

Hol is hagytam el a történetet?

Egy kis ideig eltartott beazonosítani, hogy hol ment el a kedvem a blogra írni (meg amúgy is), és mivel naplót sem vezetek, hát az emlékeket eléggé nehéz összekaparni 3 év távlatából, de megpróbálom. Senki ne számítson semmi eget rengetőre, viccesre izgalmasra. Az eltelt idő miatt már sok mindenre halványan, vagy nem is emlékszem. Kis ujjgyakorlat. Aki mást vár, az innen ne is olvassa tovább. Aki viszont kíváncsi, hogy miért és miként öltöztetett fel a Döhle, olvasson tovább.

Szóval valahol ott tűntem el, hogy kihajóztam a Hammonia Gallicumról, hátra hagyva Zsolti kápót és hazatértem. A következő hajót már kiszálláskor is csak január közepére ígérték, ami remek volt, úgy gondoltam én is, hogy négy hónap, benne a karácsonnyal pont remek lesz. főleg, hogy az előző 5 karácsonyt hajón sikerült elütnöm. Azóta meg négy karácsonyból három sikeredett itthonra, noha nem volt tervezve, de válság van a hajózásban, immár nyolc éve, ez pedig behatással van a munkára. Majd itt- ott kitérek erre is.

Azután nem lett négy hónap. Ugyanis november elejére kedvesen meginvitáltak Hamburgba egy öt napos, úgynevezett Cargo Loss Prevention tanfolyamra. Ezt 3-5 évente végig ülik a parancsnokok, néha első tisztek, mert így lehet csökkenteni a biztosítási díjakat. Elvégre öt nap alatt rendkívül jól képzettek leszünk. Persze van értelme, mert voltak hasznos dolgok, de volt olyan része is, amit időrablás volt. Például az úgynevezett HAZMAT - veszélyes áru szállítására jogosító képesítés - része, pont 30 nappal korábban végeztem el a felújító tanfolyamot, persze nem Fruttiért. Ha előre tudom a programot, biztosan nem fizetem ki saját zsebből. Vasárnap délután érkeztünk Hamburgba, a tervek szerint én a péntek késő este repültem volna haza, nos nem így lett. A saját rutintalanságomnak köszönhettem a dolgot.

Hamburgba nem csak ruhát, de az összes képesítő okmányomat is magammal vittem, már nem emlékszem rá, de szerintem nem kérték ezt kifejezetten. Nos, nálam volt.

Hétfőn, az első napon két előadás között kávézgatunk a kollégákkal és épp megváltjuk a világot, amikor lelkendezve érkezik a Döhle csoport egyik személyzetise az én beosztómmal és roppantul örül nekem. Nem fogtam gyanút, mert akkor még nem alakult ki az az ösztön, hogy ha back officetől valaki örül neked, az nem biztos, hogy neked jó. sőt.

- Captain, de jó, hogy még itt van! (Hát hol lennék?). A segítségét kérném - szólott az ifjú hölgy.

- Tessék, miben segíthetek - válaszolta délceg és lovagias ifjú titán (ez lennék én) és beljebb húzta pocakját.

- Komoly gondunk akadt. A MV Akacia parancsnoka lábát törte. A hajó német lobogó alatt fut, itt van Hamburgban és 1500- kor kellene indulnia. Be tudna szállni a helyére, amíg a rendes váltója megérkezik? Ugyanis a német lobogó miatt is és a pilot exemption miatt nem tudunk pár óra alatt riasztani senkit.

(A pilot exemption certificate az nem más, mint a kötelező révkalauz használat alól történő felmentés, ha a hajó parancsnokának van érvényes papírja az adott vízi útra. Nekem az Elba

felső szakaszára, a Brunsbüttel - Airbus szakaszra volt, ami azt jelentette, hogy 149 méternél rövidebb, 24 méternél keskenyebb, 8 méternél nem többet merülő hajót saját magam navigálhatok. Nem kis költségmegtakarítást jelent ez a hajó üzemeltetőjének.)

