

# Westphalia - ámultam és bámultam 1. rész

## - és mások is csak ezt tudták tenni

Na, gyorsan el kell készítenem az újabb részt, mert nyakamon a behajózás és akkor hónapokig nem lesz semmi. Ez pedig az érdeklődő tömegek heves reakcióját válthatja ki, ami akár utcai zavargásokba is torkolhatna.

Az Akacian történt rövid vendégszereplésem azt eredményezte, hogy a szabadságom pontosan a felénél megszakadt, viszont kompenzálták. Az eredetileg január elejére tervezett behajózásomat február elejére tolták. Ha tudom ,hogy ezzel mibe pottyanak, hevesen lobbiztam volna a januári behajózásomért. Eredetileg januárban egy remek 3100 TEU-s hajóra lettem volna kijelölve, amely amolyan szanatórium jelleggel üzemelt (és most is üzemel) a panamai Manzanillo és Buenos Aries között. Érintve 3-5 brazíliai kikötőt is. A kikötők számosak, a hatóságok kissé rablósak és szőrözősek, de ennek ellenére mindenki csak jókat mesélt a hajóról, az útvonaláról.

Ehelyett kerültem a lengyel építésű, akkor 10 éves testvérhajóra, amely a keresztségben a Westphalia nevet kapta. A nem szép, de legalább furcsa hajóra a lengyel gépüzemvezetővel utaztam le, eligazításunkat is együtt kaptuk meg Hamburgban. Szerencsésnek mondhattam magamat, mert Leszek a hajó építésénél végig jelen volt, ő volt a hajógyár kijelöl projektfelelős mérnöke, így a hajót magát nagyon, a gépházat meg csavarról csavarra ismerte; a testvér hajókon is eltöltött már jó pár hónapot és kiderült a hajó utolsó kápója az öccse volt. Tessék figyelni, volt. Múltidőben.

Mert most nincs kápó. Ezt az eligazításon tudtam meg, a hajót december 12-én minden előzetes információ nélkül visszaadta bérlője, így az malajzia partjainál horgonyra állt. Mivel év vége volt és 2008 óta nagyon nehéz fuvart találni november és március között, a személyzetet gyorsan lekapták, maradt a hajón 9 fő. Hmmm, álltam én már heteket horgonyon Rotterdam előtt, nem mondhatnám, hogy jó buli a félig hidegen leállítás, amit mi semi cold lay up-nak hívunk. Ez azt jelenti, hogy a hajón van ugyan személyzet, rövidebb távokon még képesek is vagyunk mozogni, de a főgép nincs fűtve, a legkisebb generátor dolgozik (ha van ilyen), a kazán is le van kapcsolva, ha az üzemanyagot melegen tudjuk tartani valami más berendezéssel - volt ilyen a hajón.

Nagyjából ennyit sikerült megtudnom az eligazításon, mert H.D., a szuperintendánsunk (továbbiakban TSI = technical superintendant) nem volt az irodában. Nem mintha számított volna, mert H.D. egy frissen felvett, alig 26 éves TSI, akinek mint kiderült semmi hajóüzemeltetési gyakorlata sincs, csak egy dologhoz ért, a Liebherr darukhoz. No, ilyen nem volt a hajón. Az eligazítás a kollégája tartotta, akit ismertem korábbról. Egy szintén alig 26 éves német, akinek volt teljes 4 hónap géptiszti gyakorlata, majd megkapta a TSI pozíciót.

