy egyedül én, aki az érdemi munkát irányítottam, mint beosztott mérnök, nem kaphattam prémiumot, mivel az akkori szabályok szerint premizálni, csak vezető tisztséget betöltő kádereket lehetett.

Igaz, létrehozhattunk egy külön tervezői csoportot, ahol engem objekt-főkonstruktori címmel ruháztak fel, de továbbra sem számítottam vezető kádernek. Kaptam a csoportomba néhány technikust és három frissen végzett gépészmérnököt, továbbá bevonhattam a tervezőiroda egyéb feladatait ellátó munkatársait egy-egy őket érintő probléma megoldásába. Ez a csoport dolgozta ki irányításommal azt a programot, amely egy, a hazai igényeknek megfelelő-, személy és áruszállításra is alkalmas szárnyashajó kifejlesztését tűzte ki célul.

A programot a felsőbb szervek azonnal jóváhagyták, és 1960 tavaszán megkezdtük a Fecske névre keresztelt „nagyhajó” gyártási terveinek elkészítését. A hajó külalakjának kialakításába ipari formatervezőket is bevontunk. Javasolataikat azonban csak részben és igen nagy kompromisszumokkal tudtunk alkalmazni.

Bár az első kísérleti csónakot, a hordszárnyrendszert illetően a nagyhajó járóképes modelljeként lehetett felfogni, a biztonság kedvéért építettünk egy nagyobb méretű és nagyobb teljesítményű beépített motorral felszerelt kísérleti csónakot is, ahol a szárnyak elrendezése, a kormánymű és a hajócsavar kialakítása már hasonlított a véglegesnek szánt tervhez. Ez a „Szh2” névre keresztelt változat azonban nem volt igazán sikeres, mivel a beépített használt autómotor nem adta le a névleges teljesítményt és a csónak csak fél terheléssel emelkedett ki a szárnyakra. Ettől eltekintve ez a kísérleti példány is igen hasznos tapasztalatokkal szolgált a későbbi tervezőmunkában.

Ugyancsak a biztonság kedvéért elkészítettük a hajó kicsinyített, 1:20 léptékű makettjét, amellyel sikeres és meggyőző vontatási kísérleteket végeztünk. Ilyen nyíltvízi modellvontatási kísérleteket, tudomásunk szerint előtünk még hagyományos hajókkal sem végeztek az országban és talán ezért, még a bemutatott filmfelvételek, fényképek, mérési jegyzőkönyvek ellenére sem bíztak bennünk a központ „tudós” szakértői.



Sok devizáért megrendelték a modell ismételt elkészítését és a vontatási kísérletek lebonyolítását egy bécsi modellkísérleti intézetben.

Az osztrák szakértők, már csak kíváncsiságból is, elvállalták a munkát, de mivel korábban még nem is láttak szárnyashajót, kudarcuk előre borítékolható volt. A modellt az általunk megadott rajzok alapján pontosan készítették el, azonban a szárnyak virtuális állásszögét még értelmezni sem tudták, ezért nem is tudták azokat jól beállítani. Az első vontatási kísérleteknél a modell bakkecske módjára ugrálni kezdett és szó sem lehetett további mérésekről.

A kísérletekhez, természetesen, nem a tervezőt, hanem a hajógyári központból egy bennfentes, „szakértőt” egy Hankóci nevű idősebb mérnököt küldték ki, valószínűleg csak azért, mert ő jól beszélt németül. Hankóci, látva az ugráló, bukácsoló hajómodellt, azonnal értesítette az MHD vezetőit és javasolta az egész program leállítását, hangoztatva, hogy ő sohasem hitt a váciak kisedés játékaiban.

Szerencsére azok a vezetők, akiknek a prémiuma függött a sikeres külföldi kísérletektől azonnal intézkedtek és engem is kiküldtek Bécsbe konzultálni. Irányításom mellett a hibát néhány óra alatt kijavították és a modell simán „szárnyakra kelt”. Segítségemmel el lehetett végezni a szokásos vontatási kísérleteket. Utólag kiderült, hogy sem a vizuális megfigyelések, sem a laboratóriumi mérések nem adtak újabb hasznosítható információkat az általunk korábban végzett kísérletekhez képest. A tervezési munkát azonban, ezután már nyugodtan folytathattuk, a kételkedők elcsendesedtek.

