

Válaszadó neve: Vágújhelyi Ferenc

Osztályunk csapata (2/10.C) elindult az ún. BISEL-vízvizsgálati versenyen, melynél egyik szempont, hogy szakemberekkel felvegyük a kapcsolatot. Továbbá nem titkoljuk, hogy szeretnénk iskolaújságot készíteni, melyhez szükségünk van forrásanyagra. Nem utolsó sorban nagy érdeklődéssel hallgatjuk tapasztalatait, szakmai véleményét, hiszen mi is hajós szakembereknek tanulunk, legyen szó akár matróról, akár hajóvezetőről, tengerésről vagy gépésről. Lenne néhány kérdésünk, melyekre szeretnénk összeírni válaszait. Talán kedvet kapnak sokan, hogy milyen érdekes szakmát is lehet szerezni...

1. Kérdés: Jó napot kívánok, XY. vagyok a 2/10.C osztályból! Köszönjük, hogy elfogadta Tanár úr a felkérésünket! Mesélne pár szóban magáról?

- **hogyan került kapcsolatba a hajózással?**
- **mennyi ideig foglalkozott vele, és milyen szakterületeket próbált ki benne?**
- **dolgozott-e tengeren?**
- **tanult-e az iskolában?**
- **stb.**

1. Válasz:

1946 tavaszán láttam meg a napvilágot. 1964-ben érettségiztem, gépipari technikumban. Egy ismerősömtől hallottam, hogy létezik a DETERT. (Magyar Tengerhajózási Részvénytársaság). 1965 január elején a megelőző orvosi vizsgálat és „lekáderezés” (megbízhatóság BM. vizsgálat) után az M/S Badacsony Duna-tengeri 1100 tonnás 1600 LE -s vegyes-árúszállító (cargo ship) hajóra szálltam be, mint gépapoló. A hajó az Angyalföldi hajógyárban épült. 2 év gyakorlat után a MAHART székházban tartott 3 hónapos géptishti tanfolyam után harmadik géptishti beosztást kaptam. Továbbra is Duna-tengeri hajókon szolgáltam.

Fiam születése után áthelyezésem kértem a Folyamhajózáshoz. Akkoriban a külföldről behozott rádió, Tv, majd video, készülékeket át kellett állítani a keleti hang és kép normára, mert addig használhatatlan volt. A Mahartnál 5 üzemigazgatóság volt kb. 6000 dolgozóval. Miután elterjedt a híre, hogy ezeket a gépeket áthangolni, javítani tudom, a Folyamhajózás igazgatója, 1975 nyarán Újpesten a Folyamhajózási Igazgatóság telephelyén egy különálló kis épületet jelölt ki ahol egy elektronikai szervizt kellett létrehoznom radar, rádió adó-vevő és egyéb elektronikai berendezések javítására. Első feladat volt a folyami hajókon felszerelt kb. 40 radar megjavítása. Eddig a nagyon javításigényes radarberendezések javítását a Csehszlovák Pardubicéből próbálták megoldani, ami nem működött. 1975 végére sikerült minden radart megjavítani. Raktárbázist kellett létrehozni és az Elektroimpex külker. vállalatnál udvarolni az ügyintézőnek mivel az alkatrészek csak valutáért voltak beszerezhetők. Ha magánembernél valutát találtak, azért börtönbüntetést is lehetett kapni. Három segítséget vettem fel, akik a szakmában a jobbak voltak, de a jó fizetésért jöttek. Aztán elkezdem az új radarok SSB rövidhullámú rádióadó-vevők felkutatását a piacon, úgy, hogy pár év múlva az akkori legkorszerűbb berendezéseket tudtuk beszerezni. Akkor szóba se került a pénz. Mindenki megélt a saját lehetőségei szerint. Ha a portásnak volt 900 Ft fizetése az igazgatónak 5-6 000Ft. Mindenki busszal villamossal járt. Minket megszajnálta a német beszállító és ajándékban küldött egy Lada Niva szerviz autót. Kaptam a cégtől egy kis szerviz hajót is, amivel esetenként könnyebb volt elérni a hajókat.

A szervizben különféle fejlesztésekkel is foglalkoztunk. A JFS 32 svájci radar elektronikus változtatható mérőkör funkcióját egy radaron elkészítettük, a gyártónak elküldtük a tervet, azonnal lecserélték még a raktáron lévő radarokban is a mechanikus számlálót, mert látványos volt a megoldás. 1976-ban az országos energiatakarékossági pályázaton második díjat nyertem, egy, a főmotor effektív teljesítményét mérő műszer terveivel. Ekkor a javítás nem panelek cseréjéből állt, hanem az áramkörökön belül meg kellett keresni a hibás alkatrészt és azt cserélni.