Tennék itt egy kis kitérőt. Eddig mindig volt kihez fordulnom, ha valami hascsikarásom volt. Első tisztként a parancsnokhoz, majd parancsnokként a TSI-hez, akik eddig mind tapasztalt, sokat látott gépüzemvezetők voltak. Tudtak tanácsot adni. A Westphalian eltöltött 4 hónap

alatt viszont azt tapasztaltam, hogy nincs kihez fordulnom. A két fiatal TSI nem tudott válaszolni kérdésekre, nem tudta menedzselni a hajó dolgait, mindig a Fleet Manager válaszára kellett várnunk és/vagy kénytelen voltam telefonon elérni valamelyik idősebb, de nem a hajóval foglalkozó TSI-t, mert a srácok egyszerűen nem válaszoltak. Azóta eltelt három év, és sajnos a jelenség standard menedzsment szisztéma lett. A kompetens és hozzá értő TSI-k egy kivételével elhagyták a céget (illetve nem tudom, majd behajózás után kiderül, hogy ki van még a régi gárdából) és ez odáig fajult, hogy rá kellett szoknunk, nincs part irányából segítség. a front office , amely eddig támogatott és segített minket, ma már csak kritizál és nem támogat. Főleg azért, mert szemmel láthatóan hiányzik a szakértelem, kisebb mértékben meg mert hiányzik a pénz. Oldjuk meg a problémát, de ha elrontjuk, magunkra vessünk.

Tehát megérkeztünk a hajóra, amely ekkor már 2 hónapja horgonyzott a malajziai Port Klang előtt a trópusi vizeken. A váltás lezajlott, a távozó német barba szólt, hogy nyúdíja előtt még egyszer visszatérne ide, ezért az étkezőben és a kabinjában lévő virágokat locsoljuk rendszeresen, mi pedig a következő helyzetben találtuk magunkat. A hajón 9 fős minimum személyzet tartózkodik: parancsnok, gépüzemvezető (az elmúlt kettő hónapban csak egy fiatal 2. géptiszt volt), 2. tiszt, elektrikus, fedélzetmester, 2 matróz, 1 gépaszi (oiler), szakács. Ez etetni - itatni sok, karbantartani kevés. Kaját épp előző nap kaptak frisset, de 45 napra, mert a csónak bérlete alkalmanként 2000 dodó. Víz olyan 120 tonna, ami 9 embernek soknak tűnik, még úgy is, hogy a WC-k is édesvízzel működnek, de ez a víz már 2 hónapja volt a tankokban. Nem, nem zöldült meg, de kezdett tartály íze lenni.

A bonded store üres. Se sör, se bor, se cigaretta, mivel ezeket horgonyra nem lehetett kihozni a vámszabályok miatt, csak pár karton üdítő és ásványvíz árválkodott a raktárban. Itt nyert értelmet az ügynök által beküldött kartondoboz, amely a dohányosok számára rejtett 10 karton, nem vámentes cigarettát. Egykori dohányosként meg tudtam érteni, hogy mennyire hangulat romboló, amikor napi 3 szál cigire kell beosztanod az adagodat, mert nem tudod, mikor lesz új. Szó szerint, mint a börtönben. De legalább volt térerő. Mármint addig, amíg a horgonyzó helyről ki nem kellett mennünk a kikötő adminisztrációs határain kívülre. Ez 6 mérföld különbséget jelentett, de pont elég volt, hogy ne legyen térerő. Ülhattünk hát és főhattunk a levünkben.

Amit még beszállás után felfedeztünk és nem emelte az est hangulatát:

- a hajó december 14-én villámcsapás érte, ennek következtében nem működik: a 9 GHz-es radar - ehhez már kettő szerviz is jött, de nem tudtak életet lehelni bele; az egyik VHF rádió; az egyik INM-C készülék; az egyik gyro kompasz abszolúte hülyeséget mutat; az automatikus tűzjelző rendszer nem megy akkuról, mert a paneljai kiégtek, az elek ugyan megcsinálta, hogy főtápról működjön, de black out esetén nyikkanás nélkül ment a levesbe.

- a hajó december 10-én elkezdte az 5 évenként esedékes nagy osztályozó szemlét (class renewal survey), amit egy úgynevezett "extended dry dock program" -ban történt részvételnek köszönhetően dokkolás nélkül óhajtottak elvégezni. A class renewal határideje március 9-e volt, de a lay up miatt a folyamatot felfüggesztették. Ugyanakkor az ezzel kapcsolatos teendőket el kell végezni, ezt mindjárt részletezem).