- Mégis mekkora a hajó és mennyi időt jelent, amíg helyettesítenem kell? Mivel épp csak másfél hónapja hajóztam ki...

- Oh, maximum egy hétről lenne szó. A hajó Hamburgból St. Petersburg-ba megy, onnan Rotterdam a Kiel-i csatornán keresztül, majd Hamburg. Hét nap múlva van Rotterdamban, oda tudom küldeni a váltót. Nagy segítség lenne, a jelen piaci helyzetben nem kerülhet a hajó off hire (bérleten kívül).

- Először meg kell beszélnem a feleséggel...

Megbeszéltük. Mivel egy hétről lett volna szó, hát nem boldogan, de rábólintott, mert megígértem, a lányom születésnapjára otthon leszek.

Így kerültem a 9 éves 900 TEU-s konténerszállítóra. Mondanom sem kell, nem lettem otthon a lányom születésnapjára.

Az Akacia nem volt rossz hajó, sőt. Német építés a Sietastól. teljesen zárt híd, jó műszerezettség, ECDIS, remek és jól karbantartott gépek és a nem túl nagy felépítmény ellenére kényelmes kabinok. A hajó valóban a St. Petersburg - Rotterdam - Hamburg vonalon járt, a bérlője az X-Press volt (ugyanaz, mint az előző hajóé). Ami nem volt igaz: a lobogó libériai volt, nem német, éppen készültek a portugál lobogó alá történő átvitelre.

A járat nem lett volna különösebben megerőltető, csak a parancsnokkal együtt kiszállt a 3. tiszt is, váltó nélkül. Ezt is elfelejtették mondani. Remek. Semmi baj csináltam én illet, nem is olyan régen, de azért az Elba - Kieli - csatorna egy seggel kissé húzos volt, mindig. Mármost órára. mert a zsilipelésekkel nem volt gond, nem kellett ködöt állni, várakozni, valahogy minden, mindig flottul ment. Ha rendes, normális szerződés lett volna, talán élvezem is. Az idő jó volt, a kikötők egész elviselhetőek, a balti tenger még nem volt befagyva. Ami viszont kellemetlen volt: a ruházkodás. Ne tessék röhögni. Igen, a ruhák. A fejtágító dressz kódja értelmében én kettő szövetnadrággal. kettő zakóval, nyakkendővel és ingekkel érkeztem Hamburgba. E lehet bennük lenni, de a hajón nem kényelmes viselet. Főleg a pöpec bálozó cipő. Abban gyalogolni egész nap, borzalom. Kétségtelen viszont, hogy a martalócok nem láttak még ilyen elegáns barbát. aki minden nap élére vasalt nadrágban, ingben, zakóban van. Mert sajnos még egy pulóvert sem csomagoltam. Semmi kényelmeset. Mindegy 7 napot ki fogok bírni.

St. Peteresburg (Szentpétervár, cuccialista körökben Leningrád) előtt egy kicsit izgultam, mert nem volt egyáltalán átadás- átvétel a német elődömmel és Oroszországban nagyon régen nem jártam, barbaként meg soha. De a korábbi első tisztjeimtől hallottam a hatóságok lerablós hajlamairól, ennek a kezelésében én bizony nem vagyok jó. Az orosz csúfom (Szergej, nem az Islandiáról) kiokosított. Érkezés után jön az ügynök, ő megmondja kinek, mennyit, és minden rendben lesz. Azért izgultam ám.

Nos, az első érkezés igen érdekesre sikeredett. Megjött a pilot, menjünk befelé. Már a kézfogásnál nem tetszett a manus, mintha tintaszagú lett volna. Ezt bizony én kiszagolom, olyan orrom van hozzá, mint a sparheltsárkányomnak. Nem is tévedtem. Már ez is baj lett volna, de még rá is töltött. Megkapta a teáját, majd elő a szolgálati lapost, és feljavította.

