

**Classic Fast Ferries**  
**2003. április 9-13. oldalak**  
(Fordította SRY)

Christof Schramm

## **A Német Vízirendőrség PT.3s hajói**



1950-ben Németországban a Hesseni Vízirendőrség (Wasserschutzpolizei), amely a Rajna és Majna folyók teljes hosszán felelős a kereskedelmi és kedvtelési célú hajóforgalom ellenőrzéséért, úgy döntött, hogy vásárol egy új generációs járőrhajót, amely az addigi vízi járműveiknél nagyobb sebesség elérésére képes.

A beszerzés során a legnagyobb problémát az okozta, hogy a hagyományos nagysebességű hajók a folyókon és csatornákon haladva a partokat, parti létesítményeket károsító, és a kisebb csónakokat veszélyeztető mértékű hullámzást keltenek.

A Hesseni vízirendőrség szakértői végül a szárnyashajók alkalmazásában találták meg az ideális megoldást. A szárnyashajó egyesíti magában a nagy haladási sebesség, és e mellett az elfogadható mértékű hullámkeltés tulajdonságait. A vízirendőrség igényeinek és az alkalmazási követelményeknek megfelelő 3 tonna vízkiszorítású hajó kifejlesztésével a szárnyashajózás területén jól ismert, és nagy tapasztalattal rendelkező svájci Supramar A.G. vállalatot bízták meg.



Három 10,7 m hosszú hajó épült meg PT.3 jelzéssel. A hajók Németországban készültek Supramar liszensz alapján, és a „HESSSEN 10”, „HESSSEN 6”, „HESSSEN 2” nevet kapták. Az egyes példányok átadására sorrendben 1955, 1957 és 1958-ban került sor.

Ezeket felül még legalább hét további PT.3 típusú hajó építéséről tudunk, melyek közül kettőt a Rodriguez vállalat épített Olaszországban 1957-ben, és öt hajó épült Japánban a Hitachi vállalatnál az 1962-1964 közötti időszakban.

A Hessen-osztályú szárnyashajókkal szerzett tapasztalatok jók voltak. Mindhárom hajó képes volt elérni a tervezett 57 km/h végsebességet, a gazdaságos üzemi sebességük 45 km/h volt. A vízirendőrség mai hajóinak sebességével összehasonlítva ez nem tűnik valami soknak, hiszen napjainkban a Rajnán szolgálatot teljesítő járőrhajók elérik a 100 km/h sebességet is, de akkoriban a német vízi utakon szolgálatot teljesítő hagyományos járőrhajók sebessége csak 30-35 km/h volt, ami túl kevésnek bizonyult a háború után épült új, korszerű motorcsónakok sikeres üldözéséhez, elfogásához.