Tehát a class renewal az nagyon fontos dolog. Ez biztosítja, hogy a hajó a következő 5 évre is regisztrálva maradjon, természetesen az éves szemlék függvényében, azaz lobogója, biztosítása legyen. Ha a hajót törli a regisztráló intézet, vagy regisztrációját felfüggeszti, az

olyan, mintha valaki rendszám és műszaki vizsga nélküli autót vezetne. Jelen esetben a regiszteri intézet a GL volt, éppen a norvég DNV-vel történő egyesülés közepén. a cég még 2012.b jelentkezett az úgynevezett extended dry dock program-ba, (az Islandia is így vizsgázott miamiban dokkolás nélkül). Ez azt jelenti, hogy a regiszteri szemléket a hosszadalmas és drága szárazdokk helyett a vízben végzik el. A hajótestet kívülről búvárok nézik át, amit egy élő képen a regiszter is figyelemmel kísér. A belső szerkezeti szemléket pedig részletekben, egy 3-6 hónapos periódus alatt elvégzik, de ennek előfeltétele, hogy a személyzet a ballaszt tankokat 12 havonta, az összes többi tankot meg 5 évente átnézze.

Az összes tank alatt értjük a szennyvíz-, a szennyolaj-, a kenőolaj- és az üzemanyag tankokat. A gépészeti berendezések szemléjét pedig elvégezheti a gépüzemvezető, amit egy jelentésben megír, fotókkal alátámaszt és a regiszternek 120 napon belül bemutat. Persze van olyan rész, amit csak a regiszter jelenlétében lehet ellenőrizni, illetve a regiszter bármit ellenőrizhet (szokták is), mielőtt elfogad. Na, esetünkben a ballaszt tankokat és édesvíz tankokat úgy- ahogy ellenőrizték és dokumentálták (azért voltak erős kétségeim a valóság tartalmát illetően), de az üzemanyag tankok és a többi zárt rekesz, tank bizony nem volt ellenőrizve. Ez várt ránk, a gépházi elmaradásokról nem is beszélve, amire mindjárt rátérek. Szép feladat. Ha van rá idő, lehetőség és ember. Nem volt. horgonyon, a Malakka szoros északi részén, egy forgalmas kikötő bejáratánál álltunk. Két tiszt adja az őrséget 6-6 órás váltásban, és a pihenőidőre vonatkozó szabályokat valahogy be kell tartani. Nincs semmilyen védő felszerelés, nincs megfelelő szellőztető a hajón, hogy a tankot kiszellőztesd. Szóval hogyan csinálod? Okosan.