A Műszaki Egyetem vízgép-tanszékének biztatására egy szacikket irtam a szárnyashajókról a „Járművek Mezőgazdasági Gépek” című folyóiratban, majd ezt követően a „Mérnöktovábbképző Intézet” kért fel egy előadás sorozat megtartására. A szakmai körökben nagy érdeklődésre számító előadásokra nagyon alaposan felkészültem. Heteken át, éjjel nappal a külföldi szakirodalmat tanulmányoztam. Tudtam, hogy a hajós szakemberek, főleg az ellendrukkerek, alaposan megszorognak majd különböző, hitetlenkedő, vagy elméleti jellegű kérdéseikkel. Szerencsére volt egy aduérvem, amellyel nehéz lett volna vitatkozni. Az én előadásom anyagát működő kísérleti csónakok és modellkísérletek dokumentált eredményei támasztották alá.

Aggodalmam alaptalannak bizonyult. A megjelent szépszámú hallgatóság, köztük hajóépítő szakemberek, csónaképítők és motorcsónak versenyzők, igen nagy érdeklődést tanúsítottak. Az előadásról készült jegyzetet a megjelenés után azonnal szétkapkodták. A stencilezett könyvecskéből egy megsárgult példányt még ma is ereklyeként őrzök a korabeli fényképekkel együtt.

Közben teljes erővel beindult a hajótest építése és a szárnyszerkezet legyártása. Speciális alumínium ötvözetből készített lemezeket és rúdprofilokat fejlesztett ki számunkra az ALUTRÖSZT. Az Óbudai Gyáregység legjobb lemezlakatosai kapcsolódtak be a munkába. Ők gyártották le a szárnyakat, a kormányművet és a hajócsavart. Óvatosságból és megfelelő gyártástechnikai ismeretek hiányában nem mindjárt drága rozsdamentes acélból, hanem csak a hajógyártásban használt szénacélból készítettük a szárnyakat, azzal, hogy a sikeres prototípus próbák után, majd áttérünk a krómacélra. Időközben megkaptuk a Szovjetunióból az ezer lóerős dieselmotort és beszereztük a szükséges gépészeti segédberendezéseket is.

A „Fecske” igen gyorsan elkészült, és a MAHART úszódarujával 1962 őszén már vízre is tettük. (A Váci Hajógyár volt talán az egyetlen a világon, amely nem közvetlenül a vízpartra települt és nem rendelkezett sólyával).



A gépészeti berendezések ellenőrzése után, nem kis izgalmak közepette, felkészültünk a próbafutásra. A szárnyszerkezetet úgy alakítottuk ki, hogy ha szükséges, változtatni lehessen az állásszögeken, de az alapbeállítást tisztán számításokra alapoztuk. Ezek a számítások ugyanúgy, mint az első kísérleti csónaknál és a modellkísérleteknél olyannyira beváltak, hogy utólagos korrekciókra később már nem is volt szükség.

Mivel nagyteljesítményű géphajóról volt szó, a próbafutáshoz MAHART pilótákat kértünk fel, nekik ugyanis már volt tapasztalatuk az időközben importált szovjet „Rakéta” típusú, „Sirály” névre keresztelt, szárnyashajók üzemeltetésében és vezetésében. A hajón és a Vác alatti duna parton több tucat érdeklődő, a tervezésben és a hajóépítésbe résztvevő szakemberek, újságírók és kíváncsi járókelők várták a nagy pillanatot.

Ezúttal már nem kívülről néztem, hanem a kormánykerék mellett állva vezényeltem az első



„szárnyra kelés” folyamatát. Azt is mondhatnám, csalódtam, ugyanis a „Fecske” rezzenés nélkül, fél-gáznál „kiemelkedett” és olyan simán gyorsult fel a tervezett 55 km/órás sebességre, hogy jóformán észre sem vettük.