Ködni nyelni nem tudtam! Nézek Szergejre, hogy ezt most hogy, készülnék, hogy lefújjam az akciót, de rám néz és a fejével int, húzódjunk a híd jobb oldalára.

- Captain, ne szóljon egy szót sem. nem lesz baj, ismerem a pilotot, tudja a dolgát. A kormányosaink is, pilot nélkül is betalálunk a helyünkre, az sem bonyolult, jobb oldallal kell ráfordulni, vontatót nem is használunk. Jég sincsen, én is figyelem a traffic controlt. ha kell beszélek is velük. Ha most jelenti az esetet, minket nagyon fel fognak tartani és mindenért meg fognak büntetni. Ne szóljon, nem lesz baj.

Megmondom őszintén, megfogadtam a tanácsot, de egy cseppet sem voltam nyugodt. Nem vagyok az a cool barba, aki az ilyen dolgok felett elsikkad. Ezt a hajó veszélytetésének tekintem, gyakorlatilag az is. Még akkor is, ha szemmel tartom a delikvenst és felülbírálom. Megjegyzem, azóta tudom, hogy néha coolnak kell lenni, megkönnyítem a saját, a legénység életét, de sajnós még mindig merev a hozzáállásom az ilyen dolgokhoz. Apróságokban már képes vagyok nem nyárspolgárnak lenni, de vannak olyasmik, amit a jól bevett gyakorlat ellenére sem vesz be a gyomrom.

Nos, az első szentpétervári manőver valóban problémamentes volt. A rakparttól 300 méterre a pilot megállította a hajót, megmutatta a bolyákat, és így szólt:

- Captain, az ott az önök helye. Vontató nincs. A mooring men- ek a parton várják. A hajó hídjának a villogó vörös fényhez kell kerülnie. Körben 11 méter a víz, szabadon manőverezhet. A munkám véget ért.

Ezt a szolgálati lapos használatával erősítette meg.

Gond nélkül álltunk a rakparthoz. Mondom, az Akacia jól elgondolt hajó volt. A parti brigád ius normálisan húzta a köteleket, bár tartottam tőlük. Kikötés után csakugyan megjelent az ügynök. Kellemes meglepetésként egy angolul remekül beszélő, szolgálatkész, velem egykorú ember. Gyorsan ismertette a helyi szokásokat. Kért 5 db 50 dollárost és 5 db százdollárost. Ezeket elosztotta pár borítékba, majd aláírta(!) az átvételükről szóló elismervényt. (Na ilyet sem láttam még). Arról is szólt, hogy az asztalon legyen egy üveg Vodka, üdítő, de a vizsgálatnak se cigit, se alkoholt nem kell adni. Senkinek. Gyorsan átnézte a papírokat, egy- két deklaráción javítást kért, majd egy kávét. mire megitta, megérkezett a vizsgálat. Mondom, izgultam, kipakolt éléskamrát, lecsupaszított kantint vizionáltam. Ehhez képest kb. 15 perc alatt végeztünk. Minden gond nélkül. A borítékok a megfelelő emberekhez vándoroltak, a papírokra pecsét került és megkaptuk a free pratiquet. Egyetlen kellemetlen pont volt: a procedura végén Anton, az ügynök mindenkinek kitöltött fél deci vodkát, hogy akkor Nazdarovje! Nekem is a kezembe nyomott egy poharat. Az hagyján, hogy akik ismernek tudják, ki nem állhatom a vodkát. No de én reggel ettem utoljára és bizony bőven a délutánban jártunk. Nézek az oroszomat, int a fejével, meg kell inni, captain. Hát kérem, meghoztam az áldozatot, de én utána nagyon rosszul lettem. Az üres gyomromat bizony megrendezte az ital. Szégyen egy marinájától, de én amúgy is boros vagyok, meg alkalmoszerűen iszom csak. Ettől eltekintve, egy teljesen sima nap volt.

