

Nos, hát eljött ez a nap is, illetve éjszaka, amikor elődömmel felvonultunk a hídra és ott ünnepélyesen bejegyeztetett, hogy 00:00-tól átvettem a rémuralmat.

Amikor levizsgáztam, a vizsgabiztosok a gratuláció után hozzátették, hogy bizony uraim, mostantól parancsnokok, a könnyű életnek vége. Jót vigyorgtam, mert első tisztként sem hawaii berendezkedésű hajón voltam, annyira nehéz nem lehet. Pedig de.

Kezdődött azzal, hogy a még elődöm által megrendelt bonded store (belső fogyasztásra szánt vámmentes cucc) hiányosan érkezett, mondjuk bánta a fene, meglátva, hogy a shipi az egy hónappal korábbi 7€ helyett most 11€ - ért hozta a lónyálat, és ennyi lenne a Fanta és Sprite ára. Mondjuk ki sem tudtam volna fizetni, mivel elődöm, Adrian – aki egyébként egy roppant alapos és gondos kaftán – elfelejtett pénzt kérni Rotterdamra. Szóval bánta a fene a dolgot, mondjuk a srácok morogtak, mert a kólát nem kedvelik, bár szerény vélemény szerint a Fanta sem jobb.

Mert itt van például a Zsolti kápó – elég rossz egy példa: D, megint összerakott vele a sors -, aki a nagy melegre való tekintettel, ha lehet, akkor inkább egy pohár laza fröccsel frissül. Szegény küzd rendesen a géppel, úgyhogy csak ritkán lehet neki inni, úgy óránként. Mondjuk az pozitívum, hogy Ralf (céges elek, mindenhez ért, csak a villanyhoz nem) nincs itt, sőt, idén már nem is jön, mert már járt errefelé. Szétborított ezt-azt, szétkötöztött ezt- azt, majd távozott, mint aki jól végezte dolgát.

Van helyette viszont bulgár 2. géptiszt, mert az úgy jó és újabban papír szerint kell. Az új papír szerint 11 emberre nem kell, hogy szakács főzzön, mert a martalóc el van kenyéren és vizen hónapokon keresztül, ugye. Na, Rumen, a teljesen új gépész. Aki bulgár és annyira új, hogy eddig még csak bulgár személyzet között hajózott, nagy néha oroszokkal, úgyhogy itt teljesen meg volt lepődve, hogy magyarok is vannak, sőt, filippínók is. Szóval Rumen egy szimpatikus ember, kettőt nem szól egész nap. Én azt hittem azért, mert pár hónapja halt meg a fia és emiatt hallgatag, de sajnos az eltelt két hét során rájöttem: azért nem beszél, mert nem tud angolul. Az angolon kívül még egy dologhoz nem ért sajnos: a gépekhez. Merthogy eddig kettős beosztásban volt, elektrikus / gépész és ott főleg a villanyász szaktudására volt szükség.

De vissza a géphez: azt már láttam az eltelt kettő hétben, hogy unatkozni nem fogok, mivel a főgéppel nem pici bajok vannak. Négyütemű dízel, amit én Zsoltival kánonban tudok utálni, mert csak a baj van vele. Hengerenként ugye 4 szelep, vezérműtengely, miazmás, hát bizony erő is kevesebb benne, meg a javítása is macerásabb, mint egy kétüteműé.

Azt még nem tudjuk mi baja, mert sehol nincs idő szétborítani egy napra, de Zsolti az egyik henger szívószelepeire tippel, meg vélhetőleg a turbó is oda van, de minimum dzsuvás, mert az elmúlt 4 hétben a maximális terhelés 65%- val tudunk menni, ami ugye nem jó.

A gépnek sem, de most már nekem sem, mert bizony erőteljes agytornára van szükségem minden reggel, hogy megmagyarázzam a bérlőnek, hogy mi miért is nem tudjuk az elvárt sebességet tartani. Mondjuk nem hülyék, tudniuk kell, hogy lassabbak vagyunk, mint korábban, ráadásul a többi hajójuk közül nem egy szépen söpör el mellettünk. Szóval reggeljeimet megnehezíti a 77 parancsnoki mese legújabb fejezetének megszülése a bérlő számára. Majd írok a felsőoktatás korifeusainak, hogy ejnye, hadoválni, homályolni nem csak az ügyvédek, meg a banki irányultságú menedzsereket kellene megtanítani. Nekem is jól jönne most némi hanta- gyakorlat.

Nem szaladok ennyire előre, kezdjük ott, ahol én kezdtem, Rotterdamban. Sikeresen túlestem az első önálló manőveremen, senki nem fogta a kezem, más ám ez így. Gond nélkül elértük a pilothajót és a pilot kiszállt, amikor Zsolti felszól a hídra, hogy hát nem ártana megállni, mert neki sürgős szerelni valója támadt. Jókor, pont a Maas Centernél, ahol egymást érik a hajók, gondolom a forgalomirányító marhára fog örülni nekünk, ha elkezdünk ott sodródni. Meg különben is, a Zsoltinak mániája a szerelés, előző éjjel szerelt Felixstoweban, aznap meg szintén, reggeltől indulásig. Na de ha ez a heppje, akkor ez van.

Szóval megbeszéltem vele, hogy egy órát tartsa össze a gépet, elvánszorgunk a horgonyzóhelyig és ott szerelhet kedvére, mert én inkább nem sodródnék itten. ha nem muszáj. Fél erőn elvánszorogtunk a horgonyzóig és túlehettem életem első horgonydobásán, ami ráadásul egyből izgalmas lett, mert a végére elfogyott a gép, úgyhogy ha a horgony nem tart... de erre inkább nem gondolnék.

Az előző bekezdés óta eltelt egy bő hét, amely alatt rá kellett jönnöm, hogy bizony az a némi hanta gyakorlat, hát az nagyon hiányzik. Ugyanis a gép napról napra vacakabb, kellene valahol egy jó 12- 14 óra állás, de azt ugye nem lehet, nehogy kiessen akár két órára is a bérletből a hajó. Oldjuk meg úgy, hogy korábban odaérünk. De azt meg hogyan, ha a gép az elvárt menetidő betartásához sem elég?

Lett egy lányom is, egy alig 18 éves – illetve egy hónap múlva lesz annyi- német kiscsaj, aki a tengerész élet rejtelveivel akar megismerkedni. Kifejezetten felhívtak a tulajdonostól, mondván azért kerül ide, mert van otthon egy hasonló korú, tehát majd tudok vele bánni. Ja, megvonom tőle a zsebpénzét? Mert otthon ugye ez megy, na de vele mit kezdjek? Elfenekeljem?

Szerencsére (?) a Csatornában és Vizcayai öbölben is rossz idő volt, lehetett mire fogni a lassúságot. Így nagyjából időben értünk La Coronaba és időben Tanger Medre is, ahol megkezdődött a parancsnoknak szívnia kell című tapasztalatszerzés. Ez egy két éve üzemben lévő terminál Marokkóban, félig a svájci Eurogate, félig a Maersk csoport a tulaj. De sajnos már Afrika, annak is az arabos része. Hiába érkeztem percre pontosan, hiába volt kettő napja előre lefoglalt rakpart, menetrend, elküldtek a helyiek horgonyt dobni. Nem örültem neki, mert a horgonyzóhelyen már állt négy másik hajó és a rádión hallottam, hogy két másik nagy is jön; ebből következtettem, hogy bizony itt se nem megyünk be gyorsan, se nem jövünk ki gyorsan. Ami azért nem jó, mert jó lenne elérni a déli dagályt Seville-ra, mert akkor este ki lennénk kötve, lehetne menni a városba.

Na, elballagtunk a kijelölt pozícióba vasat dobni és már láttam, hogy megint igazam lesz, cucli következik. Ugyanis a már horgonyon lévő hajóknak 40 méteres vízben jelöltek helyet, nekem 67 méteres víz jutott. Ami azt jelenti, hogy a horgonyláncból 7-8 nódust (1 nódus = 27,5 méter) kellene a vízbe eresztetni. Ez még nem baj, csak nekünk lánconként van 9 nódus, szóval mi marad a hajón? Na meg Adriantól tudom, hogy a köves fenék miatt nem truváj itt horgonyozni, neki egy hónapja egyáltalán nem tartott a vas. Köztes megoldást választottam, vízbe rakunk 6-ot és piszkosul figyelünk, hogy tart- e a horgony, a gépet meg rövid indítási idővel mondjuk le; az azt jelenti, hogy normál esetben a gépnek 45 perc kell, hogy kész legyen, vész esetén 5 perc alatt megvan, csak hideg, nem jó neki, ha úgy terheljük.

Na, ledobtuk a vasat és erősen figyeltük, hogy tart- e. Nem tartott. Illetve az elején még igen, de 6-kor lelkendezve hívott Oleg, az első tiszt, hogy tök jó, a Zsoltit már kiverte az ágyból, mert szánt a horgony, jöjjenek már, mert a mögöttünk álló hajón sikítoznak, hogy izé. Robogtam a hídra, addigra

Oleg kirakatott még egy nódust a vízbe, hátha megfogja a hajót. Sajnos nem úgyhogy, Zsolti gyorsaságára szükség volt. Gép 3 percen belül, lehet előre veretni, meg húzni a horgonyt. Közben szólok a kikötőnek, hogy szántott a vas, felszedem, odébb megyek, megint ledobom. Bólogattak hevesen, a másik hajón is, hallottam, hogy sóhajtottak.

Na oddébb kolbászoltunk, kissé messzebb a többiektől, ahol kicsit sekélyebb a víz és akkor vas le megint. Hétkor meg is voltunk, kukkoltam fél órát, mondom hátha nem tart, de úgy festett most jó, hát lementem reggelizni. Éppen leültem az asztalhoz, amikor hív Oleg, hogy szólt a kikötő, húzzuk a horgonyt, meg a belünket a bejárathoz, mert bemegyünk. Telefon, Zsolti, gép, horgony hajrá. Komolyan, 16 perc alatt fent volt avas, mi meg úton a bejárat felé. Kb. 1 mérföldre lehattunk a pilot felvevő helytől, amikor szólnak rádión, hogy bocsi, de nem mi következünk, hanem valaki, aki most gyün Algecirasból, az köt ki. Leszek szíves visszamenni a helyemre és megint ledobni a horgonyt. Mondtam én mindent, csak szépet nem, de mit lehet csinálni, visszamegyünk, ledobjuk. Egy pillanatra átfutott az agyamon az ötlet, hogy inkább elmegyek sodródni Ceuta elé, még az is jobb, de elhessentettem, mert ha nem vagyok szem előtt, arab barátaink még elfelejtenek minket (ami amúgy nem lenne baj).

Na, akkor menjünk, dobjuk le a vasat megint, 10 nap alatt harmadszor, nem baj, gyakorolni kell ezt. Megvan, lement, tart, gép lemond, szem kopog, mert már 10 óra és a reggeli kimaradt, oda se neki, fogyni szeretnék, meg ebédig csak 2 óra van hátra. Addig semmi nem történt, csak én zörögtem a bérlőnél, ugyan mondjanak már valamit, mégis mikor lesz rakpart nekünk. Ott meglepődve hallották, hogy nemhogy nem végeztünk még, de horgonyon vagyunk.

Na, dél is lett, lementem ebédelni, mondom Alekszijnek, a második tisztnek, hogy figyeljen a vasra erősen, meg a rádióra és a telefonra is, ki tudja, hátha hívnak, hogy mi van. A leves közepén tartottam, amikor hív a srác, hogy szóltak, húzzuk a horgonyt, pilot egy óra múlva. Zsolti, gép, horgony fel. Beszólok rádión a kikötőnek, hogy akkor úton vagyunk, a válasza meg majdnem összetörtem a brekegőt, mert ugye bocsi, megint tévedés volt, maradjak a seggemen. Na akkor forduljunk körbe, vissza a helyünkre, vas le megint. A srácok biztos azt gondolták, meghülyültem, vagy ilyesmi. Az ebédet meg megette a fene. A bérlőnek, meg a helyi ügynöknek azért küldtem egy e-mailt, mondván nem buli ám az, ami történik.

Na délután négyig nem történt semmi, közben a híd tetején verték a srácok a rozsdát, én meg 10 cm-re füleltem a rádiótól, hogy hívnak-e, amikor látom, hogy hirtelen elkezd a GPS-en a sebességmérő számokat mutatni, meg egy irányt is, amerre haladunk. Hogyaza, szánt a horgony. Zsolti, gép, Oleg, futás, húzzuk, dobjuk, csináljuk, közben a mögöttünk álló hajóról megint sikolyok, hogy mi van. Felszedtük, megyünk vissza a helyünkre, de mondom, én bizony csalog, kijebb megyek, ahol még kevesebb a víz, mert ez így nem állapot. Ekkor csörgött a telefon, hívott a bérlő, hogy holnap hajnalig nem tudnak minket rakni, úgyhogy tapossunk a gázba és húzzunk Sevilába, lehetőleg legyünk a folyó torkolatánál éjfélig, hogy fel tudjunk menni a folyón a dagállal és reggelre ott legyünk. Egy időre megszabadultunk az araboktól, de kellett kapkodni a lábainkat, nekem meg üstöléssel küldeni az ügynöknek az érkezési papírokat, hogy ne legyen gondunk.

Nem lett, Spanyolország kultúrhely, időben volt pilot és reggel 7-re meg is érkeztünk. Viszont hála arab nem barátainknak, amit terveztünk, hogy egy esti érkezés esetén Zsolti szétszedi a gépet, na abból nem lett semmi. Sajnos lett egy nap késésünk.

Ott hagytam el a történet folyamát, hogy bár időben voltunk Seville, mivel vissza kellett mennünk Tanger Medbe, lett egy nap késésünk. Sajnos kehes géppel esélyünk sem volt behozni a lemaradást, bár volt egy kis szerencsénk is. Elvileg La Corunara vasárnap este kellett volna érkezünk, de ott vasárnap fieszta volt, így a bérlő mondta, hogy érkezünk meg hétfőn reggel 7-ig, mert reggel nyolcra rendel melósokat. Ez jól jött, mivel a portugál partoknál szép kis szembe szél fúj, a kehes gépből is vissza kellett venni, mert ütött a hajó a hullámokon. Így hétfőn reggel 5-re értünk La Corunaba és elkezdük szövegetni a terveket, illetve Zsolti, hogy Felixstoweban bizony szétborítja megint a gépet, kicseréli azt a hengerfejt, ami vacakol, és ami miatt nem tudunk menni. Ezt azért nem tudtuk eddig megtenni, mert a meló kb. 12 óra és úgy kellene megoldanunk, hogy emiatt ne késsen a hajó, mert az veszteség a tulajnak. Sajnos sehol nem volt ennyi állásidőnk, Rotterdamban lenne, de ott jön üzemanyag, meg pénteken megtudtuk, hogy a turbót is jönnek javítani (annak is itt volt az ideje), és a regiszter is jön éves szemle miatt.

Így reggel küldtem a levelet a tulajnak, hogy mit fogunk csinálni, a bérlőt is értesítem délután, jobb, ha felveszi a kapcsolatot velük, mert Rotterdamban lenne ugyan elég idő a szerelésre, de nem a turbóval, meg a szemlével együtt. Viszont ha a turbót kitesztítják, akkor a hengerfejet is meg kell csinálni, sőt előtte, mert különben nincs értelme az egésznek.

A tulaj rábólintott, szólt a bérlőnek – úgy fest, nem engedélyt kell kérnem, hanem mondanom, hogy mit fogok csinálni-, csak annyit kért, hogy az off-hire (bérleten kívüli idő) költségén kívül ne legyen semmi extra. Üzenet ment Felixstoweba az ügynöknek, kérvén úgy rendezze a rakpartot, hogy nekünk kell 13 óra javításra. A válasz meg is jött, rendben, rakpart tisztázva, 13 immobilizációra engedély megadva. Zsoltiék előkészíthetik az új hengerfejet, érkezés után lehet majd nekiesni.

Na ebből nem lett semmi, mert éppen felvettem a pilotot, amikor hívott az ügynök, hogy hát mégsem lesz rakpart, rakodás végén azonnal mennünk kell. Legfeljebb átállhatunk egy másik rakpartra, de ugye gép nélkül vontatót kell használni, meg a pilot, meg a többi, mindez egy szép, kerek 6.000 fontos plusz költséget jelentene a tulajnak. Ezt ugye kerülni kellett, hát szegény Zsoltinak nem maradt más, mint Rotterdam. Viszont megmondtam mindenkinek előre, hogy legalább 17 órával számoljanak, mert bunker és szemle mellett, ki tudja, mikor tudnak nekilátni és mikorra lesznek kész

Berzenkedtem Nathalie, a „lányom” ellen, mert 13 lettünk, meg nő a hajón rossz ómen, de az eltelt 15 nap alatt kellemesen csalódtam. A kislány tényleg úgy gondolta, hogy megpróbálja megérteni, miről szól ez az egész, megfogta a munka nehezebbik végét, zokszó nélkül verte a rozsdát, stb. Hagytuk, hogy összefestékezze magát, meg jó piszkos legyen, komolyan mondom, élvezte. Volt egy igen fura szokása, mindent felírt. Ha épp volt nála papír, akkor arra, ha nem, akkor a kezére. Megkérdeztem ezt ugyan miért csinálja, hát kiderült, hogy hobbiból történeteket ír, meg színházi forgatókönyveket. Aranyos hobbi, de azért remélem, hogy nem látom viszont magunkat egy színdarabban. Belerázódott ebbe az egészbe, és ha nem kezdődne neki az iskola, még maradt volna még. A srácok is megszokták, igaz előre be kellett ígérnem nekik, hogy aki nőként mer rá tekinteni, azt kasztrálom. De a kislány beült közén filmet nézni, elfogadta a sört és jót nevetett a vaskos vicceken. Sőt, egyszer még be is szólt nekem, hogy „kuss legyen”, amikor nem akartam hagyni Zsoltit, hogy egy velem kapcsolatos történetet elmeséljen. Csak az esett rosszul, hogy amikor elment a

hajóról, velem csak lejattolt, a Zsoltit meg megölelte, sőt pusztit is adott. Hiába, ahogy öregszem, a sármom kifakul. Bár, Zsolti sem az a kimondott Brad Pitt, meg már 45 éves, úgyhogy nem értem. :D

Na, túléltek az éves szemlét, szerencsésen. A hajó kész volt rá, természetesen, de azért pár hiányosságot találtak. No, nem sokat, meg nem komolyakat és mindegyikről tudtunk, sőt pont a szemle ideje alatt néhányat éppen kijavítottak. Azért a papírra szépen rákerült és emiatt még vissza kell, hogy jöjjenek, no meg mivel a gépet éppen szerelték, sajnos ott nem tudták végigcsinálni a szemlét. Hát, emiatt is vissza fognak jönni egy hónapon belül, de akkor már csak azokat a dolgokat ellenőrzik majd, amiket most nem tudtak, illetve azt, hogy a hiányosságokat kijavítottuk.

Zsolti is boldoggá tette a tulajt, mert a turbó ki- és beszerelése ellenére 20 perccel a rakodás vége után volt gép, így nem volt off- hire. Az éves rádiós szemle alkalmával kaptunk egy új berendezést is, az úgynevezett Watch Alarm Systemet. Ilyen volt eddig is, de nem volt rákötve a fekete dobozra, lévén 17 éves modell, meg nem volt pótlólagos hangszórója a kabinomba és a lakótérbe sem. Amikor a szerelő szerelte befele, látom, hogy köti rá a robotkormány kapcsolójára. Mondom ezt így hogy? A józanész azt diktálja, hogy a robotra nem kéne semmi kiegészítőt rákötni, nem jó az. A szerelő megnyugtatóan, hogy ez így teljesen jól van, elfogadott, mert a rendszer lényege, hogy a rendszert automata módban üzemeltessük, amikor valaki felkapcsolja a robotot, akkor automatikusan bekapcsol. Azért nekem kissé viszketnem kellett az ötlettől és igazam is lett. Indulás után ugyanis amikor a pilot kérésére fel akartam kapcsolni a robotot, akkor az szépen tolt egy teljesen balra kormányt, majd nem legázoltunk egy tanker bárkát, meg egy másikat. Kézi kormányzással jöttem ki Rotterdamból, közben hívtam a szerelőt – hajnali négykor-, hogy mégis mi a fene van, azért kézzel végigkormányozni az utat La Corunáig nem lenne egy truváj dolog.

A jósrác mondott ezt-azt, mit próbáljunk ki, meg azt is, hogy ha semmi nem működik, akkor belezsem ki a mikrokapcsolót, ami a robot felkapcsolására elindítja a rendszert. Mondanom sem kell, hogy miután a pilot elment, nem próbálgattam én semmit, hanem rögtön kibeleztem a kapcsolót. Így a robot normálisan működött, a watch alarm meg megy manuális módban, csak a kikötőben kell lekapcsolni. Egyébként a rendszer lényege az, hogy ébren tartsa az őrséges tisztet egy erős hangjelzéssel, amit az előre beállított időintervallum után ad le. Illetve, ha a tiszt nem reagál rá, megnyomva egy gombot, akkor szívrohamot okozó hangerővel nekiáll visítani a kabinomban. Ha én sem robogok fel a hídra erre a jelre, akkor nekiáll ordítani egy harmadik helyen is, arra már a teljes személyzet felkel és valaki csak körülnéz majd, hogy mégis mi van.

La Coruna után este nézünk egy filmet Zsoltival a kabinjában és üdítözünk, amikor csörög a telefon, mondja Oleg, hogy jön velünk szembe az MSC Fabiola. Beszállásom óta ki volt rakva a cetli az AIS-ra, hogy még az iccaka kellős közepén is szóljanak, ha meglátják. A PD zászlós hajója, magyar a parancsnok, Zsolti osztálytársa, a Malay Tigris. Van tisztességes neve, de nem írom le, közölünk mindenki csak így ismeri; van neki egy blogja, keressetek rá a neten. Robogtunk felfele Zsoltival, hívom a hajót rádión, mondom, a parancsnokkal beszélnék, ha ráér. Malay még behajózásom előtt mondta, hogy kiadja utasításba, figyeljenek minket, de azért a tisztje lekáderezet, név, születési, hely, lábméret, mielőtt felhívta volna a parancsnokát. De Malay jött és jó két órát dumáltunk, közben a két új rádió is túlmelegedett, de azért jó volt beszélni vele. Pár nap múlva megy haza Hamburgból, alaposan megcsúszott a váltása, már otthon kellene lennie.

Na, a gép remekül meg lett csinálva, az idő is velünk volt, így a lutrira megadott érkezést nem hogy tartani tudtuk La Corunaig, de még korábban is estünk be, jó esélyt adva ezzel magunknak, hogy a

déli dagállal fel tudunk menni Sevillebe és lesz egy esténk kikötve. Így is lett szépen megérkeztünk, este hatra kikötöttünk, csak a mélységmérő égett ki a folyón felfele menet, 17 évet szolgált, füstölögjön békében. Illetve csssze meg, ez a cucc nagyon kell a folyón, mert lefele jövet bizony rezgett a lécs, hogy van-e elég víz alattunk, volt, de hogy mennyi, azt fedje a tudatlanság jótékony homálya.

Na Sevilleben szépen kimentünk a partra. Én internetezni szerettem volna, de a Zsolti rávett, hogy menjek el vele vásárolni. Megy haza Rotterdamból, a fiának, meg a sógorának akart venni valamit. Én az ilyesmiről leszoktam, mert itt is ugyanazokat a dolgokat lehet megvenni, mint otthon, csak drágábban. Azért megígérte, hogy a vásárlás után mehetünk internetezni. Szóval vettünk a fiának egy rollert, meg autókat, a sógora meg kapott csalikát, tengerre valókat, mert nagy pecás. Majd a cápák szépen harapnak rá a Dunán. Még internetezni is eljutottam, de sajnos zárás előtt értünk oda, így csak beköszönni volt időm egy- két helyre, az olvasatlan 180 levelem közül is csak néhányat futottam át. Közben Zsolti leült a szomszédos italmérésben, ami, mint kiderült, a helyi diákság kedvelt helye, mivel minden 1€. A sör, a tinto verano is. Ez egy igen érdekes ital, vörösbort rontanak el valami szénsavas limonádéval és úgy csapolják, mint a sört. Na, mire előkerültem, addigra Zsolti túl volt kettő ilyen, korsó méretben és szemlélődött, lábánál a rollerrel. Odamentem ahol támasztott egy ilyen asztalt, mondja, igyak ilyen vörösboros lötyöt én is. Mondom jó, elment rendelni és a sorból visszakiabált, hogy valamit nem akarok- e enni. Utána látom, hogy két kiscsajjal beszélget. Tudtam, hogy tanul spanyolul, de azt nem gondoltam volna, hogy ennyire megy neki. Sőt annyira, hogy a két kiscsajjal jött vissza az asztalhoz. Lehet, hogy van valami abban a 45 éves kinézetében? :D Na kiderült, hogy nem a Zsolti perfekt spanyol, hanem a két lány magyar cserediák és nem hitték el Zsoltinak, hogy mi meg magyar tengerészek vagyunk. Mivel ugye Seville jó 70 km-re van a tengerrel. Szóval odajöttek hozzám és megkérdezték, hogy igaz- e, amit Zsolti mond. Ha tréfásabb kedvemben vagyok, akkor letagadom, de így elismertem a tényt, hogy bizony azok vagyunk. Jött a következő kérdés, hogy én mi vagyok a hajón? Mondom, én lennék Isten után az első, a parancsnok. Na, erre elkezdtek vihogni, hogy ilyen fiatalon parancsnok. Tessék? Fiatalon? Nem mondom, meg voltam borotválkozva, fésülködve, meg nem is úszott fényárban a helyiség, a lányok is ittak már szemmel láthatólag, no de akkor most mi van? Kihúztam magam (hogy a pocakom ne látszódjon), hogy azért még kinézek valahogy. Viszont a két lány vihogása, meg Zsolti marhulása kb. 3 percig tudott lekötni, kifejezetten terhemre volt, fáradt voltam, rosszkedvű. A lányok le is vették, hogy nem vagyok az est fénypontja és ott is hagytak minket, ekkor kezdődött Zsolti részéről a litánia hogy miként lehetek én ilyen búval*****, elrontom a jó kis dolgot. Lehet, de azt nem mondtam neki, hogy ne hetyegjen a lányokkal, csak én nem voltam a társalgásra ráhangolva.

Na, kis idő elteltével Zsoltira rájött a mehetnék, kitalálta, hogy menjünk diszkóba. Bólintottam, menjünk, bár azzal a csomaggal, ami nála van, sehová nem fognak minket beengedni. Meg ahogy öltözve vagyunk, az is cinkes. Én poló, rövidnaci, ő sem szmokingban volt, szóval nagy kockázatot nem vállaltam dologgal. Így is lett, az első helyre az öltözékünk miatt nem engedtek be, a második helyre meg a nagydoboz miatt, amit Zsolti cipelt. Ezen ő annyira felhúzta magát, hogy muszáj volt beülnünk valahová vacsorázni. Javasoltam, hogy utána menjünk el a megszokott ír kocsmámba. Hátsó szándékkal, mert ott van wifi, gondoltam megpróbálom a telefonomról netezni. Odáig azonban nem jutottunk el, mert Zsoltink meglátott a folyóparton egy kofté bárát és oda neki be kellett mennie. Nem mondom, korrekt hely volt, volt zene is és Zsolti csomagja sem volt gond, így táncolhatott is, míg én őriztem a fia rollerjét. Hajnali kettő körül már nagyon mentem volna vissza a hajóra, de sajnos a kedves mestert csak négy óra körül tudtam rábeszélni a távozásra, amikor közöltem vele, hogy az

utolsó, általa rendelt kört kártyával fizettem ki és annyi kp van még nálam, ami a taxira kell. Még megpróbált lázadni a taxiban, hogy a sofőr vigyen minket valami night klubba, sajnos lázadása sikerrel járt és valami ilyesmi helyen kötöttünk ki. Zsolti tárgyalt a bulgár bedobó emberrel, hogy mit lehet odabent csinálni, mi az árfekvés meg a többi. Addig én félálomban bóbiskoltam a háttérben, arra riadtam meg, hogy Zsolti közölte, bemegy körülnézni, na mondom, akkor én elszívok egy cigit, de a dobozt sem voltidőm előhalászni, Zsolti már jött is vissza, mondván menjünk. Szemmel láthatólag nem volt elájulva attól, amit bent látott. A taxi még ott volt a bejáratnál, tuti, hogy a sofőr tudta, mi van odabent, gondolta megvár minket. Így fél négyre a hajón voltunk még aludni, is sikerült egy kicsit, mielőtt fel kellett kelnem, hogy a reggeli jelentéseket világgá küldjem.

Nem mondom, hogy friss és üde voltam, sok alvás nem jutott, hála cimborámnak, na de lehettem volna erélyesebb is az éjjel. Elküldtem az elküldendőket és éppen a kávémat kavargattam a hídszárnyon könyökölve, amikor egy autó fékezett a hajó mellett. Mivel vártam az ügynököt, nem lepődtem meg, de két hete mintha másilyen autója lett volna. A kávé félrenyeltem, amikor megláttam, hogy az autóból egy GL szemlésző kászálódik ki. Regiszter? Itt? Nekünk? Miért? Elolvastam minden üzenetet tegnap, azokban szó nem volt a fickóról.

Lerobogtam, hogy fogadjam és megtudjam, hogy mi is történik. Az úriember átadta a megbízólevelét és valóban, görög volt a falóban: számunkra rendelte meg a tulaj a főgép elmaradt szemléjének pótlását. Ezzel tulajdonképpen nincs baj, csak kettő: ilyesmiről illik előre értesíteni a parancsnokot, hogy a hajó készen álljon a szemlére. A másik probléma az elsőből jött: Zsolti frissen, üdén, reggel hétkor már a turbó levegőhűtőjének szivárgó vízcsövét hegesztette, meg az egyik porlasztócsúcson mókolt. Mondanom sem kell, mennyire örült, amikor lelkendezve lementem hozzá, hogy itt van a regiszter, a főgép miatt. Mivel a gép egy jó óra múlva lett kész a szemlére, addig javasoltam a regiszternek, hogy ami hiányosság volt Rotterdamban és ki lett javítva, azt legyen szíves törölni a jelentésből. Igaz ugyan, hogy csak a gép miatt jött, de ha már itt volt, kihasználtuk. Mivel a gép szemléje remekül sikerült, így az éves szemle jelentésén mára csak két dolog maradt és ezeket is javítani fogják most Rotterdamban. Amikor késő délután, hulla fáradtan elküldtem a cégnek a jelentés nem kicsit voltam meglegedve. Kaptunk is egy „jól van”-t tőlük, mivel nem gondolták, hogy az elmúlt hét alatt mi a kifogások nagy részét annuláltuk.

Valahol Sevilla környékén fejeztem be az előző részt, ha jól tévedek. Eseménytelen utunk volt, kimaradt La Coruna, mert olyan sok rakomány volt, hogy mi nem tudtuk volna felvenni, a bérlő küldött oda egy másik hajót. Szépen, economic speeden felcsosoztunk hát a sápadt hülyék országába (copyright Zsolti). Kedd reggel 9- kor pilot, nagyon nem is kellett az időt gyilkolnunk a Sunk Centertől délre, csak két kört kellett tenniük a fiúknak.

Hívom Harwich irányítást a rádión, mondván jövünk, helló, amikor beleszól egy ismerős hang, hogy „Béla a pilot ladder a baloldalon, másfél méter”. Kérdezem ki vagy, hát Malay parancsnok úr, az MSC Fabiolaról. Ott állnak Felixstoweban, ha sietünk, akkor lesz egy jó óránk és meg tudjuk látogatni. Jó lenne, ha már volt olyan kedves és megvárt, hátha van neki jófajta söre.

Úgyhogy amikor a pilot megjött, kértem, hogy igyekezzünk befele, amennyire lehet, mert átmennék a másik hajóra. Siettünk is, a manővert is hamar letudtuk, az ügynök is jött időben, sőt, volt olyan kedves és át is vitt minket a másik terminálra. Hát, a méreteiből már gondoltam, hogy a hajó nem egy kis darab, de amikor elkezdünk felmászni a hajójárón bizony mondtam, kövér egy dög. Viszont csak két szinttel magasabb a felépítményük, viszont van lift! Az első tiszt fogadott minket, majd beterelt a liftbe és mondta, hogy legfelső szint majd onnan még egy felfele a hídra, ott a barba. Így is volt, Malay ott volt a hídon, ahonnan lenézve az én hajómra nem is volt bántó a megjegyzés, hogy az a mentőcsónak a tiéd? Az hát, mindenki kezdte valahol, én is szeretnék nagyobb hajóra kerülni, de sajnos a beskatulyázás itt is megvan. Legjobb esetben kaphatnék egy 1200- 1500 TEU-s hajót, én már azzal is boldog lennék. Na majd otthon megkérem Malayt, szóljon két szót az érdekemben, hátha. Csak adnak a szavára, ha már a cég zászlóshajójának a parancsnoka.

Szóval meglátogattuk Malayt, volt jófajta sör is, sőt még egy üveg Tshingtaoja is akadt, aminek én jobban örültem, mint bármilyen finom bornak, évek óta nem ittam. Sőt, még egy kávé is kaptam, kifejezetten a híd presszó gépéből - figyelem, gombnyomásos presszó gép -, nem ilyen papírszűrős ízé. Rendes, finom presszó kávé volt. Jót beszélgettünk, vagy jó három órát, mert elhúzódott a rakodásuk, csak akkor lettünk kidobva, amikor már a pilot is a hajón volt. Néztem a manőverüket, hát ugye az nem egyszerű történet. Én maximum 6 kötelet használok összesen normál esetben, nekik elől és hátul van ennyi. Nekünk nem kell vontató kikötéshez, induláshoz, nekik kell, mert azért azt a tömeget megmozdítani nem piskóta. Amíg nekünk az elindulás onnan, hogy dobj el mindent, addig, hogy bemegyünk a hídszárnyról 10- 12 perc, nekik bizony jó háromnegyed óra volt, igaz körbe is kellett fordítani a hajót. Sajnos körülnézésre nem volt idő, pedig igen kíváncsi lettem volna a híd navigációs rendszerére, a legújabb modell. Nem baj, majd amikor legközelebb leváltom Malayt, megismerkedek azzal is. :D

Gond nélkül letudtuk Felixstowe-t, Rotterdam is megvolt, szerviz az elfüstölt mélységmérőhöz, meg a watch alarmhoz, ami két hete kissé eseménydússá tette az indulásunkat. Na, a mélységmérő érdekes lett, mert olyan öreg darab, hogy nincs hozzá alkatrész, a szerelők négy másiktól próbáltak összerakni egyet, nem sok sikerrel. Mért mér, de sajnos nem rögzíti az adatokat, pedig az előírás. Így kénytelenek leszünk kapni egy újat, amit duzzogva el is fogunk fogadni. A watch alarmról meg kiderült, hogy bizony NEM lehet rákötni a robotra, mivel az annyira régi modell. Hát nem

megmondtam? Eleve mekkora marhaság bármit is rákötni? Úgyhogy a szerkentyű s.k. kibevezése szakorvosilag jóvá lett hagyva.

Hazament Zsolti, legnagyobb sajnálatomra, mert Ő kifejezetten az a csóka, akivel jó együtt hajózni, a gépet is érti nagyon, minden parancsnok ilyen gépészt szeretne. A kihajózása körül lett egy kis kapkodás, mert az OPDR kora reggel helyett éjfélre hozta az indulást. Rögtön szóltam a személyzetisnek, meg annak az ügynökségnek, aki a dolgokat intézi Rotterdamban, hogy legyen neki egy szoba a hotelben. Erre lett nagy kapkodás, mert akkor inkább menjen haza az esti Malév géppel, én készíthetem az új fizetési lapot, neki meg lett 2,5 órája átadni a hajót az új gépésznek. Az kajával is volt egy kis csuklás, négy óra körül elkezdtem aggódni, hogy hol van a teherautó, mert sok már nem volta hajón. Elkezdtem telefonálni, kiderült, elnézték a szállítónál a naptárt, másnapra voltunk kiírva náluk. Még jó, hogy péntek óta kétszer is megadtam nekik az érkezést / indulást, és ott eleve éjfelet, hogy minél korábban megkapjuk a kaját.

Kaptam ismét egy utast, kadétot, ismét egy lányt, nekem ez a keresztem úgy fest, bár Malay azt mondta, hogy most nála is van kettő, igaz azok csak ilyen európai körútra szállnak be hozzájuk, az irodába frissen felvett tanoncok, lássanak hajót. Az én tanoncomat viszont elvileg azért küldték, hogy jól piszkolja, meg festékezze össze magát, tanulja a hajósmesterséget. Na, nem ugráltam örömben, megint nem leszek egyedül a szintemen, de hát ez van, ezt kell szeretni.