A MAHART pilóták maguk sem hitték el, hogy már szárnyalunk, az pedig már egyenesen ámulatba ejtette őket, hogy a hajóval egy száz méter sugarú körön, szárnyakon lehetett megfordulni. A „Sirály” ugyanis, a fordulóknál visszaült a vízre és a kiemelkedéshez is sokkal nagyobb motorteljesítményt igényelt. Ez annak volt köszönhető, hogy a „Fecske” szárnyrendszerét kizárólag a hazai igényekhez, a kis távolságok miatt csupán 50-55 km/órás sebességhez alakítottuk ki. A mellső szárny fesztávolsága, közel 50%-al nagyobb volt, mint a „Sirályoké”, ez biztosította a gyors és sima kiemelkedést és a nagyobb oldalstabilitást a fordulóknál. A hajó iránti érdeklődés egyre inkább fokozódott, már nem csak szakmai körökben, a futópróbán résztvevő újságírók cikkei nyomán. Hiába intettük türelemre és óvatosságra őket, többen már világszenzációról írtak.

A közeledő tél és a Duna befagyásának veszélye miatt 1963-ban már csak nagyon kevés futópróbát végeztünk. A fő kérdésben, a hordszárnyak megbízható működésében elért sikerekre való tekintettel már nyugodtan koncentrálhattunk olyan feladatok megoldására, mint a festés, hangszigetelés, az utasszalonn berendezése. Úgy terveztük, hogy kész hajót 1964 májusában, a Budapesti Nemzetközi Vásár idején adjuk át az üzemeltetőnek, a MAHART-nak.



Az ünnepélyes bemutatóra ismét a Parlament előtt került sor igen nagy érdeklődés mellett. A hajóra az újságírók-, fotóriporterek hada, a filmhíradó munkatársai és olyan illusztris vendégek is felszálltak, mint a Kohó és Gépipari-, valamint a Közlekedési Minisztérium képviselői, a MAHART vezérkara, a fejlesztést finanszírozó OMFB vezetője. A bemutatóról készült filmhíradót azóta többször is megismételték a televízió különböző csatornáin. A képkockákon a sok nevezetesség között elvéve én is feltüntettem, emiatt több ismerősöm gratulált, sőt olyanok is akadtak, akik kölcsönt akartak kérni abból a nagy összegű jutalomból, amit, állítólag, a tervezésért kaptam.

Nos az anyagi elismerés sokkal kisebbre sikerült, mint az akkori lelkesedés. Kiténtettek ugyan egy Kohó és Gépipar kiváló dolgozója plecsnival, sőt az MHD dicsőségtáblájára is kiténték a fényképemet, de ezekkel nem járt külön pénzjutalom. Hallottam olyan híreket, hogy a tervezőgárdát, amelyet vezettem, Kossuth díjra terjesztették fel, azonban a bírálóbizottság a javaslatot a hajó sorsának alakulása miatt elvetette.

A történet vége

1962 végén a MAHART már rendelkezett egy 60 személyes szárnyashajóval, sőt a következő években további hajókra is számíthatott, mivel a növekvő magyar motorvonat és autóbusz exportot a szovjet fél, többek között, szárnyashajókkal kívánta ellentételezni. A MAHART vezetői már az első hajóval szerzett tapasztalatok alapján megijedtek ettől a lehetőségtől. A vízi személyszállítás, még a vasúti és közúti szállításhoz is nagyobb állami dotációt igényelt, aminek csak egy részét kompenzálta az árufuvarozás nyeresége. A szárnyashajók igen magas üzemeltetési költségei negatívan befolyásolták a vállalat nyereségét, annál is inkább mivel akkor még nem lehetett számolni a nyugati országokból Bécsen keresztül Magyarországra utazó turisták fokozott érdeklődésével. Ez a gazdasági megfontolás oda vezetett, hogy a MAHART, előbb különböző szakmainak minősített kifogásokkal késleltette az átvételt, sőt, később tudomásunkra hozta, hogy egyáltalán nem kívánja üzembe állítani a „Fecskét”.

Előbb arra hivatkoztak, hogy a hajót, kisebb sebessége miatt, nem lehet egységes menetrendszerben járatni a „Sirályokkal”, majd a protótípus olyan hibáit kifogásolták, amelyek kijavítását a fejlesztési munkák során eleve beterveztük, (például a gyorsan rozsdásodó szénacél szárnyak lecserélését krómaccélra, a kavitáció miatt gyorsabban erodáló hajócsavar áttervezését, a hátsó utastér zajszintjének további csökkentését stb.)