Szentpéterváron bő másfél napot töltöttünk, semmilyen gond nem akadt. Az orosz csúfnak köszönhetően lassan, de rendben zajlott a rakodás, a kötöző anyagokat sem keverték össze. baleset nem történt. Kötözőanyagok. Az Akacia úgynevezett hatchless hajó. Az első raktáron van raktártető, de a második és harmadik raktár szekcióin nincs. Ezért itt nagyon figyelni kell, hogy a raktárba kerülő konténerek közé milyen twist lockok kerülnek. Ugyanis ha

a fedélzetre való félautomatákat kezdik el odatenni a rakodók, akkor azokat a következő kikötőben szinte lehetetlen kinyitni, hatalmas késést és kárt okozva ezzel. De ez is rendesen, probléma nélkül zajlott.

Miként az indulás is. Vizsgálat 10 perc alatt letudva, a búcsupoharat én a szolgálatra hivatkozva elhárítottam, majd indulás és a hajnal már a Balti tengeren ért minket. A menetrendet tartva kényelmes, 15 csomóval érkeztünk Kiel alá, ahol alig 20 perc sodródás után jött a pilot és a kiel-i kormányos. A kiel-i kormányos egy intézmény. A révkalauzok csak a saját kiel-i kormányosaikkal hajlandóak átnavigálni a hajókat a csatornán. Így nem a hajónak kell biztosítani a kormányost. Ez az átkelés is flottul ment, időben elértük az Elbe tengerbóját is, én pedig már kezdtem ideges lenni. Ugyanis (ha jól emlékszem ez pénteken volt) szombat este volt pilotunk Rotterdamba, ahol majd kb 22 óra alatt ki- és beraknak, miközben 3 terminálon is megfordul a hajó az Europortban.

Ezért én egész nap e-mailekkel bombáztam a személyzetiséket, hogy hát hol a váltóm, a repülőjegyem, péntek van, hélló! Mivel órákig válasz sem volt, telefonáltam is egyet! Hogy kiderüljön, az illetékes elvtársnő még kedden beteget jelentett. Nagyon gyorsan hívtam Marie-t a saját beosztómat, elmondtam mi a helyzet, mondta visszahív. Ezt 10 percen belül meg is tette, rossz hírrel. A váltásom fennakadt kedden azon a gikszeren, hogy a lebetegedő személyzetis beérkező levelén elsiklottak. Így a hirtelen előkapott lengyel barbát nem igazolták vissza. Na de most! Rajta lesznek.

Egészen este hatig voltam rettenetes izgalomban, ekkor érkezett a váltó neve, flight details, az enyém is, hazafelére. Így a szombati napot kellemesen töltöttem. Két nap késéssel ugyan, de otthon leszek, végül is a fejtágítót és jópofizást is megúsztam, ugye. Hittem én.

Szombaton este 5 óra, megérkeztünk Rotterdamba. Szépen leparkoltunk a Delta terminálon. Ügynök érkezik, hozza a menetrendet, hogy ekkor shiftelünk ide, ekkor oda, indulás vasárnap délután 5-kor. Mondom jön a váltóm. Tudja, persze, de ezt ugye nem ők intézik. Hollandiában a Döhle egy külsős ügynököt alkalmaz erre. Nyugodtan ebédelek. A váltó gépe 11-kor van Amszterdamban, olyan délután kettő körül érnek ide. Mi fél 11-kor shiftelünk. Váltóm 13-ra a hajón, átadom a kulcsokat és elérem a 16:45-ös budapesti gépet.

Telt az idő, 10óra, gépkészenlét, pilot a hajón. Akkor shifteljünk. Elkezdjük, 20 perc alatt átállunk a DDW-re. Pilot el. Én meg hívom a holland ügynökséget, hogy szóljak, a sofőr a másik terminálra hozza az új embert.

- Helló, az Akácia parancsnoka beszél. Kérem, szóljanak a sofőrnek, hogy a váltómat a DDW-re hozza, most fejeztük be a shiftelést.

- Captain! Sajnálom. A váltója nem érkezett meg Amszterdamba. Már beszéltünk a Döhlevel, próbáljuk kideríteni mi történt.

- De nekem miért nem szóltak?