Na, a kislány, aki egyébként a Katharine névre hallgat, kisebb izgalmak között érkezett meg. Ugyanis azt nem mondták a cégnek, hogy a kedves papa és mama hozza majd autóval, hogy lássák hová kerül féltett leányuk. Éppen a járónál ácsingóztam, mert Zsolti akkor ment el, amikor megjöttek. Először azt hittem a német rendszám láttán, hogy valaki a cégtől, de láttam, hogy a betűk a rendszámon nem stimmelnek, mondjuk ettől nem nyugodtam meg, de mivel a hátunk mögött egy német önjáró rakodott, gondoltam oda mennek, csak hülye helyen álltak meg. Na meg ugye nem vártam én öltönyös fazont, elegáns nőt, meg kislányt sem, az autóból egy komplett család kászálódott ki. Mivel a hídon a két szerelő kártékonykodott a mélységmérő, meg a watch alarm körül, a kaja ügyében is meg kellett nyomnom a vészporoltam felfele, Ott a két szerelő derékig benne a kontroll pultban, lezöttyenek a számítógép elé, hogy előkeressem a telefonszámot, amit hívnom kell a kaja miatt. Hallom, hogy nyílik az ajtó és valakik bejönnek és németül köszönnek; látni ugye nem látom őket, mivel a gép a sarkban van, de az egyik szerelő németül visszaköszön és elkezdnek beszélgetni. Az a szó még megütötte a fületem, hogy Kapitán, de már tárcsáztam shippi számát, úgyhogy azt most felejtsek el, hogy én bárkinek is megfordulok, kaja kell, ma este. Na, a két perces telefonos vitát letudtam, ami arról szólt, hogy ma semmi szín alatt nem lesz kaja, és azzal zártam le, hogy én kaja nélkül el nem indulok, mert még Tangerang sem tartana ki, ott meg nem veszek, és a késésért, okozott károkért a shippit terheli a felelősség, úgyhogy legyen kaja. Még elolvastam két e-mailt gyorsan, amikor megszólal a hátam mögött egy hang: Herr Kapitán. Megfordulok a székemen, hát az öltönyös fazon áll ott, meg a felesége egy idősebb, meg egy olyan 10 év körüli lánnyal. Az egész család úgy volt öltözve, mintha templomba, vagy esküvőre mennének. Gyorsan végignéztam magamon, hogy most éppen rövid naciba vagyok- e, de még mindig királyi díszben feszítettem, fehér ing, hosszú nadrág, arany csíkok könyékig, úgyhogy a dolgot kis jóindulattal ki lehetett hozni döntetlenre.

Na, mondom, ha ezeket a cégtől most ette ide a fene, akkor a legrosszabbkor jöttek, meg szólhattak volna előre, mert a híd is kissé kuplerájos volt, meg a szakács sem készült extra kajával. Felálltam, hogy köszöntsem őket és ekkor megszólalt az asszonyka – aki német mércével mérve egész csinoska

volt, úgy 38 körüli-, hogy: Grosse Gott, er ist ein Kind. Na, az én németem nincs göthei magasságokban, de ezt azért értem: Jesszumpepi, ez egy kölyök. A hölgy kedves mamája, az a kölyök, ez az új kapcsolat nem kezdődik jól. Reakcióm az arcomra is kiülhetett, mert a hátuk mögött álló szerelő, Arthur, akit évek óta ismerek és tudja, hogy valamit pötyögök németül, elég szélesen vigyorgott. Kérdezem, mit szeretnének, ki fia borja a kis család, mihez tartás végett németül, tudja a hölgy, hogy értettem, amit mondott. Az apuka mondja, hogy hát a nagyobbik lány lenne az én diákom, elhozták, meghozták elkísérték. Erre néztem egy nagyot, elkísérik? Van egy üres kabinunk, itt bizony nem férnek el mindannyian. Megnyugtattak, nem, csak a hajóig kísérték el a lányt, meg megnézték együtt Rotterdant, és hát látni szerették volna, hova, milyen emberek közé kerül a gyerek, meg az apuka szeretett volna beszélni a Herr Kapitannal. Nézem a lányt, fenét lány, 19 éves, majdnem annyi, mint a sajátom -, aki ilyen kosztümféle cuccban egy kész nőnek hatott, műkörmök, túsarkú cipő, smink, ékszerek; na, mondom, ez ide mondjuk nem lesz teljesen jó, de majd faragunk rajta.

Hát mondom, akkor tessék, mert a Herr Kapitán itten az kérem, én lennék. Jó, jó, mondja az ember, de nem itt, ha lehetne, akkor csak én halljam. Akkor vonuljunk le a kabinomba, legalább megmutatom, hol lakik majd a lány. Gondoltam majd ott a család el lesz a rendezkedéssel, de nem, anyu apu nyomult be utánam a kabinba, ami szerencsére ki volt takarítva, meg minden, háló ajtó becsukva. Na jó, csüccs, és akkor halljuk a mondandót. Hát kérem, használati utasítást kaptam a lányhoz, amit végig tudtam úgy hallgatni, hogy nem röhögtem el magam; hozzátenném, én megértem az atyai aggodalmat, én is így éreznék, csak én, mondjuk, a lányomat nem engedném így oda egy hajóra. Mondjuk, van annyi esze, hogy ne akarjon menni. Szóval meg lettem kérve, hogy a lánynak ne adjak tömény italt, meg cigit se- vasse, 19 évesés ez itten nem óvoda-, sört ihat, tartsam távol tőle a srácokat (aha, gardedám legyenek), meg kaptam egy borítékot 1500 €-val, hogy ha valahol ki akar menni a városba, adjak neki 200 pénzt, meg, ha valamit venni akar, akkor legyen miből fedezni a kiadást. Na, a borítékot visszaadtam, tessék a lányra bízni a pénzt, a töményt megígérem, hogy nem adok (arra nézve nem tettem ígéretet, hogy más sem ad), de amúgy ez itt nem kisdédóvó, és azzal indítunk, hogy felnőttként kezeljük majd. Arra figyelünk, hogy össze ne törje magát, de a fiúkat meg tartsa ő távol magától, ez is része ennek a bulinak; na jó, majd azért szólok nekik, hogy ne legyenek romantikus hajlamaik, mondjuk az előző lánynál nem voltak, tehát ilyen szempontból gond nem lesz. Amikor ezt mondtam, akkor érkezett meg a deck hand színe virága, vállukon a lány csomagjaival, három bőrönddel; mondta később Oleg, hogy öten akarták a három bőröndöt felvinni a kabinba; akkor azért itt még majd vigyázni kell, már most erőteljes az érdeklődés. Ebből mi lesz?

Akkor folytatom, mivel nagyon érdeklődtek a leány viselt dolgai iránt. Zaftos részeket ne várjatok, nem tartok gyertyát senkinek. Azért Wilmanak, a tulaj személyzetisének meg fogom mondani, hogy átnyálaztam a munkaköri leírásomat és abban nincs benne, hogy óvó bácsit kellene játszanom

Szóval Rotterdamban hagytam el a történetet, ahol megfelelő hiszti és toporzékolás után megkaptuk az ellátmányt, valamit én is tanultam családom nőtagjaitól. Még egy dologban kellett intézkednem, ugyanis a személyzet alulfizetett és kizsigerelt filippínó tagja nagybevásároltak a vámmentes boltban, aminek a neve Sunny Europe. Én a céget nem kultiválom, hozzánk járnak tanulni vevőszolgálat- és vásárlói kezelést. Ez annyit jelent, hogy amíg megveszed és előre kifizeted a „vámmentes” dolgokat – laptop, telefonok, ruhák, amit katalógusból rendelsz-, addig te vagy a legfontosabb. Viszont miután az ügynökük távozik, kezdődik a drukk: meghozzák-e a vásárolt árut indulásra, és azt kapod-e, amiért fizettél. Ha meg garanciális problémád lenne, azt felejtsd el. Szóval az alulfizetett és kizsigerelt fülöpök vettek 2-3 telefont, 3 laptopot (mondjuk bekapcsolni sem tudták, de az nekik kell), digitális kamerát, táskákat; bennem meg fel sem merül, hogy lecseréljem a két éves technikát. Igaz, amire nekem kell, arra tökéletesen megfelel, meg sajnálnák 500-600€ kiadni, nem engedhetem meg magamnak, én még jobban alul vagyok fizetve. A lényeg, az ügynöknek szólva lett, hogy este tűz Csucsú van, tehát szóljon, kiszállításkor vegyenek a lista elejére, megtehetik, ahogy számoltam olyan jó 4000\$ maradt náluk. Nyolc óra környékén kezdtek idegesek lenni a srácok, mert a bolt ugye zár 5-kor és nem tudták, hogy indulásig megkapják-e a dolgaikat. Elkezdték rágni Oleg fülét, hogy csináljon valamit, mert telefonkártya, meg a sok pénz, amit kiadtak. Oleg meg jött hozzám, hogy akkor most mi legyen, mert megpróbálta hívni az ügyfélszolgálatot és sikerült is beszélnie egy üzenetrögzítővel. Hát, mondom, ha nem jön a cucc meg időben, akkor majd két hét múlva, küldök nekik egy e-mailt, és majd megemlítem, hogy az okozott kellemetlenségért duzzogva elfogadunk némi kompenzációt. Egyébként meg ki fogom tiltani őket a hajóról. Az ügynökünk jött, hogy elvigye az üzemanyag mintákat, meg hozta az indulási engedélyt, megkérdeztem, mit lehet tenni. Hihetetlen szerencsénk van a srácoknak, a bátyja a Sunnynál dolgozik, felhívta, utána néztek, kiszállítás alatt voltak a dolgok, csak a sofőr listáján még a hajnali indulás szerepelt, ezért gondosan utoljára voltunk hagyva. A sofőrt el lehetett érni, lett neki szólva, hogy kapkodja a kerekeit, mert megyünk, így mindenki boldog lett, laptop hegyek, némelyik fülöpnek meg már 4-5 telefonja van.

23:00-ra volt pilot, mivel a 2. géptiszt volt ütiben, adtam neki egy 45 perces figyelmeztetést, ennek elégnék kell lennie a gép elkészítésére. Janusz, az új gépész (új a fenét, 8 éve ezen a hajón van az öregúr) ott sertepertélt a hídon, két éve nem találkoztunk, beszélgetni akart. No, halljuk, hogy a második lefúvatja a gépet, majd indítja, illetve indítaná, mert felpörög, de nem kapja el. Pár perc csend ismét lefúvatás, indítási zajok, de nem kapja el. Na, Janusz, aki nem egy diplomata alkat és kb. 3 másodperc alatt képes agyvérzéses állapotba idegesíteni magát, kezdte rágni a bajuszát, majd a harmadik sikertelen kísérletre, „Béla, I go” felkiáltással eltűnt a hídról. Pár perc csend, majd egy újabb sikertelen próbálkozás, ekkor kezdtem egy pötytet ideges lenni, mert indulásig még van 20 perc, de a pilot helyi szokás szerint már 10 perccel korábban meg szokott jönni, köszönés helyett azzal a kérdéssel, hogy mehetünk? Kissé hosszabb csend volt, már éppen hívnám a gépházat, hogy most mégis mi van, mikor megjött a pilot, azzal a felkiáltással, hogy szeva' barba, mehetünk? Mondom neki, hogy nem azért nem hallja a gépet, mert mi ilyen elektromosan meghajtottak vagyunk, hanem

mert még nincs kész, valamit ki kell cserélniük, 10 perc. Ekkor csörgött a telefon, mondja Janusz, hogy 10 perc múlva fent lesz a kontrol a hídon. Szavát be is tartotta, dobj el mindent, uzsgyi. A pilot kirakása után mondta el Janusz, mi volt a gond, magasan kvalifikált második gépészünk lefúvatta a gépet, de utána nem zárta el az indikátor szelepeket ezért az indító levegő nagy része szépen kiment rajtuk, nem tudta a gépet felpörgetni, és a három sikertelen próbálkozásával elhasználta a nagy részét, meg kellett várni, amíg a kompresszor újra felnyomja a nyomást. Hát mondom, ja, ez ilyen, sokat ne várjon a szerencsétlentől, fejben nem itt van, csak a test, az van a hajón.

Na és akkor jöjjön, amire vártok, a kislány (nagylány) viselt dolgai. Komolyan elgondolkoztam azon, hogy szülők hogyan engedhetik 12-24 kiéhezett férfi közé a lányukat. Igaz Németországban kicsit másképp állnak ehhez, ahogyan Nathalie, az előző kadét elmondta. Eleve nem szólnak bele a dolgaiba amíg nem drogozik és rendesen tanul, 18 éves kora után meg aztán végképp semmibe. Ehhez képest nekem ötoldalas user manual járt volna a kiscsaj mellé, aki egyébként Katharine névre hallgat(na). Már érkezése után fél órával kiakasztott, lévén az egyetlen üres kabint kapta, ami az én szintemen van. Éppen a frissen megkapott okmányokat rendeztem, meg gondoltam indulásig leveszem az inget, ezt így egyszerre, amikor kopognak és nyílik az ajtó, meg sem várva azt, hogy szabad, vagy akármilyen, és a kiscsaj jön befele nagy erővel. Na most az, hogy Közép- Európa második legszebb férfi felsőtestét megcsodálhatta, az nem ügy, de kabinom magányába még ennél is alulöltözöttebb lehettem volna, akkor mi van? Van nekünk egy-két fura szokásunk a hajókon, például nem megyünk be senkinek a kabinjába még kopogás után sem, ha nincs válasz, pláne nem a kaftán kabinjába, meg nem megyünk be cipővel. Ő jött, cipővel, belibegve, invitálás nélkül, ruhátlanságomtól mit sem zavartatva, azzal a kérdéssel, hogy éhes, hol itt a risztóránt? Nem röhögtem ki, és szépen elmondtam a két szabályt, meg azt, hogy itten olyan nincs, hogy risztóránt, van étkező, lemegyen, a szakácsot megismeri, mert szép nagy pocakja van és kér vacsorát, ami éppen folyamatban van. Szakács bácsi jó bácsi, majd megmutatja hová ülhet le. Később mesélte vigyorogva Aleksz, hogy szakács bácsi éppen el volt foglalva az ellátmány elhelyezésével, így tőle kért útmutatást; Aleksz leültette, majd elment a szakácsért, hogy ennének. Amikor visszament az étkezőbe és leült, hogy mindjárt jön a vacsora, Kathie megkérdezte, hogy hol az étlap. Aleksz nem úriember, miután jól kiröhögte, elmondta, hogy nálunk étkezéskor kettő dologból választhat: eszik, vagy nem eszik.

Tehát pilot balra el, irány belőve, maximális sebességre feltornázva a gép és kettő órákor én azt mondtam, hogy a hajnali hatos ébredés után én eleget tettem a tulajér, elvonulok a vackomra. Úgy fél négy magasságában arra riadtam, hogy valaki van a kabinban, mi több, ott áll az ágyam mellett. Gyáva ember vagyok, megijedtem, és a gyáva ember bizony veszélyes, ha megijesztek, első reakciómban ütöttem. Fekvő helyzetből az alak gyomrára, majd miután meggörnyedt, kiugrottam az ágyból, hanyatt löktem és rátérdeltem, próbáltam leszorítani kezét, testét. Közben picit koppant a feje a szekrényen, de az nem érdekelt. Jó pár másodpercbe telt, mire felfogtam, hogy a valaki nem védekezik, lengén van öltözve, törékeny, női hangon nyöszörög, ráadásul németül, és fogásra elég jó cicikkel van felszerelve. Navazze Béla, te itten lecsaptad a kadétodat, aki ráadásul nőből van, szépen veszi majd ki magát. De mi a lópikulát csinál a kabinomban az éjszaka kellős közepén? Felsegítettem, leporoltam, leültettem egy székre a nappaliban, majd magamra rántottam egy nadrágot és pólót, hogy szalonképesebb legyek. Szegény ott ült hüppögve, elég rendesen gyomron vágtam, a fejét is bevverte, volt rajta egy kis dudor. Kérdeztem mégis mi a fenét keres nálam ilyenkor? Hát kérem, a kisasszony ugye első hajós, és nem tudott aludni, mivel furcsa zajok vannak a kabinjában, magyarul a vibráció miatt. 17 éves az öreglány, zörögnek a dekor panelek. Ha nem bírja, menjen a Malayhoz a

Fabiolara, ott kolostori csend van. Miután halkán ordítottam egy kicsit, de az asztalt nem csapkodtam, megint elmondtam, hogy van egy minimum viselkedési norma, meg öltözködési is, ha már kijön a kabinjából akkor vegyen fel ruhát, ne egy ilyen semmisségben szaladgáljon, pláne ne hozzám, mert ha meglátják, akkor magyarázkodhatok életem végéig. Kezébe nyomtam egy pár füldugót és szépen elküldtem aludni, de az eset óta magamra zárom a kabinomat a nagy vízen, pedig ezt soha nem csináltam.

Eljött a reggel is, olyan táskákkal a szemem alatt mentem a hídra, hogy Oleg ijedtében felsikoltott, majd miután elmeséltem neki, mi történt az éjjel, úgy röhögött, hogy a könnyei potyogtak. Persze, majd ha az ő kabinjába kolbászol be éjszaka a kiscsaj, nem röhög. Elvileg ennek a lánynak is hagynunk kellene, hogy összepiszkolja magát, de a 3 centis műkörmeit elnézve ezzel nekem erős kétségeim vannak. De kezdjük az alapozást a hídon, elmondom neki még egyszer az elemi rendszabályokat, mert atyai türelmem van, állítólag. Szóval Katharine fél kilenckor megjelent a hídon, ahol én már túl voltam a napi kötelező üzeneteken és épp a harmadik kávéval próbáltam helyreállítani a lelki békémet. Közben közeledtünk Doverhez, a láthatóság nem volt túl jó, forgalom is volt rendesen, úgyhogy figyeltem erősen, de közben próbáltam magyarázni a dolgokat a gyerekeknek. Kezdttem azzal, hogy megkértem, a magas sarkú cipőt, a miniszoknyát és a töménytelen mennyiségű parfümöt felejtse el egy időre, esetleg a karmaival is lehetne valamit csinálni. Kissé elkedvtelenedett, mert azok drágák voltak, de így nem nagyon lehet semmilyen szerszámot a kezébe adni (szerintem amúgy is veszélyes), még egy ecsetet sem. Na leányzó balra el, 5 perc múlva vissza, átöltözve, nadrág cipő (hölgyeim, tessék figyelni, ugye lehetséges gyorsan öltözni), póló, hát melltartót is vehetett volna, de azt nem mondtam, gondoltam alap, na mindegy, majd nem nézegetünk oda.

Közben készítettem volna egy kávé, de fennforgás volt, mivel egy előttünk haladó tankeren valaki kitalálta, hogy inkább kijönnék jobbra, emiatt nekem is fordulni kellett, meg térni egy keresztbehajósnak, a másik meg előttem akart elmenni, szóval rádiózás, kormányzás, pontrakás, a kávé ott állt kitöltve, de nem volt időm elkészíteni. A kisasszony kiszúrta, kérdezte elkészítse-e, meg inna egyet ő is. Persze, mondom, hálás lennék érte, öntse fel tejjel, én úgy iszom. Elkészítette, a magáét is, majd szépen rárakta a bögréket a térképekre. Ettől én már harmadik tiszt koromban sikító frászt kaptam, másodtisztként idegrohamot, de így vagyok azzal is, ha valaki cigivel hadonászik a térkép fölött, netán Aleksz ügyködik rajtuk bagóval a szájában. Mondom: Kathie, ne tedd már a bögréket a térképre, nyomot hagy, kiömlik, nem jó az úgy. Szegénykém fel akarta kapni őket, de olyan szerencsétlenül nyúlt oda, hogy kidöntötte mindkettőt. A teljes Doveri szoros, meg az Angol csatorna keleti fele kávéban úszott. Hát angyali türelmem itt ért véget aznapra, gyorsan rádobáltam papírtörülőt a térképekre, de a kár már megtörtént. Megkértem, akkor menjen le a szakácshoz, segítsen neki az ebédnél, amit kell, teríteni, a friss kaját elrendezni, bármit. Kathie balra el, én letudtam a szorost, amikor 11-kor jönnek lelkendezve a fülöpök, egyik a hídszárny irányából, másik a lépcsőházból szakadt be a hídra, hogy a szakácsot leforrázta a kadét. Hurrá, na akkor felkeltjük Alekszot, menjen le és nézze meg mi történt. Szerencsére nem volt nagy baj, a kötény és a póló miatt nem égett meg a mellkasa, de azért nem volt őszinte a mosolya a szakácsnak.

Hogy mi történt? Hát Kathie segíteni akart a tésztát leszűrni, de valahogy a platniról levéve a fazekat, azt sikerült a szakácsa borítani, szerencsére nem is sok ment rá Alden (a szakács neve) barátunk mellkasára, de ettől még Kathie persona non grata lett a konyha környékén. Én meg miután kicsit őszebb lettem, keresztelőt tartottam: Kathie mától Miss Disaster (Katasztrófa Kisasszony) néven lesz

ismert a hajón – továbbiakban MD. A fene megegye, tetszik neki a becenév. Szép kis egy hónapnak nézünk elébe.

A napnak még nem volt vége, mert következett az esti őrés, ami azért jó, mert olyankor belekiabál az ember a rádióba, hogy egy, kettő, három, négy, öt és vagy valaki érti, akkor dumálunk egy kicsit, vagy nem érti senki, de az nem jó. Mondjuk most nem értette senki, ezzel szemben ott volt az előző cégem egyik hajója és rajta egy korábbi parancsnokom, vele váltottam pár szót. Kicsi a világ. MD is feljött a hídra, de most nem kellett kávé készítenie. Viszont árgus szemekkel lestem, mihez nyúl. Hát, babrálni nem babrált semmivel, viszont igen furcsa kérdései voltak. Kezdte azzal, hogy óvszert kért. Tőlem. miután kiköhögtem a félrenyelt kávé és magamhoz tértem a sokkból, megkérdeztem, minek az neki. Jó az, ha van, jött a válasz, ő meg elfelejtett hozni. Reméltem, hogy tisztasági betétet hozott, meg lettem nyugtatva, az van nála, de most egy darabig nem lesz rá szüksége, mivel épp túl van a nehéz napjain. Na, ez kicsivel több információ volt, mint amire szükségem volt, ezt el is morogtam a nem létező bajuszom alatt. Megmondtam neki, kérjen Aleksztől, biztos van a gyógyszerszekrényben, elvileg kell lennie. Csodálkozott, hogy én nem tudom, meg nekem nincs saját? Kicsit elkezdtem vakarózni, mert a témakör nem kellemes, de megnyugtattam, nem tudom, mivel nem kerestem eddig, de az biztos, hogy aszpirin van, mert abból elvittem már pár szemet. De MD csak nem akart leszakadni a témáról, igencsak firtatta, hogy miért nincs saját, meg mi nem szeretjük itt a nőket? Hát, őőőőőőő. Kínomba előadást tartottam a nemi betegségekről, bár szerintem az a fenyegetés, hogy esetleg leesnek a tökei egy fertőzés következtében, nem hatották meg. Kértem, hogy hanyagoljuk a témát, mert bár nem vagyok prúd, azért egy idegennel ilyesmiről nem fecsegünk. MD a témaváltást nem úgy értelmezte, ahogy én, előadta, hogy neki már nem egy fiúja volt, de nem voltak jók az ágyban, úgyhogy dobva lettek, most nincs senkije – megint olyan információk, amik nélkül én vígan ellennék. De itt a hajón, folytatta MD, szerencsére (!) van egy két jóképű pasi. Egy vészcsengő rikoltott fel a fejemben, ebből még piszok nagy gond lesz, meg kellene előzni valahogy. mondtam neki, lehet, hogy jóképűek, de mindegyikünk nő, és ha lehet ne nagyon szűrje össze a levet itt senkivel, mert komoly problémákat okozhat. Nekem.

Miért? Tilos a szex a hajón? Nem picinyem, nem tilos, de akinek nem jut belőle, az esetleg morcos lesz a másik kielégült képét látva, és ezen még az sem segít, ha a szerencsés (?) áldozatnak citromba kell harapnia reggelente. Végül MD magamra hagyott, de azért valahogy a rossz előérzetem megmaradt. Reggel aztán Oleg mondta, hogy MD látogatást tett nála, miután engem békén hagyott, elújságolta neki, hogy nekem nincs óvszerem, és hozzá küldtem. Oleg kissé meglepődött, de nem akarta felkelteni Alekszet és adott óvszert a kiscsajnak, azt viszont nem kérdezte meg, hogy minek neki. Csakhogy MD nem elégedett meg ezzel, nem hagyta Oleget – aki egyébként tényleg jóképű, kisportolt srác -, szépen leült mellé filmet nézni és nála is elkezdte forszírozni a korábbi témákat. Viszont Oleg lazán kidobta a kabinból, amikor beelegelt, mondván aludni szeretne. Azért nem kell izgulni, MD talált magának játékszert éjszakára. Másnap reggel kicsit korábban keltem és indultam fel a hídra. Kilépek a kabinból, és kővé dermedtem. MD kabinjának ajtajába ott áll az egyik matrózom, a legfiatalabb, és nagyban csókolóznak. Mármint a matróz, név szerint Noel, és MD. Úgy el voltak merülve egymásban, hogy csak akkor vettek észre kettő méterről, amikor becsuktam az ajtót. Én nem szóltam semmit, csak felballagtam a hídra. Később Noel is feljött, kissé szégyenlősen, meg zavartan, azt akarta tudni, hogy haza fogom-e küldeni, mert együtt aludt a lánnyal. Miért küldeném? 19 éves, felnőtt, azt csinál, amit akar, csak ne azt kapja majd vissza, hogy megerőszkolta, a többivel meg számoljon el saját maga, elvégre feleség és gyereke van. Meg ha lehet, tartsák titokban a dolgot, mert nem szeretném, ha probléma lenne belőle. De lesz még ebből baj, én mondom.

Hiányoltatok Ralfot, a hivatásos elektronikai megsemmisítőt. Mi mondjuk nem nagyon, de van helyette Rumen, a bulgár második gépész. Elég fura figura, zárkózott és nem iszik, az ilyenektől pedig én legalább annyira tartok, mint azoktól, akik látens alkoholisták. Rumen viszont szerencsétlen egy pasi. Lehet, hogy amúgy nem egy rossz gépész, de bármihez nyúl azt elrontja. Zsolti elég sokat küszködött vele, de nem piszkálta túlságosan, mert nemrég halt meg a fia. Csakhogy Rumen nincs itt fejben. Beszél hozzá az ember és látja, hogy a tekintete elüvegesedik, és nem is jut el a tudatáig, amit mond az ember. A baj csak ezzel az, hogy hibát hibára halmoz. A hibázás lehetősége benne van a pakliba, emberek vagyunk, de nem napi többszöri alkalommal. Szóval lehet, hogy értené a dolgát, de amennyi hülyeséget csinál, arra nem magyarázat a családi tragédia.

a legutolsó ilyen hibánál betelt a pohár és haza fogom küldeni Rotterdamból. Történt, hogy éppen a Gibraltári szorosban mentünk, Tanger Mediterriane volt a következő kikötő, Marokkóban. A szoros igen forgalmas, emiatt ún. szeparációs zónára van osztva, ami azt jelenti, hogy a keletre és a nyugatra tartó hajók a megfelelő forgalmi sávokban haladhatnak, a sávok között meg egy elválasztó (szeparáló) terület van. Na nem úgy, mint az utakon, ez csak térképen létezik, de úgy kell haladni, hogy mindenki a saját sávjában. Ezt bonyolítja az elég tisztességes keresztirányú kompforgalom, a rengeteg helyi halász, meg az évnek ebben a szakában meglehetősen számban előforduló, a szabályokra nagy ívben tevő vitorlás.

Na itt haladtunk teljes sebességgel, a halászokat kerülgetve, előttünk, mögöttünk hajók, szokatlanul nagy volt a forgalom. Jobbról jött egy komp, az azonosító adatai szerint 1200 emberrel a fedélzeten, akinek utat kellett volna adni. Aleksz azonban levajazta rádión, hogy elmegyünk előtte, ne kelljen lassítanunk, nagyot térnünk. A kersztbehajósok többnyire együttműködőek, ez a fazon meg kifejezetten az volt, mert ő ajánlotta fel, hogy menjünk csak. A CPA (closest point of approach = ennyire kerülünk közel a másik hajóhoz) mondjuk csak 0.2 mérföld volt, ami határeset, mert mi toltuk 17 csomóval, ő meg jött 21-el; de még ifjú titánként sikolyokat csikartam ki az indiai barbából, amikor a CSCL Rotterdammal a Kínai tengeren ennél kisebb távolságban húztam el a halásztól. Szóval rendben, menjünk, a kormány robotban, Aleksz is, én is figyelünk nagyon, mert a halászok közt rengeteg a kisebb jacht, azok meg körülnézés nélkül képesek megindulni. Most kormányhoz nem nyúlunk, amíg a komp el nem megy mögöttünk. Nézek ám jobbra, mert a Balears S.A. hajója bitang nagy és azért nem feltétlenül hiszek a radarnak, de az irányszög szép lassan változik jó lesz ez. Közben egy elmebeteg jachtos miatt mégis muszáj két fokot igazítani az útirányon. És ekkor plíbing, meg egyéb hangok kíséretében leáll a főgép, elmegy az áram. sötétek a radarok, rádió van akkuról, de a kormány beakadva jobbra 5-nél, mi meg a sebességből veszítve fordulunk be gyönyörűen a komp elé. Rádió felkap és csak kiabálok bele, hogy a komp térjen, mert leállt a főgép és nem vagyunk kormányozhatóak, ugyanezt teszi Aleksz a másik figyelt frekvencián. Válasz nem jön, de a kompon figyeltek, levették, hogy elcsesztük, és fordultak. Nem mondom, közel volt, ha 70- 80 méterre sepert el mellettünk sokat mondog, a farvize eléggé megdobált minket.

Közben beindult a vészgenerátor, lett áram, majd két perc múlva rendes generátorok is, hív Janusz, hogy csinálja a gépet, indítja, minden rendben, adja a kontrollt. Elég gyorsan átnézte az öreg a vasat, fura, azt viszont nem mondta, hogy mitől állt le. Szóval megúsztuk, de kissé leizzadtam, Aleksz is mondta, hű cap, ez k***a közel volt. De közben a marokkói forgalomirányítás elkezdett érdeklődni, hogy mégis miért táborozunk mi ott és mi volt ez az ütközés közeli helyzet a komppal. Mondtam leállt a főgép a legrosszabb pillanatban, de már indítjuk újra, 5 percen belül úton vagyunk ismét.

Így is lett, szépen gyorsítunk, hív Janusz, hogy a maradék időre már ne menjünk vissza tengelygenerátorra és jön föl a hídra, mert beszélni akar velem. Persze, oké, maradjunk, gyere. Nem jól hangzott, lehet, hogy valami nagyon elszállt a vasban és meg kell állni javítani Tangerben? Ennek senki nem fog örülni. Jön Janusz, apáim, a feje vörös, mint a cékla, tisztára agyvérzés közeli állapotban és ordít, hogy a második géptiszt egy idióta, a végét nem szabadna lehúznia egyedül. Mondom ez rendben, de ne kapjon nekem itt infarktust, mert szerintem az arab kórházak nem világhírűek, és mégis pontosan mi történt?

Rumen leállította a főgépet. Nem műszaki hiba volt, hanem leballagott a géphez és kézzel megállította. Hogy ez hogyan történhetett? Rumen számára rém egyszerűen, ő félreértett valamit. Janusz szerint meg egy idióta. A segédgépeket készültek indítani és Janusz szólt neki, nézzen meg egy olaj szintet, mielőtt beindítják a gépeket. Ezt értelmezte úgy Rumen, hogy neki le kell állítani a főgépet. Na most Janusz angolja nem az a chambridgei vagy oxfordi tökély, de azért ezt félreérteni nem lehet. Meg ahány manővert itt már megcsinált Rumen, tudhatja, hogy a gépet 0 pitchen és alacsony fordulatról állítjuk le, nem a 600-as maximumról és a maximumterhelésről, főleg nem kézzel.

Elkezdtem gondolkozni, ebből nagy baj lehetett volna, de mekkora baj lesz, ha egy hasonló dolgot a folyón, vagy La Corunara való érkezéskor játszik meg? Basszus, egy hónapja vagyok kaftán és komoly kérdésről kell döntenem igen gyorsan. Hamburgban mindjárt öt óra, ez reggelig nem várhat. Felhívtam a személyzetist, aki éppen nem volt már bent, csak valami helyettese, mondtam neki nagy gáz van, ez és ez történt, a géptiszt veszélyes a hajóra, mert kiszámíthatatlan, váltsák le. A vonal túlsó felén lévő manus az elkezdte, hogy azért ez nem így megy barba, ennek menete van, meg írásban, meg legyenek fair. Elkezdtem ordítani, hogy én piszok fair vagyok, mert telefonáltam és nem vesztegettem az időt e-mailra, nekem ne a kifogásokkal jöjjön, hanem azzal, hogy mikor és hol tudják váltani a manust. Ja, és a föld alól is kerítse elő a beosztómat, szóljon neki, mert én érkezem Tangerbe, nem lesz időm lányregényeket írni, de valamit tenni kell, most. És ezzel köszönés nélkül letettem a telefont. Hatásosan ordíthattam, mert 15 perc múlva hívott a személyzetisem, akinek válaszoltam a problémát, mondván szerintem reggelre meg lesz a gépész elbocsájtója. Azért azt hozzá tettem, hogy szegény Rumen nem biztos, hogy ennyire ostoba, csak fejben nincs itt a fia halála miatt, és első dühömben nem vágnák alá nagyon, de haza kell mennie. Megállapodtunk, hogy ajánljak fel neki egy közös megegyezéses leváltást és megnézik, hogy mit lehet tenni majd az érdekében. A hamburgiak javára legyen mondva, másnap estére már volt is váltó, csak éppen a hajóra a való leutazását nem tudták leszervezni, de mindegy, jó lesz Rotterdamból is, addig nem engedjük a gép közelébe. Amikor mondtam Janusznak, hogy mi lesz, az öreg nézett, hogy meg merem ezt lépni? Meg, mert már korábban meg kellett volna lépni, amikor az első hibáit elkövette, nem kellett volna eddig várni.

Nem könnyű döntés az ilyen, főleg úgy, hogy aludtam már rá egyet, tudom, hogy ennek következményei lesznek a számára, de én nem gondolhatok csak Rumenre, a hajó érdekeit kell néznom. Van olyan parancsnok, aki egész életében nem küld haza senkit a hajóról, én meg egy hónappal a kinevezésem után meglépek. Nem igazából érdekel, mit gondolnak rólam Hamburgban, meg a tulaj irodájában – mert őket is értesítettem - az eset után, de abban biztos vagyok, hogy bár későn, de azt tettem, ami helyes. Legnehezebb része megmondani az illetőnek, hogy megy haza. Erre Sevillán került sor, meglepődésemre Rumen nem ellenkezett, bár elsírta magát. Viszont azóta látom

rajta, hogy megkönnyebbült, mintha egy teher került volna le a válláról, szerintem ő is érezte, hogy nagyon nem jól mennek a dolgai.

Közben Sevillán támadt egy kis izgalom: a kedd délután érkezés után MD kiment a városba, mondván körülnézne. Később tudtam meg, hogy Noellel megbeszélték, hogy kint találkoznak, és együtt néznek körül. A találkozásból nem lett semmi, Noel nem lelte szíve hölgyét, sőt, az reggelig a hajón sem mutatkozott. Vakarhattam a fejem, mert tőlem kért engedélyt kimenni, de azt, hogy meddig maradhat kint, Olegtól kérdezte meg. Oleg annyit mondott csak neki, hogy indulásig azt csinál, amit akar, csütörtök délre érjen vissza a hajóra. Szóval nem tudtam, most eltűnt a lány, vagy a kapott szabadidőt tölti ki tartalmasan. Szerda estére Noel már igencsak izgult, én is kezdtem gondolkozni és rémképeket látni, már háromszor is hívni akartam az ügynököt, hogy gáz van, de végül elhatároztam, hogy majd akkor, ha reggelig sem kerül elő. Előkerült, éjfél után zörögnek az ajtómon, kinyitom, hát ott áll MD, kissé becsicscentve, kissé ziláltan, mondván: hello baby, megjöttem, és kaptam egy puszit. Noel is előkerült a hírre, hogy MD megjött, mondtam neki dugjuk ágyba a lökött libát, aki közben elmesélte, hogy valahol elhagyta a tárcáját a jogsijával, meg a bugyiját is. Mivel a ruhája eléggé meg volt viselve, kérdeztem megerőszakolták? Á, nem darling (a babyért és ezért is számolunk még), party volt, komoly party. Hát az látszott, a kiscsaj nem aprózta el, beleveretett a közepébe rendesen. Szerencsére az útlevelét nem vesztette el, mondjuk a kabinomból nehéz is lenne.