1982 január elején visszamentem a tengerhajózáshoz elektrikus beosztásba. Az M/S ADY 13600 t hajóra szálltam be Amszterdamban. Azért az ADY-ra, mert a hajórádiója rossz volt és a holland technikusok nem boldogultak vele. Nem csoda, mert az 1.2 KW os lengyel adó javítása nem volt egyszerű. A radar is gyenge képet adott, mert a keverődiódákat rosszul szerelték be.

A hajó szállítmányához tartozott pár darab 24 m hosszú 6 m átmérőjű alu henger, amit a fedélzeten lehetett elhelyezni. A viscayai öbölben 9-10 erősségű vihar tört ránk, úgyhogy a szállítató Splithoff cég helikoptert küldött utánunk, hogy megvagyunk e még. De a gondviselés szerint, „akinek kötél van rendelve, nem fulladhat vízbe”. Aki nem hiszi, nézze meg alaposan a Hunnia alsó teremben a falon indulásunk után Ijmuiden zsilipben készült légifelvételt.

A tankolt nehézolaj 190 tonna volt. Amszterdam-Szingapur út 27 nap menet folyamatosan. Afrika megkerülésével ez 38 nap lett volna. A hajó üzemeltetéséhez 32 emberre volt szükség. Ma egy ilyen nagyságú hajón legfeljebb 6-8 ember van.

1985 től először GMK-t majd Kft. formájában dolgoztam tovább, ami a mai napig is tart, illetve addig míg magához nem szólít a Teremtőnk.

- 2. Kérdés: Korábban nem lehetett olyan könnyen beszerezni alkatrészeket, személyzetnek, vendégeknek ételmezt.... Hogyan történt akkor? Gondoljunk csak pl. a hajósok hírhedt betegségeire, amit vitaminhiány okozott elsősorban...**

2. Válasz:

A szükséges alkatrészek, anyagok élelmiszer beszerzése az anyagosztály feladata volt. Pl. Amszterdamba Budapestről egy kamion érkezett tel rakva a megrendelt étellel, anyagokkal. Zöldség gyümölcsöt helyben vette a hajó. Minden kikötőben a sipi, vagy sipsander, helyesen shiphandler vámmentesen szállította. Az ellátás kitűnő volt. A Mahartnak nem volt tengeri utasszállító hajója. A hűtő terek szobányi méretűek voltak, -18C, -4C, +6C a zöldséges. Fél marhák voltak húshorogra akasztva, amit a szakács dolgozott fel. A folyamatosan teljesen más volt az ellátás módja.

A skorbut, C-vitamin hiány a vitorlás hajók korában volt „divat”, ahol a hajók hónapokat éveket töltöttek a tengeren. 1536-ban a Szent Lőrinc-folyón hajózó Jacques Cartier francia felfedező embereit az indiánok gyógyították ki skorbutból, az általuk életfának nevezett nyugati tuja (kanadai vagy fehér cédrus, *Thuja occidentalis*) tűleveleinek tea főzetével. Csak 1750-től alkalmazták a citrusfélét skorbut ellen Európában. (a SZÁNDÉKOS VAKSÁG esete.) Pedig olvasható volt a megoldás!

3. Kérdés: Korábban a navigáció másképpen működött. Mit használtak helyette? Tanóráinkon hallottunk szextánsról, ... más módszerekről? Ön is használta? Ha emlékszik rá, el tudná mondani, hogy miként működnek?

3. Válasz:

A navigációs eszközök egy dunai vontatón a múlt század közepén: távcső, hajó orrában vezérpálca, fából készült mélységmérő rúd, a dunai kormányosok (felső, közép, aldunai) kézzel rajzolt térkép-füzete, amit magik rajzoltak. Állandóan javították az út során. Volt még kürt és kítűző tábla, amivel a fordított kitérés szándékát jelezték. Éjszaka egy villanó lámpával. Az egyezményes kürtjelzések szóltak a vontatmánynak és a szembe jövő másik hajónak. (rádió nem volt.)