- Senki nem tud semmit, nem akartuk zavarni.

Hogyaza..... Nyugi, még megérkezhet, nyugi. Nem érkezett meg. Fel sem szállt a Varsó - Amszterdam járatra. Nehezen tehette volna, épp az életéért küzdöttek egy varsói kórházban.

Szerencsétlen ember a repülőtérré tartva autóbalesetet szenvedett. Nekem legalábbis ezt mondták, később megtudtam, tényleg így történt. Szerencsére felépült a balesetből és dolgozhat ismét, pár hónapja futottam össze vele véletlenül.

Ezt én már viszont valahol a Hoek van Holland környékén tudtam meg. Mondhatni roppant boldogan és határtalan harci kedvvel vezettem a hajót Hamburg felé, ahová hétfőn délben kellett érkezni. Ehhez teljes sebesség az Elbe raconig, mint látható, némi késéssel indultunk Rotterdamból Eleve késve érkeztünk, nem a mi hibánk, nem volt rakpart, nem tudtak korábban bevinni minket. Telefon átforrósodott a kezemben. Marie és a egy másik csaj megígért mindent, körbetelefonálják a német barbákat is, a lengyeleknél is felverték mindenkit, hogy holnap délre valaki ott legyen Hamburgban, leváltani engem. Nem mondom, hogy nyugodtan feküdtem le.

Fél nyolckor felvettük a pilotot az Elbe raconnál. Kezemben a telefonnal mászkáltam a hídon. Ilyen korán nem láttam értelmét hívni senkit, de nehéz volt megállni, hogy tárcsázzak. 10 előtt a sea pilot kiszállt és enyém lett a hajó felfelé. Kicsit elkezdtem sietni, egyszer rám is szóltak, hogy kicsit lassítsnk meg egy tolóhajó miatt. Fél 11-kor nem bírtam tovább, tárcsáztam.

- Captain, még sajnos nincs konkrétum, lassan érkeznek be a válaszok, de délre biztosat tudunk mondani.

Nem tartottam jó előjelnek. Olyat tettem, amit soha, felhívtam a feleségemet - a hajó mobiljáról. Mit mondjak, nem tapsikolt. Már eleve az, hogy nem jöttem haza előző nap, most meg már hitegetni sem akartam, tudtam, kiérsődött a hangján a csalódottság. Konkrétan úgy vélte, kihasználta. Én inkább azt mondanám, nem voltak megszerveve a dolgok, ami régebben nem volt jellemző rájuk. Egyébként ettől a perctől fogva, mint durcás kiskrapek, a hajó mobiljáról hívtam a feleségemet, nem kevés perceket. Még nem szóltak, hogy elég szép számlát generáltam nekik. Mert még az oroszoktól is hívtam.

Valamivel dél után kikötöttünk a Burchardkaion, ügynök érkezett, a bevándorlások, majd 10 perc múlva két fő a Döhletől. A hajó szuperintendánsa, akivel addig csak egy üdvözlő e-mailt váltottunk és a személyzetisek főnöke. A gyanúm beigazolódni látszott. Mi több, beigazolódott. Nem sikerült senkit találni, a legkorábbra leszervezhető parancsnok is csak a hét végén tudta vállalni. Őt mozgósították, tőlem meg türelmet kértek, hogy még egy kört menjek a hajóval és következő hétfőn ki tudok szállni. Mondtam nem örömmel, de legyen, jönnek majd eggyel, viszont én egy hétre érkeztem Hamburgba, nem számítottam hajózásra, kissé kényelmetlen a ruhatárom: jó lenne egy kényelmes cipő, nadrág, pulóver. Arra gondoltam, vigyenek ki, hogy vásárolhassak magamnak. Ez azért volt trükkös, mert közben sghiftelni kellett volna Eurogatera, onnan meg az Alterwerdenre (ezek terminálok Hamburgban), ráadásul nem volt sok rakomány, hajnalra már tervezve volt az indulás. Ilyet sem éltem meg, a szuperintendás felírta mire lenne szükségem. Jót röhögve elmondtam, három egyszínű póló, egy pulóver, egy sportcipő, meg egy melegítő nadrág, vagy egy farmer. Megígérte, hogy estig mindent beküldet. Ja, persze, gondoltam.