Noel eléggé lógatta az orrát, hogy hát milyen lány ez? Ilyen barátom, ne foglalkozz vele, megvolt, ha jó volt örüljél, de szerintem mostantól tartsd magad távol tőle. Megvonta a srác a vállát és elballagott, azért én reggel szóltam a bócmannak, hogy figyeljenek oda rá és éles szerszámot ne adjanak a kezébe, a szakácsnak is szólok majd, hogy zárja a késeket. MD-vel meg lesz egy interjúm, ha kialudta a mámorát és szerintem Wilmának is szólok majd pár kedves szót.

Ez csak egy szösszenet lesz, de mulassatok rajta, én speciel lementem az agyamról.

Kedvenc leányzómról lesz szó, kissé kiborítja az embert. Nem mondom, én két nővel élek egy háztartásban, a 20 éves nevelt lányom is ide számít, de még az én edzett idegeimnek is sok volt, amit művel, heveny pofozkodhatnékam támadt.

Történt, hogy Oleg Rotterdamban kiment vásárolni a terminálhoz közel lévő bevásárló központba. A közel alatt fél óra gyaloglás értendő. MD is kikéredzkedett, mondtam menjen Isten hírével, itt csak nem talál magának bulit, de arra megkértem, hogy este hatig találjon már vissza, mert a jó ég tudja, mikor indulunk, az ügynök nem. MD lelkesen eltrappolt, Oleg megvárta, együtt mentek.

Oleg kb. két óra múlva visszajött, mondta a leányzó leszakadt róla a bevásárló központnál, nem vártra, látta a kiscsaj merre kell menni, visszatalál. Hát nem talált, illetve talán nem akart. Este hatkor kissé megemelkedett a vérnyomásom, de mivel közben kiderült, hogy éjfél körül startolhatunk el, mondtam Olegnek, hogy szóljon nekem, ha az ügynök megjön az üzemanyag mintáért, ha addig nincs a hajón, jelentenünk kell. Nos, nem kellett, mert 10 körül hallottam, hogy megjött. MD a kabinja kulcsát gondosan bent hagyta a zárba, kívülről, amit én még gondosabban begyűjtöttem, Rotterdam nem a világ legbiztonságosabb kikötője manapság. Kereste a kulcsot mindenhol, nem lelte, naná. Jolly Joker megoldást választott, bekopogott hozzám, nyissam már ki a kabinját. Jó fej voltam, a kezébe nyomtam a kulcsot. Később Oleg elmondta, hogy rátelefonált úgy 9 körül, húzzon visszafele, mert lemarad. A csajsi vagy nem ismeri az órát, vagy nagy ívben tesz arra, amit mondanak neki; vélhetőleg az utóbbi eset forog fent.

Apropó kabin. Hát, én nem vagyok az a rendmániás illető, de azért a kabinomban olyan állapotok uralkodnak, hogy bármikor fogadhatok látogatót, de MD kabinja olyan, mintha bomba robbant volna benne. A szokásos heti ellenőrzés során lemerevedtem. Ilyet eddig csak a fiam szobájában láttam, a padló egyenletesen van borítva ruhával, csokis papírral, nagy a kupi, nem lányos a környezet.

Vissza az eseményekhez, én bizony ott és akkor elhatároztam, hogy sehol nem fogom kiengedni, és Wilma is megkapja majd azt az e-mailt, amiben nemtetszésemnek adok majd hangot. És lőn. Megérkeztünk La Corunara, a rakodás kezdetéig volt három óra. A város séta távolságban, a maffia tagjai közül ketten mentek is ki vásárolni. MD szintén ment volna, de mondtam nem, én nem akarok rá várni induláskor, nem akarom a rendőrökkel kerestetni, maradjon csak a csinos kis fenekén. Na neki állt duzzogni, majd a hogy jobban belelovalta magát, következett a hiszti első fokozata. Oleg megpróbálta a kabinjába vezetni, de csak azt érte el, hogy véresre lett karmolva az arca. MD elég gyorsan eljutott a második szintre, itt az irodában lévő széket kezdte el mindenhez odacsapkodni. Közben az én jellememről tartott értekezést, elég harsány hangon. Nem tudtuk megfékezni, úgyhogy az ősi módszerhez folyamodtam: nyakon lett öntve egy vödör hideg vízzel. Ettől megnyugodott. Én annyira nem.

Indulás után éppen nyugiban kávézgatok, kezdődött a normális őrségem. Ekkor betoppant a hídra és következett egy jó három órás magánszám, monológ, hogy őt senki sem szereti, az apja egy genya . stb. Komolyan átnyálaztam a munkaköri leírásomat, de ez nincs benne.

De az igazi hökkenet akkor következett, amikor lecsoszogtam a hídról. Általában kívül megyek le, nem csapkodom a lépcsőház ajtaját. MD ott ücsörgött a lépcsőn szipogva, később vettem észre, nem tudtam surranó pályára kerülni. Megint következett egy 10 perces kismonológ, azért csak ennyi, mert közöltem, én inkább mennék aludni, ha nem. Baj. És itt jött a döbbenet, közölte, ő is jönne, de nem szeretne éjszaka egyedül lenni, aludhatna-e nálam?

Aki ismer, tudja, jóképűnek még a legnagyobb jóindulattal sem lehet nevezni, úgyhogy pötttyet megdöbbsentem, majd kemény 2 másodperc után – ennyi kellett, hogy levegőt tudjak venni –, köszöntem szépen az ajánlatot, és magamra zártam a kabint.

Tanult kollégáim most biztosan mondják magukban, ezt a balfácánt, nem él a lehetőséggel. De köll a francnak, hogy esetleg hónapok múlva, mandinerből valami olyasmi jöjjön vissza, amit nem szeretnék. Nem mondom, a lány nem csúnya, főleg két hónap aszketizmus után, de tabu.

Azt viszont megfigyeltem, hogy a filippínók kerülnek, mint a leprást Sevilla óta. Valahol sajnálom szegényt, de sajnós én nem tudok segíteni rajta. És most rettentően figyeljük Oleggel, nehogy hülyeséget csináljon. Talán nem lesz baj, mert tegnap megint mosolygott.

Még annyit, hogy La Coruna felé menet, szombat este épp csak átvettem az őrséget, látom, van egy pici céltárgy a radaron. Ahogy közelebb értünk, kiderült egy wafi (wind attended fucking idiot), vitorlák nélkül, a Vizcayai öböl közepén. Mondjuk szél semmi nem volt – azért ilyen ritkán van arrafelé-, így a vitorláknak semmi értelme nem lett volna. Ahogy néztem őket a távcsővel, mert az ilyenektől minden kitelik, látom, veszettül integetnek egy mentőmellénnyel. Ez egyezményes jele a tengeren a segítségkérésnek, de nekem elég lassan esett le a papírtantusz. Na de akkor, Oleg, kápó, aki él és mozog, itten gáz van. Meglassítottunk, körbefordultam és szél alól odaálltunk jó 200 méterre a jachttól. De nem közelítették, csak integettek, egy nőt és egy férfit láttam a cockpitben. Mondom ez így fura, de hát akkor tegyük le a rescue boatot (motorcsónak) és Oleg menjen át, hogy mi van, amúgy is kell tartanunk gyakorlatot. Elég gyorsan lerakták a srácok a csónakot, de Oleget majd seggbe kell rúgnom, mert mentőmellény nélkül indult neki a kalandnak. Látom, beszél valamit az emberrrel, majd átvesznek egy kötelet és elkezdik vontatni a jachtot. A motorcsónak mondjuk nem erre van kitalálva, de azért megoldották. Csak éppen a rádióját nem kapcsolta be a drága Oleg, így meg kellett várnom, amíg visszaérnek.

Nos, egy francia, bérelhető jacht volt az bajba jutott, 4 fővel a fedélzeten, Hortaról tartottak Lorientbe. Már 14 (!) napja voltak úton és nem volt túl jó szelük, elég sokat motoroztak, reggel bedöglött a motor, gázolajuk sem sok van, azóta sodródtak. Vízből sem álltak jól, kajából sem. Azt meg nem is tudták, hogy olyan jó 80 mérfölddel délre vannak onnan, ahol sejtették magukat, mert az igen tisztelt úriembernek fogalma sem volt a GPS kezeléséről. Janusz gépész azonnal átszállt a jachtra, megnézni mit lehet tenni a motorral, mi meg előkészültünk, hogy adunk nekik vizet, gázolajat. 10 perc múlva hív Janusz a rádión, hogy a motorból nem lesz semmi, hengerfejes, úgyhogy a gázolajjal semmire sem mennek, viszont a másik két fő a jachton két kisgyerek, olyan 10 év körüliek. Hogy mi van? Lerobogtam a hídról, hogy a saját szememmel lássam, és tényleg, két, absolute de csúnya kisgyerek volt a kabinban. Nézek a hombréra, hogy na barátom, most mi legyen. Mondja, adjunk akkor csak vizet, meg valami kaját, majd megfejtik Lorientik. Hát, mondom az úgy nem lesz jó. Fogják a ruhájukat, a naplót, a gyerekeket és szépen szálljanak át hozzánk. A jachtot lezárjuk és vontára vesszük, reggelre La Corunában vagyunk. Én magukra nem hagyom őket, de körülbelül annyi idő, amíg valami mentőegység kiér hozzájuk, mintha vontán vinnénk. Erre a manus

nekiállt, hogy de akkor ő elveszít valami biztosítékot, ami a hajóra van letéve, mert vontatás közben megsérül, meg hasonlók. Mondtam nyugi, csináltam már ilyen – persze, a Balatonon és kis motorcsónakkal, nem egy konténeres hajóval-, de ahogy Malay Tigris kollégámnak mondták nemrég, „végül az is csak egy csónak”. De nagyon berágtam az ürgére, az a letétet félti, mikor ott a két gyerek. Teljesen el volt kavarodva, motorja nincs, vize nincs, vitorlázni szemmel láthatólag nem tud. Felemeltem a hangomat, mondtam márpedig most azonnal felpakolnak, átszállnak, csinálják amit mondok. Mondjuk ez így nem teljesen a könyv szerinti eljárás volt, de nem akartam otthagyni őket, a marhája még kinyírja a családot. Később annyit könnyítettem, hogy az ürge maradhatott a jachtján, adtunk neki egy rádiót, vizet, kaját, de a nőt és a gyerekeket átvettem. Szakács bácsi adott nekik enni, inni, a csoki készletem is le lett nullázva. :D

Közben beszóltam (írtam egy e-mailt) a La Coruna mentő- kutató állomásnak, hogy mi a stájsz, jövünk. Szépen bevontattuk a jachtot La Corunába. Az út aladt az asszonyka- kicsi a világ, lenyel nő- elmondta, hogy ők nem akarták ezt az utat de monsieur Idiot erőltette. Ő is, a gyerekek is tengeribetegek indulás óta, mondjuk nálunk a betermelt csokoládé mennyiségéből ez nem látszott. Kérték a férjjeurat, forduljon vissza, de ő nem, az életük árán is elmegy Lorientbe. Soha nem értek volna oda.

Az ürgének kész szerencséje, hogy a jachton maradt, mert Janusz nagyon szerette volna megruházni. Én ugyan nyugtatgattam, de őszintén megmondom, hogy szívesen rúgtam volna bele egy-kettőt. Ilyen felelőtlen barmok vannak, remélem a spanyolok megcsavargatták a tökeiket.

Az előző rész kisé hektikusra sikerült, tele helyesírási hibával, mentségemre legyen mondva, nem használom a helyesírás ellenőrzőt, és némileg kapkodtam is.

Az elmúlt napokban nem történt érdekes dolog, attól eltekintve, hogy Sevilla után csak rossz időnk volt, a portugál és spanyol partok mentén gyönyörű 5 méteres hullámokkal, ami a mi méreteinknek nem igazán tesz jót. A frissen lefestett orrnak sem. Oleg jól kihasználta a másfél nap holtidőt Sevillában, ráküldte a maffiát a hajó orrára. Ha már tavaly a szárazdokkban nem festették le rendesen, megteesszük mi, ami tőlünk telik.

Sajnos a szépen felvitt festéket a szemből jövő hullámok magukévá tették, így a srácok munkájának eredménye csak néhány fényképen látszik. Kár az időért, az erőfeszítésért, a festékért. Pedig a festéknek volt ideje száradni, több mint egy nap és meleg, száraz időben festették a srácok, előtte alaposan lemosva, az esélyek jók voltak, hogy valahogy kinézzen orr, de i.j.b.

Hogy sztori nélkül ne maradjatok, írok Olegről, aki hihetetlen arc, én nagyon bírom. Olyan első tisztnek, mint én voltam (Malay kollégám szokta nekem ezt mondani), mindenütt ott van, mindenről tud, időnként megválaszol egy e-mailt helyettem – mondjuk, ezt nem kellene tennie, mert én mondjuk nem azt írnám, amit ő, de nem baj.

Szóval Oleg, orosz fiú, 31 éves. A jobbik fajtából való tengerész, nem vásárolt papírokkal, jó angollal, érti a dolgát. Kénytelen érteni, mivel édesapja tengerész és Oleg ott nőtt fel, ahol az örege dolgozott. Szegénynek születéskor meghalt az édesanyja, így hol a nagymamával volt, hol édesapjával, elég korán magába szívta a sós vizet. Ráadásul szerencséje is volt, mert édesapja nagyon hamar belekerült a „zsoldos” körforgásba, így még gyerek fejfel kikúrálták belőle a birodalmi flotta attitűdjeit. Igaz, átesett a ló másik oldalára, kissé germánosra veszi a figurát, de jól van ez így, nyugodtan alszok.

Oleg is elkövette azt a hibát, amit sokan közölünk, megnősült, ráadásul elég korán, 10 évvel ezelőtt. Mostanában jött rá, hogy kissé hiba volt, mert valahol 10 év után kedves asszonyaink megbuggyannak, ez személyes tapasztalatom. Az enyém is így tett, sajnos még nem sikerült kikúrálnom belőle, sőt mostanában félve telefonálok haza, nem tudom milyen hülyeséggel fog felhúzni. Hja kérem, pénz számolva, asszony verve jó :D , de hol van nekünk lehetőségünk ilyesmire? :D

Oleg neje is bedilizős időszakát éli, nem kell dolgozni, a srác fizetéséből királyian élnek. Talán pont ez a baj, jó dolgukban nem tudják, mit tegyenek. (Majd meg kell kérdeznem tanult kollégáimat, hogy ők miként hidalták át ezt a problémát). Szóval Olegben egy ideje benne van az érzés, hogy félrefrigyelt, vagy talán túl korán és most igencsak pótolná azt, amit kihagyott korábban. Mert ugye most jött rá, hogy bizony még vígan élhetné világát, ha nem nősül. Szóval Olegnek tele lett a száma mintás napozója (copyright Vavyan Fable) az asszonyi hoppáréval és eldöntötte, ő bizony csajozni fog. Erre remek hely Sevilla, egyetem, turisták, fiatalok, a spanyol lányok között is akad szép, szóval terveket szőtt. azt Olegről tudni kell, hogy jóképű gyerek, izmos, nem buflára gyúrt, de kisportolt, ezt el kell ismerni. Irigy is vagyok rá valahol, csak négy évvel fiatalabb, de jó 15 kilóval könnyebb. :D Szóval tervezett, készült, engem is rávett, menjek vele. Mondtam rendben, ezt megnézem magamnak, mert napokig csak arról beszélt, hogy itt, meg ott miként ismerkedett meg lányokkal és milyen hülye volt,

hogy nem bocsátkozott kalandokba, mert a sármja az lehengerlő, szerinte. Szerintem meg 200 méterről virít rólunk, hogy ágrólszakadt tengeri csavargók vagyunk, ráadásul a nős részlegről, ami a női populáció számára annyira nem vonzó, kivéve az üzleti szempontból érdekelteket. Csak hát ezt nekem nem hitte el. Tehát aljas módon röhögni mentem, rám fért valami humoros dolog. Na meg azért is mentem, hogy magamba importáljak egy kis Tinto de Verano nevezetű italt, ami hasonló a mi fröccsünkhöz, csak épp vörösborból készült és édes, eleinte furcsa volt.

Tehát megindultunk, amúgy tengerészesen, Janusz is jött velünk, tehát szülői felügyelet alatt voltunk. Messzire nem jutottunk, csak a kikötői kantinig, ahol már szó nélkül csapolják nekünk a Cruzcampot, ami egy helyi sör, de amíg a helyiek csak pohárral isszák, mi korsóval, mert az úgy jó. Itt egy rövid időre elakadtunk, az a 100 méter a tikkasztó 40 fokban megviselte a szervezetünket, sok folyadékot kellett pótolnunk. Ez a korai záróráig tartott, ami este 7 óra, így betaxiztunk- parancsnok, első tiszt, gépüzemvezető már csak nem fog gyalogolni – a városba, annak is a közepére, mert mi csak ott tudunk költeni, ahol a legdrágább. Itt Janusz elrobogott nyiratkozni, én internetezni, Oleg meg telefonált egyet, majd leült egyik megszokott helyünkre várakozni, közben megkezdte a korábban említett ital fogyasztását, meg az ismerkedést. Így a becsajozási kísérlet elejéről lemaradtam, na de a többi... :D

Szóval kiléptem az internet kávézóból és indultam a kocsmá (nem az, de jobb szót nem találok rá) felé, ami azért kényelmes, mivel alig 30 méterre van tőlem. Remek hely, minden 1, vagy 2 €, a helyi egyetemisták és fiatalok törzshelye, tanítási időszakban még állni sincs hely, Zsoltival fedeztük fel, már írtam róla. Oleg ott ült az egyik asztalnál, ami az utcára van kirakva a dohányzó közönségnek, mivel egy ideje Spanyolországban is inkvizícióval honorálják a füstölgőket. Amúgy a spanyolok tekintélyes része dohányzik, de az ájrópjúnió az ájrópajúnió. Szóval Oleg, aki amúgy nem dohányzik, ott ült az egyik asztalnál cigivel. És magyarázott valakinek. Azt nem láttam kinek, mert bár nem voltak sokan a nyár közepe miatt, de az asztalok nagy része foglalt volt. Nézem, hogy beforduljak – e az ajtón innivalóért, de látom Oleg integetett és mutogatott, ott volt előtte a teli pohár az asztalon. Meg még kettő üres is. Előnye volt a srácnak, de behoztuk. Annyira megörültem a teli pohárnak, hogy el is felejtettem megnézni, kivel diskurál Oleg, csak lehuppanta vele szemben, mondván: na mi a pálya ecsém? Hát remek érzékkel becsücsültem Oleg és beszélgetőpartneré közé, amire éles eszemmel rögtön rájöttem, amikor derékből elhajolt és folytatta a diskurzust. Megfordultam, hogy lássam kihez beszél, hát egy lányhoz. Illetve inkább nőhöz. Vagy valami ilyesmi, mert a 23-29 év közé teendő korosztályt nem tudom, minek nevezzem. Legyen nő. Szóval egy közepesen csúnyácska olyan 25 év körüli nő ült ott, az a kategória, akit két hónap, meg pár Jedi erő magához vétele után akár szépnek is láthat az ember, azzal beszélgetett Oleg. Angolul ráadásul, prezentált is, mondván én lennék a barátja, a kollégája, meg a főnöke is; multifunkcionális személy. Alig szemrevételeztem magamnak Oleg céltárgyát, addig arról folyt a beszélgetés – na, ez így nem pontos, főleg Oleg beszélt, a csaj csak röviden válaszolt-, hogy ha megittuk az italainkat, akkor keressünk egy olyan helyet, ahol táncolni lehet és jól érezzük majd magunkat. A csaj azt válaszolta, hogy meg kell kérdeznie a barátnőjét, mert nincs egyedül. Ó, cseszd meg Oleg, mibe rángatsz bele, nem erről volt szó. Én röhögni jöttem. Gyorsan oda szóltam az ifjú Don Juannak, hogy egyrészt ő csajozik, én mint semleges megfigyelő vagyok jelen, másrészt Januszt is meg kell várnunk. Közben megérkezett a lány barátnője is, italokért volt, és hát mit mondjak, hozzá kissé több alkoholra lett volna szükség. Közben az elcsípett beszélgetésből azt szűrtem le, hogy olaszok, legalábbis Olegnek ezt állították. Nos, orosz bonvivánunk tovább rohamozott, a hölgyek pedig megbeszélték egymás között az ajánlatot. Majd elutasították, mondván a második csaj nem beszél angolul és rosszul érezné magát velünk. (Hát, még ha tudná, én

mennyire rossz társaság vagyok, mert csak röhögni akarok egyet Oleg kontójára). Erre Oleg egy laza mozdulattal rám mutatott, mondván én beszélek olaszul, keine problem. Levesestányérnyi szemeket meresztettem, mert én ugyan nem tudok olaszul, maximum annyit, hogy spagetti. A második csaj kérdezett tőlem valamit, mire én semlegesen megvontam a vállamat. Na, ebből azért levették, hogy én nem beszélek olaszul, az Oleg által feldobott német nyelvtudás meg már nem hozta lázba őket. Erről ennyit, bár azért megkértem a srácot, mielőtt bele akar rángatni valamibe, előtte szóljon, mert vagy nem akarok, vagy nem tetszene az, amit tervez. Közben megjött Janusz, elhörpöltük az italokat és a beszózott ifjú harcos kérésére elindultunk a vadászatra. Azért még kiselőadást tartott, hogy a két olasz nő kész lett volna kirúgni a hámból, de én nem tetszettem a másodiknak. Hát, jósrác, ez van, ha nem próbálsz meg belerángatni, nincs bukta, meg a dolog amúgy is kölcsönös volt. Amúgy meg a fizimiskámon nem tudok változtatni.

A következő prédára a katedrális környékén akadt rá barátunk, aminek a lépcsőjén rengeteg ember ült. Vettünk egy fagyit és mi is letelepedtünk? Oleg választotta ki a helyet, két fiatal lány mellett. Én mondtam, hogy a lányok még a büntetendő életkorban vannak, de hát barátunk erősködött. Leültünk a lépcsőre és hallgattuk a térzenét, majd pár perc múlva Oleg odafordult a lányokhoz és kérdezett valamit. Azo összenéztek, majd magyarul a következő párbeszéd hangzott el:

- Mit akar ez a manus, milyen nyelven vartyog?

- Nem tudom. Szerintem angolul, majd apa megmondja, ha visszajött.

Nem tudtam megállni és felnyerítettem, úgy röhögtem, hogy a könnyem potyogott. A lányok néztek, no meg Janusz és Oleg is, hogy mi bajom, a lányok ennek magyarul hangot is adtak. Megfejtettem nekik, szintén magyarul, hogy Olegnek sikerült megtalálnia a Sevillában leledző mondjuk 50 magyarból kettőt, ami azért nem semmi, de tényleg világhatalom vagyunk, mindenütt belénk botlik az ember. Mondjuk a lányok megörültek (nem megőrültek), hogy jó, egy másik magyar, mit csinálok itt, meg a mellettem ülő, nem túl szimpatikus (sic) ember mit akar. Mondtam, a sármját próbálgatja, nem akarja elhinni, hogy olyan már nincs neki, régóta. (Genya vagyok, nem kicsit). Ezen a lányok kicsit vihogtak, Oleg meg követelte, hogy fordítsak. Mondtam neki, viccesnek találják a lányok. Erre barátunk kérte, hogy invitáljam meg a lányokat valahová. Aljas voltam, javasoltam nekik, hogy sajnálkozva ingassák a fejüket, hogy nem jöhetnek velünk – mondjuk ez így is volt, mert apuval, anyuval voltak -, esetleg meg is veregethetnék Oleg vállát, kissé sajnálkozó tekintettel. (Húúú, rohadt egy alak vagyok). Ezt meg is tették, majd amikor apu és anyu is megjött, és ők is kiörömködték magukat azon, hogy van még magyar e világon, meg hogy hú, tengerészek vagyunk, elbúcsúztunk. Azt még azért megkérdeztem, hogy a lányok hány évesek, csak a történelmi hűség kedvéért; 17 és 19, hát határeset. Cserébe be kellett vallanom éveim súlyos számát, amit szégyenkezve meg is tettem, és a ronda végösszegezen még férfiasan behúzott pocakom sem segíthetett.

Továbbálltunk, sétáltunk, én vigyorogtam nem létező bajuszom alatt, Janusz látványosan unta a banánt, pedig mondtam neki, röhögjön ő is, mások kínján a legjobb. Pár perc séta után egy térre jutottunk, ahol asztalok körül emberek álldogáltak és ittak, beszélgettek, a nedűt ilyen kis tavernákban mérték és még le is lehetett ülni, a változatosság kedvéért egy templom lépcsőjére. Magunkhoz szólítottunk némi frissítőt, majd letelepedtünk a lépcsőkre és beszélgetni kezdtünk Janusszal a vitorlásokról, Oleg meg belevetette magát a tömegbe és lánycsoporttól lánycsoportig haladt, próbált szóba elegyedni velük. Ez még csak- csak sikerült is, de mulatozásra szóló invitálását mindenki elutasította. Igazából nem nagyon figyeltem, csak azt láttam, hogy sétálgat, egyik

csoporttól a másikig, és volt jó pár. Mi közben megittuk az italunkat, elmentem egy újabb körért, Oleg kezébe is adtam egy pohárral. Egy órányi próbálkozás után Oleg is odajött, feladta. Kissé el volt kenődve, ezt onnan tudtam, hogy javasolta, menjünk a szokásos ír krimónkba és igyunk. Megmondom őszintén itt már annyira nem volt vicces a dolog, mintha kissé a szívére vette volna Oleg a dolgot.

A kocsmá felé menet Januszra rájött a kisdolog, erről nekem is eszembe jutott, hogy ki kéne mennem, úgyhogy betértünk az első nyitott ajtón, ami történetesen egy fagyizó volt, de kultúrhely, mert sört is adtak.

Letelepedtünk, és Oleg látványosan mérgelődött, hogy nem igaz, hogy nem tud hatni a lányokra. Mondtam neki, hogy majd megkérdezek valakit, mondjuk a felszolgáló csajt, aki beszélt angolul, az majd megmondja neki, hogy mi a frankó. Közben Janusz elvonult a dolgára, Oleg meg letámadott két női hölgyet, akik szerintem anyuka- lánya páros voltak, 35 / 15 leosztásban, és egy Sevilla turista térképet forgattak tanácstalanul. Oleg felajánlotta a segítségét, majd 10 másodper múlva meghívta őket az asztalunkhoz, igyanak valamit. Az idősebb hölgy elutasította, Oleg győzködte őket, én meg a tenyerembe hajtottam őszülő fejemet, mert a szituáció immáron nem vicces volt, hanem kínos. Janusz visszajött, Oleg is letelepedett, nem kissé csalódottan, és azt hajtogatta, hogy nem érti, nem érti. Közben a felszolgáló lány a mellettünk lévő asztalt szedte le, és fél mosollyal hallgatta Oleg angol nyelven elhangzó értetlenkedését. Janusz megbökött, hogy kérdezzem meg akkor a kiscsajt, van-e sármja Olegnek. Megkérdeztem.

Az amúgy bájos kislány a kérdésre megingatta a fejét, majd kijelentette, Oleg nős, és biztosan tengerész. Én kissé hökkenten bámultam, mert nem mondom, igazam lett, de azért én nem gondoltam komolyan, hogy ez látszik is, csak ugrattam a jósrácot. Kérdeztem, hogy ezt meg honnan veszi? Hát, vontá meg a vállát, az úgy látszik. Rajtam is, én is nős vagyok, de kedves a szemem és én sármos vagyok. Paff, kész lettem, Janusz meg szélesen vigyorgott, mintha valami remek tréfa hangzott volna el. Megittuk a söreinket és az estét záró, immáron megszokott műintézmény felé vettük az irányt, igaz Oleg végigdörmögte az utat, valami olyasmiről, hogy ez nem lehet, meg nem érti. Barátom, öregsünk, veregettem meg a hátát atyailag. :D

Oleg végleg feladta a dolgot, a Phoenix nevű kocsmában már inkább a helyiekkel való kapcsolatot próbálta ápolni. Talált is egy svédet (aki 13 éve érkezett Sevilleba, két hét vakációra), egy amerikai exmotorost (aki megkínálta némi hasissal, és mivel Olegnek dunsztja nem volt róla mi az, hát később szabályosan fogni kellett a kezét, nehogy elszálljon), egy olaszt és egy portugált is. Épp csak spanyol polgárral nem sikerült szóba elegyednie. Viszont sikeresen megbirkózott a cigaretta automatával, és nyertem felkiáltással vált boldog tulajdonosává egy pakli koporsószegnek. Nyerő szériája megmaradt, ez tisztán látszott az óvszer automata és a chips automata kipróbálása után. A chipset még megértettem, azt viszont nem, hogy minek neki 10 darab óvszer, egyenként 1€ áron.

A végén azért röhögtem egy jót, mert míg Oleg a nyerő szériáját használta ki, Janusz elmesélte, hogy amikor a fagyizóban elment a dolgára, megkérte a felszolgáló kislányt, hogy ha kérdezem Olegről, azt válaszolja, amit válaszolt. Marha jót röhögtem. Azért megjegyeztem, hogy engem is belevonni a dologba kissé gonosz volt, bár megérdemeltem, már éppen kezdtem elhinni magamról, hogy vénségemre majd kinézek valahogy. Janusz nagy, boci szemekkel nézett vissza rám, a kislánytól ő azt nem kérte, hogy rólam is mondjon valamit, ugyanis nem gondolta, rákérdezek, miből látni a dolgot. Fene tudja, szerintem ugrat az öreg, mert azóta, minden nap elmondja nekem is, Olegnek is,

hogy amíg én sármosnak találtattam, addig Oleg nem. Biztos, hogy ugrat, de majd én is kieszelek számára valamit, csak legyen rá időm. Momentán nyakamon a hó vége és ilyenkor termelni kell azokat a papírokat, jelentéseket, amiket senki nem fog elolvasni.

Folyt. köv., de csak ha akarjátok.

Az előző részben Oleg kínjairól értekeztem. jó hírem van, kiváló chiefem ismét nekifut majd Sevillának, nem az a feladós fajta. Meg úgy érzi, szeptemberben, amikor a tanév miatt tele a város egyetemistákkal és a meleg sem gatyarohasztó – mondjuk attól nem tartok, hogy a 33-35 fokban meg fogunk fagyni-, tehát turistából is több akad (én nehezen látom az összefüggést a sármja és e között), szóval most majd több esélye lesz. Őszintén szólva, én bizony nem vagyok oda az ötletér, nem nagyon mulattatna a dolog. Valahogy kezdek öregedni, mert hamar fáradok. Vagy az elmúlt másfél év alatt jól hozzászoktam a 2/2 munkatempóhoz.

Na, immáron hivatalosan is senior barba vagyok. Tanult és nagyhírű kollégám, Capt. Malay megemléltette (továbbra sem írom le a nevét, személyiségi jogok, meg ilyesmi), hogy az első horpadásig a hajótesten, amit manőver közben követek el, csak junior parancsnok vagyok. Szívesen maradt volna az nagyon sokáig, de a sors és a szél közbeszólt. Történt, hogy szép, szeles estén érkeztünk La Corunára. A kikötőről tudni kell, hogy egészen be kell mennünk, odáig, ahová a nagy utasszállítók szoktak állni, ott jól körbefordulni és betolatni a rakpart nyugati végére. Eddig ez ment csuklóból, főleg, hogy a helyi Practicos (révkalauz spanyolul) nagyon tudják a dolgukat. viszont most volt valami, ami eddig nem, jó kis viharos északnyugati szél. Már eleve a révészt a hullámtörő mögött vettem fel, mert úgy rolláztunk, hogy nem bírt átszállni hozzánk. Gondoltam, hogy kérek egy vontatót a szél miatt, de az a kxxxa büszkeség, önteltség, meg a magabiztosság lebeszélte róla. Van gép, orrsugárkormány, jó fajta kormány, megoldjuk mi ezt önerőből. Elvégre a North Expressen is így csináltuk és ritkán tört össze bármi is. Szóval nem kell ide vontató. Azért Senor Gonsalezt, a pilotot megkérdeztem, hogy szerinte kell-e, azt mondta 4 órával korábban simán, probléma nélkül tették part mellé a testvérhajónkat, de ha akarok, kérjünk, de lehet, hogy várunk kell, mert fiesta van a városban. Tehát nem kérünk, van gép, meg egyebek, nem köll, én meg fasza gyerek vagyok, megoldom. Igen. Amíg van gép, meg a többi. Már eleve kissé beljebb toltuk a hajó orrát a rátartó szél miatt (így mondjuk, ha a part felé fúj a szél), hogy több időnk legyen körbefordulni, közel is mentünk a bent álló utasszállítóhoz, lett is némi szaladgálás odaát, amikor olyan bő 20 méterre volt az orrunk tőlük. Hát tolt a szél rendesen, hátrázni kellett befele, megoldottuk, igaz az orrsugárkormány az maximumon dolgozott. Kicsi előrék, hogy a parttal párhuzamosan közelítsünk. A sebesség picivel volt nagyobb, mint máskor, de nem vészes, jó lesz. Arra azért vigyázni kellett, hogy az ütközők, amik a parton vannak, régi fajták, középen felfogatva, apály esetén szépen befordul az aljuk és hát a korlát, az kaphat ugye. Na, éppen apály volt, de minden jónak látszott. Úgy 8-10 méterre lehattunk a parttól, amikor beütött a ménkű. Na, nem szó szerint, csak úgy képletesen, de nagyon. Épp adtam volna egy kis előret a gépnek, hogy maradjon a párhuzamos állapot, amikor elment a főgép. Magyarul leállt. Vele együtt az orrsugárkormány. Azt tudni kell, hogy nálunk a hajó mérete miatt kétféle áramforrás van. Menetben, nyílt vízen az áramot a tengelygenerátor termeli, ami a csavartengelyre van rákötve. Manőver közben viszont a segédgépek termelik az áramot a kormányhoz, világításhoz, radarhoz, a tengelygenerátor az orrsugárkormányt táplálja. Ha megy a főgép és forog a csavartengely. Na, ott és akkor, a lehető legrosszabb pillanatban nem ment. Volt áram, a kormány is működött, de álló gépnél aztán lehet bármit is csinálni vele. A szél meg köszönte szépen, élt a lehetőséggel és szépen rátolt minket a partra. A gép meg a kormányok ellentartó ereje nélkül gyönyörű sebességgel, az egész hajó beleremegett. Mivel nem voltunk teljesen párhuzamosan a parttal, hát csak a hajó hátsó harmada, a felépítmény és attól hátra érkezett keményen, az viszont tisztességesen. A felépítmény előtti

korlátok szépen becsúsztak a kiforduló ütközők alá, azok meg jó 10 méter hosszan összetörték, ráhajtották a fedélzetre a korlátot. Jó kis recsegős hang kíséretében. Hurrá. kánonban anyáztunk Señor Gonsalezzel, én magyarul, ő spanyolul. A bócmán meg lelkenedezve mondta a rádión, hogy captain, káresemény van. A marhája, szerinte én nem látom? Én csináltam. Szóval így jártam, mert az egy- két, rosszul felrakott ütközőt a sevillai zsilipben én nem nevezném kárnak, azok lejönnek, mert nincsenek tisztességgel felcsavarozva. Ez itt az én saram, bár nincs az barba aki meg tudta volna oldani. Ott rontottam el, hogy elhittem, én bizony megoldom ezt vontató nélkül, figyelmen kívül hagytam a mottónkat: a tengeren bármi megtörténhet, netán az ellenkezője. Szerencsére a hajójáró 30 centivel az ütközők felett volt, az nem sérült, mert az lett még volna a szép.

Mára már van szép új korlátunk, le is van festve, a külhéjon viszont nem esett egy karcolás sem, szóval talán még mindig junior kaftán vagyok, majd Malay megmondja.