A tengeren nagyméretű lapokon 80x60cm volt a térkép, az angol Lloydnál lehetett beszerezni. A helymeghatározás, pontosan déli 12 kor napot lőtt az ügyeletes tiszt. Alkonyatkor a horizont és pl. a sarkcsillag magasságának szögét mérték. A mérés eszköze a szextáns, és a kronométer. Ezután jött a bonyolult számolás, táblázatok segítségével. Aztán a térképre ceruzával megjelölték a hajó helyzetét, naponta. (szélességi és hosszúsági adatok). A kürt a tengeren ködben kellett. távcső 8x50 es vagy nagyobb volt. A LOG mechanikus sebességmérő. A hajó farán egy vékony acélsodrony végén egy kis propeller volt. A hajó húzta maga után. A másik végén egy mechanikus számláló mutatta a hajó sebességét tengeri mérföldben, hacsak egy cápa le nem harapta a propellert. A tengeri mérföld a Föld átmérője az egyenlítőn, 40,000,077 m osztva 360 fokkal, osztva 60-nal ívperc, 1852 m.

A mérés helyéről a horizont és a nap által bezárt szög a nap magassága. 1-2 s hiba a déli időponttól eltérés, több mérföldes hibát okoz a helymeghatározásnál.

A GONIO rádióval kevésbé pontos helymeghatározás volt lehetséges. A földgömbön erre a célra telepített irány-adók földrajzi irányát egy forgatható antenna segítségével lehetett megmérni. 3 adóirány irányának metszéspontjában volt a hajó.

A hajórádióval, morze ÁBC használatával lehetett a kikötők egyéb hajók, vagy Tárnok között kapcsolatot létesíteni. A rádiós a meghatározott időpontokban (periódus idő) felvette a kapcsolatot Tárnoki rádióállomáson keresztül a Mahart központtal. Táviratok formájában jöttek mentek az üzenetek. Hetente küldtek minden hajónak egy listát arról, hogy hol vannak, vagy merre tartanak a magyar hajók. (23 db) Minden hajónak saját hívójele volt.

4. Kérdés: Korábban hogyan kértek segítséget balesetnél? Gondoljunk csak a mai navigációra... Valamint voltak-e rendszeresen pl. tűzvédelmi gyakorlatok? Megvalósítható lenne rendszeresen ilyen Ön szerint az oktatásban? Hiszen mi többségében csak „hírből hallottuk” a lékponyvát, a szalonnát és társait... Havaria esetén nem lenne egyszerű a lékeseccsel megküzdünk...

4. Válasz:

A szikratávíró: 1901 ben Marconi Európa és Amerika között szikra adójával morze kód segítségével üzenetek továbbított. A rádió fejlődése robbanásszerű volt. 1912 ben a Titanicnak is volt rádiója. Korábban, ha segítségre volt szükségük a hajón, imádkoztak. A fizikai világgal, nem volt kapcsolat.

A tengeren havonta volt dokumentált mentőcsónak riadó, tűzriadó. A hajón ki volt függesztve a mentőcsónak beosztás. Gyakorlatot csak jó időben lehetett tartani, mert a mentőcsónak leeresztése rossz időben reménytelen. A tűz és mentőcsónak riadót feltétlenül kell tanítani. A Hunnián gyakorolni!

5. **Kérdés:** Amennyiben dolgozott tengeren, tudna mesélni arról, hogy hogyan jutottak az idő tájt rendszeresen ivóvízhez?

5. Válasz:

Az ivóvizet a kikötőkben vízszállító hajók hozták a rendelt mennyiségben. Átszivattyúzták a hajó édesvíz tankjába. (A sósvíz tankok a ballasztolást szolgálták. Hajó egyensúlyi helyzetbe állítása). Az ADYn 90 tonna édesvíz tank volt, de a hajón „sóevő” is volt, amit csak végszükségben használtunk. (vákuumdesztilláló készülék, ezüstnitrát csíramentesítővel)

A Dunán 1960 ig a csepegő kő volt használatban. Merítettek egy vödör vizet a Dunából stanglis vödörrel, azt beleöntötték homokkőből készült edénybe, alul egy tiszta vödörbe csepegett át a szűrt Dunavíz. 1960 után víztartályokat építettek be, mert megjelentek az oldott vegyi szennyezések.

6. **Kérdés:** Ön már élt akkor, amikor pl. áttértünk az SI-mértékegységrendszerre. Mennyiben befolyásolta Önöket az átállás? Gondoljunk csak arra, hogy a korábbi szakirodalom kilopond mértékegységet használt, ... Valamint tanultuk/hallhattunk arról, hogy a hajózásban is vannak régiók: megkülönböztetünk IALA A és IALA B típust, ahol a bólyákat más-más színjelöléssel kell használni. Járt-e már mindkét területen? Az átállást honnan tudják a hajóról, ha nincs információjuk az adott vízterület régiótípusáról? Fűződik-e hozzá valamilyen különleges, érdekes élménye?