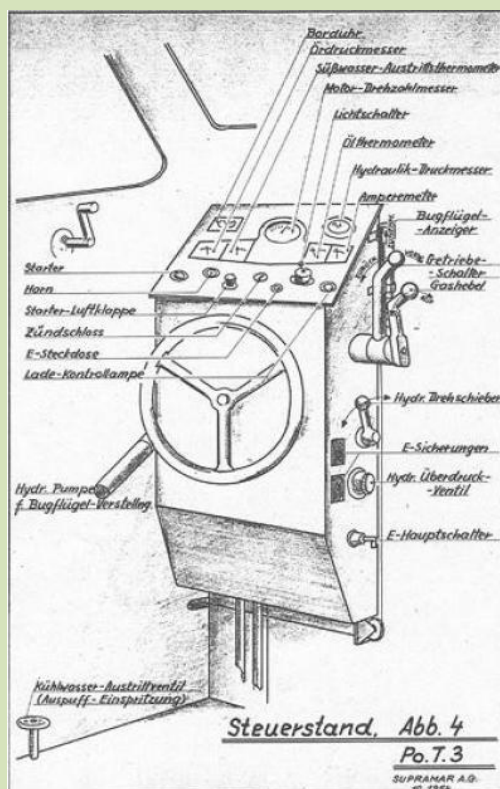


A szárnyashajók a napi gyakorlatban beváltak, a rajtuk szolgáltatot teljesítők jelentései szerint, a hajók jól kezelhetőek voltak, futásukkal lényegében semmi nehézség nem adódott. A vizirendészeti feladatok ellátásának is megfeleltek, ahol speciális üzemi elvárás, hogy a járőrhajónak -akár a nyílt vízen is- biztonságosan az ellenőrzés alá vont vizi jármű mellé kell állnia. Ezt a manővert az oldalra kiálló hordszárnyak nem zavarták, mert, mint minden felszín áttörő hordszárnyakkal szerelt szárnyashajó típusnál, ezeken a hajókon is a szárnyak védve voltak, a hajótesthez rögzített védőkeretekkel.

A folyópartok, parti létesítmények sem károsodtak a szárnyashajók üzemeltetése miatt, mivel szárnyakra kiemelkedett haladáskor olyan csekély hullámzást generáltak, ami nem mosta, erodálta a partokat.

Az első hajó a „HESSEN 10” volt, ezt eredetileg egy Daimler-Benz M118 típusú 150 Lóerős benzinmotorral szerelték fel. Azonban a benzinüzemet túl veszélyesnek találták, és ezért a további két hajót 120 Lóerős Ford diesel motorokkal szerelték fel. Később, a 60'-as években, ezeket az erőforrásokat 170 Lóerős Volvo-Penta diesel motorokra cserélték.

A három hordszárnyas hajó nagyon jól viselkedett, a jelentések szerint. Stabilan és gyorsan haladtak a szárnyaikon, képesek voltak gond nélkül manőverezni a sűrű forgalomban, vagy a folyók szűkebb részein is. A vízirendőr flotta többi járőrhajójával összehasonlítva nem igényeltek több, vagy magasabb szintű karbantartást.