Hogy olyan nagyon ne legyen jó azért nekem, Felixstoweban is szép viharos szél fújt, úgyhogy a pilot ismét nem tudott beszállni, hát megkértek, leszek szíves magam becsattogni a Landguard Point mögé, majd ott átszáll és kikötünk. Ez eddig nem is nagy was ist, egyenes vonalon befelé és aztán jobbra és ott jöhet is az úriember. De nem jött, mert közben egy indulásban lévő hajó megcsúszott és ilyen még a történelem során nem volt a Harwich Pilotnál, de a befelé tartó hajóra nem jutott pilot. Viszont mi már befordultunk a Landguard Pointnál és nagy erővel kerestem a pilot motorosát, amikor hozzám vágta az infót, hogy hát nincs révész. Két opció van, visszafordulok és kimegyek, a Washington bójánál megvárom a révészt, vagy bevállalom, hogy s.k. kikötök. Na, megint az egó bejött a képbe, én már voltam itt, menni fog. A parton kb. 3 ember mutatja, hogy hová kell állni, plusz autók, a kikötő embere szerint meg jó 220 yardom van a két hajó között, nem lesz baj, csak a szél... Viszont épp fordul az apály, a szél meg párhuzamosan fúj a rakparttal, hát csak nem lesz baj, biztatgattam magam. Nem is lett, de nagyon óvatosan, lassan közelítettem meg a rakpartot és olyan 5 pontos kikötést produkáltam, hogy hinnye. Az más tézta, hogy a Berthing Master – az a személy, aki a rakparton állva mutatja a hajó helyét és irányítja a kikötőköteleket hurcibálókat -, aki történetesen egy hölgy volt, bizony izgatottan szteppelt már a parton, biztosan pisilnie kellett. Mondta is nekem a rádión, hogy kissé gyorsabban is jöhetek, de én a feleségemnél kifejlesztett módszert alkalmaztam, a női hangot ignorálta az agyam. Meg ilyenkor az embert siettetni a legnagyobb felelőtlenség. Csak a szárazföldiek ezt nem értik, sajnos ezekbe a pozíciókba nem egykori tengerészek kerülnek.

Mint a mi új szuperintendánsunk. Hát kérem, kapott a navigációs részleg egy új, repülő műszaki felügyelőt. A feladata, hogy a hajók egy részét évente kétszer meglátogassa. Sajnos ez azt jelenti, hogy idővel kikerülünk az eddigi superintendant szárnyai alól, mivel amíg a hölgy betanul, addig együtt végzik a munkát.

Igen, én is csuklani kezdtem, hölgy. Illetve kislány, vagy mi. A bemutatkozó levelét elolvasva előbb megborotválokztam tíz körömmel, majd magamhoz szólítottam az utolsó üveg Nyakas féle chardoneyt. A hölgy az hihetetlen tapasztalatokkal van felruházva, 24 életével együtt már volt 3. tiszt is 4 hónapig, de a jelenlegi helyzetben (ezt majd el kell magyaráznia nekem, mert mi a jelenlegi helyzet?) parti munkára kényszerül. Mint nautikai felügyelő óhajt a hajózás közelében maradni. Előítéleteim vannak, de nemsokára a kedves hölgy fogja az észet osztani nekem, ha hascsikarásom van, hozzá kell fordulnom. Jujj, de jó, lesz téma, amiről írjak majd. Van ennél lejjebb?

Ránk is fér a téma alap, mert a mi Katasztrófa Kisasszonyunk hazament. Igaz, az utolsó héten egészen normális volt, Sevilában sem tűnt el, visszajött esténként a hajóra, lejelentkezett az ügyeletes tiszténél, meg minden. Hiszti sem volt, sőt La Coruna után még a fiúk is idogáltak vele, egészen odáig normalizálódott a helyzet, hogy Oleg megjegyezte, kár, hogy hazamegy. Erre a plafonig ugrottam, aztán azt néztem, hogy drága kollégám mit ivott, mert zöldet beszél. De nem, komolyan gondolta, jesszusom! Minden esetre apuci megjött a kislányért, udvariasan elrabolt fél órát az életemből, megköszönve, hogy vigyáztam a lányára, én meg megálltam röhögés, meg halálhörgések nélkül a dolgot. Addig MD elköszönt mindenkitől, legutoljára tőlem és Olegtól a hídon. Oleg meg lett öelve és puszilva, én viszont korrekt módon kezet nyújtottam, mivel nem voltunk olyan viszonyban, hogy ilyesmi elköszönés legyen a részem. Na, meg ahogy én képzeltem. MD bizony engemet is megölelt, megpuszilt, meg volt vielen dank, én meg csak vigyorogtam lányos zavaromban, mivel nem nagyon akart elengedni, apuka meg ott állt mellettünk. Hát, azok után, hogy leütöttem, kicsit ordítottam vele, meg kapott egy vödör hideg vizet antidepresszáns céllal, kissé meglepett a dolog. Nem is igen tudtam, mit mondjak, utána meg ettem a kefét, hogy talán az én hozzáállásom volt rossz a kislányhoz, de hát mit tegyek, én ilyen smirgli vagyok, az asszony is megmondhatja. Ő speciel a bunkó szót használná. :D

Legközelebb az új második tisztről írok, mert Vladimir egy unikum. Olyan orosz akcentusa van, hogy a falra mászok tőle, a kvalitása viszont az óborzalom kategória. Pedig rutinos tiszt, elviekben tudja, mit kell csinálni, de amikor végrehajtja, tökéletesen az ellenkezőjét csinálja annak, amit kellene.

Hamar itt a következő rész, mert éjszaka nem tudtam aludni, hát írtam. A tegnapi nap amúgy a sikertelenség napja volt, berúgni sem sikerült, pedig mindent megpróbáltam. Még van tanulni valóm. Rövid lesz, de talán vicces. Számotokra.

Kérem szépen, az utóbbi években a tiszt garnitúra minősége alaposan megzuhant. A válsághatására a cégek visszavettek a képzésből, a támogatásból, meg is van az eredménye. Minden parancsnok panaszkodik, hogy az emberanyag egyre gyengébb, hihetetlen, hogy milyen emberekből lesz tiszt, netán parancsnok. Például belőlem is azt csináltak, nagyon nem kapálództam ellene az igaz, de időnként erős kétségeim vannak, hogy az irodisták tényleg jól meggondolták ezt a dolgot?

Itt van például az új második tiszt, Vladimir. Hát ne egy truváj példa, de itt van, vele kell dolgoznunk. szép, nagydarab ember, félelmetes akcentussal, nagyon kell koncentrálnom, hogy megértsem, amit mond. Bő 110 kg élősúly, ehhez mérten úgy mozog, hogy az ellenség megoperálja menet közben. A gondolkodása is hasonló tempójú, először azt hittem, hogy minden választ alaposan megfontol, de rá kellett jönnöm, hogy csak lassú, de rettenetesen. Azt mondjuk, a javára kell írni, hogy azért őrségben ott lehet hagyni, ott azért bajt nem csinál (eddig), de minden másban csigakirály. Neki nem elég 20 perc, hogy felkészüljön a manőverre, kell 40. Meg egyebek. Tegnap előtt érkezéskor Tanger Medbe a kikötő elzavart minket horgonyozni, holott az ügynök az anyósa életére esküdözött (én azt szerettem volna, ha Allahra teszi ugyanezt, de az nem volt neki jó), hogy érkezéskor kikötés, rakodás. Hát poroszkálok a horgonyzóhely irányába, mögöttem két nagyobbacska konténeressel, akik szintén horgonyozni készültek, balról kb. 40 helyi halászcsónak, amikor hív a kikötő, hogy nyema horgony, forduljak vissza, jön a pilot. Nézek hátrafelé, ha jobbra fordulok, akkor a cég (Peter Döhle) egyik hajóját lepem meg, ha meglassítok, hogy elengedjem, a Maersk Nashville tapos el, ha balra fordulok vissza, a halászoknak lesz rossz napjuk. Viszont ha balra körbemegyek a halászok körül? De van- e ott elég víz? Ha már a 2. tiszt fent téblábol, segíthet, mivel én kormányzok, nézze meg. Ez a következőképpen zajlott:

- Na, Vladimir, balra megfordulunk, és délről megkerülöm a halászokat, van ott elég víz nekünk?

Ezt én úgy értettem, hogy a 6 méteres merüléshez képest van- e ott akadály, netán olyan terület, ahová nem szabad bemennünk. Vladimir összecsapta a bokáit:

- Yes, Master, mindjárt megnézem.

Ezzel kiment a hídszárnyra és alaposan körülnézett.

- Master, rengeteg víz van ott.

Hát, éppen nem voltam humoromnál, úgyhogy kissé emeltebb hangon érdeklődtem meg, hogy alattunk lesz- e elég víz, meg nincs ott elzárt terület?

- Master, nekem először tudnom kellene, hogy hol vagyunk – jött a meglepő válasz. Mindehhez egy órával korábban adta át az őrséget, térkép az asztalon és hát a lelkem lenne a navigátor.

És ez így megy minden szempontból. Két naponta van kikötő, tudja milyen papírokat kell elkészíteni, de mindig kifejelt valamit, esetleg rossza dátum, a deklaráción a mennyiség. Még van türelmem újra és újra elmondani, de már nem sokáig.

Küzd a rakodással is, mert eddig hűtőhajón és bulkeren szolgált, ez a második konténeres hajója, de kissé nehezen megy a fejébe, hogy mi az a cargo bay, stowage position, row, tier, twistlock és egyebek. Nem mondom, az első konténeres hajómon nekem is kellett jó tíz perc, amíg felfogtam ezeket a dolgokat, meg azt, hogy a rakodás rögzítésére szolgáló anyagokat hogy hívják, hogyan kell használni. Sajnos ez Vladimirnál tovább tart. Még Oleg szerint is olyan, mint egy kisgyerek.

Leszokott szombaton a cigiről. A sajátjáról, mert az enyémet, amit fent hagyok a hídon, szemrebbenés nélkül elszívja. Igaz, vett egy kartonnal, amit fent tart a hídon, de azt nem nyitja ki, mert akkor nem tudna leszokni. Így szívja az enyémet, mert arról ezek szerint könnyebb lesz. Hát vazze Vladimir, nem lesz könnyebb. De majd nem hagyom fent és nézgelődhetsz. Igaz ez meg nem jó ötlet, mert cigi nélkül ideges. Nem is szívja, hanem szabályosan elrágja a cigarettát.

Az indulási manővernél is megcsinálta ám a maga okosságát. Két- két orrkötéllal és egy- egy tartókötéllal voltunk kikötve, magyarul elől és hátul 3 kikötőkötél tartja a hajót. A gép járt, irányítás a hídon, a pilot szólt, hogy single up. Ez annyit tesz, hogy elől hátul egy-egy tartókötél és egy far-, meg egy orrkötél marad. Akkor single up, Vladimir ismétli is, csinálják. Addig én töltök magamnak egy kávé, meg kinézek, hátha jön a pilot csónak. Elkészítettem a kávémat, megfordulok és látom, hogy az eltartó szélben szépen lassan fordul kifelé a hajó orra. Pislogtam, biztos a fáradság, hallucinálok, de nem. Megreccsent a rádió és Vladimir büszkén közölte, hogy elől minden kötél a decken. Ez eldobta az összes kikötőkötélet elől. Még kész szerencse, hogy már volt gép, orrsugárkormány, hát visszatoltam az orrát, de picit megizzadtam, mert az előttünk álló hajó csak 15 méterre volt. Szépen megkértem, hogy ugyan tegye vissza azt a springet és kösse meg, mert én ugyan nem mondtam, hogy dobjanak el mindent. Magyarázta, hogy valaki azt mondta a rádión, hogy dobj el mindent. Mivel nekem is a kezembe volt a recsegő, tudtam, hogy bár sok arab karattyolás volt, ilyen utasítás nem hangzott el. Hát kiderült, Vladimir nem ismerte a „single up” kifejezést, azt hitte, ez is ugyanazt jelenti, mint a „let go all”. Gyanús lehetett volna, mert elég érdekes kifejezéseket használt eddig is, holott nekünk is megvan a saját tolvajnyelvünk. Például amikor a pilot beszáll, akkor úgy jelentik, hogy a hajó fedélzetén van, hogy „pilot on board”. Ezt mindenki érti, én meg tudom, hogy az ember már nem a létrán van, hanem biztonságosan a fedélzeten. Na Vladimirnál ez a következőképpen hangzik: „pilot is on deck”. Rendben, aki tudja, mi van, érti is, de amikor kormányoz az ember, meg figyel, hogy mi van körülötte, nem erre az üzenetre számít, na. Úgyhogy tegnap sűrűn a kezébe nyomtam a sztenderd tengerészeti kifejezéseket tartalmazó kiadványt, hogy tanulja meg, de gyorsan.

Amúgy eredetileg zenetanár a srác, de abba nem volt pénz, ezért inkább eljött tengerésznek. Nem kellett volna. Van egy mániája, komolyzenét hallgat őrség közben és vezényel hozzá. Én még a zuhany alatt sem dúdolgatok, úgyhogy pötytyet fura. Ja, és fütyül. A hídon. Na, ez elfogadhatatlan, mert ilyenkor hívja a szelet. Azt meg mi nem szeretjük. Nem vagyok babonás, mert figyelek arra, hogy jobb lábbal keljek fel és piros ruhám nem legyen, de azért vannak dolgok, amikre oda kell figyelni. Ilyen mániám, hogy nem bírom, ha valaki a híd ablakának háttal állva beszél hozzám. Én sem szoktam hátat fordítani a menetiránynak, más se tegye. Tudom, mánia, de akkor is. Vladimir viszont, hosszú percekig támaszkodik a könyöklőnek, hátát az ablaknak vetve. Már szóltam érte többször is, de úgy fest nem volt hatása.

Azt hiszem, hogy a hátralévő 5 hétben még lesz némi izgalom Vladimirnek köszönhetően.

Olegnek sikere volt! Komolyan. :D

Az úgy történt, hogy kimentünk Sevilában ismételen, bár most azzal a céllal, hogy bizony focimeccset fogunk nézni. Nem volt sikerünk, ugyanis ezen a héten nem volt Bajnokok Ligája, csak selejtezők, de az meg olyan meccs volt, ami nem érdekelt minket. Elmentünk hát a megszokott körútra, Internet, azután egy pohár valami, a most már megszokottá vált helyünkön.

Megkezdődött az iskolai időszak Spanyolországban, az elmúlt egy hónapban üres pub most tele volt fiatalokkal, jót mosolyogtam, hogy megint mi vagyunk az öregek. bevétünk egy asztalt, nagyot, hátha Janusz is befut, aki egész nap a feleségével nézelődött a városban. Nem futott be, viszont én elfutottam, kicsit később. Ott üldögéltünk, iszogattunk, próbáltuk megfejteni az élet nagy dolgait, megváltani a világot szóban. Körülöttünk nagy tömeg, zsvaj, főleg ifjú hölgyek voltak jelen, a hangzavar adott volt. Nekünk fel sem tűnt, hogy csak a mi asztalunknál van hely és üres szék, elvontunk, mint a befőtt. Oleg a Mercedeséről beszélt, meg arról, hogy majd vesz hozzá alkatrészt és hazaviszi, mert otthon csak kínai után gyártott dolgok vannak, itt viszont bár bontott az alkatrész, de gyári. Lámpákat már vett, most lökhárítókra vadászik, mert neki még a régi van az autón és a ráncfelvarott modellt szeretné feltenni a német vasra. Az még érdekes lesz, hogy miként viszi azt haza Rotterdamból. Szóval beszélgetünk, amikor egy lány megszólít minket angolul, hogy leülhetne-e az asztalhoz, mert máshol nincs hely. Oleg rám nézett, hogy mit szólok hozzá, bólintottam, marad még hely elég Janusznak is, ha befutnak. A nyelvi akadályok miatt volt egy kis félreértés. Mi úgy értelmeztük a kérdést, hogy a lány leülhet-e, ő meg azt szerette volna kérdezni, hogy a barátnőjével együtt leülhet-e. Amikor szépen elkezdtek lecsüccsenni a lányok, mi csak pislogtunk, összesen voltak hatan, mindjárt nem volt túl sok hely az asztal körül. Ráadásul mi Oleggel egymással szemben ültünk, így az ifjúság jobbról és balról ült be közénk. Ez azért fontos, mert rögtön elkezdtek beszélgetni egymással. Egyszerre mondta mind a hat a magáét, hangosan, hogy a hangzavarban értsék egymást, nekünk meg Oleggel majdnem ordítanunk kellett, hogy folytathassuk a beszélgetést. A fejem hamar meg is fájdult a csiviteléstől, komolyan, nagyon hangosak voltak, ráadásul a hely szűke miatt még a személyes életterembe is belemásztak. Tutira öregszem, mert próbáltam elhúzódni a két oldalamon ülő lánytól, de hát bálnai méreteim miatt ez nem volt egyszerű feladat. Már kezdtem fontolgatni, hogy menni kellene, de Oleg hozott még egy pohárral, és ugye ételt-italt az asztalon nem hagyunk, meg kellett inni. Közben Oleg beszédbe elegyedett az egyetlen angolul valamennyire beszélő lánnyal, aki fordított a többieknek. Ez azért volt jó, mert amíg fordított, addig a többi figyelt rá és kissé halkabb lett a zaj. Viszont a francba, egyszerre válaszolt mindegyik, na akkor pótolták a pár másodperc csöndet.

A kötelező körök után hamar eljutottak odáig, hogy mi mit is csinálunk itt, kissé hüledeztek, hogy tengerészek vagyunk, meg Oleg az első tiszt, én meg a barba, ilyen fiatalon, de megnyugtattuk őket, én festem a hajam, mert amúgy hófehér. Itt kezdett Oleg tapogatózni, hogy el kellene menni valami jó kis helyre táncolni, meg miázmás, ha a lányok tudnak valamit. Én rugdostam volna a jósrác bokáját az asztal alatt, ha tudom melyik a lába, mivel ilyesmi nem volt tervbe véve az estére pro uno, pro secundo én nem táncolok, mivel nem tudok, be vagyok oltva ellene. Szemmel próbáltam verni az egyre jobban belelendülő csúfomat, de ha látta is, nem érdekelte, már vitte a lendület. A lányok rettenetesen figyeltek arra, amit mondott, mintha működött volna a sármja, én meg szépen

elhárítottam minden kísérletet, amikor be akartak vonni a beszélgetésbe. Nem volt kedvem, tényleg öregszem, na. Mire a pohár (korsó) kiürült Oleg megállapodott a lányokkal, hogy megyünk táncolni, tette ezt azén nevemben is, amivel messzemenőig nem értettem egyet. Ennek hangot is adtam, mondván másnap dolgozni kell, kirakás van, valakinek figyelnie kell reggeltől, de ezt Oleg elintézte azzal, hogy a maffiának már kiadta másnapra a munkát, a második tiszt tudja, mit rakunk ki (nem egy was ist, majdnem mindent), ráérünk reggel bemenni a hajóra. Ó, mert nekem reggel küldenem kell a reggeli jelentéseket mindenkinek. De nem baj, ő csak menjen, én visszaballagok a hajóra. Oleget vitte a lendület, ezért lecsapott a lehetőségre, hogy ha én visszamegyek, akkor ő reggelnél előbb nem fordulna elő a hajón. Rábólintottam, tegye. Sajnos a reggelből dél lett, így történt, hogy a kirakást, mint ügyeletes tiszt, magas személyem felügyelte. Azt meg, hogy Oleggel mi történt az éjszaka folyamán fedje jótékony homály, mivel nem voltam szemtanúja semminek. viszont vigyorát látva muszáj volt kiutalnom neki egy citromot, hogy harapdálja azt, mielőtt Vladimir besárgul az irigységtől.

Én és a technika, nem vagyunk jóban. Illetve én és a mobiltelefonok. Az elmúlt két évben a negyedik mobilomat használok, valahogy nem szeretjük egymást ezekkel a dolgokkal, mindegyik tönkremegy a kezemben. Illetve összetörik. Beszálláskor a parancsnok verte le a telefonomat úgy, hogy nem működött, kénytelen voltam venni egy újat. Haladjunk a korrallal, vettem magamnak egy okostelefont. Nem kellett volna, kiderült, hogy okosabb, mint én, mert nem akarta azt csinálni, amire utasítottam. Egy vacak volt, na. Semmi térerő, még a városban is egy küzdelem volt a telefonálás velem, ráadásul az akku jó, ha másfél napig bírta. Használati leírást sem adtak hozzá, mondván okos az a telefon, töltsen le rá az internetről. Meg is próbáltam, rááldozva sok pénzt, de ettől én nem lettem okosabb, a telefon sem lett jobb. A dühítő az volt, hogy ott, ahol más, régebbi telefonok vígan működtek, nekem nem volt térerő, egy sms megírása olyan szertartással járt, mint a japán tea szervírozása. Így igazából csak az érte kiadott pénzt sajnáltam, amikor két hete összetört. Történt, hogy Rotterdamból indulva, reggel, haza akartam szólni, de az a vacak a folyón nem akart hálózatot találni, miközben a pilot 2 méterre tőlem vígan telefonált. Kivittem hát a hídszárnyra, hogy hátha ott elkap valami jelet és otthagytam. Közben volt némi vízi tevékenység körülöttünk és ki is ment a fejemből, hogy okoska kint hever a hídszárnyon. Kiraktuk a pilotot, a maffia dolgozott a decken, amikor jött Ernesto, az egyik matróz, kezében a darabokra tört telefonommal. hogy most találta a mentőcsónak alatt, ez az enyém-e? Néztem körbe, hogy hol is van a telefonom, hopp a hídszárnyon. Volt. Mert leesett. És összetört. Hurrá. Drága repülés volt, két hónapig használtam, illetve küzdöttem vele. Teljesen összetört, képernyő, a keret, minden, csak az akku maradt belőle használható. Így aztán Sevillán vettem magamnak egy új telefont. Rendes telefont, nem okosat, bár van benne wi-fi, de nem akarja nekem megmondani, hogy mit csináljak és ott is tudom használni, ahol az elmúlt két hónapban nem volt térerőm. Szóval talán egyenesbe jövök a mobilokkal.

Parancsnokként átéltem az első rosszabb időt is, megjött az ősz a Biscay öbölben. La Coruna után jó kis 8-9 erősségű szél volt, 4 méteres hullámokkal. Ez nem hangzik soknak, de a mi méreteinkhez képest az, meg kell találni az irányt és a sebességet, hogy haladjunk is, ne is essünk-, keljünk, a hajót se verje szét a víz. Szerencsére (?) az elmúlt bő másfélévben fent északon láttam pár rossz időt, így némi próbálkozás után találtam egy irányt, ahol nem dülöngéltünk 15- 20 foknál jobban és haladtunk is.

Vizsont elképesztő, milyen tengeréseim vannak. Mármint a maffia. Az olajzó és az öt martalócból négy tengeribeteg volt tegnapig. De olyan zöldek voltak, mint a spenót. Pedig csak kicsit volt tengerészes az idő. De ami a legszebb: Vladimir is letérdelt a nagy fehér porcelánisten elé és faxot

kapott. Hajnali kettőkor csörgött a telefonom, Ernesto hívott, hogy menjek fel a hídra. robogtam, mert előzőleg ő velem volt őrségben éjfélig, mit csinál a hídon két órával az őrsége után. Hát kiderült, hogy bár a következő őrséges felment a hídra, de rögtön ki is dobta a taccsot, így Ernesto maradt, hogy a második ne legyen egyedül.

Vizont Vladimir sem bírta sokáig, Ernesto elmondása szerint eleinte 5 percenként vonult be a klóra, vizont az elmúlt 45 percben már ki sem jött onnan. Ott is találtam rá, fejét a csempén pihentette, jártányi ereje nem volt, szép, sósakrém színű volt az arca. Na mondom, jóbarát, nem bírjuk a gyűrődést? Nem bírja, ez van, akinek jó az egyensúly érzéke, az hamar tengeribeteg lesz. A mindenféle pirulák meg placebók, semmit nem segítenek szerintem. Így Ernesto gondjaira bízom Vladimirt, vigye a kabinjába, tegyen a feje mellé valami vödröt, én meg maradtam a hídon. Oleg jött 4-kor, hogy átvegye az őrséget, mondtam mostantól 6-6 órázunk, amíg Vladimir használhatatlan, csak sajnos közben kiderült, hogy Erneston kívül mindenki más is. Így aztán a srác ráfaragott, mivel Felixstoweig este 8-tól reggel 6-ig őrségben volt velem és a chieffel. A szakács járt jól, mivel két napig alig kellett főznie, csak a keksz készlete csappant meg alaposan.

Beszéltem Holló Peti barátommal rádión, meglepi volt, azt hittem már otthon van. A CMA CGM Strausson volt - volt, mert közben hazaérhetett - hát náluk is csökken a személyzet színvonal. Mesélte, hogy a navigáció biztonsága miatt kaptak még egy tisztet, csak sajnos a kvalitásuk... Idézem Petit: „megrázták a banánfákat, és aki leesett, annak a kezébe nyomtak egy tisztit patentot és ideküldték”. Félre értés ne essék, régóta dolgozunk filippínókkal, nem lepődünk meg dolgokon, de ami manapság megy, az már néha siralmas. Eleve az ő edukációjuk különbözik a mienktől, nem gondolkozni tanítják meg őket, hanem arra, hogy ilyen és ilyen szituációban mit csináljanak. Sajnos ez kevés, nagyon kevés. Van itt nekem egy matrózom, azt akarták, hogy előrelépjen második tisztnek, keresztbe feküdtem neki. A manus nem képes egyszerre két dolognál többre figyelni, és ha olyan szituba kerül, amit nem látott az iskolában, akkor lefagy, szó szerint. Mi sem vagyunk Supermanek, de engem még a kezdet kezdetétől arra tanítottak, hogy használjam azt a valamit, ami úgy jó 80 centire van a seggem felett, gondolkodjak.

Sajnos az új, európai generáció sem az a szint, mint ami volt évekkel ezelőtt, hallom a parancsnokoktól, náluk is küzdelem van. Lassan eljutunk majd arra a gondolatra, hogy inkább jöjjön valami német fruska második tisztnek, mint egy bulgár, román, netán filippínó, hátha ők valahol még képzetek, bár illúzióim azért nincsenek, láttam már párat közülük. No meg a feeder hajók nem azok a helyek, ahol német tiszt gyakran előfordul, főleg nem junior tiszt.

Irodai szinten is züllünk. az elmúlt egy hónapban négy új ember küldött nekem e-mailt a tulaj irodájából, mind a négy női hölgy a neve alapján. Ezek közül egy volt annyira intelligens, hogy bemutatkozott, ki is ő és miért kérdezi, amit kérdez. A másik három csak per „Mr. Master”, vagy „Hei Capt.” megszólítással operált, én meg vagyok olyan bunkó, hogy hasonló stílusban válaszoljak. Ráadásul a kérdéseik olyan ostobák voltak, hogy nem igen tudtam, mit válaszoljak rá.

Lesz új nautikai superintendant is, jön majd Rotterdamba bemutatkozó vizitre, lehet, hogy útra is marad. Van némi rossz előérzetem, mivel születési idejére nézve 1985-ös modell, a neve alapján meg szintén női hölgy, mivel Mascha-Lena; szerintem ez női név. Azt hiszem, én nem vagyok olyan simulékony, meg vagyok annyira hím sovinizta, hogy nem kevés ellenállást mutassak az irányban, hogy ki osztja majd nekem az észet. De az ifjú titánnak meg is lesz az első feladata, szerintem a Regiszter rosszul állította ki az egyik új bizonyítványát a hajónak. Én biztos vagyok benne, mivel az

elmúlt két hétben alaposan utána néztem a vonatkozó könyvekben a szabálynak, de a tulaj szerint a Regiszter az nem téved és a papír úgy jó, ahogy van. Szerintem meg nem. Meglátjuk, mit mond az új seprű, aki majd jól söpör.

Mivel kaptam pár üzenetet Vladimírral kapcsolatban, úgy érzem, egy félreértést el kell oszlatnom. Vladimír nem rossz tiszt. Tudja, mit kell csinálnia, tudja mi a dolga, csak olyan, mint egy szórakozott professzor, valamit mindig elfelejt, vagy fordítva csinálja, mint ahogy eltervezte. Az angolja meg, hát Istenem, én sem egy Shakespeare vagyok.

Két apróság, amiért más dühös lenne, én viszont úgy vagyok vele, a legjobban csinálta. Tudni kell, hogy itt nincs harmadik tiszt, így én 8-12 és 20-24 között rendszeren adom az őrséget, a köztes időkből meg a két tiszt hív, ha bármi gondjuk van. Navigációval kapcsolatban még nem volt, Dovert is letudják gond nélkül s.k. Viszont mindig lehet valami, főleg éjjel. Történt, hogy úgy hajnali kettő körül csörög a telefon, Vladimír volt, kérte, hogy menjek a hídra, mert a DSC-n (ez egy rádiós vészjel adó és figyelő készülék) vészhívást vett, a veszélyben lévő hajó majdnem a mi pozíciókban van, viszont a radaron semmit nem lát, rakétát sem lőttek fel, nem érti. A portugál partok alatt jártunk, ha van valami hamarosan valamelyik mentő központ úgyis adja az ukázt, de ha mi vagyunk a legközelebb, akkor mi vagyunk az elsők, akik segíteni tudunk. Felrobogtam a hídra és megyek a VHF vevőhöz, hogy megnézzem ki, mit, miért, hol, de Vladimír kiszól a sarokból:

- Master ide, az MF/HF vevőn jön a hívás.

Az a vevő a nagyobb távolságú vészhívásokra szolgál, ha valaki itt van gondban, a közelünkben, akkor a VHF-en kellene vennünk. Nem értettem. Odaléptem a készülékhez, ránézek a kijelzőre, közben felvisít a jelzés, hogy vészhívást vettünk, ott a hajó azonosítója, meg az, hogy a 8 MHz-es sávon adja a jelzést. Na de ahhoz, hogy mi ezt vegyük, bitang messze kell lennie. Vladimír rányom a hangot elcsendesítő gombra, majd mutatja, valóban, ott a pozíció, ráadásul az, mint a miénk. Mivel hogy a saját pozíciónk volt a kijelzőn. A készülék egy elég régi modell és a kijelzőn a saját pozíció ellenőrzésekor ennyi van kiírva: „hajó pozíciója”. Amikor Vladimír meg akarta nézni a riasztás adatait, a sötétben nem a NEXT gombra nyomott rá, hanem a POSN gombra és a saját hajónk helyzetét hívta le. Megmutattam neki, hogy a riasztás valahonnan az Atlanti óceán közepéről jön és mi történt. Rettenetesen elszégyellte magát, hogy nem vette észre, viszont én tudom, hogy kissé birkózott a kézikönyvekkel, mert jó sorsa eddig sokkal újabb hajókra vetette, itt kissé meg volt lőve a kőkorszaki technikával. Egyáltalán nem voltam mérges, azt tette, amit tennie kellett. Hogy benézte a dolgot? Velem is előfordulhatott volna, a gombnak nincs világítása, egy apró lámpa fényénél mellényúl az ember. Inkább hívjon tízszer feleslegesen, mint egyszer ne hívjon, amikor kellene. Ha így tesz, tudom, nyugodtan hagyhatom magára, ha gáz van, szól. Tudok olyan történetet, amikor a kedves tiszt kinyomta a riasztást, nem szólt a barbának, a veszélyben lévő hajó meg volt olyan 3-4 mérföldre. A barbát meg másnap reggel az érkezési kikötőben azzal fogadták, hogy ott mentek el a helyszín mellett, miért nem segítettek? Kellemtlen kérdés, mit lehet erre válaszolni? A vevő memóriájában benne marad az utolsó 15 vett riasztás, letagadni nem lehet. A segítségnyújtás meg, bizonyos határok között, kötelező, elmulasztására nincs mentesség. Vladimír ugyan benézte, hogy hol van a segítséget kért hajó, de amikor meglátta a pozíciót a kijelzőn, az első dolga volt engem hívni. Ott hibázott csak, hogy végiggondolva a lehetőségeket, a 8 MHz-en leadott riasztás ott és akkor nagy valószínűség szerint csak téves lehetett. Na de ezért vagyok én a parancsnok és ő a második tiszt. :D :D :D

A második eset Rotterdam után történt. Pizok rossz időt kaptunk el megint, erős szél 4 méteres hullámok, rolláztunk rendesen. 4 után pár perccel csörög a telefonom, Vladimir volt az, kérte menjek a hídra, mert a chief nem veszi fel a telefont, nem ment fel őrségre és a watchman nem találta a kabinjában. Felmentem, azzal, hogy Oleg nem hülye, ilyen időben nem kívül fog felmenni a hídra, csak nem lehet baja. Leküldtem Vladimirt, hogy nézzen körül Oleg kabinjában, a konyhán, irodában, de gyorsan, ha nem találja, akkor alarm és fordulunk vissza, bár 8-as szélben és viharos tengeren az iccaka sötétjében a vízbe esett martalócot sajnos le is írhatjuk. Már kezdtem is nézni a pozíciót, kinek kell kiabálni, hogy baj van, amikor nyílt az ajtó és egy piszkosul megkönnyebbült Vladimir jött be.

- Master, megvan a chief. Ült a WC-én.

Az információ második része kissé több volt, mint amire szükségem lett volna, de a lényeg, hogy Oleg megvan. Kérdeztem a watchmant, hogy miként nem látta a kabinban, ha bent volt? Hát kiderült, hogy emberünk jófajta fülöp szokás szerint nem bement a kabinba, hanem csak megnyitotta az ajtót résnyire és beszólt. A chief kabinja is nappaliból, hálóból, fürdőből áll, és mivel a hálóba vezető ajtó zárva volt, Oleg nem hallhatott semmit, a watchman meg úgy vette, üres a kabin. Megint mondhatnánk, hogy feleslegesen lettem felkeltve, de nem, mert az őrséges nem jelentkezett időben, nem vette fel a telefont, Vladimirnek azt mondták nincs a kabinjában, azt tette, amit tennie kellett. Vladimir megint szégyellte magát, semmi oka, helyesen járt el. Valaki nem jelent meg időben, nem találták első körben, mivel filippínó alaposággal néztek utána, nem várt, nem tötyörgött, szólt. Jól tette. Mondom, meg lehet bízni abban, hogy ha úgy érzi, komoly gond van, szól, nem tököl. És ez így van jól.

Sőt, Vladimir valahogy leküzdötte a tengeribetegséget is, már alig- alig áldoz a nagy fehér porcelánistenségnek. Kicsit még zöld olykor az arca, de tartja magát. Még egy dolgról kell leszoktatnom. Vagy a cigiről, vagy arról, hogy cigarettával hadonásson a térkép fölött.

Viszont a matrózok, hát ilyet még nem láttam. Ernesto és Noel (ő csak OS) kivételével mind tengeribetegek voltak. Pedig nem is mozgott hű de komolyan a hajó. Időnként berollázott 25 fokra, az igaz, de 10-12 fok volt az átlag és a periódusa 14 másodperc, úgyhogy ez nem komoly. Semmi nem mozdult el a kabinban, a hídon, a martalócok mégis folyamatosan kapták a faxokat, mondta is a szakács, hogy nem esznek a fiúk. Hát, filippínókban ilyet még nem láttam.

Rotterdamban megint látogatóim voltak a cégtől, személyesen a tulajdonos és a felesége, meg az új utazó nautika szuperintendáns jött. A fene megegye, az elmúlt két évben a cégtől semmilyen fejest nem láttam, most meg már harmadszor jöttek, amióta parancsnok vagyok. A dolog azért zavart, mert egy kissé húzós Felixstowe volt mögöttem, kevés alvással, fáradtan meg nem vagyok egy jó társaság, amúgy is még tanulnom kell, hogyan bájologjak a fejeseikkel. A másik gond, hogy Draxl néninek, a tulaj feleségének van pár mániája. Amikor új hajó érkezik a céghez, ő az, aki eldönti a dekorok színét, képeket rakat a falra, művirágot, meg porcelán szobrocskát a kabinokba, ilyesmi. És számon tartja. Na, ez a baj. Mert kaptam olyan 20 forintos kérdést, hogy hol van a kabinomból a Picasso reprot? Hát én azt honnan tudjam, 17 év nagy idő, én meg csak két hónapja lakom a kabint. A komoly vita viszont a hajónk védőszentje körül alakult ki. ez egy szép, 30 cm magas szobor, amit eredetileg a középső ablak közepére helyeztek el, mert ott zavarja a legjobban a kilátást. Ezt még jó régen valaki eltávolította onnan és a híd egyik sarkában helyezte el. Tehát a szobor megvan, csak praktikusabb helyen, onnan is tud védeni minket, mi meg kilátunk előre. Na, kaptam 10 perc fejmosást, hogy annak nem ott a helye. Visszarakattam a szobrot az ablakba, majd a távozásuk után ismét a sarokba.