Jólesően meglepődtem, amikor este 6 körül szóltak, hogy valami nyakkendő keres. Egy fiatal tanonc toporgott az irodában, a szuperintendás egyik beosztottja, kezében márkás ruhák reklámszatyraival. Tényleg megvetté, amit kértem. Én ugyan nem költöttem volna ennyit, szívtam is a fogamat, mert három Timberland póló, a Jack Wolfskin pulóver és nadrág még német viszonylatban sem a teszkógazdaságos kategória, sőt. ránézésre olyan

5-600 eurónyi ruhát vettem nekem. Mondom a srácnak oké, de ennyi kp. nincs nálam, adja a blokkokat, majd megbeszélésem velük, hogyan fizetem ki. Á, captain, arra nem lesz szükség. A szuperintendánsnak kell odaadnom a blokkot, majd ő elszámolja. Másnap megtudtam, fizetnem nem kell, a cég állta a ruhákat. (Fenébe, fizethetnék az autóm szervizelését is :D). Hát így ruházott fel a cég. Az akkor vásárolt darabok még a mai napig szolgálnak, pedig rendesen nyúzzom őket.

Tehát maradtam még egy további, szerencsére eseménytelen hétre. Megcsináltuk a kört, majd a következő hétfőn reggel 7-kor ismét kikötöttünk Hamburgban. A rakparton ott várt a német parancsnok, megszámlálták a pénztárt, átadtam neki a kulcsokat, majd egy óra múlva a sofőr elindult velem a..... nem a repülőtérre. De nem ám. Ilyen könnyen nem szabadultam.

Emlékszünk, két héttel korábban egy CLP tanfolyamra érkeztem Hamburgba, amiről lecsúsztam. Ha azt hittem, hogy megúszom, nagyon tévedtem. Aznap indult a következő tanfolyam, engem pedig egyenesen a cég központjába fuvaroztak, ugyan le ne maradjak róla. Így esett, hogy az egy hetes távolléteomból három lett a szabadság közepén és ezt még megfejték azzal is, hogy a cég december 6-i karácsonyi vacsoráján is részt kellett vennem. Mondjuk arra emlékszem, hogy azon a héten érte el egy erős ciklon Észak Európát. Viharos szél volt, pénteken az Elbát is lezárták, de még a parti utcát is áradásveszély miatt, a tenger irányából borzasztó erős szél fúj. A repülőtér is zárva volt pénteken a szél miatt, a szálloda néhány ablaka is betört. Nem sűrűn, de egy- két évente előfordul ilyesmi.

Ahogy nem sűrűn, de előfordul, hogy kicsit becsiccsent az ember fia. Mondjuk az, hogy a főnökeivel, az legyen egy mentség. Mert sajnos egy egészen picit sikerült hordozhatóra innom magamat két kollégámmal karöltve. Mit is tehettem, a szuperintendáns töltögette a poharakat, koccintottunk, a kaja meg borzalmas volt, hát nyert a chilei vörösbor. Nem mondom, hogy kényelmesen és kellemesen, de másnap azért hazaértem.

Hamburgot azzal az ígérettel hagytam el, hogy a három hetes vendégszereplés miatt nem januárban szállok vissza a Hammonia Gallicumra, hanem februárban kapok majd másik hajót. Ennek akkor még örültem, mint később kiderült, valószínűleg jobban jártam volna, ha januárban visszatérek a Hammonia Gallicumra.

Zárszó:

A karácsony és a fiam betegeskedése miatt nagyon lassan írtam meg ezt a visszaemlékezést. Vannak olyan részek, amiket talán keverek is, mert kiestek az évek alatt, például a nevek, időpontok. nem ígérem, hogy a következő részek gyorsabban készülnek el.