A kéréseknek eleget téve, megrövidítettük a szárnyakat, ezzel fokoztuk a hajó üzemi sebességét, viszont leromlottak a szárny hidrodinamikai jellemzői és eltűntek azok az előnyök, amelyek korábban egyértelműen fennálltak a „Sirályokkal” szemben.

Az átalakított szárnyrendszerrel is folytatódott az üzembeállítás feltételeként előírt 400 órás futópróba, a teljes utas-terhelésnek megfelelő homokzsák rakománnyal, MAHART hajózó személyzettel. Szob és Baja között naponta lehetett látni, ahogyan a „Fecske” a hagyományos hajóknál több mint kétszer nagyobb sebességgel, jóformán hullámverés nélkül suhant végig a magyar Dunán.

A futópróbák lezárását követően a hajót vezető és az ellenőrző MAHART szakemberek igen pozitívan értékelték az eredményeket és ezt több jegyzőkönyvben is visszaigazolták. Az anyagi megfontolások azonban erősebbeknek bizonyultak a műszaki érveknél.

Az MHD vezetői, látva a MAHART hezitálását, el akarták adni a „Fecskét” a hajónk iránt nagy érdeklődést tanúsító Csehszlovák Duna-hajózási Társaságnak. Erről a lehetőségről kikérték az én véleményemet is. Úgy ítélt meg, hogy mivel a csehszlovákok többéves minőségi garanciát kértek a hajóra, annak protótípus jellege miatt, az eladással járó kockázatot nem vállalhatjuk.

Több hónapos tanakodás után a minisztérium és az MHD illetékesei, eldöntötték, hogy a műszaki fejlesztési kísérlet sikertelenségére hivatkozva le kell állítani a további munkát és a hajót le kell selejtezni. Ez a megoldás azért látszott kézenfekvőnek, mert az OMFB által finanszírozott fejlesztéseknél a sikertelenség, mint kockázati tényező, eleve be volt kalkulálva és nem kellett elszámolni a korábbi ráfordításokkal.

A döntést megalapozó „negatív zárójelentés” szakszerű megírására engem kértek fel. Ezt én olyan nagyfokú cinizmusnak tartottam, hogy kategorikusan megtagadtam a részvételt életem addigi főművének likvidálásában. Olyan volt ez a feladat, mint amikor egy anyát megkérik arra, pusztítsa el egyetlen szép és egészséges gyereket, mert sokba kerül az eltartása.

Ez a számomra kudarcként átélt fejlemény, valamint az a tény, hogy 1965 táján gyakorlatilag megszűnt a Váci Gyáregység korábbi hajóipari termékei iránti igény (megszűnt az alumínium hajók gyártása és a teljes kapacitást konténergégyártásra állították át) arra az elhatározásra juttatott, hogy szakmát váltsak és elhagyjam a hajógyárat.

A „Fecske” története számomra véget ért ugyan, de nem zárult le végleg. A kiselejtezett hajót a MAHART átvette és átalakította. A főmotort tartalékként felhasználták a „Sirályok” hoz, a hajótestről leszerelték a szárnyakat és egy kisebb motorral, mint kimerülésű kirándulóhajót „Nadap” néven, a Velencei Tavon állították üzembe.

Néhány éve meglátogattam a Gárdonyiban állomásozó „Nadappá” vált „Fecskét” és legnagyobb örömömre a 20-25 éves élet-tartamra tervezett hajót még akkor, több mint 40 év után is igen jó állapotban találtam. Rendszeresen hordta a kirándulókat a két part között, és időnként rendezvényeket is tartottak a fedélzetén. Az utas-szalon falán volt egy kép a még szárnyas „Fecskéről”, amely utalt a hajó múltjára, de a kapitány elmondása szerint az utasok közül csak igen kevesen figyeltek fel rá. Az pedig már senkit sem érdekelt, hogy ki, mikor tervezte és építette ennek a még ma is modern külsejű sétahajónak az elődjét vagy... inkább eredetijét.



A „Nadappal” való találkozásakor a nosztalgián kívül már nem éreztem keserúséget, hiszen a fiatal mérnökként elért és akkor elismert sikerek örömét már nem lehet elvenni tőlem, mégis úgy gondoltam, megírom ezt a visszaemlékezést, legyen ez a mementója ennek a mai közvélemény számára ismeretlen, vagy rég elfelejtett, magyar műszaki alkotásnak.