A következő kérdéskör az volt, hogy az ingeim miért vállfán száradnak? Hát kérem, mert nincs vasalódeszka a hajón, meg olyan személy sem, aki vasalna rám, így kissé könnyebb vasalni őket. No, erre csak annyi volt a válasz, hogy akkor azonnal rendeljünk két vasalódeszkát. Zsoltinak pár éve a száradó zoknijai miatt volt koccanása velük. :D

A következő kérdéskör még érdekesebb lett. Támadt némi nézeteltérés a bevételezett üzemanyag mennyisége körül, Janusz szerint még 10 tonna járt, a tankeros szerint nem, én meg Janusznak hiszek. Emelkedett a hangulat, a hangunk is és elkezdtek repkedni a kxxxa és fxxk kötőszavak. Közben ketten is kiszámoltuk a bárkásnak, hogy a szonda alapján ennyi és ennyi olaj lett vételezve a tankokba, tényleg jár még 10 tonna. Ezt is megfűszereztük a népies ízekkel, megemlítve, hogy akkor jöjjön bunker surveyor, ellenőrizze az a tankeros költségén, de amíg + 10 tonna nincs betöltve, Janusz nem írhatja alá a papírt. Mi nyertünk, megkaptuk a 10 tonna olajat, remélhetőleg nem a szennyolajból. Viszont Draxl néni megemlítette, hogy mi milyen csúnyán beszélünk, és ez rossz fényt vet a tulajdonosra. És különben is, szoktunk- e templomba menni, ha kikötőben vagyunk? Miután a visszafojtott röhögéstől keletkező csuklásom elmúlt, pironkodva bevallottam, hogy nem járunk. Sőt még a flotta hagyományaihoz híven tisztességesen be sem tudunk rúgni, mert nincs rá idő. De amúgy is substandard a hajó, mert a srácok nem mászkálnak a kurva nénikhez és egy fia pornóújságot sem talál náluk. Szerencsénk van, ha jut egy este Sevillán (oké, az elmúlt három kanyar során két este jutott, de ezt nem tudják), akkor alszunk van. Szóval teljesen értelmes dolgokkal voltunk elfoglalva, közben arról nem esett szó, hogy miért lassan kapjuk meg a sürgősre rendelt alkatrészeket, azok minősége miatt a legvacakabb kínai.

Mint mondtam, az új nautikai szuperintendánssal érkeztek bemutatni az ifjú titánt. Szó szerint ifjú, 26 éves. A cég hajóinak felén Ő lesz a felelős a fedélzeti dolgok felügyeletéért, kezdve a navigációtól a rakodási technikán át a munkavégzés biztonságáért. A hajó pechére mi is beleestünk abba félbe, a többi PD személyzetes hajó viszont marad a régi szuperintendásnál. Hatalmas rutinja van a hölgynek, már volt összesen 6 hónapot 3. tiszti beosztásban. Ez megnyugtató, mivel tudom, mire számíthatok, ha problémánk van és hozzá fordulok majd. Semmi előítélet, megelőlegeztem neki, hogy a kevéske gyakorlati tapasztalatból kifolyólag még elviekben lehet elég a tudása. Sajnos másfél óra beszélgetés után rá kellett jönnöm, hogy nincs neki. Kezdte azzal, hogy felkóstolta Oleget, mondván a hajó nincs rendesen festve, főleg a „rózsaszín” (sic) része a külhájának. Ez sajnos igaz, de az a rózsaszín rész, az bizony az, amelyik rakott állapotban víz alatt van, üresen is csak egy része van víz fölött, márpedig mi többnyire rakománnyal mászkálunk. És bár a lehetetlent megoldjuk, víz alatt még mi sem tudunk festeni, ahhoz hozzanak indiai személyzetet. A következő kérdése az volt, hogy a twistlockok karjai miért nincsenek pirosra vagy sárgára festve? Hát, van 1700 ilyen eszcájgunk a hajón, többnyire berakva két konténer közé, belátható, hogy olyankor nem festjük őket, még ha idő is lenne rá, Oleg a deckre küldi rá a hombrékat. Ebbe nem nyugodott bele, kiadta utasításba, hogy egy hónapon belül az összes twistlock sárga és/vagy piros színben pompázzon. Megígértük, sőt, a nevet is átfestjük majd Parrot- ra (papagáj).

Következett Vladimir, akin éppen térképjavítás közben ütött rajta. Vladimir egy új térképrészletet ragasztott fel, ami fekete fehér volt, mivel csak ilyen nyomtató van a hajón. A javításokat hetente kapjuk műholdon, letölti, kinyomtatja, elvégzi, ebből a szempontból alapos, rögtön megcsinálja az összes javítást. Nos, a hölgyemény megkérdezte, hogy az új rész miért fekete fehér? Vladimir mondta, hogy mert csak ilyen nyomtatónk van. Rendben, de akkor tessék kiszínezni, mert így nem szép, hangzott el az utasítás. Vladimir nem értette. Én meg nem akartam hinni a fülemnek.

- Talán nem tetszett még térképet javítani? Nem a szín a fontos, hanem az, hogy, a friss részlet rajta legyen a térképen. Ha apróbb a javítás, amit kézzel rajzol fel, ahhoz lila tust használ, de ez egy térképrészlet, meg hajó, nem óvoda, nem színezünk.

Ekkor derült ki, hogy mint 3. tisztnek, még nem volt aktív szerencséje térképjavításhoz, nem is kellett, mert amelyik hajón eddig volt, ott elektromos térképet használtak. Néztem a tulajra, na, akkor most ezt hogy? Ő volt parancsnok, tudja, milyen zöldet mond az új fiú (leány). Érezte Draxl bátyó is, hogy itt most kicsit marhaság forog fenn, németül meg is említette Maschanak (ez a lány neve :D), hogy butaság, amit mond.

Utána következtem én. Végignézték a hajó érkezését a rakpartról, és Mascha úgy ítélte meg, hogy az általam elkövetett manőver nem volt biztonságos. mivel az öbölben, ahol kikötöttünk, mindkét oldalon voltak hajók és én közöttük fordultam körbe gigantikus méretű hajónkkal, ahelyett, hogy az öböl bejáratánál fordultam volna meg és toltam be jó 600 métert? He?! Mi van?

- És úgy mégis mi nem volt biztonságos a manőverben?

- Hát az, hogy két hajó között fordultam meg, nem volt sok hely elől és hátul.

- Volt 40 méter elől is, hátul is. Nem volt több kockázat benne, mint a másik megoldásban.

- De mi nem így csináltuk a hajón, ahol voltam. És miért nem használt vontatót, captain? Legalább egyet? Mi midig használtunk.

- Drága hölgyem. Ez egy feeder. Itt én csak akkor használlok vontatót, ha a szél miatt szükséges, vagy ha pilot kifejezetten kéri. Amúgy a bérlő költségére menne, és szerintem nem lennének boldogok, ha feleslegesen, nyakra - főre használnánk. Nem is kell, teljesen ura vagyok a hajónak, én tudom, mit csinállok.

- Captain, már láttam pár manővert, nem jól csinálja, nem biztonságos.

- Mégis hány manővert tetszett látni?

- Legalább 15 manővert. Már voltam hat hónapig 3. tiszt.

Ekkor gyorsan megborotválkoztam tíz körömmel, hogy lenyugtassam magamat. Hol van Draxl fater? Ezt hallania kellene.

- Drága hölgyem, higgye el, én ennél több manővert láttam és többet is csináltam. higgye el, az a manőver teljesen rendben volt.

- Nem volt rendben, captain.

- Miért nem?

- Mert nem.

Eltört a kezemben tartott toll. Ez olyan jófajta női válasz volt. Mintha a nejemmel vitatkoztam volna. Ekkor érkezett Draxl fater, aki mondjuk annyira nem öreg, még innen az 50-en, kérdezte, mi a baj.

Mascha előadta neki németül, hogy roppant elégedetlen volt a manőveremmel, de én kötöm az ebet a karóhoz, hogy az úgy volt jó. Draxl papa kérte, fejtse ki bővebben, mi volt a probléma, mert ő nem látott benne semmi kivetni valót. Mascha előadta, Draxl értetlenkedve nézett, ő sem értette a problémát. Na itt szóltam bele németül, hogy úgy érzem, a Fräuline (ez manapság enyhébb sértésnek számít egy német nőnek mondvá, jobb szeretik a Frau megszólítást) nem rendelkezik túl sok gyakorlati rutinnal. Mascha kissé meghökkent, hogy pötyögök németül valamit, de nem zavartatta magát. Majd beszáll hozzánk egy útra, és megfigyeli, mit, hogyan csinálunk és megmondja majd, hol a

hiba. Ez remek lesz, de ha lehet, majd csak október közepe után, tessék boldogítani majd Adriant. Három hónap szabí után lesz, ki lesz simulva, lesz türelme a marhasághoz. Ezt nem mondtam, csak gondoltam. Draxl fater szépen elmagyarázta neki, hogy bizony, ekkora hajón ezt így kell csinálni, szép manőver volt. Ennyiben maradtunk.

Később Draxl fater félrevont, mondta ne vegyem a szívemre a kisasszony okvetlenkedését, még sokat kell tanulnia, majd felteszik időnként hajóra, hogy lássa, hogyan dolgozunk ilyen méretek mellett. Hm. Küldjék a North expressre, kíváncsi lennék, ahhoz mit szól majd, ahogy Arild csinálja a manővereket. Meg Arild mit szól majd, ha felkostonják. De Maschanak nem lesz köze ahhoz a hajóhoz.

- Én kérem nem vettem, de tényleg nem volt más jelentkező erre a munkára?

- Captain, tavaly felajánlottuk neked az állást, nem akartad. Sajnos tényleg nem volt más. Majd beletanul. A 24 hajó sok egy embernek, más meg nem jelentkezett. Majd beletanul. Sajnos még az elektrikusunk is úgy megy le a hajókra, hogy elvégzi a szuperintendás munkáját.

Tényleg, mintha valaki említette volna, hogy az elektrikus válogatta ki a lejárt gyógyszereket, talán Csabi barátom volt az? Az is igaz, tavaly említették az állást, de én nem vettem komolyan, ők sem erőltették a pénz sem lenne túl jó. meg miként is osszam az észet asztal mögöl, amikor nekem sincs felesleg? Tartok tőle, ha látnám, mi megy az irodában, nagyon hamar elmenne a maradék kedvem is ettől az egésztől. Mert parancsnokként megértem, hogy mi a tulaj érdeke, ha elfogadni nem is mindig tudom, és megpróbálok úgy ügyködni, hogy mindenkinek jó legyen. Ott ülve viszont, ha látnám, hogy lehetne jobban csinálni, de nem teszik, hamar begörccsölnék, mert nem lenne hatalmamban változtatni a dolgokon. Itt még nem vették ki teljesen a döntést a parancsnok kezéből, a fontos dolgokban még dönthetünk, és ha logikusan meg tudjuk indokolni, mit miért teszünk, még komment sem érkezik. Illetve nem kis meglepetésemre, már kétszer is kaptunk egy „jól van” üzenetet egy probléma megoldásáért.

Egy valamikori gépüzemvezető kolléga, aki most műszaki szuperintendáns írta a minap, hogy nem lett könnyebb a hajókon az élet. Szerintem az ő munkája sem lehet egy vurstli, mert gyengébb az emberanyag, kevesebb a pénz, de az érdekek nem változtak. Minket ezért fizetnek, soha, senki nem ígérte nekem, hogy könnyű lesz parancsnoknak lenni. Csak ne kelljen napi szinten a főnökséggel küzdeni, akkor valahogy megoldjuk.

Közeledik a szerződés vége, el is vagyok fáradva rendesen. Rám fér majd a pihenés. Ígértek nekem 4 hónapot otthon, remélem, most betartják, és nem rángatnak vissza korábban. Kénytelenek lesznek, mivel én kedvenc hobbimnak hódolva szépen megmútetem a térdemet, ilyen ügyis régen csináltam. Tavaly. :D Csak erről kedvenc beosztónk semmit nem tud.

Öregszem, de tényleg, mert már egy picit rollázástól fáj, sőt egyre jobban fáj ez az alkatrészem, ráfér majd a nagygenerál.

Folytatódjék akkor barbaságom története, mindenki legnagyobb unalmára. Ne várjatok vicces dolgokat, legújabb behajózásom eddig csak idegeskedésről, és problémákról szólt.

Valahogy úgy lehet ez, hogy ha az ember gyereke nem nagy kedvel lát munkához, akkor jönnek a bajok, a gondok és a problémák. Márpedig én nem nagy kedvel futottam neki ennek a behajózásnak, szerettem volna nagyobb, újabb hajóra kerülni, őszintén megmondom, másik tulajdonosnál, mert amit itt az elmúlt években tapasztaltam, de főleg 2009 óta, az nagyon nem tetszik. Épp elég gond az nekünk, hogy állandóan változó külső körülmények között mindenki meglegedésére dolgozzunk a hajóval, de ha ezt a tulajdonos nehezíti meg a legjobban, akkor megette a fene az egészét. Márpedig megnehezíti, mégpedig azzal, hogy nem küldi a megrendelt dolgokat, anyagokat, spórol. És ha gépalkatrészeket spórol, akkor máson is fog, például az édesvízen, jelenleg ettől tartok a legjobban, leírom később, miért.

Szóval megérkeztem és beszálltam Rotterdamban a hajóra, ahol éppen egy ISM auditálás folyt az regiszter részéről. Ennek során azt ellenőrzik, hogy a tulajdonos és a hajó az nemzetközi biztonsági előírások szerint van-e menedzselve, azaz a papírmunka, a jelentések, egyebek rendben vannak –e. Ellenőrzik az irodát is évente. Sok haszna szerintem nincs, mert az úgysem derül ki, hogy gépalkatrész nem jön, az élelmiszer ellátmány vacak. De legalább van róla egy bizonyítván, és jó pár órát elvesz a barba idejéből, ami akkor a legjobb, ha éppen váltás van. Na ebbe csöppentem bele, de bele nem szóltam, elvégre még Adrian van otthon.

Amikor végeztek és megkezdődött az átadás, és rossz, kelletlen előérzeteim beigazolódni látszottak. Mert az újévi horgonyzás eléggé megviselte a horgonygépeket. A bal láncot elég nehéz felhúzni, ezért ellenjavallt ledobni. A jobb láncot könnyebb, ott viszont vélhetőleg nem mozog a kapa, így erősen kell figyelni, hogy a horgony tartson. nekik nem tartott, egy hét horgonyzás során ötször húzták fel. Persze elég rossz volt az idő, de ez akkor sem megnyugtató. A horgonycsörlőn el van kopva a láncdió, amit ugyan felhegesztettek gyorsan Rotterdamban, de most meg húzáskor nem veti ki a láncot, megszorulhat. A tengely is ugrik, úgy fest, a csapágyak elfordultak a házban és szépen kikoptatták a tengelyt, mivel a zsírzás nem tudott eljutni a megfelelő helyre. A filippínó meg olyan, hogy ha a zsírzógombon kijön a zsír, akkor az neki jó, holott a csapágy és a tengely között kellene kijönnie. Ott nem jön, mert oda nem jut el. Viszont a jó kis sós víz bejut és megteszi a magáét.

Azután a gép már megint vacakol. Tavaly nyáron Zsolti kápó addig küzdött vele, amíg jó lett, most viszont megint jönnek a problémák. Nem lehet teljes erőn használni. Nincs pótalkatrész az üzemanyag szivattyúhoz, ha ami van, bedöglik, akkor megálltunk...

A bérlet is ki tudja, meddig tart, azaz meddig lesz munkája a hajónak. Adrian szerint még legalább két út, és gondolkoznak egy hosszabbításon. Amikor viszont ezt gépelem, már tudom, hogy Rotterdamban véget ér a több éves kapcsolat a bérlővel, és kirakodás után horgonyra állhatunk, és várhatunk, hátha lesz fuvar. Szerintem nem, hetekig is eltarthat bármit találni nekünk, sőt, azt sem tartom valószínűtlennek, hogy április folyamán a hajó elvonul valahová, leállítják, a személyzet pedig mehet haza róla. Én is. Elnézve a gazdasági helyzetet több mint 50% az esély rá. És itt jön a képbe az édesvíz. mert gázolajunk lesz úgy jó 30 napra, viszont víz, az maximum 18- 20 napra. Ahogy meg a

tulajdonost ismerem, ha el is fogy, akkor ő nem szeretne se pilotot és rakpartot, sem pedig vizes bárkát bérelni nekünk csak azért, mert mi fürdeni, mosni merészelünk.

Azután Adrián üres kantint és üres kasszát hagyott itt nekem, saját magát azért kifizette. Én meg oldjam meg a Rotterdamban kihajózó kápó és első tiszt kifizetését. Aki mellesleg magyar. És ahogy elnéztem elég jó és akkurátus munkát végzett. Adrian ugyan egyszer kétszer írt nekem, hogy nem jól csinálja, meg így, meg úgy, de Sanyi először van konténeresen, és rögtön nem a legegyszerűbb hajót kapta. Már ha van egyszerű hajó. Amit itt láttam az elmúlt napokban, arra viszont azt kell mondani, hogy bizony tudja, mit csinál. A rakományt is megoldja gond nélkül és hát a problémák nagy részén is próbált úrrá lenni, mint például szivárgó ballasztcső a tunnelban, kissé idióta oiler, és így tovább. A ballaszttankokban is járt, de ezért nem dicsérték meg a tulajdonos részéről. Nem tudta, hogy nem elvárás ennél a tulajdonosnál, hogy ilyesmiket mi megnézzünk, vagy ha meg is nézzük, akkor jelenteni már ne jelentsük, mert az nem jó. Jobb nem tudni a problémákról. Nekik.

Tehát ilyen alapokról kellett nekifutni az elkövetkező 4 és fél hónapnak. Azért ennyinek, mert Adrian vissza szeretne jönni ide július közepén, ezért meg lettem kérve, hogy addig maradjak. A fentiek fényében erősen kérdéses, hogy maradok- e addig.

Az indulás és az út első része eseménytelenül telt, egy rövid horgonyzás Tanger Med előtt, simán és flottul Gibraltár, szép reményekkel arra nézve, hogy szerda délután Sevilleban leszünk. De előtte még volt egy kikötő, Ceuta. Ahol beütött a ménkű. A kikötőhöz közelítve és meglassítva azt kellett tapasztalnom, hogy a hajó nem fordul balra, ezzel szemben a szél hatására fordul jobbra, mert az tol a felépítményen és a mögé 4 magasan felrakott konténereken. Volt sebesség is, ment a gép, és semmi reakció, a kijelző szerint már teljesen balra ki volt rakva a kormány és fordulunk jobbra, neki egy lehorgonyzott hajónak. Hárman voltunk a hídon, hárman láttuk mi történik. Sanyi rohant előre, hogy ledobjuk a horgonyt, de valami isteni csoda folyamányaként 50 méterrel elszaladtunk a hajó mellett és visszafordultunk jobbra. A révkalauzra várunk kellett, és ezalatt azt kellett tapasztalunk, hogy bármit teszünk, nem tudjuk balra fordítani a hajót. A kormánygép ment, de a lapát nem fordult ki balra, illetve teljesen balra kitett állapotban mintha kissé kimozdult volna. Sajnos ezt a pilot is látta, mert amikor beszállt, kérte, hogy forduljunk 30 fokot balra és nem sikerült. Így nem is vállalták, hogy a kikötőbe vigyenek, hanem a horgonyzóhelyre navigáltak. Ahol elkezdtük megnézni a horgonygépet és orra buktatni a hajót, hogy lássunk valamit a lapátból, leesett, esetleg felakadt rá valami? Vagy valami elektromos hiba? Erre ráment az éjszakánk és a következő nap fele, de semmit nem találtunk. felhúztuk a horgonyt és elmentünk egy rövid próbaútra. A kormány most működött, csak a hajó valahogy lustán fordul balra, mintha dolgozó hajócsavarnál nem fordulna ki teljesen. A tulaj technikai szuperitendánsa szerint egy szolenoid lehet a felelős, ami beakadhatott, amikor viszont a vészkormányzással kipróbáltuk, akkor ez a szolenoid kioldott. Szerintünk meg a hiba a lapátban lehet, ahol a tengelyre fel van erősítve. A legutóbbi dokkban egy hónapot vártak egy komplett új lapátra.

És itt kezdtek el kiesni a csontvázak a szekrényből. Kiderült, hogy Adrian folyamatosan panaszkodott a kormányra, hogy nem úgy viselkedik a hajó, mint korábban, lustán fordul időnként balra, és egyszer azt tapasztalta, hogy kézi kormányzás során saját magától kitért a kormány balra. Na ezt most én is megtapasztaltam, a Ceutából történt induláskor a teljesen jobbra kitett lapát szépen visszament balra, amit én a balra 20 fokos kitérésnél vettem észre. Azután az első matróz, aki mellesleg tiszt patenettel is rendelkezik, esze is van, de kitoltak vele, mert itt nem lehet őt kinevezni, viszont Manilában ezt ígérték neki, igen érdekes dolgot mondott. 2010-ben a hajó Sevilleba tartva, kiszaladt

„egy picit” a partra a zsilip közelében. A folyó vonalát követve balra kellett volna kanyarodniuk, nem sikerült. Szerencsére nem volt nagy a sebesség, a fenék és a part iszapos, a zsilipeléshez pedig mindig ott áll készenlétben egy vontató. Ez hamar odaért és lerángatta őket, majd gond nélkül kikötöttek. A barba senkinek nem jelentette az esetet és a crewnak azt mondta, hogy ők se szóljanak semmiről, semmi nem történt. A pilot meg épp mobilon telefonált, gondolom ő sem akarta reklámozni a dolgot. Viszont a srác fent volt a hídon, amikor történt, és miért találna ki ilyet? Az esetről itt lévő parancsnokot ismerve meg, elhiszem. Neki stílusa minden ilyen dolgot szőnyeg alá seperi, még az olyat is, amikor az oiler hozzávág egy csavarhúzó a gépüzemvezetőhöz. Ebben az a szép, hogy nekem egyik esetről sem mondtak egy szót sem, és most csak találgatom a megfejtést, de a kormányban (a hajóiban, bár a sajátunkban sem) nem bízok.

Ennek ellenére a déli kanyart már komolyabb probléma nélkül letudtuk és Cadizból már menetrend szerint indultunk el. Nem tudunk teljes sebességgel haladni, mert megint magasak a kipufogó hőfokok, de hogy hol lehet szétkapni a gépet, azt nem tudom. Mert ilyen remek állapotban lévő horgonyokkal én nem akarom Rotterdam előtt megkockáztatni. Mindig olyankor történik valami, amikor nem kellene.

Mint az időjárás, most. A szombat esti előrejelzés északkeleti 6-7 erejű szelet ígért Finisterre környékére, időnként 8-as befújásokkal. Hajnali kettőkor ébresztett a 2. tiszt, hogy erősödik a szél és egyre nagyobbak a hullámok. Meg kellett lassítanunk, mert elkezdett a hajó ütni. Reggelre pedig szép, 9-es erejű szél köszöntött ránk, és nagyon viharos tenger. Közben az időjárás jelentés 7-es szélről informál, és arról, hogy északabbra jutván csökken. Hiszem, ha látom, mert per pillanat az anemométer szerint stabilan 9-es a szél, a hullámok egyre jobban kialakulnak. A sebességünk meg alig 7 csomó, a szükséges 14 helyett. Így már most biztos, hogy Felixstoweba késve érkezünk, meg Rotterdamba is, ahol egyébként a tulajdonos szerint esetleges vásárlókat kell várunk. Hurrá. Nekem ugyan mindegy, ha eladják a hajót, remélhetőleg lesz másik, jobb, újabb, de hát ez nem jó hír. Ahogy nem jó hír az sem, hogy bérletre még kilátás sincs.

Végül kedden reggel hivatalosan is bejelentette a tulaj, hogy Rotterdamban a kirakás után vonuljunk ki horgonyra. Gondoskodjunk mindenről, mert esetleg „heteket kell várakoznunk”. Ne szép kilátások, heteket tudunk várakozni, legfeljebb elfogy a víz, a kaja.

Azt reméltem, hogy Felixstoweból vagy Rotterdamból el tudom küldeni ezt az írást, nem sikerült. Nem úgy érkezünk, nem úgy indultunk, hogy erre lehetőség lett volna. Rotterdamban meg ugye volt mindenki, bunker surveyor (ő számolja ki, hogy a bérlet végén mennyi üzemanyag maradt bennünk), a valószínű vásárlók képviselője, váltás, ami kell. Még telefonálni sem volt időm, senkinek nem volt, de még telefonkártyát sem hoztak. Este 7-kor szépen elhagytuk a rakpartot, és kijöttünk horgonyra.

Ennek ma pont kilenc napja, azóta itt várunk. De még csak kérdést sem vágta hozzánk, hogy mikorra tudnánk ide, vagy oda érni. Nem jó jelek. Az sem, hogy körülöttünk 10 tanker, és négy kissé nagyobb konténeres várakozik utasításra. Pang a piac. És lássuk be, a Gudrunhoz hasonló méretű konténeresek ideje lejárt. Sevillába is fel tud menni a nagyobb feederes hajó. A mi öreglányunk sebessége és üzemanyag fogyasztása nem csábító, és a TEU kapacitása sem. Tartok tőle, hogy nem kellünk majd senkinek sem. Hasonló fogyasztással, újabb, gyorsabb, nagyobb konténeresek várnak munkára. Ez van. Lehangelő. Mivel a vízzel takarékoskodni kell, ezért koszosabb munkába nem is fogunk bele, de azért karbantartunk. De a napok lassan telnek, még úgy is, hogy nyakunkon a hóvége, és a nyegedéves marhaság. Mármint a papírgyártás.

Közben szépen végignéztük, hogy a tulaj négy másik hajója – köztünk a testvérhajó – jön és megy Rotterdamból. Nekik van munkájuk. Félre értés ne essék, a fizetésem nekem ugyan annyi horgonyon, mint menetben, csak épp a fülöp maffiát nem lehet motiválni, mert így nincs túlóra. Érzékeny pont, a pénz, mert amíg dolgoztunk, volt manőver, rakodás, ez-az, volt túlóra. Most nincs, nem is lehet.

Valahogy az az érzésem, hogy a tulaj már nagyon nem is akar velünk foglalkozni, arra játszanak, hogy eladják a hajót. Néhány igen fontos kérdést tettem fel nekik, például festékre vonatkozólag, de még csak válasza sem méltattak. Történt ugyanis, hogy az előző festékrendeléssel, az általunk használt International festék mellé érkezett 250 liter Jotun gyártmányú festék is. Ezzel az a baj, hogy se kezelési utasítás, sem tárolási leírás nincs hozzá, nem tudjuk, melyik festék mire való. Eddig egyikünk sem találkozott Jotun festékkel. És azért egyik napról a másikra nem lehet csak úgy festéket váltani. Nagyon valószínű, hogy ha elkezdjük rákenni a Jotunt az International festékre, a friss festék szépen felhólyagosodik, „leég” az előző festékről. Ezt minden normálisabb ember tudja, csak a mi szuperintendásunk nem. Vagy pedig, van az a pénz, amiért ő nem fogja tudni, mi meg oldjuk meg. Na erre kérdeztem rá, hogy ezt így most hogy, de semmi válasz. Ahogy arra a körkérdésemre sem érkezett, hogy mi lesz a hidraulika olajokkal a kormánygéphez, a csörlőkhöz, raktártetőkhöz, a kenőolaj szűrőkkel, üzemanyag pumpákkal? Semmi válasz, hullaszag. Na ezért gondolom, hogy várják a vevőt, mint a csodát.

Csak ők nem tudják, amit a vevő képviselője nekem mondott- én meg nem fogom nekik, mert nem az én biznyákom: az érdeklődő egy ukrán cég (ajjaj, már rosszul kezdődik), akik bulkerként szeretnék használni a hajót. Ezért a manus roppant csalódott volt, hogy a cell guidek nem kivehetőek a raktárban. Amúgy nem vagyunk rossz állapotban, 18 évesen 10-12%-os a lemezvastagság vesztese a testen, ballaszttankok tetején. A gépház ragyogott, három tankba (amit Sanyink kitararított a srácokkal az elmúlt hónapok folyamán) is volt, és elégedett volt. Csakhogy, a hajó konténerezésre épült, nincs gabona stabilitási könyve, és a stabilitási programban van opció ömlesztett árura, a raktárak kialakítása miatt gabonával nem lehet rendesen megrakni a hajót. Az átalakítás meg, az ugye pénzbe kerül, meg rengeteg egyezkedésbe a regiszterrel. Minden megoldható persze, meg azért ez itt mégis csak egy német építésű hajó, német anyagból, ami egy plussz pont, de szerintem nem lesz vásár. Rengeteg hasonló méretű, bulk árura használható hajó van eladó. A másik érzékeny pontja a dolognak, a raktártetők. Azokon az elmúlt 18 év során konténerek voltak, és ez meglátszik. Nem dől be ugyan rajtuk a víz, de nem is teljesen vízhatlanok, vannak hibáik. Konténer esetén ez annyira nem gond, az víz, ami összegyűlik nem mennyiség, mondjuk úgy 100 liter, de ha ez gabonára kerül rá... Szóval nem hiszem, hogy lesz ebből valami.

Ez a rész már így is épp elég hosszúra sikerült, nem akarom még jobban nyújtani, csak még egy igen érdekes adalék. Minden pénteken 16:15-kor küldenek nekünk egy listát, amiben a megrendelt felszerelések, alkatrészek szállítás idejét jelzik. Ezt mi csak vicclistának nevezzük. Azért vicclista, mert nagyjából sosem kapjuk meg, pl. a már említett és januárban megrendelt kenőolaj szűrők még mindig nincsenek rajta. Az üzemanyag szivattyú sem. Sőt, a főgép fordulatszabályzó mechanikájának felújításához rendelt alkatrészek sem. Ez azért jó, mert ha az üzemanyag szivattyú bedöglik, akkor nincs főgép, lehet vontatni. A tartalék szivattyú pedig előírás, de az nincsen. A fordulatszabályzó mechanika pedig 410 órával túl van a felújítására előírt üzemidőn. És ezen a hajón már megtörtént, hogy addig húzták a felújítást, amíg nagyjából 3000 órás túlfutásnál egy jó kis 10-es időben Falmouth környékén elszállt az egész szerkezet, mert a csapágyak feladták. Na, e nélkül sincs gép. Szép kilátások...

Folytatása majd következik, akkor, ha lesz házi feladat, és munka ismét.

Aki most azt várja, hogy tömény izgalom, netán vicces dolgok következnek, az csalódnia fog. Nagyt.

Szóval történt, hogy március idusán (ez pontosan március 14. jelenti) befejeztük a közel 4 éves együttműködést a hajót bérlő céggel és kivonultunk horgonyra, Rotterdam elé. Rotterdam horgonyzóhelye igen jelentős szívást képez a tengerészek körében, mert elég szép dőghullámok tudnak lenni, és az északi nyár is fincsi szeleket tud hozni, hát még a tavasz! Ráadásul egy januári horgonyzás alkalmával kollégámnak négyszer kellett felhúznia, majd újra ledobnia a horgonyt, mert az nem tartott, köszönhetően az erős szélnek és a hullámoknak.

Ezen kívül ott lebegett az „akár hetekig is várakoznunk kell” ígérete a fejünk fölött. Ebből végül 24 nap lett, meg plusz pár óra. Átvészeltünk néhány erősebb szeles időszakot és különösebb töréskár nélkül a hajó folyamatos rollázását, ami időnként 20 fokos kilengéseket jelentett, 9 másodperces periódusokban. Cseppet sem volt vicces.

Viszont ami részben jó volt, hogy húsvét előtti csütörtökön a készletek feltöltése véget ért egy várakozó helyre vittek minket Rotterdam Rohadt Messze Van Külsőn, nem messze az Europorttól, de fényévekre bármilyen emberlakta helytől. Ez konkrétan egy Rozenburg nevezetű kis falucskát jelentett, gyenge 7 km-es távolságban. De legalább nem rolláztunk, kaptunk vizet, némi gázolajat, kaját és a szemetet is elvitték. Engem nem. Gépalkatrészeket viszont a válságra való tekintettel nem kaptunk. Tele a számócamintás napozóm a válsággal. Ez olyan jó Joker szöveg. Tény, nem fényes a helyzet, tény, elég sok társaság megy csődbe, főleg a kicsik, akinek nincs hátterük. Tény, az egyik nagyobb holland cégnek is sok hajója ment csődbe és egyre csúsznak lefelé a leejtőn – itt tudni kell, hogy bár a tulajdonos (illetve a management) azonos, minden hajó egy külön cég-, de az elmúlt évek ámokfutását, amit a mi tulajdonosaink végeztek végeztek, a válságra kenni, az már túlzás. 2008- ban 16 hajója volt a cégnek, 2012- ben már 26. Mert válság van.

A filippínó maffia is nagybevásárolt. Immár az oiler kivételével mindegyiknek van laptopja, van olyan, akinek három is, csak nekem nem futja a fizetésemből egy újra. Azt mondjuk nem tudom, mire használják, mert pikettáláshoz, festéshez nem kell, filmet nézni meg drága mulatság, de az ideológia az megvan: a feleségemnek / gyereknek / barátnőmnek / akárkinek viszem. Illetve van, aki 6 éveseknek való játékot játszik rajta. Illetve egy értelmes felhasználását láttam, a facebook (sic) használatát. Ehhez egy okos telefon lett aplikálva, mint modem. Még én is tudtam boldogítani néhány ismerősömet, meg kiüríteni a közel 600 olvasatlan levelet tartalmazó postafiókomat.

Szóval eltelt a húsvét, csendben, némi sör elropogtatása mellett. Dima, a chief és én egy sétát is tettünk szombat délután Rozenburgba, csak hogy megfejtjük, a helyi közért már 13-kor bezárt, a kocsmahivatalban pedig nincs tévé, amin focit lehetne nézni. Cserébe a hajóra visszamenet bőrig áztunk. Az esti zuhanyt viszont jól megspóroltuk.

Húsvét utáni kedden reggel hívom az ügynököt, hogy mégis mikorra várjam a révészt, merthogy nekünk egy csöppet sem sürgős horgonyozni valónk lenne. Erre mondja az ember, hogy de captain, hiszen maguk reggel óta bérletben vannak. Nono, barátocskám, az ilyesmiről nekem szólni szoktak, ugyebár, és mivel ilyesmi nem történt, hát legyen előbb hivatalos a dolog. Miután telefonos segítséget kértem, kiderült, így van, nemsokára kapom az instrukciókat.

Na, a telefonos segítségkérés az mókásra sikerült. Mivel ugye ilyesmiben a tulajdonos a legilletékesebb, azonnal hívtam a DPA-t, hogy talán szóljanak már rám, hogy helló, melő van, mert akkor nem festjük a raktárt. A DPA sajnos nem volt elérhető, mivel a Holland Antillákon, vagy arrafelé tavaszolt. Akkor adják nekem a helyettesét, aki nem más, mint a tulaj, aki ebből az alkalomból a cég nevét is felvette, az alapító lányát meg feleségül. Hát ő sem volt elérhető, mert sürgős szafariznivalója volt, Afrikában. Akkor adjanak, bárkit, aki tud valamit mondani nekem, hogy most mi van. Ilyen személy a húsvétra való tekintettel nem akadt. Ebben az a tök jó, hogy gyaníthatóan nem csak nekünk nem szóltak, hanem másnak sem, ha meg valami komoly gebasz van, akkor nincs felelős személy, aki intézkedne szerviz, vontató, bármi tekintetében.

Végül a hajó bérletét intéző brókert hívtam (aki történetesen kenyéradó gazdám = PD); ott azt mondták, már pénteken elküldték a charterre vonatkozó utasításokat. Amit én nem kaptam meg. Mivel egy másik hajónak küldték. Onnan meg vagy nem szóltak vissza, hogy ez mi, vagy teljes erővel megindultak Rotterdammak.

A kezdeti lelkesedésünk hamar lelohadt, ugyanis csak egy aprócska munkáról volt szó, Rotterdam – Tilbury. 148 konténer, visszafele ballasztban, esetleg ha van rakomány, akkor az. Nem volt, oda vissza két nap alatt megjártuk az utat, különösebb probléma nélkül; illetve Tilburyban a kikötőkapitány biztos csuklott egy darabig, az anyukáját viszont nem emlegettem egyszer sem.

A nyuszi tojt nekünk új SMS (Safety Management System) formulákat, azzal a felkiáltással, hogy mivel mostantól majd egy USB memórián küldjük a papírmunkát, mennyi papírt fogunk megspórolni, meg kevesebb lesz vele a dolgunk. Hát, nekem semmivel sem kell kevesebb papírt kinyomtatnom és postáznom. A kevesebb munkáról meg annyit, hogy küzdhetünk vele, mivel jó sok pénzért egy szemetet sóztak a nyakunkba. Normális helyen ez úgy működne, hogy egy- két hajóra leküldenek egy teszt verziót, azzal elmolyol egy darabig az illetékes tisztikar, majd javaslatot tesz a változtatásokra. Itt ez úgy lett megfejtve, hogy megkaptuk a lemezeket, könyveket és az utasítást, hogy akkor tessék használni, a hibákról meg szóljunk. Arról szóltunk is azonnal, mivel a formulák Excel fájlba lettek megírva, mégpedig 2010-es formátumban, amivel a hajó számítógépei köszönik szépen, de nem tudnak mit kezdeni. Nekünk ugyanis 2003-as Office van a gépeken. Továbbá az eddigi megszokott és bevált formátumok helyett mindent jól összekutyultak. Például azon a listán, ahová a hajó bizonyítványait, azok lejáratí idejét kell felvezetni, a bizonyítványok fele hiányzik, de van olyan rajta, amit kb. 5-6 éve megszüntettek. Továbbá nem értjük, hogy a fenékvíz olajsűrű berendezése (oily water separator, a hetrók kedvéért) mióta életmentő felszerelés, illetve hogy a mentőcsónaknak (life boat) mióta van külmotorja. Janusz, a kápó meg azt nem érti, hogy az eddig 18.000 üzemórás felújítású főgép most hirtelen 15.000 órás lett, a henger maga meg 12.000. Ez így meg már az összes hengernél túl is van a felújítási intervallumon. Nem vagyok gépész, de szerintem a dugót, gyűrűket, hüvelyeket egyszerre szokás felújítani. Továbbá igen fontos gépalkatrészek nincsenek a listán, mint a főgép fordulatszabályzója, vagy az állítható hajócsavar hidraulikus rendszerének ellenőrzése. 14 nap alatt egy gyenge 6 oldalas hibalistát sikerült összeszedni, 10-es betűmérettel, 1-es sorközzel. Majd örülhetnek neki.