**A Hessen-osztályú, Supramar PT.3s típusú hajók kormányállásának vázlatrajza**

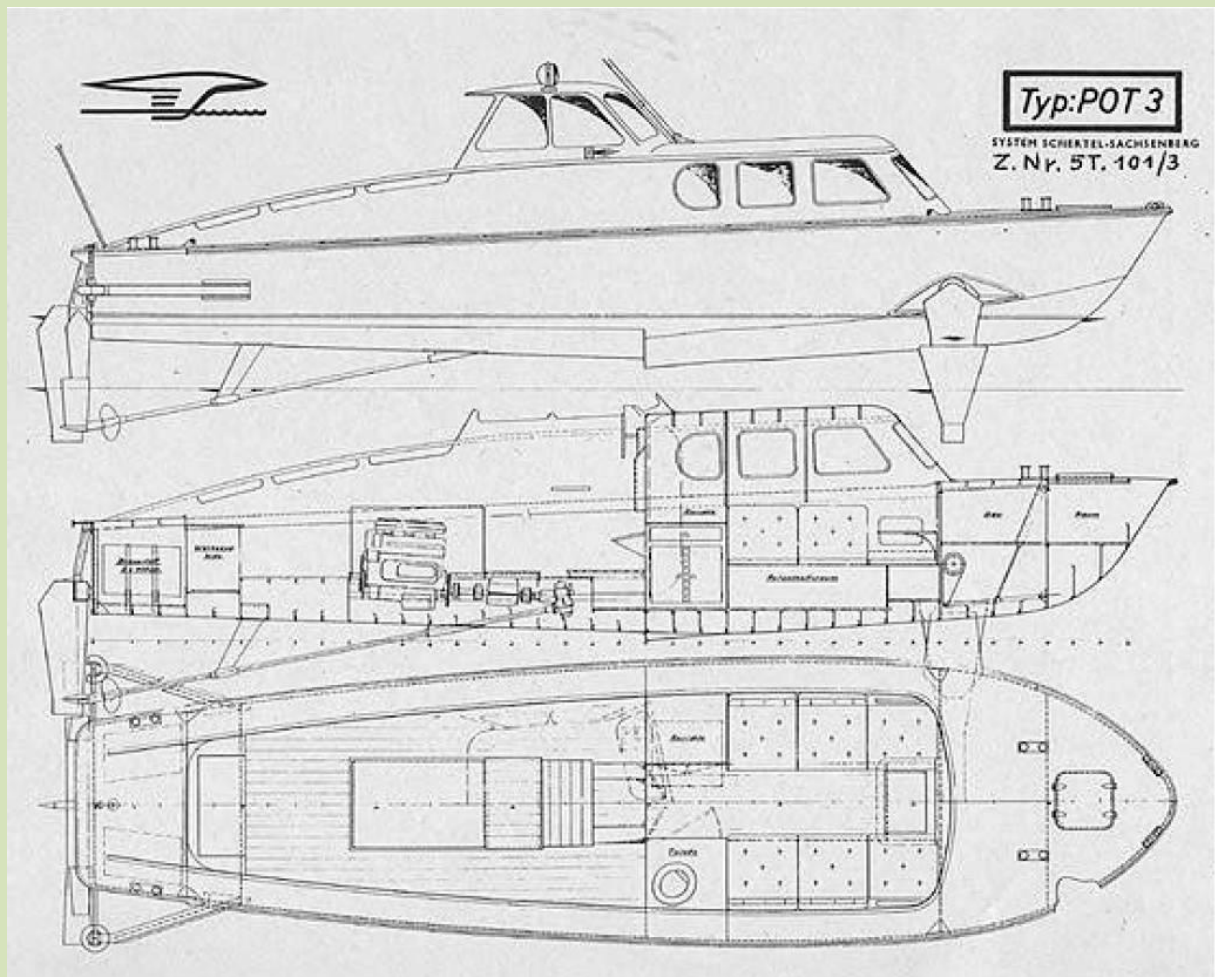


**A vízirendőrség karbantartó bázisa, előtérben a „HESSEN 2” és „HESSEN 6” PT.3s típusú hajók. Megjegyzendő, hogy a hajók felépítményei között kisebb eltérések vannak.**



A jelentések beszámolnak a PT.3 hajók hiányosságairól is, ezek közül a legfontosabb, hogy nagyon zajosak voltak, és a későbbi, korszerű hajókhoz képest, azonos menetsebesség mellett igen magas volt az üzemanyag fogyasztásuk. A teljesen alumíniumból készült hajótest a motortér elégtelen hangszigetelése miatt egyfajta a hangszerekhez hasonló hangdobozként működött és nagyon felerősítette a motorzajt.

A hiányosságok ellenére a Hessen PT.3s típusú hajók sok éven át szolgálatban maradtak, és csak 1977 – 1979 között vonták ki őket a vízirendőrség állományából, majd értékesítették a hajókat. Ma csak a „HESSEN 2” további sorsa ismert. A hajót egy Mainz-i hajózási társaság vásárolta meg, és a tervek szerint a társaság hajószemélyzeteinek gyors szállítását végezték volna a szárnyashajóval. De ez a terv a megnövekedett üzemanyagárak, és a hajó magas zajterhelése miatt nem valósult meg. A hajót jelenleg Mainz közelében tárolják leponyvázza. A másik két szárnyashajó hollétéről nincs információnk.





A Schertel féle szárnyashajók közül a Hessen-osztályú PT.3 típus az egyetlen, amit állami szervnél szolgálati hajónak rendszeresítettek. És annak ellenére, hogy ezek a szárnyashajók közel 25 évig szolgáltak sikeresen a vízirendőrség kötelékében, a Német ipar és hajózási befektetők nem figyeltek fel erre a hajózási formára, a sikeres alkalmazást további szárnyashajók kifejlesztése, és üzembe állítása nem követte.



\*\*\*