Én hülyén csináltam. Előző nap kinyitasz 1- 3 üzemanyag tankot. Majd a kápo és az elek szaktudására bízva magad, beindítod a raktári szellőztetőket. Egyik oldalon befelé fújod a levegőt, a másik oldalon kifelé szívja a ventilátor. Közben drukkolsz, hogy a már 2 hónapja üres és fűtetlen tankokból ne kerüljön ki robbanóelegyet alkotó levegő, mert a ventilátorok motorjai nem robbanás biztosak. Viszont sok levegőt szállítanak. Persze ez a módszer inkább csak a raktárakba kikerülő gázokat vitte ki, a tankokat nem szellőztette át, a búvó nyílásoktól 1.2 méterre már nem volt oxigén. Ezt onnan tudom, hogy másnap reggel 8-kor egy kézi rádióval az értelmesebb matróz felvonult a hídra és ott előadta az ügyeletes tiszt szerepét: figyelt, hogy közeledik-e felénk hajó. Én pedig a fedélzetmester és a másik matróz biztosítása mellett megmerítkeztem a hajótest bugyraiban. Védő felszerelésnek kineveztem a hajón bőségesen található esőruhákat, lélegeztető készüléket csatoltam a hátamra és elindultam a tankba fotózni. Az első 1,5 méter után rá kellett jönnöm, nem férek el. Le kellett csatolnom a palackot a hátamról és kezembe vinni. Ugyanakkor a tűzoltó felszerelés részét képező hordozót nem kellene összekenni olajjal, tehát a bosun szerkesztett nekem egyet kötélből. Közben a déluáni őrsége alatt a második tiszt ugyanezeket a vizsgálatokat végezte az elmaradt void space-k és ballaszt tankok szemléjével. Se nem biztonságos, a vizsgálat sem alapos, viszont 4 pár gumicsizmát, 14 esőruhát és 5 overállt áldozva az akcióra olyan szép fotóalbumot szerkesztettünk, hogy pár hónappal később a regiszter csak hűledezett. Ámult és bámult, a fleet manager is csak nézett, hogy ilyet még nem látott. Nem is fog, én többet meg nem csinálom. A gépészeti részlegen is szép történetek voltak. A főgép természetesen közel volt az üzemóra szerinti felújításhoz, a turbó szintén, de neki sem kezdett a komplett személyzet. Konténeres hajó esetében ez a rohanós időrend miatt nehéz, de azért meg tudták volna oldani. Ha akarják. A lecsökkentett személyzettel ez lehetetlen. legalább 2 géptiszt és 2 gépaszi kell a munkához, ami így nem lesz gyors, mivel 6 ember munkáját végzik, méréseket végeznek és szerelnek közben. Mi ugye megközelítőleg sem

voltunk ennyien. A segédgépek is kivétel nélkül felújításra vártak, ezt a kápó és az aszi szépen el is végezte volna, csak hát alkatrész nem volt. Megrendelve se. Mint kiderült, az extended dry dock rendszerbe való belépés és a friss TSI kinevezése miatt nem volt megfelelő a kommunikáció. A hajó személyzete nem tudta - illetve hivatalosan nem mondták meg nekik, de tudniuk kellett -, hogy a gépházi karbantartások nem dokkban lesznek elvégezve, hanem menet közben. Itt jegyzem meg, hogy a főgépet amúgy sem a dokkban szokás felújítani, hanem amikor eljön az ideje, egyenként, hengerről hengerre elvégzi a személyzet, ha biztosítják nekik az időt és az alkatrészeket. A segédgépeket is fel lehet újítani menet közben, előre tervezve. Az a luxus eset még nálunk is csak elvétve fordult elő, hogy mindezt dokkolás alkalmával ejtik meg. De a Westphalia múltában bizony előfordult. A hajón 9 éves koráig két német barba és két német kápó váltotta egymást és a lobogó is német volt vagy 8 évig. Ennek eredményeként az ilyen nagy munkákat hathatós parti támogatással oldották meg. Ami a hajó átlobogozásával megváltozott, de erről nem tudott esetleg a betanuló TSI, a hajónak nem tették egyértelművé. A személyzet meg természetesen arra kényelmes álláspontra helyezkedett, hogy akkor nekünk nem szóltak, mi hülyék vagyunk a pénzünkért, várunk a szárazdokkig. Mire kiderült, hogy beborult, addigra a hajót hirtelen visszaadta a bérlője, a személyzetet pedig lekapták róla. Ráadásul az office és a TSI sem volt képbén, de talán még a fleet manager sem, hogy miként is áll a hajó.

Hát így telt az első bő egy hónap Port Klang előtt. Megpróbáltuk tenni a dolgunkat valamennyien, a kápó nekiállt a kazán nagytakarításának, és milyen jól tette, majd kiderül.

Közben február végén egyik reggel arra ébredtünk, hogy hirtelen van térerő. az egyik malajziai szolgáltató hirtelen elérhető lett. Nem volt stabil a dolog, de kora este a hídról annyira elég volt, hogy e-mailt lehessen olvasni és küldeni. Skype és a többi az persze nem ment, de legalább volt kapcsolat a külvilággal.

És akkor egyik éjjel bedöglött a hűtőkamra.