Tilburyban az érkezés trükkösre sikerült. A konténer terminál a Temzén van, és bár a feeder hajókat a zsilipen belüli oldalára viszik, mi megnyertük magunknak a folyón lévő oldal nyugati végét. Ez a rakpart, mondanom sem kell, hogy nem ránk van méretezve, az árapály pedig alig 5 méter... De a legszebb az volt, hogy a bérlő kérésére 6 méternél kisebb merüléssel érkezünk, hogy ne kelljen

vontató a manőverhez. Azután mégis kellett, de mégsem, ezt mindjárt elmagyarázom. A rakpart közelében, amikor dagály van, kissé furán mozog a víz. A folyó közepén „befeleg” áramlik, de közvetlenül a rakpart mellett, egy 20 méteres sávban az ellenkező irányban. A kikötő pedig a mi méretünkhöz és merülésünkhöz 500LE orrsugárkormányt követel, ellenkező esetben vontatót kell használnunk. A mi orrsugárkormányunk meg csak 490LE. Tehát a kikötő előírta a vontatót. Viszont a pilottal, aki történetesen egy szenior pilot volt megegyeztünk, hogy a maximum 5 csomósszelet figyelembe véve nem kell a vontató. Erről értesítette is a kikötőt. Mégis, a rakparthoz közeledve megjelent a vontató, ami 2400 jó angol fontjába fáj a bérlőnek, és mi kénytelenek voltunk felvenni, holott tudtuk, hogy használni, abszolúte de nem akarjuk. A pilot kérte is a skippet, hogy ne csináljon semmit, csak tartsa a pozícióját, ne húzzon, ne toljon, semmi szükség rá. Mégis, a vontató – a kikötő egyébként legkisebbje- akkora volt, hogy már csak a helyzete tartásával is rettenetesen zavarta a manővert. Amikor meg egy 15%-os tolást kértünk tőle, akkor majdnem körbefordított minket a folyón. Így a 20 percesre tervezett manőver bő egy órára sikeredett, én pedig magyar nyelven párszor megemlékeztem a Harbour Masterről, nem Radnóti stílusában.

Viszont cserébe induláskor eljöttem vontató nélkül. A pilotnak nem hiányzott, én meg nem mondtam, hogy kellene. Bónusz az nem járt érte. A kifeleg pilottal jól elbeszélgettünk, kiderült, hogy nápolyi, érdekes dolgokat mondott a Costa Concordia parancsnokáról, meg arról, mi történt a hídon, mert volt ott ismerőse. Továbbá jó sok szó esett futballról, a közelgő Európa bajnokság apropóján.

A pénteken délután ismét horgonyon talált minket Rotterdam előtt, de most arcátlanul a parthoz legközelebbi horgonyzóhelyet néztem ki magamnak, annak is a legszélét. Illetve annyira nem is a széle, mert amikor ezeket a sorokat pötyögöm, akkor pont közém és a part közé dobott horgonyt Őfelsége, a holland király (esetleg királynő, mint az ángliusoknál?) Rotterdam névre keresztelt verekedős hajója. Ezek szerint lehettem volna arcátlanabb is. Ez a horgonyzóhely azért jó, mert alig 6 mérföldre van a partról, van jó erős mobiljel és szombaton még internetezni is tudtunk, de ezt most egy ideig szüneteltethetjük, mivel a modemként használt telefonon a 20€-os egyenleg alig pár óra alatt nullára apadt. Ez a maffia által megvásárolt laptopoknak köszönhető, ugyanis mindegyik azzal kezdte a működését, hogy letöltötte az összes elérhető frissítést a bekapcsolása után. Sajnos, erre nem gondoltam, nem figyelmeztettem a srácokat, de kérdés, ha szólok, akkor vajon tudják-e, hogy miről beszélek.

Tilburyban kellemes dolog is volt, 14 év után ismét találkoztam egy főiskolai évfolyamtársammal, aki a közelben él és dolgozik. Nem sokat változott, és nagyon örültem neki, hogy meglátogatott. Szingapúrban nem hinném, hogy látogatóim akadnának, mint Malajnak, de itt legalább van, aki ismer. Jót dumáltunk, de a hajóról késve indult, remélem a munkahelyén nem lett problémája belőle.

Volt váltás is, ami ellen én kissé hadakoztam, mert a korábban említett SMS formulák bevezetése miatt nem bántam volna, ha a másodtisztt marad egy darabig, ugyanis egy roppant szorgalmas és értelmes srác volt, a váltója meg Vladimir, a zenetanár, akiről nem mondható el ugyanez. A dolgát elvégzi ugyan különösebb nógatas nélkül – ez manapság nagy szó, ugye Malay?- , de nem ízig- vérig marinájó, és ha valamihez hozzányúl, van esély rá, hogy el is rontja.

Hát, ez meg is történt, Vladimir rettentően rosszul indított. Tilburyból való indulás után sikerült összehoznia egy ütközés közeli helyzetet egy másik hajóval, mivel fordulás közben akarta átadni az őrseget a chiefnek. 97 fokos útirány változtatás közben. Csak a chiefnek köszönhető, hogy nem lett

baj. Rotterdam érkezéskor pedig nem szólt nekem időben, majdnem teljes sebességgel rontottunk be a horgonyzóhelyre. Ezzel kiérdemelte a szóbeli figyelmeztetést, mivel az elmúlt 24 napos horgonyzás mély nyomokat hagyott a tolerancia készségemben. Mivel Vladimir megsértődött, úgy fest, hogy NM-ek (Notices to Mariners) letöltésére és az adminisztráció vezetésére szolgáló számítógépen állt bosszút. Kezdte azzal, hogy a monitort, amire 3 cm-es betűkkel van felírva, hogy ne kapcsolj ki, kikapcsolta. Ebbe azóta sem sikerült életet lehelni. Majd nem tudom, hogy a számítógéppel mit csinált, de a gép nem hajlandó levenni a műholdról a javításokat, semmit nem lehet rajta megnyitni. Tudatlanságból nem tehettem, mivel előzőleg 4 és fél hónapot volt itt másodtiszt, ha viszont szándékosan tette... Amikor rájöttünk a chieffel, hogy se kép, se hang, és megkérdeztük, akkor tagadta és arra hivatkozott, hogy a géppel már korábban is voltak gondok. Ezzel szerzett egy rossz pontot, viszont a hajónaplót nem töltötte ki rendesen, a night order bookba (éjszakai őrsegnak szóló, illetve különleges parancsnoki utasításokra szolgáló füzet) írt utasításokat nem olvasta el, illetve őrsege alatt nem figyelt fel arra, hogy a kápó tesztelte a tűzjelzőket; jobban mondva felfigyelt, de nem kezdte el kideríteni, hogy miért ordít a tűzjelző panel, tüzet jelezve a gépházban? Úgy volt velem, majd szólnak a gépészek, ha gond van. Ezzel kivívta magának az írásos figyelmeztetést is. Mindezt 48 óra alatt.

Ez szombaton történt, és bár a figyelmeztetéseket azonnal elküldtem Hamburgba, csak hétfő reggel kaptam választ a helyettes ügyvivőtől, mivel a rendes beosztónk szabin van. A levél meglehetősen rémült hangvételű volt, arról faggatott, hogy ki akarom rúgani Vladimirt, és mi történt, mivel itt korábban velem volt három hónapot, akkor nem adtam róla rossz véleményt (ez igaz, de jót sem, csak olyan átlagosat, kinevezésre nem javasoltam, sajnos Adrian igen). Az ifjú titánt megnyugtattam, mondtam nem akarom hazazavarni Vladimirt, a két figyelmeztetés az elkövetett hibáknak szólt és annak, hogy ismeri a hajót, a rendszereket, engem, és ebből a szempontból neki nincs megengedve, hogy 2-3 hét alatt rázódjon bele a dolgokba. Olyan hibákat vétett, amik nem tolerálhatóak. A figyelmeztetések pedagógiai és makarenkói elvek alapján történtek, remélem hatásukra megembereli magát. Mondom, mélyponton a tolerancia szintem.

Nem úgy fest, hogy megembereli magát, mivel amikor délután leváltom, nincs kész a kávé, pedig ez normál dolog, hogy a fellépő őrsegnak lefőzzük az első kávékat. Nem nagy ügy, kb. 3 perc szöszmös, neki mégis nehezebbre esik. Majd leírom neki oroszul, hogy KÁVÉ VAZZE A ZOMBINAK!

Eltelt közben egy hét és az történt, hogy semmi nem történt. Illetve igen, elveszett két darab kosárlabda. Szombaton a srácok összeütöttek egy kosárlabda palánkot és kialakítottak a felépítmény mögött egy pályát. A járólalakkal körül is vették, hogy megfogja a labdát és némely túlságosan lendületbe jött marináját. Meló után nekiálltak kosarazni és inni, mivel a kihajózó sörök és egyebek ekkor kerültek az asztalra. Volt huzatuk, rendesen. Csak mikor este nyolc után lementem vacsorázni, fancsali képpel üdögéltek, köztük az új másodtiszt gépész. A frissen vásárolt labdák úsznak valahol a 4-es raktárban. Mindkettőt sikerült bepaszolni a tengerbe.

A héten volt néhány fejkavarásra alkalmas dolog. Az első, hogy megtaláltam az a 6 hónapos e-mailt, amiben közölték Adriannal, hogy akkor mostantól Jotun festéket használunk és kész. Adrian ezt elfelejtette megmondani nekem, de az előző chieffnek is, nem csoda, az e-mail érkezése után 20 perccel elszállt nekik a turbófeltöltő. Eddig rendben volnánk, legalább nem kell várnom a választ a több mint egy hónapja feltett kérdésre (úgysem fogom megkapni). Egy gondunk van csak, a cég által használt rendelési programban nem lehet Jotun festéket rendelni, csak az eddig használt

Internationalt. A festékváltás 6 hónapja megtörtént, de a program adatbázisát még nem frissítették. Igazság szerint addig nem is tudták, hogy mi van, amíg rá nem kérdeztem. Ezek szerint a többi hajó sem tudja, hogy Jotun festéket kell rendelniük, vagy nem is rendelnek festéket, így könnyű „gazdaságosan” üzemelni.

Ugyanakkor kaptunk egy olyan levelet, hogy a közelgő nyárra való tekintettel rendeljünk festéket – na igen, amikor nem tudunk- , de a mennyiséget úgy rendeljük meg, hogy nem festünk teljes felületet, hanem csak foltokat. Ezt a válságra való tekintettel. Az új festékekkel, aminek az árnyalata nem ugyanaz, mint az előzőnek. Majd úgy nézünk ki, mint az árva gyerek, folt hátán folt. Szép lesz. Már ha egyáltalán megkapjuk a festéket.

Mert a létfontosságú alkatrészeket nem kaptuk meg, pedig lassan már könyörgünk értük. El nem tudom mondani, mennyire veszélyes a dolog. A segédgépekben 300 óránként kellene cserélni az olajat és a szűrőket. Az egyikben már 800 órája nem volt szűrő cserélve, a másik túl van az 1000 órán. Janusz ugyan elvégzi az olajcserét, 240 óránként, mivel a szűrők igen piszkosak lehetnek már. De ez csak olyan kényszermegoldás. Minden üzemórával nő a kockázata, hogy leáll a segédgép, mert eltömődik a kenőolajszűrő. Ha ez egy manőver közben történik, akkor lesz néhány ősz hajszálam. Mondjuk Janusz azzal nyugtat (saját magát is), hogy pár éve volt már ilyen, hogy majdnem fél évig nem kapott szűrőket, és akkor nem volt gond. De engem ez nem nyugtat meg, főleg mert akkor nem volt „válság”.

Hát így telnek a napjaink horgonyon. Hozzánk nem szól a kutya sem, a kérdéseinkre válasz nem érkezik, információ sem, és bár mellettünk egy nagyobb és újabb feeder horgonyoz, akik már negyedik hete várakoznak munkára, azért nehéz elhinni, hogy ennyire nincs munka. A festékünk már elfogyott, utoljára fél éve kaptunk, nehéz munkát adni a maffiának. Én már nagyon várom az információt, hogy eladták a hajót, és mehetünk haza. Arra, hogy nem lesz újabb bérlet, már mindnyájan nagy tétben mernénk fogadni.

A chief igazul főleg, mivel előző hajóján, a katasztrófálisan rossz Alwison május elején lenne chief váltás, de nincs váltó. Senki nem akarja bevállalni azt a hajót. Gyima két szerződést lehúzott rajta, Sanyi is mesélt, nekem meg elég volt körülnéznom három éve a testvérhajón, ami akkor volt 4 hónapos. Megértem, hogy senki nem akarja elvállalni. Gyima meg azért igazul, hogy nehogy átdobják innen oda, mivel a szerződés szerint ezt megtehetik vele. Hatalmas pech lenne a számára.

Igazából nem tudom megmondani, hogy mikor fejeztem be az előző részt, ha jól emlékszem valahol ott, hogy akkor mi most nyertünk magunknak egy rövid chartert, ez olyan lett, mint a hatvani személy, minden cseresznyefánál megálltunk jóformán.

Korábban vigyorogtam Malay sztoriján, hogy volt olyan időszak, hogy csak ülni mert a nagy fehér porcelánistenen, mert nem tudta, hogy végül is mit szeretne, és safety first. Hát most megtudtam. Amikor 24 óra alatt van három kikötő, ebben benne foglaltatik 6 óra egy folyón pilottal, meg két zsilip, és 14 óra múlva ott a következő pilot... Hát én még a nevemet sem tudtam. Sőt azt sem, milyen nap van. Alvással sok gondom tényleg nem volt, nem jutott rá idő.

Törtétek érdekes események, internal audit (*a hajó biztonságos üzemeltetését és a cég üzemeltetési előírásainak betartását ellenőrző éves audit – a szerk.*), flag state control (*a lobogó szerinti ország éves ellenőrzése, amely során ismét azt ellenőrzik, hogy a hajót biztonságosan üzemeltetik – a szerk.*), és egy port state control is (*adott ország hajózási hatósága ellenőrzi, hogy a hajó berendezései működképesek, a nemzetközi szabályok be vannak-e tartva – a szerk.*). Ezt így egy laza két hétbe sűrítve, mert ez nekem jár. Bár a PSC-ért hálás vagyok, mert írásos bizonyítékom van, hogy az FSC surveyor egy rosszindulatú droid, és még hüJJe is.

No, de kezdjük ott, hogy elkezdtünk pattogni a Rotterdam – Tilbury – Felixstowe – Teesport – South Shields – Immingham – Rotterdam vonalon, de nem ám egy megtervezett menetrend szerint, neeeeeem. Éppen ahol volt rakomány, oda be kellett menni. A csúf volt planner (*magyarul a rakománya rakodási tervet ő készítette, nem a partról – a szerk.*), hát ette a cigit. Mert kaptam egy telefont, hogy Teesportban szabad a rakpart, toljunk egy kanyart, és rakjunk be: 22 x 40' full, 12 x 20' full és 35 x 40' empty (Így, hogy egyem a zúzáját az okosnak) konténert. Az üresekkel semmi baj, de a „full”, az jelenthet 5 tonnától 33 tonnáig bármit. Tervezzél ezeknek megfelelően rakodást. Gyimának szemmel láthatóan kevesebb a haja most. A végén pedig átzavartak minket 295 üres dobozzal az Északi tengeren, Bremerhavenbe. A hajó 501 TEU-s, most elvittün 490-et. Majdnem ballaszt állapotban. Azután Bremerhaven előtt hozzám vágta egy e-mailt, hogy onnan csoszogjunk le Rotterdamba, és ott ende, koniec, vége a charternek. Amiben az a jó, hogy egy héttel korábban adtak nekünk 100 tonna nyálat, hogy 26-ig dolgozunk nekik, még lesz három utunk az angol kikötők között. Hát nem lett. Gyanítom ebben benne van az is, hogy mindenhova révkalauzt kell bérelniük, és az nem „teszkógazdaságos” megoldás. Meg amúgy is egy állandó hajójukat helyettesítettük, amíg az ki volt dokkolva. Meg az is benne lehet, hogy egy vasárnap délutáni, teesporti érkezés sokba lett nekik, 14 konténer kirakása miatt. Közeledve a révkalauz állomáshoz a mi Funny Guyunk kissé késve ébredt meg és hívott a hídra. Mire felmentem, teljes sebességgel vágattunk e a horgonyzó hajók közé. És egy elegáns, 5 fokos dőléssel a szélnek köszönhetően. FG úgy 12:15- kor, amikor én lementem a hídról, bevette a lesz@rom tablettáját, és úgy nagyjából fogalmam sincs, mit csinált, gondolom térképet javított. Közben azért nem nagyon nézett fel belőle, számára elég volt, hogy a hajó rajta van az általa megálmodott rottán. Az, hogy ott előtte horgonyzó hajók vannak, az apróság, majd félreugranak. A szél sem fontos, hogy egy gyenge 2-es szélből alig egy óra alatt lett egy jó 8-as erősségű, amiről semmilyen előrejelzést nem kaptunk. Nekem nem kell szólni, gondolta, úgysem tudom lecsillapítani a szelet. Az lehet, de akkor több időm lett volna a teesporti megállót lefűjni. Szóval nem egy órával érkezés előtt értem a hídra, hanem amikor már csak 5 mérföldre voltunk a

tengerbójától. Megint, a gépészek kapkodhattak a segédgépre átállással, én meg ezzel az idiótával is elfelejtettem ordítani, mert mással voltam elfoglalva. Kérdeztem a forgalomirányítást, milyen a szél a rakparton, ráfújó 45 csomó, 55-ös pöffökkel (*szélroham*). Ehhez nekünk volt 4,2 méter merülés, a raktártetőn majdnem mindenhol 4 magasan az üres konténerok, 1490 négyzetméter szélfelület, ami egy ekkora hajónak, ilyen merülésnél rengeteg. Kérdezem a kikötőt, hova akarnak minket állítani, hát a szűk öböl leghátsó sarkába, ahová hátrázva kellene bemenni. Ez még nem lenne baj, de az egyik oldalon épp akkor kötött ki egy másik konténeres, a másik oldalon meg két bulker (*ömlesztett áruszállító hajó*) van kikötve, a sarokban meg egy ro-ro. Mondtam a VTS-nek (*forgalom irányítás – a szerk.*), én ezt vontató nélkül nem vállalom, sehol egy takarás, úgy fog a szél odavágni a rakparthoz, hogy csak úgy csattog. Semmi gond, jött a válasz, egy vontató mindenképpen lesz, mert épp most segít az előttünk kikötő konténeresnek. Ami egyrészt kissé nagyobb vas, másrészt 6,5 méteres merüléssel, erősebb orrsugárkormánnyal, és egy farsugárkormánnyal van felszerelve. Húha, ha nekik is vontató kell, akkor én egyel nem biztos, hogy megoldom, mivel ők orral előre álltak be, ami egy egyszerűbb mutatvány. Mondom a VTS-nek, hogy ne küldje a pilotot, beszélnek az ügynökkel, bérlővel, ha lehet, akkor törölném ezt a kikötést, hadd menjek el a következő kikötőbe, majd ott kirakunk mindent, és megfejtik a dolgot. És akkor megint szembesültem azzal, hogy vasárnap senki nem dolgozik. Hívtam az ügynök **ügyeletes, 24 órán át bekapcsolt** mobilját, sikerült is üzenetrögzítővel beszélnem. Hívom a bérlő 24 órás ügyeletes mobilját, sajnos ott meg a rotterdami boarding agent (*az ügynökségnek az az embere, aki bemegy a hajóra a papírokkal, beszél a parancsnokkal, intézkedik erről, arról az adott kikötőben*) vette fel, aki viszont ilyen kérdésekben nem dönthet. Azaz miközben én ott próbálok nem rásodródni a horgonyzó hajókra, nincs, aki döntést hozzon a kérésemet illetően, hogy ne kössünk ki, oldják meg másképp. Előhalásztam egy másik ügynökségi mobil számát, azt sem vették fel, közben a VTS szólt, hogy úton a pilot, az ügynök nem törölte a kikötést, bemegyünk, kapunk egy vontatót. Itt lehetett valami félreértés, mert én nem tudtam beszélni az ügynökkel, persze a VTS-nek lehetnek mágikus számai. Na, megjött a pilot, mindjárt kettő, mert ilyen időben truváj a junior pilotnak tanulni. Előadom a hajó jellemzőit, a senior pilot meg kijelenti, kelle egy vontató. Mondom, ja lesz, kértem egyet, épp asszisztál egy másik hajónak, mi vagyunk a következő ügyfél. Nem, captain, kell még egy vontató, már meg is rendeltem. Ezzel a rakománnyal nem tudjuk megoldani egy vontatóval. Hoppá mondom, hadd telefonáljak, 14 dobozt köll partra tenni, ezért nem éri meg 2 vontatót fizetni. És ismét senki nem veszi fel a telefonokat. Gyorsan lepötyögtem egy e-mailt, hogy jó lenne, ha valaki válaszolna, döntene, mert ez így drága dolog lesz. Elküldtem. Öt perc múlva hívott a helyi ügynökség vezetője, hogy egy vontató oké, jöjtek csak. Mondtam neki, hogy ez rendben, de a pilot nem vállalja, csak két vontatóval, és ő ismeri a kikötőt. Az drága lesz, szívszent fel az ügynök. Ezt gondoltam én is, töröljük a kikötést, én megfordulok, és majd lejátsszák a következő kikötővel, hogy miként kerülnek ide a konténerok. Ez megint nem jó, mert fontos lenne, hogy a konténerok ma kirakásra kerüljenek. Közben a pilot elkérte a telefont és elmondta, még két vontatóval is kockázatos a manőver, meg amúgy is, megrendelte a másodikat, ha használjuk, ha nem, ki kell fizetni. Így abban maradtunk, hogy kikötünk, az indulást meg majd a kikötés tanulságaiból levezetve eldöntjük. Hát kikötöttünk, mint a nagyok, két vontató, de azért közben használtuk rendesen anyanyelvünk vulgárisabb szavait. A már kikötött konténereshez olyan közel mentünk el, hogy a deckről a két személyzet tagjai vidáman váltottak egymással pár szót, gond nélkül. A hídon meg a német barba sápadtan szemlélte, ahogy elmegyünk mellettük, amikor átintegettem neki, hát ő sem göthei németiséggel nyilvánult meg, le tudtam olvasni a szájáról az s betűs német szót. A tanulság: kikötöttünk, de amíg ez a szél dudál, addig innen két vontató nélkül nem megyek sehová. A vontatók elég rendesen dolgoztak, hogy ne zúduljunk rá a

rakpartra, a szél a rendelkezésre álló felület minden négyzetcentijét kihasználta, hogy megnehezítse az életünket. Úgyhogy szépen megvártam, amíg kissé alábbhagy a szél és akkor indultam el, vontatók nélkül, de begyűjtve 12 óra kését. Ez van, nem a Manchester City bajnoki győzelmét kell nézni a tévében, és akkor lehet spórolni. Mondjuk a 12 óra várakozás nem azt jelentette, hogy végig alhattam, mert két óránként kérdeztem rá a szélre meg az előrejelzésre a VTS- től, mivel ha olyan a helyzet, akkor 2 órával később tud jönni a pilot. Ezt meg nem bízhatom a Funny Guyra.

Apropó a Funny Guy. Azért az nem semmi, amit a faszikám előadott Rotterdamban, szerintem Guinness rekord lehetne. Az üres hajót, amibe csak beraknak, 1,3 méteres far trimmről képes volt 2,5 méteres orr trimmre ejteni 1 óra 40 perc alatt. Azért ehhez már kell tudni valamit. Reggel 6-kor kelek, mert fárom az FSC inspektort, de valahogy, valami fura volt. Négy óra alvás után kissé le voltam lassulva, nem tudtam hová tenni a dolgot. megyek le a csúf szentélyébe (cargo office), de már a lépcsőn hallom, hogy ordít valakivel. Hát FG- vel. Aki ott ül a szofán, szenttelen arccal hallgatja a dolgot és dohányza. Kérdem, mi van? Erre FG: hát, csináltam egy kis hibát a ballaszttal és van egy kis orr trimm. Erre Gyima nekiállt ordítani? Hogy kicsi? 2,5 méter te xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx (a szavak nem tűrnek billentyűzetet).

Hát kiderült, hogy mivel esett az eső, FG úgy döntött, a hídon fog dolgozni és majd rádióon, meg telefonon levezényli a rá eső őrseget. Világos, a hídról nagyon jól le lehet olvasni a merülést. Ebben az a szép, hogy a csúf leírta neki egy papírra, hogy mikor és mit ballasztoljon, bár ehhez nem kell sok ész. Ha a hajó elejét rakják be, akkor oda nem ballasztolok, amíg be nem fejezték, nehogy orra essen. Ha két daru rakodik, akkor logikusan felváltva ballasztolok. Ha mindkét daru elől rakodik, akkor meg oda semmiképpen nem töltök be vizet. Csakhogy FG elhagyta állítólag a papírt, és séróból akarta megoldani a dolgot, az viszont neki nem megy. Sikerült őrületbe kergetnie a ballasztot végző aszít, és 6 órakor fogalma nem volt, melyik tankban mi van. Arra kérdésre meg, hogy most mit tegyünk, az volt a válasza: állítsuk meg a rakodást, amíg korrigáljuk a trimmet a ballaszttal. Minden elismerésem azoknak, akik nemhogy tisztí patentet, de még chief bizonyítványt is adtak ennek a főszernak. Úgy hirtelen belém villant a gondolat: itt a remek alkalom a dismissalra, de pont megérkezett az FSC inspektor, így az intrikus balra el.

Na, az FSC inspektor egy külön történet. Az ilyen inspektorok, surveyorok egykor hajóztak, de amint abbahagyták és sikerült egy ilyen buli állást kicsípiük, rögtön elfelejtik, hogy milyen volt hajózni, és azt tartják szem előtt, hogy valamit rá tudjanak írni a jelentésre. mindegy mit. Eleve rosszul indított nálam a manus, mert előző nap felhívtam, hogy ekkor és ekkor érkezünk Europortba, jöjjön érkezésre és a shiftelés előtt elintézzhetjük a dolgot, a pihenő időm is meglesz a szabályok szerint. de ő nem akar jönni este, mert már programja van, jön reggel 6-ra, a hajó okmányait hagyjam csak az ügyeletes tiszténél, majd vele elintézz mindent. Aha, szép is lenne, ha a hajó okmányait csak úgy otthagynám valaohol, én aludnék, míg a csúfnak – akinek FG jóvoltából lett izzadni és rohangászni valója – otthagynom a dolgot: küzdjön meg vele. Na, nem az én stílusom. Elkezdődött az ellenőrzés, papírok rendben, híd rendben, térképek úgy - ahogy rendben. Mivel más nem volt elérhető, kénytelen voltam FG-re bízni a mandrót, mert körül akart nézni a decken, közben felrúgtam Januszt, aki szintén sokat aludta az éjszakai manőver és a bunker következtében, hogy kipihent csóka van itt, le akar menni a gépházba. Elküldtem az elküldendő reportokat, megválaszoltam az ostoba kérdéseket, amikor beviharzik a hídra az inspektor, hogy: „Captain, nem működik a vészhelyzeti tűzoltó szivattyú, a gépházban meg áll az olaj.”

Majdnem infarktust kaptam, előző nap tartottunk riadót, akkor még működött a szivattyú, a gépházi fenékkút meg száraz volt az este, nemhogy olajos. Valamit eltoltak a srácok a bunker közben? Közben a csóka lobogtat valami papírt, hogy hát itten van, a hajó híres arról, hogy állandóan olaj van gépházi fenékben, meg hogy ő két éve is feljegyezte, a szivattyú nem működik, a gépház olajos, stb. Meg azt, hogy a dirty bilge water tanknak (*az olajos fenékvíz tárolására szolgáló tank . a szerk.*) dedikált tankban sludge (*az üzemanyagból visszamaradó olajos szennyeződés – a szerk.*) van. És hogy az összes PSC jelentésen ott vannak ezek a hibák. Vakartam a fejem, mert az utolsó két PSC-n semmi ilyesmi nem volt rajta, egy hónappal korábban meg itt Rotterdamban volt egy ellenőrzésünk, ahol a helyi hatóságok semmi másra nem mentek rá, mint a gépházra, és minden rendben volt. Közben nézem a lobogtatott papírt, hát azon bizony nem a mi hajónk szerepel, hanem a testvérhajónk. Mondom a manusnak, hogy ácsi, fennforgás van, mert összekever minket valakivel, nézzen már rá a hajónévre. Teszem elé az elmúlt évek **összes** jelentését, ahol sehol nincsenek ilyen hibák. A fickó gondolkozott pár másodpercet, majd kijelentette, hogy akkor is, ő ezt találta, továbbá rengeteg a szivárgás a gépházban (angolul leaks, a szónak még jelentősége lesz!). Kértem adjon 10 percet, hadd kérdezzem meg a kápót, mégis mi ez a szivattyúval, az olajjal, stb. Jön Janusz, nem kicsit idegesen, ugyanakkor szakad be az ajtón a chief is, hogy a fenékkútból dől be a víz az 1-es raktárba, csináljon a kápó valamit. Hát a következő történet, pontokba szedem, mert legszívesebben megvertem volna az inspektort. Türelmes ember vagyok, mint FG esetéből látható, de ez a belga kihozott a sodromból. Tehát:

1. A tűzoltó szivattyú. Ez egy nagyon fontos berendezés, mindig készenléltben van, és ki is szoktuk próbálni. Nem a legjobb az állapota, mert 18 éves, mert régi konstrukció, mert az 1-es raktár fenékvizét csak ezzel lehet szívni, de alkatrész nincs hozzá, viszont működik. Két helyről indítható. a hídról és a szivattyú mellől. Ehhez a szivattyú melletti kapcsoló szekrényen van egy választó kapcsoló az indításra: távolról (híd), vagy helyből . Ez mindig távolról indításra van kapcsolva. FG lemászott ugyan a faszikával a szivattyúhoz az orrban (mert ott van elhelyezve), de csak szemlélte, ahogy az arc nyomogatja a start gombot, utána meg elkezdett mindenféle szelepeket tekergetni, hogy azok mozognak- e. Természetesen a szivattyú távirányítás módban volt, tehát nem indult, viszont a szelepeket sikerült úgy összenyitnia, hogy azokon keresztül a víz elkezdett a rendszerből szépen befolyni a raktárba. hurrá. Kérdeztem a jóembert, arra ki adott neki engedélyt, hogy bármilyen berendezéshez a hajón hozzányúljon, esetleg veszélyeztetve a biztonságos üzemeltetést? A válasz hallatán dobtam egy hátast. neki erre nem kell engedély, ő itten egy surveyor, azt csinál, amit akar. A kedves feleséggel talán, de nem a hajón. erről fel is homályosítottam, és megígértem, hogy jelentem az antiguai hatóságnak, hogy ténykedésével veszélyeztette a hajó biztonságos üzemét. amúgy meg, megmutattam neki, hogy innen, a hídról elindítottam a szivattyút, és mivel Janusz már elzárta a szelepeket, és légtelenítette a rendszert, 5 másodperc múlva jött a víz a tűzoltó szelepeken. Ez annyira nem érdekelte.
2. A gépházi fenékkútban meg nem volt olaj. A gyönyörű orr trimmnek köszönhetően a sarkokból, innen - onnan, amihez nem nagyon lehet hozzáférni amúgy, összefolyt j 30 liter víz, ami nem volt olajos, de a sötétszürke festésnek, meg annak, hogy a fenékkút nincs megvilágítva, a folyadék sötét, ő ezt olajnak titulálta. Janusz mondta, hogy egy pneumatikus pumpával épp most szívta át az aszi ezt a vizet a szennyolaj tankba. Ez sem érdekelte a fickót.

3. Az említett fenékvíz tank 18 éve van rosszul feltüntetve a hajó tervein, semmi összeköttetése nincs a fenékkal. Mivel azonban a regiszter előírja, hogy kell ilyen tanknak lenni, ez lett kinevezve erre a célra, és a fenékvizet elvileg ide kellene átpumpálni, majd innen a szennyolaj tankba, de ezt a gépészek rögtön oda pumpálják. A szennyolaj meg azért van a tankban, mert az üzemanyag szeparátorokból a mocsok gyárilag oda folyik, így lett a hajó megépítve. Innen pedig hetente átpumpálják a szennyolajtankba. Ha ki is takarítjuk, megint piszkos lesz, naná. Felhívtam a figyelmét, hogy alig egy hónapja vizsgálta át a holland hatóság a gépházat és mindent rendben talált. A válasz: akkor át kell építeni a hajót. A hollandok meg rosszul végezték a dolgukat. Na itt már nem bírtam tovább, kiröhögtem. Arcból arcba, és megmondtam neki, hogy fogalma sincs arról, amit beszélt.
4. A szivárgások. Igazából van egy, a kenőolaj előmelegítőből pár csepp olaj csöpög, ha fel van kapcsolva a szivattyú, de az nem volt felkapcsolva, így nem volt szivárgás. Ennek ellenére a jóember ráírta a jelentésre így: „Engine room – plenty leaks”. Kértem ezt most itt és azonnal részletezze, a jelentésen is, hogy el tudjuk őket hárítani. Ezt nem tudta, mivel ugye nem volt mit részletezni. Viszont nekem majd intézkednem kell, hogy ne legyen plenty leaks, majd jól leküldöm a szakácsot, szedje össze őket (leaks = saláták).

Mondanom se kell, hogy ezek után a jelentése nem festett valami szépen. Kitöltötte, én meg közöltem, jó, hova írhatom az én megjegyzéseimet.

Hát ahhoz nekem nincs jogom, az ő jelentéséhez én nem fűzhetek hozzá semmit. Rendben, akkor én meg nem írom alá a papírt, mivel a megállapításaival rohadtul nem értek egyet. Feltelefonáltam a műszaki felügyelőnk, szombat reggel, biztosan örült neki, és elmondtam, mi a helyzet, én nem értek egyet a surveyor megállapításaival, nem vagyok hajlandó aláírni a papírt. A DPA megkérdezte a surveyor nevét, röhögött egy jót, azt mondta, nyugodtan írjam alá, majd küldjek neki és az antiguai hivatalnak egy másolatot a megjegyzéseimmel. Ismerik a mandrót, állandóan gondjuk van vele, valamiért rettenetesen fúj a tulajdonosra.

Így aláírtam a papírt, kirúgtam a csávót, megmondtam neki, hogy záros határidőn belül jelzem az érdekelteknek a ténykedését, soha viszont nem látásra.

Meg is tettem, mi több, a levélhez mellékeltem a testvérhajónkról általa egy éve kiállított jelentést, amiben szóról szóra ugyanezek a hibák voltak felsorolva, kétségbe vonva a manus jóhiszeműségét, kompetenciáját, és jeleztem azt is, hogy ténykedése veszélyeztette a hajó biztonságos üzemeltetését és akár rakománykárhoz is vezethetett volna. Továbbá kértem a hajó reinspekcióját, elfogulatlan személy által. Ehhez némi háttérrel adott a másnapi, Tilburyben végrehajtott PSC, ahol két idősebb, vérprofi, elfogulatlan MCA tiszt, nézte át a hajót. Az egyik egykori parancsnok, a másik egykori gépüzemvezető, rangidős kerületi tisztak Suffolkban. Találtak hibákat. A papírunkában. Olyan hibákat, amiket 10 perc alatt korigáltunk. Annyira profik, hogy megkérdezték, a PSC megzavarta-e a pihenőidőmet, mivel igen, és két óra múlva indulnunk kellett, ezért kiállítottak egy igazolást, hogy a nem megfelelő pihenőidő ellenére engedélyezik az indulást, és felmentést kapok a pihenőidő betartása alól, azzal a feltétellel, hogy az elkövetkező 24 órában maximum 8 óra szolgálatot teljesítek. A szivattyú, hát az pöccre működött, a gépház teljesen rendben volt, hibapont nélkül. Na erre mondja az okostojás, hogy az MCA nem végzi rendesen a dolgát!

Az antiguai hivatal köszönte szépen a leveletem, elnézést kértek a kellemetlenségért, gondoskodnak egy elfogulatlan személy által végrehajtott reinspekcióról. Sajnos, mint írták, előfordulnak ilyen esetek, a surveyort figyelmeztetik majd, és gondoskodnak róla, hogy a mi hajónkat, illetve a tulajdonos többi hajóját a jövőben ne ellenőrizze. Szereztem magamnak egy ellenséget. :D

Közben véget ért a rövid munkánk, ismét itt lógunk a horgonyon Rotterdam előtt. Nem is bánom, senkinek nem jutott túl sok pihenés az elmúlt három hétben. Még annyit, hogy FG tényleg érik a kirúgásra. A hajó orra ejtése után, az FSC által felidegesítve nem akartam indulatból döntenit, a chief is azt mondja, mit változtatna, ha hazazavarnánk, lehet, még rosszabbat kapnánk helyette. Egyszerűen írjunk róla nagyon rossz jelentést. Csakhogy ha a 2. tiszt, a navigátor felvési az útirányt a térképre, hogy 183 fok, majd behúzza a vonalat, ami meg 173 fok lesz, és ezt még akkor sem veszi észre, amikor megkérdem tőle, hogy mégis szerinte mi lehet a hiba... Nem jött rá.

Egyébként ugyanúgy járunk majd, mint Janusz az új géptiszttel, aki egy vicc, mert bár beszél angolul, az 99%, hogy hamisak a papírjai, fogalma nincs a hajógépekről, rendszerekről, csak éppen ezt nehéz bizonyítani.

Már jó ideje nem jelentkeztem, aminek egyik oka, hogy nem volt miről írnom. A másik ok, hogy világhírű lustaságom győzedelmeskedett, továbbá meglehetősen kedvetlen voltam. Illetve az olimpia is most ért véget, azt meg kötelezően nézni kellett.

Szóval június horgonyon telt, amely csak kényelmesnek hangzik, valójában idegőrlő dolog, mivel nem lehet tervezni. Illetve tervezni lehet, csak minek? A napi rutinok unalmát csak a viharos idő, a viharos tenger s az ennek következtében szántó horgony törte meg. Annyi pozitívum volt csak a dologban, hogy a foci EB nagy részét interneten nyomon tudtuk követni. A döntőt pedig láttuk is! :D

A szántó horgony kellemetlen dolog, azt jelenti, hogy a horgony nem tartja a hajót, az a hullámokkal és a széllal sodródik. Ha horgonyzóhelyen sűrűn állnak a hajók, akkor ez izgalmakhoz vezet, mivel gép nincs, így a hajó irányíthatatlan. Az embernek két választása van: az egyik, hogy csak figyel, ne kerüljön túl közel valami akadályhoz (zátony, másik hajó, fúrótorony), vagy felhúzza a horgonyt és vasal (*fel- alá cirkál, többnyire ugyanazon a nyomvonalon, alacsony sebességgel, így várja ki az idő javulását- a szerk.*). Az elsővel azt kockáztatja, hogy esetleg leszakad a horgony és végül belesodródik valakibe, a másikkal üzemanyagot éget, és mivel egy behatárolt területen teszi, időnként körbe kell fordulnia, ami kellemetlen mozgásokhoz vezet, közben nagy valószínűséggel vannak másik hajók is a környéken. Nekem 18 nap alatt háromszor kellett döntenem. Vasaltunk. Meg is kaptam érte a tulajdonostól, hogy égetem a drága üzemanyagot (700 US / tonna). Ha elvesztem a z egyik horgonyt az sokkal drágább lett volna.

Közben, hogy ne unatkozzunk, a „kedves” tulajdonos kb. heti rendszerességgel szórakoztatott olyan házi feladatokkal, hogy ballasztban mennyi idő alatt tudunk eljutni a leggazdaságosabb sebességgel valahová, ehhez mennyi üzemanyag kellene, úgy, hogy a lehető legminimálisabb üzemanyaggal érkezünk meg.

A legminimálisabb üzemanyaggal való érkezés arra utal, hogy a hajó új tulajdonoshoz kerül, és nem akarnak vitázni az üzemanyag árán. Az első házi feladatban megadott kikötő pedig Aliaga volt. Ez, és egy pár kérdés (legjobb partra futási sebesség, trimm, merülés) arra mutatott, hogy a hajó szétvágásra kerül. Aliaga büszkélkedhet ugyanis a világ 5. legnagyobb hajóbontójával.

Aliaga a napok múltával Isztambulra módosult, különböző formában. Minden jel arra mutatott, hogy a tulaj eladja a hajót, a terveiket tudtuk már március óta. A hónap végére az is kiderült, hogy 5 hajót szeretnének eladni az idén.

Szóval jöttek a rossz idők, meg a házi feladatok felváltva. A nagy monotóniában Janusz a második géptisztnek esett, az meg volt olyan ostoba, hogy támadási felületet adott. Gyimának egyre nehezebb volt munkát találnia a fülöpöknek, hát festék, szerszám és alkatrész nélkül nehéz is. Olekszandr, a 2. géptiszt is nehezítette az életem, mert a felesége július első hetére várta első gyerekük érkezését, és Olekszandr mindenképpen otthon akart lenni. Mint kiderült, az előző hajójáról rosszul küldték meg az információt a kéréséről, hogy mikor akar otthon lenni, így később hajózták be. Én meg mivel volt rá időm, kibuliztam, hogy ne tekintsék már a saját hibájának a dolgot, és ne fizetessék ki velem a költségek egy részét. Igen ám, de a június végére tervezett váltásba belenyúlt a tulaj, Szólt a személyzetiseknek, hogy az elkövetkező két hétre tervezett váltásokat tartsa vissza;

minden jel arra mutatott, hogy visszük a hajót az új tulajnak Isztambulba, július 10 körül itthon is lehetek. Na, ez 48 óra alatt nagyon megváltozott, én mégis itthon voltam június 10-re. Részleteket ugyan nem tudok, de azt csiripelik, hogy a tulaj mohó volt és így a már 99%-ban lefixált bolt kútba esett. Mi maradtunk Rotterdam előtt horgonyon, majd a hónap végén a szokásos kikötés üzemanyagért, vízért, élelmiszerért; a 2. géptisztet leváltották, a hajó eladását pedig A PD megfelelő osztálya vette át, hivatalosan is. Mivel semmilyen információ nem volt a jövőnkkel kapcsolatban, elkezdtem barátkozni a gondolattal, hogy július végén jövök majd csak haza. Hogy ez még sem így lett, annak oka, hogy a hajónak a PD talált ismét egy kis melót: Rotterdam – Cork – Southampton-Rotterdam vonalon, és ez lehetőséget adott, hogy előkészítsék Gyima, Janusz és az én váltásomat, valamint 3 fülöpét is. Azután Janusz esetében lette egy kis csuklás, mert az ukrán váltója nem kapott vízumot a megfelelő időpontra. Előszörre úgy festett, hogy Janusz marad, végül Southamptonból leváltották. 16 éve vagyok tengerész, másodszer fordult elő velem, hogy aki utánam szállt be, az előttem ment haza. De addig még történt pár apróság.

Először is ismét új bérlőnek dolgoztunk, az X-press Container Lines volt a munkaadó. A cég szingapúri, a tervezés Dubaiban, valahol még van is egy központjuk. Mivel a specialitásokat nem mondták el, ebből lett némi nem alvás, meg anyázás az íreknél, de előtte még gyorsan bedöglött az orrsugárkormány. Hurrá!

Három terminálunk volt Rotterdamban az elsőre történő érkezéskor levert a biztosítéka és azt mondta: sztrájk. Kicsit megizzadtam, a pilot is mert vannak váratlan dolgok manőver közben, e a bedöglő thruster (*ez még mindig orrsugárkormány – a szerk.*) a legkellemetlenebb kategória. Janusz rohant megjavítani, de hát nem sikerült. Így a 3 terminált thruster nélkül csináltuk végig, de reggel 5-re, amikor indultunk Rotterdamból annyira fáradt voltam, mivel egész éjjel próbáltuk megfejteni a problémát és végig fent voltam, hogy a két nagy konténeres közüli kiállást nem vállaltam vontató nélkül. Erről, a cég utasításának megfelelően értesítettem telefonon az illetékest. Hajnali 4-kor. Nem szerettek érte. Hogy mi volt a baja az orrsugárkormánynak? A szénkefék szó szerint széttörtek, ki kellett őket cserélni, csak hogy a tartalék keféket méretre kellett igazítani, illetve a tartójukat hozzájuk igazítani, majd a főbiztosítékon is igazítani valamit. Lényeg, Januszek megoldották, biztos doppingolta, hogy közben szóltak, megy haza Southamptonból vasárnap, oda akart érni.

Addig azért még volt egy probléma, csütörtök este balra 5 fokban beragadt a kormány. Ezt már eljátszotta egyszer, akkor mechanikai hibára gyanakodtak Januszek, de nem találtak semmit. Most azonnal rárepültek a dologra és fél óra alatt meg is találták az elektromos problémát, így teljes díszben, és minden működik jelszóval toppantunk be Corkba, hajnali 3-kor. Még délután megkaptam Hamburgból a flight detailseket (*a be- és kihajózók repülőjegyeinek részletei- a szerk.*) így azzal a tudattal adtam az esti őrseget, hogy el kell kezdeni készülődni az átadásra. Ezt éjfél előtt gyorsan elfelejtettem, mivel Dubaiból a planner megküldte a rakodási tervet, amit először én, majd a chief is (akinek éppen aludnia kellett volna) többször ellenőrzött, de csak két végeredmény lett belőle: először kb. 300 tonnával túl van bookolva a hajó, és felborul, mivel nincs stabilitása; ha meg is oldjuk valahogy ballasztal a stabilitást, akkor kb. 35 cm-rel merülünk túl a megengedetten, ami nálunk kb. 650 tonnát jelen. Na, elkezdődött egy e-mailváltás az plannerrel, ami magban foglalta a mi javaslatunkat, kérésünket a rakomány egy részének törlésére, egy rapid „basic stability training course”-t (*alapfokú stabilitási számítások oktatása, kb. – a szerk.*) e-mailben bonyolítva, de a neve alapján indiai ember csak nem akarta megérteni, hol a probléma, mivel ő arra a hajóra, amit helyettesítettünk még ennél is több rakományt szokott bookolni. Na ekkor felhívtam, és elmondtam

neki, kissé ingerülten, hogy hajó és hajó között különbség van, vegye figyelembe, hogy a mi konstrukciónk más, amit be akar rakni, azt még papíron sem tudjuk elvinni. Végül kibökte, hogy captain, ez csak előzetes terv, ebből 15-20 konténer nem lesz kész berakásra, úgyhogy kevesebb lesz a rakomány. Jaaaa, ezzel kellett volna kezdeni és akkor alszok pár órát a pilot és a manőver előtt.

Ekkor viszont Gyima lett ideges, mert kiderült, van egy booking list, vannak a rakodók, akik tudják melyik konténer hová megy és milyen nehéz, és ezt ők berakják, úgy, hogy a nehezek alulra. De rakodási terv az amúgy nincs, csak az, hogy melyik bay hová megy, így Gyima nem tudott előre kalkulálni stabilitást, merülést, akármit, nem tudott ballasztolást tervezni. Na ez az igazi feederelés, pajti, amikor csak kb. tudod, mi lesz, de majd csak a végén derül ki nagyjából, hogy mi van. Szerencsére nekem ebben van rutinom, Gyima meg tanult, mivel neki ez a második konténeres hajója, ilyen még nem látott. Először is benyomtuk minden dupla feneket, hogy legyen stabilitás, minden esetre, legfeljebb kirakunk rakományt, ha túlmerülünk. Majd a rakodás során minden berakott konténert a száma szerint kikerestünk a booking list-ről és annak alapján azonnal beraktuk stabilitást számoló komputerbe, így a rakodás végére tudtuk, kb. mi van a hajón. Azért kb. mert a konténeres hajókon megszokott módon volt kb. 180 tonna holt terhünk, ami azt jelenti, hogy a berakott rakomány ennyivel volt nehezebb a megadott súlyokhoz képest. A 2. gépész közel került élete végéhez, mivel az üzemanyag szivattyúk vészleállító szelepeit ellenőrizte, és véletlenül meghúzta a segédgép leállító karját. Így lett egy blackoutunk (áramszünet), és a rakodási szituáció is elveszett, mivel épp nem mentette Gyima. Lehetett visszanyomozni pár konténert, mit mondjak, délután 3- kor már nem tapsoltunk miatta. De ha fáradtan is, időben, komolyabb gond nélkül elindultunk Corkból. Az indulási manőver természetesen szakadó esőben történt, aminek eredményeként bőrig áztunk, én is, a pilot is. No meg a fiúk is az prován *(a hajó eleje, angolul forencastle- a szerk.)***(tessék megvenni Székely Pista bácsi tengerész szógyűjteményét, mert az ilyen magyarázat beírkálás elrontja a története :D – ezt meg én írtam a Béla kaftán!)**, egyedül a pupán manőverezők élvezték a dolgot, mivel nekik konténerek nyújtottak fedezéket.

Southamptonba időben érkeztünk, bár szombaton eléggé szomorú volt az idő. Janusz távozott, Mikhalenko, az előző kápó érkezett, sajnos angol tudása nem javult. A váltóm, Adrian nem lesz boldog, mert a 2. gépész angolja sem jobb és csak Vologya marad itt neki nyelvnek, aki jól beszél ugyan angolul, de kissé furcsán és borzasztó akcentussal. Ez engemet sajnos nem nagyon tudott felizgatni, mivel hétfőn jön majd Adrian. Rotterdammak szombaton megküldtem a várható érkezést, hétfőn 6:30- kor ott leszünk a pilotnál, az ügynök szerint 8- kor kikötés és 22- re már be is fejezi a hajó Rotterdamot, bérlet vége, horgony. A legrosszabb esetben is kedden otthon lehetek. Flight details-t ne változtassunk, az utolsó pillanatban bármi történhet. Mivel Southampton után nagyon pörköltünk, és hajnali 2-re is a pilotnál lehettünk, Dovernél visszavettem a sebességet, hogy a megadott időben legyek a Maas Centernél. Mint kiderült, akár pecázni is megállhattunk volna, mivel reggel 4:30- kor azzal keltett Vologya, hogy horgonyt kell dobnunk, a gépet már riasztotta és 6 mérföldre vagyunk a horgonyzóhelytől. Remek. Még remekebb, hogy a parthoz és a Maas Centerhez közel eső 5A le volt zárva, mivel kotorták, takarították, gyújtotték az elmúlt tengerészes időjárás miatt leszakadt horgonyokat. Így az erősen zsúfolt 5B-n kellett horgonyt dobnunk. És várunk, nekünk a hajón, a váltóknak Rotterdamban. Közben a DPA kissé feltosza a végére a cukromat, mert reggel 9-kor küldött egy üzenetet, hogy gondoskodjak arról, hogy a kirakás végén tele ivóvíztankok, egy hónapra elég kaja, stb., stb., stb. legyen, mert kirakás után ismét hosszas horgony várható. Ezt én

tudtam is, de: a gázolaj ügyis csak kettő hétre elég, akkor meg minek. vizet csak bárkával lehetne hozatni, kb. 20 tonnát, többbe lenne a leves, mint a hús. Közben meg kitalálták, hogy a kirakás ideje alatt valami javítást fognak végezni a gépen. Az remek, mivel lesz pár shiftelés. Feldobtam: miért nem szereznek 3-4 napra egy rakpartot, ott kényelmesen el lehet végezni a javítást, el lehet végezni a hónapok óta esedékes éves szemlét és fel lehet tölteni a készleteket. Semmi válasz. De délután 3-kor isteni szikra a DPA-nál, és előadta nekem a saját javaslatomat, mintha az ő ötlete lett volna. Nem semmi zseni.

Közben tőlünk alig 3 kábelre (ebből nyilvánvaló volt, hogy német a parancsnok)horgonyt dobott a Sophia nevű hajó, szintén a tulajdoosunké, konténeres, kínai építés, viszonylg új, mert 2008-ban lett vízre rakva, fedélzetén Zsolti káppóval. Bal horgonyuk nem volt, mivel azt pár hete elvesztették a portugál partoknál, a chief pedig (régii barát, Danut Konstancából) nem kicsit volt megviselt állapotban. A hajó nem kicsit volt balszerencsés az utóbbi időben, mivel a horgony elvesztése melletta portugálok sikeresen kilyukasztották az egyik nehézolaj tankot, és 15 tonna olaj ömlött az egyik raktárba. Tessék elhinni, ez az egyik legrosszabb dolog, mai hajóval történhet: olajkiömlés. Szerencs, hogy a raktárba ment és nem a vízbe. Illetve szerencse ahhoz képest, hogy nem a vízbe ment, mivel a takarítása, az szívás. Főleg, ha a személyzetnek kell elvégeznie, ami a mi tulajdonosunknál nem meglepő gyakorlat, holott vannak erre szakosodott cégek, és ezt a biztosító állja. Természetesen a személyzet takarította ki a raktárt. Ez, és nehéz bérlő, az, hogy nincs planner, a hajót pedig állandóan túlbookolja a bérlő megviselte Dan-t, aki nem mai darab, közel az 55- höz. At hitte szegény, ha elkerüli a North Express-t, akkor viszonylag könnyű élete lesz. Nem lett.

Még délután bónuszként háromszor felhívtak a tulajtól, hogy jönnek a lehetséges vevők képviselői, ilyen meg olyan papírokat írássak velük alá, beszkenelve küldjem vissza, mikor kötünk ki, meg ilyesmi. Az utolsónál már kissé nyűgös voltam, érezhette is Vilma, aki az irodában az egyetlen használható gondolkodású ember, évekig ő intézte a személyzetes dolgokat, illetve most is intézi, valamennyire. Kérdezte is, hogy gond van? Mondtam csak privát cuccialis dolgok, ma barbaváltás van, meg csúfmét (*ez még mindig az első tiszt- a szerk.*), meg pár shiftelés, miazmás...

- Ó, captain, el is felejtettem, hogy maga most megy haza. Hiszen két hete lejárt a szerződése. Akkor kérem, tegyen meg mindent, amit lehet, hogy a dolgok simán menjenek (mintha erre engem külön figyelmeztetni kellene), és köszönjük a remek munkát. Jó pihenést, és viszont látásra legközelebb.

Tíz perc múlva visszahívott, hogy ha most megyek haza, akkor mikor tudok ismét beszállni, mert augusztus közepére engem terveztek a Sophiára. Mivel nem tudnak az én kis partizánakciómról, hogy Malay captain farvizén megpróbálok rendes managementhez kerülni, kitérő választ adtam.

Végül a Sophiával a nyomunkban este 6:30- kor felvettük a pilotot, és kikötöttünk. Érkezés után 20 perccel már ott is voltak a váltók, 5-en. Mondtam, gyors átadás / átvétel, mert éjfélre kértem a taxit, víz mindenkít a hotelba, nincs elég hely aludni. Kivéve engem, mivel a vevők képviselői miatt nem tudtam átadni a hajót Adriannak, csak az utolsó terminál befejezése után. Hajnali négykor intettem búcsút a Gudrunnak, annak a hajónak, ahol voltam első tiszt , ahol kineveztek parancsnoknak. Sok dolgot átéltünk együtt, többnyire szép emlékek maradtak bennem. Remek kis hajó, bár nem mai darab. Őszintén örülök annak, hogy nem nekem kellett szétvágásra elvinnem. Mert a hajó sorsa el lett döntve, négy másik társával együtt még az idén meg akar tőle szabadulni a tulajdonos. Egyfelől azért, mert az ilyen méretű konténeresek piaca nagyon beszűkült és túlkínálat van hajóból. Másrészt, hogy az újjépítésű kínaiak által generált veszteséget fedezzék.

Most szabadságom közepén járok, októberben számolok behajózásra, remélem egy nagyobb, jobb, kellemesebb hajón. Carolin megígérte. Malay támogatja, én meg teperek érte. :D

Friss hír: A Gudrun augusztus 15-én átadásra kerül új, libanoni tulajdonosának. Tehát úszni, dolgozni fog még, egy darabig. Állítólag élőállat szállítására fogják átalakítani.

Boldog Új Évet kívánok!

Eltelt egy bő hónap, amióta bejelentkeztem, éppen itt az ideje a legújabb levélnek. Pedig nincs időm írni, elég sok a dolgom, nincs üresjárat. Állandó hajnali érkezések, esti indulások, a kettő között meg ilyen szerviz, olyan probléma. De mivel a világvégét megint túléltek, írok.

Szóval átvettem ezt az ékszerdobozt, és hihetetlen luxusba csöppentem. Három tiszt a kezem alatt, köztük egy „legendás” első tiszt, konyhafiú, a kabinom akkora, hogy eltévedek benne. Működő számítógépek, viszonylag modern híd, elektromos térképpel. De ami a fő, az édesvízre nincs gond, mi gyártjuk, amit nem mondhatok el az előző hajókról. És működő légkondi, ami remek.

Az első tiszt legendás. Mégpedig azért, mert átlag három évenként haza kell szólnia a cégnek, hogy bocsi, de a barbát letartóztatták. Szerencsére a legutóbbi ilyen esete tavaly volt, egyelőre nincs veszély, de az ördög nem alszik. Én sem sokat, de ennek nem a chief az oka. Hanem az előző barba. 30 éves német titán, a világ összes magabiztosságával megverve, mert ekkora önbizalom már nem áldás. Elképedve néztem, hogy úgy kezeli a hajót, mint a saját BMW-jét, komolyan csodálom, hogy nem verte itt-ott oda manőver közben. Ez a kisebbik baj, a nagyobbik, hogy hagyott itt nekem akkora kupit a könyvelésben, hogy hónap közepéig nyomoztam, mi miért nem stimmel, és bár kitaláltam, de ennek a böjtje a decemberi fizetéseknel jött el. A könyvelési osztállyal, ami praktikusán ki van szervezve Manilába, akkora nyomozást folytattunk, hogy illet a NAV is csak tíz évben végez. A végére annyira belemerültek a fülöp kisleányok a dologba, hogy sikeresen elcsellózták a novemberi, és ezzel együtt a decemberi fizetéseket. Pedig karácsony után napi szinten könyörögtem nekik, ellenőrzik a számításait, mert nem jó. Végül január negyedikén elhitték nekem, hogy én jobban tudok összeadni, meg kivonni, mint ők adatokat bevinni a számítógépbe. De ezen is túl vagyunk.

Ahogy egy in water surveyen (ez kb. annyit tesz, hogy a hajót kidokkolás helyet a vízben ellenőrzik bűvárok, egy regiszterjelenlétében; a regiszter meg az osztályozó intézetet képviselő személy – a szerk.), egy időszakos szemlén, meg egy kisebb javításon. Ez utóbbi volt a legszebb, 5 és fél nap alatt megoldotta a gépészek egy főgép nagyjavítást. Nem hittem volna. Jó, volt a partról segítségük, de akkor is. Láttam már hasonlót, az közel három hétig eltartott. A javítás alkalmából kaptam két műszaki szuperintendást, hurrá. Nemsokára meg jön a nautikai, asszonyostól, bár erről igyekszem lebeszélni, mert utaskodni itt nem túl egyszerű. De hát úgy fest, népszerűek lettünk.

Még a javítás előtt volt egy kis esemény. A három napja a hajóra érkezett matrózt fejbe kólintotta egy konténerkötöző rúd, pont ott, ahol nem védte a sisak. Szerencsétlen, először volt a cég alkalmazásában, először konténeres hajón, hiába mondtuk neki, fél szemmel felfelé pislogjon, mer t itt az égből acéleső potyog, megtörtént. De a srác annyira féltette a melóját, hogy 10 napig nem szólt a dologról. Akkorra már viszont annyira fáj a sérülés helye, hogy nem bírta. Kiküldtem orvoshoz, az orvos meg haza, de mire repülőjegye lett... Na, az is egy szép történet lesz egyszer. Egy pár napig kevesebben voltunk, de túléltek.

Aztán jött Miami, a javítással. Remek helyen voltunk kikötve, az személyhajók termináljának a végén. Olyan szűk helyre kellett betornászni a hajót, hogy erre az alkalomra kaptam két rangidős pilótát. Mégpedig azért, mert ezt a manővert jó, ha félévente egyszer eljátsszák. Akkor sem ekkora hajóval.

Ezen a híren felbuzdulva kértem egy vontatót is. Kellett is, enyhén szólva kicsi helyre szuszakoltuk be a hajót. A két pilot olyan izgatott volt a manőver alatt, mint kisgyerek ajándékosztás előtt, aminek hatására én elfogyasztottam kb. 25 darab fogpiszkálót. Azért nem többet, mert csak ennyi volt kéznél. Szóval lekötöttünk a kijelölt helyünkre, pontosan szemben Miami belvárosával, a hajó mögött 30 méterre a kapu. A baj csak az volt, hogy a biztonságra hivatkozva nem sétálhattunk a kapuhoz, hanem egy szerződött cég autóját kellett hívni. Alkalmanként 45 dollárért. Azaz egy kimenetel 90 dollárba került volna. El lehet képzelni, milyen sokat voltunk a parton. Igen, pontosan annyit. Pedig elhatároztam, hogy 24- én bizony elmegyek Miami Beachre és megfürdök a tengerben, amit jól meg is írok mindenkinek. Nem jött össze.

A tervek szerint csak 25-én este kellett volna elhagyni Miami-t, de mivel 24. délután kész lett a gép és senki nem akarta a rakpartot fizetni, ezért karácsonyi vacsora helyett volt vacsora manőver. A szentestét 25-én ünnepeltük.

Minden visszatért a rendes kerékvágásba, még a hajó balszerencséje is. Idén már öt baleset történt, elgázoltak egy bálnát, és valahol a Yucatán félsziget környékén valami nagy csövet is. A balszerencse engem is elért, mégpedig egy kikötőkötél képében. Mondjuk a rossz sorsnak az új harmadik tisztem alaposan besegített. Román srác, de moldáv, szóval nem tudom, mert nagyon szűkszavú. angol nyelven. Mert románul mondja ám a magáét. Azaz angol tudása, háááááát. Finoman fogalmazok: gyengécske. A tapasztalata is. Ez a harmadik hajója 3. tisztként, előtte egy görög cégnél volt, kompokon dolgozott, illetve egy bulkeren. Ahol manővereznie a hídon kellett a barbával. Ebből következik, hogy a konténerezésről, meg a manőverezésről dunsztja nincs, illetve nem sok. Ennek eredménye a propellerre tekeredett kikötőkötél. Mivel az amerikai mooringmanek égnak a munkavágytól, hát szépen beledobálják a vízbe a köteleket. amit aztán nekünk gyorsan be kell húzni, mert máskülönben elkapja propeller. Ez történt Norfolkban. A farkötelet bedobták a vízbe, amit a 3. tiszt lassan kezdett el behúzni, mert nem a kötéltre figyelt. Az meg köszönte szépen és a hátulról érkező széllel besodródott a tükör alá, ahol a csiga elkapta. Hogy én ennek mennyire örültem.

Visza kecmeregtünk a rakpartra, ennek meg ott örültek nagyon, bár a helyünk nem kellett senkinek. És kezdődött a nagy telefonálás, mindenki értesített mindenkit, én meg búvárokat kértem. Szombat délután, de üstöléssel. Azt hittem, reggelig nem lesz semmi, de szerencsére ott a Hampton Roads, ahol a Flotta legnagyobb keleti parti kikötője van. Miért szerencse ez? Hát mert a flotta miatt két 24 órás ügyeletet adó búvárcég is van Norfolkban, mivel az említett alakulatnál manőverenként szokás összeszedni egy kikötőkötelet. Mondjuk, ők nem is csinálnak annyi manővert, mint mi, nem is ezért tartják őket. Az egyik cég emberei három órán belül megjelentek. Egy verekedős hajót hagytak ott a kedvünkért. mit mondjak, felkészüléssel, mindennel együtt 2 óra alatt lekapták a 30 méter kötelet a propellerről. Szerencsére sem sérülés, sem olajszennyezés nem történt, így az időközben a Parti Őrségtől megjelent tiszt is abbahagyta a rajtam végrehajtott proktológiai vizsgálatot. Igaz, arra ígéretet kaptam, hogy legközelebb az urológia szakcsoportjuk jön, hólyagtükrözéssel felérő vizsgálatra. Addig lesz időm megfejteni, hogy a propellerre feltekeredett kikötőkötélnek mi köze van a konyha szagelszívó szűrőjének tisztaságához. Mint ne mondjak, ilyen örömmel még nem fogadtam révkalauzt, mint azt, amelyik az indulásra jött.

Az újesztendőt a tengeren ünnepeltük, csendesesen, egy pohár pezsgővel. Én egy szép, tartalmas beszédet mondtam, ami kb. 10 másodpercet vett igénybe. A keleti parti konténer terminálok rakodóinak kollektív szerződés lejárt 29- én éjfélkor, és mivel új megállapodás nincs, sztrájkveszély

volt. Ezt eltolták egy hónappal, remélve, hogy lesz egyezés, de nekünk mindenesetre két kikötőnk is törölték. Így rekordhosszú, 6 napos menetünk van, mégpedig poroszka tempóban. Amióta itt vagyok, csak akkor megy teljes sebességen a hajó, amikor a pilot kéri. Amúgy gazdaságos, meg a legesleggazdaságosabb sebesség, illetve újabban a super slow steaming. Ami azt jelenti, hogy 25% gépterhelés, de úgy is be van ígérve a 14 csomó. Szerencsére ezt még nem kérték, mert nem tudnánk tartani. Ez a terhelés hosszabb távon nem jó a gépnek, és hát 25% terhelés éppen csak lassan előre. De nem baj, a bérleti szerződéseket nem mi kötjük.

Most egyelőre ennyi, ha lesz egy kicsivel több időm, majd mesélek.

Eltelt egy újabb hónap és jelentem a helyzet romlik. Alant a parancsnok éneke a hanyag karbantartásról és arról, hogy figyelhettem volna oroszórán az iskolában.

Kezd a dolog unalmassá válni. Van itt nekünk egy szép, TMK szoftverünk, ami alapján a karbantartásokat végezzük. A neve BlueFleet, de mi csak fonetikusán „blúshit”- nek hívjuk. Angolul kevésbé tudok számára: kékkaka. Azért a becenév, mert annyira felhasználóbarát, mint a beceneve elmondja. Ez még nem lenne nagy baj, elbirkózunk vele, Rejtő Jenő híres Pepita Oféliájának stílusában. A Chief rögzít egy elvégzett karbantartást a rendszerben, csatolja a fájlt, majd felhangzik egy gyors, pattogó orosz káromkodás, mivel a program virgonc ökölletéssel nem menti a dolgot, lehet nekifutni még egyszer. Felteszem, ennek következménye, hogy az elmúlt két hónap alatt napi szinten potyognak a csontvázak a kápó nyakába a gépházban. Illetve ez csak egy része az okoknak. A nagyobb ok, hogy az a birodalmi kápó, aki nemsokára visszatér ide és a hajóeltárban szerepel már négy éve, csak a blúsitben végezte el az előírt karbantartásokat. Másképp miként lehetne az, hogy az elvileg a főgép hűtőjében papíron (blúsiten) 10 hónapja cserélt tömítésekről még én is megmondom, hogy azokhoz évek óta nem nyúlt senki? Ezt onnan tudom, hogy segitettem a tömítéscserében. A gumi már annyira kikeményedett, hogy tört. És 130 lamella között kell a tömítéseket kicserélni, nem kis munka. Ilyen és ehhez hasonló dolgok színezik napjainkat, főleg a gépészekét, de hát ugye ha bánya nem termel, fent a fejnél is fáj a dolog.

Nekem külön van két keresztm, akiket második és harmadik tisztnek hívnak. A harmadik tisztéről talán már írtam, fiatal srác, ez a második teherhajója, előtte „operett hajós” volt, görög kompokon dolgozott. Vissza is sírja, hogy ott nem volt koszos a keze, az overallja. Egy hónap után belerázódott az alapvető dolgokba, bár dadogós angolja nem könnyíti meg a dolgát. És hát még mindig lassú, vagy az én elvárásaim nagyok. Nem vagyok még annyira öreg, hogy ne emlékeznek, mennyi időbe tellett bizonyos dolgok elvégzése a hajón. Neki sajnos háromszor annyiba kerül, de felírom a rutintalanság rovására. Sajnos a kezét is fogni kell, mert önállóan nem dönt semmiben, még a nyomtató tintapatronjának a cseréjéhez is engedélyt kér. Erről lassan leszokik, mert a Chief emelt hangon emlékezett meg az ovódáról, meg arról, hogy ez itt nem üdülőtelep, és az igen tisztelt tiszt úrnak fel kellene kapcsolnia az agyát. Mivel Dima erre pislogott, én tolmácsoltam: a Chief ezzel engedélyt adott, hogy akkor cseréljen patron a nyomtatókban, amikor akar. De legalább a navigációval nincs gond, nem mintha a világ legforgalmasabb környékén járnánk. Azért egy meglepítő okozott, a szokásos esti körülnézésem során valahol Norfolktól délre azt kellett látnom, hogy hat hajó is halad velünk egy irányban. Kissé körülnézve rá kellett jönnöm, hogy valamelyik amerikai hordozó és kísérete poroszkál 12 csomóval északnak, Dimu pedig az alakzat kellős közepén előzi őket 16 csomóval. Kérdezem: és ez így jó a verekedős fiúknak? A válasz meglepett: megbeszélte velük, hogy ő itt és így jön, azt mondták, oké. Hm, ezt mind az ő angolosságával? De nem volt baj, senkihez nem kerültünk közel és tüzet sem nyitottak ránk, pedig a „nénivel,, vigyázni kell!

Lett új második tisztem is, sajnos ettől égnek áll a hajam. Az új fiú már 47-ik évét tapossa, és bár rendelkezik Chief papírral, a képességekkel nem. Nem is meglepő, 17 év orosz haditengerészet kiülheti a gondolkodást az emberből. Illetve a gyakorlatiasságot. Sajnos Andrejt 47 évesen tanítjuk a második tiszt dolgaira. Kezdve a térképjavítástól az útvonal megtervezéséig. Amitől sikító frászt kaptam. Lett egy kisebb betétfuvarunk Costa Ricába, és hát neki kellett húzni a rottát. A térképeken

szépen berajzoltam a fő fordulópontokat, amik alapján tervezhet. Ezek egy részét ő lazán figyelmen kívül hagyta és meghúzta az útvonalat tökön- paszulyon keresztül, néhol alig fél mérföldre a parttól. Enyhén szólva nem tapsoltam meg. A nemzetközi helyzetet bonyolítja, hogy Andrej még kevesebbet beszél angolul, mint a harmadik tiszt. Nagyon idegesítő, hogy érkezéskor, többnyire az ő őrségében érkezünk, amint feljövök a hídra, semmit nem csinál, sem egy helyzetpontot, sem egy útirány változtatást, pedig én még épp csak ott tartok, hogy hol a kávé, eszembe sincs átvenni tőle az őrséget. De Andrej az összes haditengerészeti rutinjával utasításra vár. Ha meg a radar előtt ülve, a kávéét szürcsölgetve megkérdezem, hogy a pilottal beszélt- e már, akkor átnéz a vállam fölött és megpróbálja elmondani, hogy mi a helyzet a radaron látható céltárgyakkal. Ilyenkor nem tudom sírjak, vagy röhögjek. Komolyan, olyan szinten Tarzan angolját használom, hogy hülyének érzem magam tőle, de még így sem megy. A manővereknél inkább nem válaszol a rádión, mert nem érti, amit kérek, pedig nem Shakespeare összest olvasok fel neki. A single up, meg a forward station és aft station kifejezésekről dunsztja sem volt, okozott némi galibát manőver közben, hogy a hátsó brigádnak kiadott utasítást elől nagy lelkesen végrehajtotta. Vagy a bócmannel beszélek, vagy a Chief fordít nekem oroszra. De mi lesz itt akkor, amikor a Chief hazamegy majd?

Az új Chief egy alig 28 éves román srác lesz. Nem mondom, lehet éppen gyakorlata, de nagy tétben nem fogadnék rá. Az eddigi kényelmes életemnek vége, az utolsó bő hónapban mindenkin rajta kell tartanom a szememet.

De vissza Andrejhoz. Abban kellemes helyzetben vagyunk, hogy van elektronikus térképünk. Nem teljes verzió ugyan, és emiatt elsődlegesen papír térképen navigálunk, de van, nagyon jó dolog manőver, horgonyzás közben. Ha működik. Előfordul ugyanis, hogy aki kezeli, az nem ért hozzá, és olyankor tud ám olyan dolgokat produkálni, hogy ihaj. Mint minden számítógépes rendszernek, ennek is megvannak a gyenge pontjai. Ha a GPS-ről érkező jel gyenge, akkor az bezavar a térkép működésébe. A radaréba is, de aki elvégezte a megfelelő tréninget, az tudja, hogy a radarkép nem szokott lefagyni, mert az térkép rosszul működik. Sajnos Andrej nem végezte el ezt a tréninget, papírja ugyan van róla, de a Chiftől tudom, ő is csak fizetett, de semmilyen tanfolyamot nem kellett végigülniük. Ráadásul a típus specifikus tréningjük sem arra a brejzlire (*elektromos készülék tengerészül – a szerk.*) szól, ami nekünk van, hanem teljesen másra. Ezért Andrej, a rossz GPS jel miatt lefagyó radarképet az elektromos térkép hibájának értelmezte, holott 4 centis vörös betűkkel villog a radaron, hogy a GPS jel minősége rossz. Azt tényleg nem tudom, honnan vette, hogy az elektromos térképnek van befolyása a radarra. Fordítva igen, de ettől még nem lesz „lefagyott” a kép. Sajnos laza csuklóval lekapcsolta a ECDIS-t (*az elektromos térkép, bár ha nem teljes verzió akkor nem így hívják angolul – a szerk.*) és nem hívott fel a hídra, mivel hajnali kettő volt az idő. Az, hogy állandó utasításba van kiadva, hogy bármelyik navigációs berendezés meghibásodása esetén hívnia kell, azt nem tudta. Pedig aláírta, hogy elolvasta és **megértette** a Master's Standing Orders nevezetű, általam jegyzett 3 oldalas novellát (két oldal 1-es sorközzel, 8- as betűmérettel). Hát nem. Eltartott pár óráig, amíg a rendszert valahogy összekalapáltam ismét. Komolyan, nemsokára akár az IT osztályra is áthelyezhetnek, mert amit itt a számítógépekkel gépészkednem kellett az elmúlt két hónapban, az nem semmi. Sokkal többet tudok a Windowsról, a hálózatokról, meg egyebekről, mint mielőtt beszálltam volna.

Szóval Andrej ad okot az állandó aggodalomra. Szerencsére már csak 48 nap van hátra ebből a szerződésből. Remélem a váltóm időben érkezik, nem lesz semmi zavar. Mert most van, a kápónak és a Chifnek ma kellett volna hazamennie, de mivel nem vagyunk az USA-ban és csak két hét múlva

leszünk ott ismét, hát csúszik a váltásuk. És miért nem vagyunk ott? Mert kérem, a rakodómunkások sztrájkolnak. Igen. Az USA-ban. Hogyhogy miért? Hát több pénzért. Főleg a new yorki és baltimorei szekció. A többiek igazból dolgoznának, de ez a két szekció enyhén szólva a fehér galléros bűnözők befolyása alatt van. És el fogják érni, amit akarnak, holott a konténeres üzletág ezer sebből vérzik. A pénzt közvetlenül a hajózási társaságok fizetik, mint a Maersk, Hapag Lloyd, de ez a bérleti díjakban alaposan visszaüt a tulajdonosokra.

Hogy azért vidám dolgokról is szó legyen: kaptam e-mailt a bérszámfejtésbonyolító ügyosztálytól, ami logikusan Manilában van. Kezdődik a levél így:

„Dear Captain Minarik,

Nice to work with you again...”

Namost ugye aki rendszeresen olvassa firkálmányaimat, az tudja, hogy a Captain Minarik, becsületes nevén Malay Tigris (bocs Malay :D), barátainak csak Malay, a cég zászlóshajójának állandó parancsnoka, az összes feles kebelbeli barátja, mentorom, és a többi, és a többi.

Én már meg sem lepődök rajta, ha a matrózaim között van olyan, aki már hajózott vele, ha valahol ismerik, most is van egy martalócom, na az is azzal jött némi tudatmódosító szer bevitele után, hogy ismerem-e a Captain Minarikot, mert ő is magyar? Kértem én: van még olyan szeglet ezen a bolygón, ahová hajó beteszi a lábát és még nem ismerik? Van egy sanda gyanúm, hogy a Puerto Cortesben a legöregebb pilot is emlékszik rá, mert amikor elárultam, hogy magyar vagyok, akkor nem lepődött meg nagyon, és mondta, pár éve találkozott már magyar parancsnokkal....

Na de ez a levél akkor iskissé félre ment, bár a kis filippínó hölgyike azt írja, hogy akkor mostantól ő bérszámfejt a maffiának, no de Malay egyrészt jól megérdemelt szabadságát élvezi, másrészt ez itt nem a Fabiola. Vissza is írtam, hogy kiskezű csókolom, sajnos ez nem a Fabiola, meg nem a Malay, csak én. Postafordultával landolt a villanyvarnyú, az meg hogy lehet? Neki azt mondták, magyar parancsnok van, akkor az meg a Minarik- Malay Captain. Elmagyaráztam, hogy vagyunk még páran magyarok, de bevallom, jó negyedórát röhögtem, hogy szegény Malay, már szürke középszer sem lehet. Ha magyar, akkor Malay. Most is fülig érő szájjal vigyorgok, amikor ezt gépelem.

Puerto Cortesra visszakanyarodva, mit tesz a véletlen, Malay is járt ott (az öreg révész nem téved), nem is egyszer, így ajánlott helyi nevezetességeket. Két hónapja vagyok itt, és végre, nem az éjszaka kellős közepén kötöttünk ki. Ki is mentünk a káppal és felkerestük az El Delfino nevezetű helyet. Nem emlékszem, hogy Malay név szerint ajánlotta volna az éttermet, de megkerestük, megtaláltuk és bizony normális ember módjára, vacsoráztunk, kávéztunk, beszélgettünk. Nagyon nem is akaródzott visszajönni a hajóra, két hónap után jó volt parton lenni. Kár, hogy az esti indulás miatt a helyi jellegű söröket nem lehetett kipróbálni. Ettől függetlenül 3-4 órára kissé ellazultunk.

Hogy a személyzet többi tagja vajon mit csinált nem tudom, de a kassza eléggé üres, és páran itt vakaródnak, hogy kellene még készpénz, mert a következő kikötő is víg hely. Azt hiszem, a kikötő kapujától nem messze lévő bárók nem panaszkodhattak a bevételre.

Én sem az orosz másodtisztre. Gondoskodik a folyamatos kalandtúráról. A ballasztolástól írásban tiltottam el. Amíg nem tudja melyik a jobb és a baloldal, addig kis színes pántlikákat kell viselnie a kezén. Ugyanis bőszen töltötte a bal oldali tankokat, hogy korrigálja a balra dőlést, és nem értette,

miért nem akar az a dőlés csökkenni. Kész szerencse, hogy időben érkeztem, különben nem biztos, hogy ezt a kis firkálmányt legépelhettem volna.

Folytatása következik.

Némi hallgatás után itt vagyok ismét, és „boldogítom a népet” barbaságom történetével.

A hallgatásnak jó oka volt: az előző hajón az utolsó két hét kissé kapkodásra sikerült, ami magában foglalta a következőket:

Elsősorban Snato Tomasban jól betörték a híd egyik ablakát a rakodók a spreaderrel (*a konténert emelő keret, amit a darura akasztanak – a szerk.*), jó nagyot szólt, én meg ugrottam akkorát, hogy a Carl Lewis megírgyelt volna fénykorában. Erről az ablakról tudni kell, hogy 20 mm-es biztonsági üveg, tehát el lehet képzelni a hanghatást. Kedvenc és zseniális második tiszttem természetesen nem vette észre, mi történt, 20 percig nem is értette, amit próbáltam neki elmagyarázni. Természetesen tartaléküveg nuku, helyben sem lehet szerezni, bónuszként kiderült, hogy a híd ablakairól készült rajz még véletlenül sem a hajónkról szól. Végül plexiből vágtunk vele valamit, 5 réteg 4 mm-es plexi, remélve, hogy kitart, amíg jön az üveg, amiről mi készítettünk rajzot a keret alapján. Utolsó információim szerint a május elején megkapott üveg nem volt jó, mivel nem vettük észre, hogy két oldal nem 90 fokot zár be egymással, hanem 91 fokot. Éljenek a kínai mérnökök. Száraz kenyéren és poshadt vízen. Ezek után, hogy ne legyen unalmas a kora hajnal (az ablak befedése olyan laza 8 órás akció volt), az oiler érkezett a városból, enyhén ittasan, de alaposan bevett fejjel, teljesen kirabolva. Mentő, ügynök, kórház, rendőrség, ezekkel jól el voltam indulásig.

Másnap pedig felmutattam a sárga lapot a 2. tisztnek, Andruska ugyanis bár sok dolga nem volt sem a betört fejjel, sem a betört ablakkal – mindkettő az ő őrségében történt – azért szépen megoldotta, hogy 4-5 konténert berakjanak twistlock nélkül, az egyik raktártetőt meg rárajkák egy 3 méteres kötöző rúdra. Az olyan kis darab, hogy neki nem tűnt fel. A watchman ugyan szót neki kétszer is, de a nyelvi nehézségek... Ezért szóbeli feddésben részesült. Tudtommal az engem váltó német parancsnok 3 hét után megvált tőle, mert nem annyira türelmes ember.

Azután az én hazajövetelem is kissé csuklásosra sikeredett, mivel amikor a váltóm éppen leszállt Savannában, akkor szólt a bérlő, hogy vegyük az irányt Norfolkknak. Így 5 nappal tovább maradtam a hajón, mint tervbe volt véve. Ebbe még belefért egy amerikai Port State Control, ami a maga nemében az egyik legnehezebb (már ha van egyáltalán könnyű) és nem kis meglepetéssel konstatáltam, hogy sem hiányosság, sem megjegyzés nem került a papírra.

Hazafelé az Air France még sikeresen elhagyta az egyik bőröndömet – rossz az arányuk, eddig háromszor repültem velük, háromszor nem oldották meg a feladatot -, ami ugyan meg lett, de csak 3. nekifutásra sikerült a jó bőröndöt házhoz szállítaniuk.

Szabadságomat a „rövid, baráti látogatásra hazánkba érkezett” címszóval lehetne jellemezni, teljes 37 napot sikerült otthon lennem, amikor a tervekkel ellentétben visszarángattak. Elvileg május végéig, június elejéig lettem volna otthon, de május 9-e Dubaiban talált engem, egy nem túl sok csillagos, de indiai személyzettel és vendéggel bőségesen ellátott szállodában, ahol a hajó kikötésére vártam. A nyaram amúgy is ablakban lenne, hát gondoltam miért ne, beszálok május elején, így kis szerencséivel otthon lehetek, amikor a fiam elkezd az iskolát. Ez mondjuk nem valószínű, de a második hétre talán.

Na ez nagy hiba volt.

Sem a hajó, sem a járata nem az a kimondott mauritiusi nyaralás. Inkább mint egy munkatábor. Kezdjük a körülményekkel. Mindössze két kikötőnk van, Jebel Ali (Emirátusok) és Bandar Abbas (tessék megkeresni a térképen, mert ma aljas hangulatban vagyok). Mindkét helyen piszok meleg van, már most 33-37 fok, ami júliusban és augusztusban 45-50 fokra is felmegy, minden helybéli ezzel bíztat. Én meg nem bírom a nagyon meleget, 3 hét után konstatálnom kell, talán még annyira sem, mint korábban.

A másik a hajó. Eleve balszerencsés a vas, az előző barba kétszer is ütközött vele, egyszer nem jött meg neki a hátra, másodszor meg nekimentek A cég tavaly kapta meg több máskkal egyetemben, kifejezetten a vicchez igazított alapon: hé, Sánta! Van púpod? Nincs? Nesze, itt van egy! Úgy kellett nekik ezek a hajók, mint púp a hátukra. 15 -17 évesek és hát igencsak hümm állapotban. Az előző tulajdonost az általa megbízott menedzsment szépen csődbe vitte, így a hajóira hitelt adó bank vitte a boltot, úgy 22 hajót. Ebből 11 azonnal ment ócskavasnak, de másik 11 nálunk landolt, nesztek, mi ebből pénzt akarunk látni. Pedig egybehangzó vélemények szerint két hajó kivételével az összes megérett a vágásra. A hajók többsége másfél – két évig munka nélkül le volt állítva, mindenféle karbantartás nélkül, ami meg is látszik mindenben, festéstől a gépi berendezések állapotáig.

Bár a főgéppel eddig csak kétszer történt némi csuklás, a generátorok nincsenek túl fényes állapotban. Az orrsugárkormány is csak 85%-ot tud leadni, és minden nap valami szét akar hullani. Hol a vákuumos wc rendszer – ez olyan, mint a repülőkön -, ami ha nem működik, akkor nagyon kényelmetlenné teheti az életünket.

A legrosszabb a légkondi. Van, de olyan, mintha nem lenne. Bár a kompresszorát felújították, régi a rendszer, nem képes megfelelő klímát adni nekünk a felépítményben. Nincs belső keringetés funkciója, mindig a kinti forró levegőt szívja és hűti, így 19 fokos levegőt fúj, ami a kabinomhoz érve 23 -24 fokos, a hídra pedig 28 – 29 fokosan érkezik. Napközben a kabinomban 5-6 fokkal van hűvösebb, mint kint, a hídon pedig alig 2-3 fokkal van kevesebb a kinti hőmérsékletnél. Gondolom a radarok, számítógépek nem sokáig fogják bírni. A gépészek az elmúlt 3 hét alatt mindent megpróbáltak, sajnos ez a maximum, amit ki lehet hozni a rendszerből. Próbáltam kérni legalább a hídra egy „háztartási” légkondit, hogy kissé hűvösebben tartsuk a berendezéseket, de „nem fér bele a költségvetésbe”. Majd biztos olcsóbb lesz szervízelt a megsült radarokat, számítógépeket, mint egy egyszeri, 400 eurós beruházás. Jó tanács persze volt: nyissunk ki minden szervizajtót a pultokon, radarokon és mindenhová tegyünk ventilátorokat, hogy jó hűtésük legyen a berendezéseknek. Hehehe. Vicces fiúk ülnek az irodában. Eleve nincs sem annyi dugalj, sem ventilátor, meg hogy nézne ki, ha így látnák a hatóságok a hidat?

A járatra visszatérve: a két kikötő között mindössze 13 óra az út, a lehető legkisebb sebességgel megyünk, jóformán az üzemanyag gőzén él a főgép. Bandar Abbas nem a szívem csücske, a helyi „hatóságok” majdnem nigériai szinten tekintik bevásárló központnak a hajót. Cigarettaból egy teljes dohánygyár termelését el tudnák vinni, amivel csak az a baj, hogy a hajóbérlő nem akar fizetni érte. Így én meg csak nagyon keveset adok. Sebaj, cserébe viszik a kávé, csokoládé, kakaó, sampont, fogkrémet, de még a whiskyt és a bort is, pedig ugye muzulmán ország. Minden egyes kikötés után egy újabb dolgot próbálunk meg eldugni előlük, de legutóbb a légrfrissítőt és a WC tisztítót vitték, hátvazze. Azt hittem, ilyesmi már csak Nyugat Afrikában és a Marlboro Csatornánál létezik *(azok között, akik megfejtik, hol a Marlboro Csatorna, semmit nem sorsolunk ki – a szerk.)*, de úgy fest, itt is

él még ez a fajta néphagyomány. Biztos, hogy szegények az embargó miatt, na de a mohóságuk undorító. Minden 4. napon itt vagyunk, tehát fixen adjuk a cigit, na de nem akkor, ha számolatlanul vinnék. Mindennek van határa.

Viszont legalább a tisztek okésak. Jó a csúf is, a lengyel 2. tiszt is, aki velem szállt be, és a litván 3. tiszt is rendben van, mondjuk négyünk közül ő a legidősebb. Zárojelben: fene megegye, hogy öregszem, 17 résszel ezelőtt parancsnokként én voltam a legfiatalabb a hajón, ma meg csak a kápó, az elek, a szakács és a 3. tiszt idősebb nálam. A 3. tisztet egyébként a hajóval együtt kapta a cég, kb. ő az egyetlen, aki tudja mi hol volt, miként működik, kétszer is volt már ezen a hajón. Jól is jön, mert egy évvel az átvétel után is borulnak ki csontvázak a szekrényből. Leginkább olyan zavarba ejtő dolgok, hogy egy – egy berendezésről fogalmunk sincs, mikor volt utoljára karban tartva. Ilyesmi főleg a gépházban van, semmilyen elvégzett karbantartásról nincs feljegyzés, illetve ami van, az meg vagy nem egyezik az üzemóra számlálók állapotával, vagy pedig az adott berendezés állapotával. Szóval a gépészeknek szó szerint fel kell újítani az egész gépházat, végigmenni az összes gépen, berendezésen, hogy sejtsek, milyen állapotban van a hajó. Nem biztos, hogy én ezt szeretném tudni, rossz érzéseim vannak. A kápó nagyon jó figura, és a német 2. géptiszt is tudja a dolgát. Sajnos a filippínó 3. géptiszt jócskán ront az átlagon, nem szívesen állok mellé, mert finoman fogalmazva is bántó a vákuum a fejében, egy agyrágó bogár éhen halna odabent. Nem is értem, miként kapott géptiszt papírt az ember, valójában három szót nem tud angolul leírni. Őt is megörökölte a cég a hajóval együtt szeptemberben, most szállt vissza alig másfél hónapja, nem tudom, miként adta el, hogy érti a dolgát. a horgonyzóhelyen.

A hátra már nekem sem jött meg egyszer, megmondom pizok rossz érzés. Szerencsére a 2. géptiszt észnél volt, és azonnal helyi irányításra váltott, és kézi vezérléssel behátrázott, nem kellett a kikötő közepén ledobni a horgonyt. Azt nem tudom izzadtam-e emiatt, mivel alapból mindig szakad a víz rólam, de vulgáris kifejezéseket eléggé sűrűn hajtogattam, mire a pilot megkérdezte: Á, captian, magyar? Többször jár már Budapesten, és bizony pár szót beszél magyarul, köztük néhány csúnyábbat is. Meg is fogadtam, figyelek a számra. ☺

Aztán itt vannak a szívem csücskei, a magasan kvalifikált és szellemileg túltáplált indiai és filippínó tisztek. Az elmúlt években Európa környékén és legutóbb az Karibi térségben elvéve botlottam össze velük. De itt annyian vannak, mint az oroszok. A 16-os csatorna állandó műsorszámája az „ekkotincsár” (ez az indiánok hívójele), a „banana port kontrol” (ez a filippínóké), a „filippínó mánki” (meg ez is), amikor összebotlanak az éterben – és persze összebotlanak – akkor a „fákjú”, mert azért szeretik egymást. Természetesen az a tiszt, aki játéknak tekinti a rádiót, az olyan is. Az indiaiak ugye olyanok, hogy csekklist szerint lealakíznak mindent, de végrehajtani, logikusan végiggondolva? Na azt nem, ahhoz értelem kellene. Mert mit csinál az egységsugarú ungar (bulgár, román lengyel, akármilyen gondolkodásra képes) marinájó? Látja, jön a másik hajó, mutatja pirosat. Ami piros az tilos. Kitérek neki, mindenki örül. Mit csinál az indiai? Megy a rottán, amihez mintha oda lenne szögezve, a waypointot azt meg kell csinálni, ha a fene fenét eszik. Hoppá, jön a konténeres piroson. Felhívjuk, hogy mit akar csinálni. Mert nem egyszerűbb tekerni egyet a robotkormány állítógombján. Ha meg pont előttünk ballag a konténeres és ha megelőzzük, akkor nem lesz megcsinálva, azaz pontosan áthajózva fölötté? Hát hívjuk fel, hogy menjen már odébb. Nem sűrű van az, hogy valamiért navigálok, de már volt az elmúlt 3 hétben példa, hogy elmagyaráztam a minket előzőnek, hogy akkor

mi most ragaszkodunk a ColReg (*a tengeri kitérési szabályzat – a szerk.*) betűihez. Mi megtartjuk sebességünket és útirányunkat, ő előz, biztonságos távolságban. Erre előadja túl végen a szubintelligens, hogy hát akkor ő nem tud a wayponton áthajózni és így nem tudja rendesen kitölteni a „csekklistet”. Hja, barátom, navigálni meg gondolkozni sem tudsz, amellet az a lista bakfitty.

A filippínó ennél rosszabb, mert az indián a hülyeségével maximum csak idegesítő. De a fülöp az meg veszélyes. Szintén látja, jövünk a piroson, de felhívja az embert, hogy mi a szándék, mert ő úgy gondolja piros a piroshoz. Remek, mi is így gondoljuk, csak a mi olvasatunkban ez úgy fest, hogy megyünk, mint eddig, és majd ő elfordul – ahogy a szabály is írja. Csakhogy az ellen nem így érti. Ő úgy érti, hogy piros a piroshoz meg van beszélve, ő jön tovább, a másik meg oldja meg. Pot ma hallgattam végig, hogy a csúf elmagyarázza a balról érkező bulker tisztjének – aki feltehetőleg szintén a csúf volt-, hogy mégis miként kellene fordulnia, hogy a környéken küszködő vontató vontatmányába ne akadjon bele, de a piros a piroshoz nekünk se kelljen már északra fordulni a délnyugati iránytól.

Szóval nem egyszerűek, viszont a rádiócsatornákat remekül tudják blokkolni, így aztán információéhségben szenvedünk, mert nem halljuk, hogy a kikötő mit mond, most akkor jön a révész, vagy sem, várjuk a hajócsatornán kívül, avagy „pedal to metal” rongyoljunk befele? Egy a biztos, semmi sem biztos, minden mindig változik. Szervezetlenség arab felsőfokon, indiai precizitással végrehajtva.

De legalább a révkalauzok többsége jó, főleg Jebel Aliban, ahol ha nem helybeli az ember, akkor 15 év gyakorlattal veszik fel. Kedvencünk a Capt. Tarik névre hallgató úriember, aki úgy jelentkezik be a kikötőnek, hogy „the dangerous blackie is here” (a veszélyes fekete jelentkezik). A manővert meg muszáj végigröhögni vele, mert sztorizik, viccet mesél, show műsort csinál az egészből. A kormányos is dől a röhögéstől, mert vagy karmester módjára kézzel adja az utasításokat, vagy viccelődik vele, na komoly a fazon, de megteheti, mert érti a dolgát.

Nos, mára egyenlőre ennyit. Ha a hőség, vagy a perzsák nem végeznek velem, vagy az idegeimmel, akkor jelentkezem nemsokára, azaz folytatása következik.

.....

Az igaz tengerész történet....

Így kezdődik: becsületszavamra mondom, hogy így történt. Bevallom őszintén, nagyon szerettem hallgatni ifjú titánként az „öregék” – néhányuk alig pár évvel volt idősebb nálam- meséit, történeteit a kávék, vagy egy- egy esti sörözés alkalmával. Volt olyan történet, amit többször, több hajón is hallottam, érdekes módon az előadó mindig ott volt, amikor az esemény megtörtént. Volt olyan történet is, amelyet esetleg három mesélőtől hallottam, mindhárom jogot formált arra, hogy vele történt meg.

Teljesen mindegy, hogy kivel történtek meg az elmesélt események, hogy sokszor már annyira ki voltak színezve, hogy valótlannak tűntek. Mindannyian tudtuk, hogy bizony van valóság alapjuk, megtörténtek. Nem úgy, ahogy el lett mesélve, de megtörténtek. Jó volt hallgatni őket, nevetni rajtuk, és nem volt fontos, hogy már sokadszorra halljuk. Szárazföldi emberek számára ezek a történetek nem sokat mondanak, mivel nagyon soknak olyan előzményei voltak, amelyek a magyar tengerhajózás berkeiből nem kerültek ki. De ezeknek a történeteknek köszönhetően én, a legifjabb, és sajnos úgy fest, hogy legutolsó magyar tengerészgeneráció tagja, olyan emberekről hallottam, mint Iszap, Százujjú, Mazsi kápó, Lucskos, Légy (speciel vele hajóztam, és mivel hallottam róla pár történetet, nem tudott megviccelni :D), Róka és sorolhatnám. Noha személyesen nem találkoztam velük, azért amikor kávénál a mesére került a sor, akkor azért a nevek elhangzásakor tudtam, kikről van szó, a kollégák szemében milyen emberek voltak, és úgy hallgattam a történeteket, mintha a saját ismerőseimmel történtek volna meg. Olyan helyekről, kikötőkről hallottam, ahol soha nem fordultam meg, soha nem jártam és valószínűleg soha nem is fogok, de tudom, ha hallok róla, hogy ki volt a Mari, milyen volt a Nyuzsnyíj, milyen voltak az éjszakák Réniben. Természetesen ezek a történetek nem mindig voltak szalonképesek, de a mesélő előadásmódja tizedszer, huszadszor is nevetésre ingerelt minket.

Talán le kellene jegyezni ezeket a történeteket, szalonképes formában, hogy ne merüljenek feledésbe úgy, ahogy a magyar tengerészet lassan a feledés homályába vész, azzal a tudással, ami egykoron felhalmozódott. Nem én vagyok hivatott rá, mivel nem sok történetet tudok felidézni a hallottak közül, és nem is vagyok egy jó mesélő, de kezdetnek álljon itt egy, amit még az első hajómon, a Radnótin hallottam, és évekkel később az eset egyik szereplőjével együtt hajóztam.

A történethez ismerni kell az egyik szereplőt, az Iszap „fedőnévre” hallgató matrózt. Bocsánatot kérek előre is, ha magára ismer, ha esetleg sértő lenne számára a történet, soha nem találkoztam vele, a róla szóló történetekből ismerem csak.

Szóval Iszap, egy végtelenül jóindulatú, ugyanakkor kissé lassú mozgású és felfogású matróz volt. Innen is kapta a nevét, mert képes volt úgy „megülni”, mint az iszap. Éppen a fedélzeti őrséget látta el este, járta körbe a hajót. A hajó valahol a Távol- keleten, egy igen erős sodrású folyón horgonyzott, egy „baráti szocialista ország” területén. A part és a hajó közötti közlekedést kis csónakokkal oldották meg, amely még a nem túlfizetett magyar marinájóknak is olcsó volt. Az ital sem volt drága és a fiúk szívesen mentek ki a partra építeni a szocialista kapcsolatokat. A hajóra való visszatérés emiatt kissé bonyodalmas volt, jobb volt nem egyedül végrehajtani.

Iszap országos cimborája, B., aznap este mégis egyedül kísérelte meg a dolgot. B-vel hajóztam is együtt később, ahogy mondtam, és tőle is hallottam a történetet. Szóval B. még a délután partra ment, hogy valami szuvenírt vásároljon. Ez a vásárlás a helyi jellegű italok fogyasztásával fejeződött be, és B. bizony nem az a fajta kolléga volt, aki kihagyja a helyi italokat. Így nem szomjas állapotban szállt be a csónakba, ami a hajóra volt hivatott őt visszavinni. Egy jókora csomag is volt nála, benne a vásárfia, amivel kissé ingatag helyzete miatt birkózott rendesen. A birkózás folyamán pedig az erős sodrású folyóba pottyant. Azt nem tudni, hogy a csónakos látta-e, hogy utasa a vízbe esik csomagostul, de a helyi erők mentalitását ismerve, ha látta is, nem sokat foglalkozott vele, elfordította a fejét, segíteni meg sem próbált, a viteldíj ugyanis előre volt fizetve.

B. szerencséje az volt, hogy az eset a folyó hajó fölötti szakaszán történt, így a sodrás tulajdonképpen a hajó irányába vitte, csak a csomagot volt kénytelen elengedni. Minden reménye megvolt arra, hogy a hajó közelébe érve ki abálni kezd, és ezt a kiabálás meghallva a watchman majd segítő kezét, illetve kötelet dob neki, valahogy a fedélzetre kecmereg. Igen ám, de watchman Iszap volt, a jóindulatú, ámde lassú felfogású iszap. B. látta is alakját a fedélzeti lámpák fényében, kiabálni is kezdett, „Iszap, hé Iszap” és megpróbált a hajó irányába úszni, közben hevesen integetni, hogy segítséget kapjon. Sajnos a folyó sodra erősebb volt, de azt még látta, hogy Iszap a korláthoz lép és felemeli a kezét.

Iszap meghallotta a kiabálást, oda is lépett a korláthoz és a lassan sötétségbe burkolódzó folyón megpróbálta kivenni a kiabálót. Meg is látta B.-t, aki hevesen integetett. Iszap felemelte a kezét és visszaintett. Majd leballagott a legénységi szalonba, hogy igyon valamit. A szalonban a kora esti órákban ott üldögélt a fedélzetmester, két matróz, néhány gépész és az első tiszt is. Néhány üveg sör társaságában beszélgettek. Iszap töltött magának egy pohárral a trópusi védőitalként rendszeresített lónyálból.

- Iszap, minden rendben odakint? – kérdezte a fedélzetmester.
- Persze, stromo, nem raknak, még csöpög az eső – válaszolta Iszap. Majd egy perc után hozzátette:
- B. meg itt úszott el a hajó mellett az előbb.
- Hogy mi történt? ki úszik? Hol? – ugrott fell a chief.
- Hát B. elúszott a hajó mellett. Felkiabált nekem és még integetett is.
- És te mit csináltál?
- Hogyhogy mit? Visszaintegettem.

A matrózok, a fedélzetmester és a chief egymást lökdösve rohantak ki a szalonból, fel a fedélzetre, hogy a bajba került B-nek segítsenek, esetleg az egyik mentőcsónakot letéve induljanak a keresésére. Mert az Iszap kivételével mindenki számára világos volt, hogy B. nem jókedvűből úszik az amúgy meglehetősen mocskos folyóban.

B. a szerencse fia volt aznap este, mivel a hajótól nem messze egy halász a csónakjába vette és visszavitte a hajóhoz. Szerencsés, mert azt senki nem tudja, hogy mennyi idő telt el aközött, hogy B. elsodródott a hajó mellett és Iszap szólt a szalonban, hogy B. úszik a folyóban. Az egyik jelenlévő matróz szerint, akitől a történetet először hallottam, talán ha 6- 8 perc. Évekkel később B. nekem azt mondta, hogy legalább egy órát küzdött a folyóban, amíg a halász kihúzta a vízből. Teljesen mindegy, mert a vásárfia elvesztésén kívül kár nem esett, a történeten pedig nagyot neveltünk a kávék alkalmával.

Csak Iszap dörmögött még hetek múlva is, hogy mire volt jó a felhajtás.

Hát ilyenek az igaz tengerész történetek. Kár, hogy már évek óta nem hallottam egyet sem egy- egy kávé alkalmával. Igaz évek óta vagy egyedül iszom a kávémat, vagy az ügyeletes tiszttel.



Kalóztörténet

Azt ígértem, kalózos történettel jelentkezem legközelebb. Hát szavam megtartandó, tessék.

Még víg, ifjú 3. tiszt voltam (na, nem volt olyan rég), amikor az eset történt. Hajónkkal Port Klang és Sanghaj között ingáztunk Szingapúr, Hong Kong és más egyéb kikötőket érintve. Akkoriban a Malakka szoros volt még a leginkább kalózzal „ellátott” terület, még a kikötő horgonyzóhelye sem volt biztonságos. Természetesen a cég szigorúan előírta, hogy a hajót fel kell készíteni, vízvizsgálatot megvilágítani, járőröket a fedélzetre, és a többi. Csakhogy, barbánk nem kimondottan szerette a számára előírt dolgokat követni, és ez csak az egyik hibája volt. Előfordult, hogy egész úton válaszra sem méltatta az egyik ügynök, majd a charterer (*hajóbérlő – a szerk.*) bizonyos konténerek hollétére vonatkozó kérdéseit. Kikötéskor egy tajtékozó ügynök ugrált a rakparton a konténerek hollétét ordítva firtatva, amire barbánk lazán leordított, hogy láthatja, van elég a decken belőlük, még több a raktárban, majd kikötés után megkeresheti a sajátját. A cég kalózelhárításra vonatkozó utasítását is hasonló módon aplikálta, ez egy marhaság megjegyzéssel.

Vett Kínában négy kirakatbabát, hogy jók lesznek azok őrszemeknek, mivel ő már 15 éve járja a Malakka szorost, de még soha nem támadták meg, úgyhogy kalózzal szerinte csak a zöldfülű deckboyokat szokták riogatni az öreg marinájók. Úgyhogy éjszaka a négy overálba öltöztetett kirakati baba figyelte a tengert gyanús csónakok után kutatva, kettő a hajó orrába állítva, kettő a pupán feltámasztva. Plusz az ügyeletes tiszt (én), meg a watchman. Annyit tehettem, hogy őrségem kezdetekor elküldtem a matrózt, zárjon be minden ajtót a felépítményen, de ez időnként heves kritikákat váltott ki, lévén a légkondi nem volt valami jó. Továbbá időnként kinéztem a hídszárnyakról, hogy lássam, ha esetleg a hajó oldala mellé állt egy csónak, amúgy magunkra zártam az ajtókat. Paráztam na, joggal.

Egyik ilyen kinézésem alkalmával mintha egy árnyat láttam volna a hajó mellett, valahol elől, de nem voltam biztos benne. Beléptem a hídra a távcsőért, hogy azzal hátha jobban látok. És ott volt, egy fekete gumicsónak, benne két árny? Csak kettő, ezek nem kettesével járnak! Akkor már a fedélzeten vannak. Ugrottam volna be a hídra, hogy megnyomjam a riasztócsengőt, de elkéstem. A€ kalózzok már ott álltak, gépfegyverrel, maszkban, sötét ruhában. Nagyon egyformának tűntek, szervezetnek, azóta nem tudok szabadulni a gondolattól, hogy kalózzaink napközben saját magukra vadásztak, mint a malajziai fegyveres erők tagjai, de hát ezek csak az én gondolataim. Szóval ott álltak, gépfegyverrel, amelyek közül az egyiknek a csövét mintegy az arcomba nyomták. Azóta tudom, hogy a sötétbarna alsónadrág alapfelszerelés (copyright Malay). Betereltek a hídra, és aki a fegyvert rám fogta, angolul közölte, hogy ha követem az utasításait, nem lesz baj, nem bántanak. Hevesen bólogattam, mert igen ragaszkodom nyavalyás életemhez, akkor is, ma is, nem hősnek születtem, meg amúgy is ezt tanácsolják a szakértők. Ezért a feltett kérdésre, hogy hol a barba, igen készségesen és lelkesen válaszoltam, majd annak az utasításnak is gyorsan eleget tettem, hogy hívjam a hídra, mintha szükségem lenne a tanácsára. Az barba morogva érkezett a hídra, ahol meglepetés várta, nem a kellemes fajtából. A kalózzok szóvivője elmondta neki, hogy most szépen lemennek a kabinjába, és a kaftán kinyitja a széfet, amiből odaadja a pénzt. Ha nem okosodik, akkor senkit nem bántanak. Én azért titokban reméltem, hogy a barba azért kap egy – két nevelő célzatú fülest, mert részemről rászolgált. Amíg a szóvivő és két társa a pénzt gyűjtötte be, ránk két másik vigyázott, nehogy rádiózzunk, vagy riasszuk a környéken lévő hajókat. Pár perc elteltével a másik három visszatért a

hídra. Elvágta a VHHHF- ek zsinórját, magukkal vitték a vészhelyzeti rádiókat, eligazítottak, hogy 10 percig el ne merjem hagyni a hidat, és ha riasztani mernék bárkit, akkor megbánjuk, és távoztak. A hídról nem mentem ki, de megpróbáltam a chiefet felkelteni, aki a hírre, hogy kalózok voltak a fedélzeten, nemhogy a hídra jött volna, hanem még be is zárkózott, egyáltalán nem érdekelte a múltidő. Ekkor a kápót hívtam, aki nem nagyon értette, amit mondani akartam, mivel inni jobban szeretett, mint enni, és így éjfél után kissé lassú volt a felfogása. Végül az első géptiszt volt az, aki feljött a hídra, akinek elmondtam mi történt. Lement megnézni, mi van a barbával, akit megkötözve, betömött szájjal talált. Baja nem esett, de vitték a pénzt, meg minden értéket a kabinból.

A VHF-ek zsinórja elvágva, csak az Inmarsat – C volt működésképes. A barba közben a hídra csalogatott chieffel azon mókolt, miként jelentsék az esetet, nem kevés pénzt vittek el. Nem is azzal volt a gond, hogy miként jelentsenek, hanem azzal, hogy mit. Mivel a barba minden utasítást figyelmen kívül hagyott, nem fogják megdicsérni. Viszont ha azt jelenti, hogy az óvintézkedések ellenére történt, ami történt, akkor a teljes személyzetet kell rávennie a kollektív hazudozásra. Végül az utóbbi történt, illetve az, hogy mindenki ki lett okosítva, mit mondjon. Gyanítom azért, hogy a később Szingapúrban minket meghallgatók hamar rájöttek a mesére, mert a barba, a chief a következő kikötőből le lett váltva.

Megjegyzem, nem a mi barbánk volt az egyetlen, aki kirakati babák felállításával próbálta elriogatni a kalózokat.

.....