6. Válasz:

1963 ban kezdődött a technikumban az áttérés. Én még mindig CGS ben gondolkodom. Azért azt álomban is tudom, hogy az angolszász mértékegységek micsodák. Pl. mennyi 1 gallon whisky?????hány liter. A mértékegységek ismerete alapvető lenne. Legalább az idő egységei pikoszekundumig. A Hunnián lévő oszcilloszkóp alkalmas arra, hogy 1 ns egymilliárdod szekundum alatt történő eseményt is láthatóvá tegyen. (A radar adóimpulzus hossza 40 ns.) Azt is jó tudni, hogy 1 LE=736W, és 1 kW= 0,36 LE.

7. Kérdés: Milyen volt a vontatóhajózás folyamán? Pontosítaná, hogy miért is tér el a tolóhajózástól, és miért nem lehet merev kötéléket használni?

7. Válasz:

A vontató hajózás kényszerűség volt. Az uszályokon hátul lakott az uszálykormányos, elől a matróz. Sokszor családosan. Az uszályt gondozni kellett, vigyázni a rakományra. A hosszú sodronykötél (sleppszál) miatt a vontató által hátralökött víz az éles uszályorron kis ellenállást fejtett ki, nem sokat csökkentette a hatásfokot. Az uszályt lehetett kormányozni, lehorgnyozni. A Duna még alkalmatlan volt a tolóhajózásra. A technikai feltételek is hiányoztak. A teljes vontatmány (csurma) lehetett 3 db 3 sorban 1000 t uszályokból. A hajlatokat az uszálykormányosoknak kellett megfelelő ívben meghajózni. A merev 200 m tolatmány erre alkalmatlan. Jelenleg is a tolók úgy törik a bolyákat, hogy a vízűgy nem győzi pótolni. A zsilipek, főleg a vaskapu zsilip, a folyamszabályozás, nagyobb főgép teljesítmények tették lehetővé a tolóhajózás technológia bevezetését. A kritikus helyen a vontatók cúgoztak. Lekötötték a vontatmányt és egyenként vitték át ezeken a helyeken. Majd ismét felcsatolták az uszályokat és ballagtak tovább. Néha 2 km/ó sebeséggel.

8. Kérdés: Élt-e Ön a folyamszabályozás idején (*természetesen nem Vásárhelyi Pál idejére gondolunk*), vagy tudna-e róla mesélni, hogy miként is történik egy ilyen, miért van rá szükség, valamint, hogy a hordalékokkal mit lehet tenni, milyen gyakran, mennyire kell rá figyelni, ...?

8. Válasz:

Pedig pár szóval Vásárhelyit is meg kell említeni. 1846-ban egy pályázat tárgyalása közben, mikor az olasz pályázó terveit fogadták el, ezt mondta: „Uraim, ma Önök tönkretették Magyarországot.” majd összeesett és meghalt. Az olasz pályázó szélesíteni akarta a Tisza medret, ami a hordalék lerakódásával járt volna. Vásárhelyi nagyon helyesen szűkítéssel növelni akarta a víz sebességét, ami a hordalékot elviszi. A vikipédián és máshol is teljesen hazug módon állítják be még ma is ezt a történetet. Én Cholnoky Jenő akadémikus könyvéből tájékoztam.

1965-től számos alkalommal jöttem fel tengeri hajóval Budapestre a szabadkikötőbe. 1968-ig sokszor mentünk át a Kárpátok között. Ott hihetetlenül nehéz volt a hajózás. A Széchenyi csatornán felfelé a hajó 1600 LE a Komárom m/s 1600 LE zuhatagi vontató és a partról egy gőzmozdony húzta a hajót. Így is 2-3 km/ó val küzdötte fel magát a Duna-tengerjáró.

A zsilip megépítése után eltűnt ADA KALEH gyönyörű török lakosságú szigete. A duzzasztás egészen Belgrádig van hatással a vízállásra. Meg kell említeni a Széchenyi és a Baross emléktáblát.

A magyar szakasz szabályozása Dunabogdányi kővel történt, amit 400 tonnás „Z” hajtóművel, 6 hengeres Csepel dízelmotorral felszerelt uszályok szállítottak a szükséges helyre. Évtizedeken át 4,5 millió tonnát. Sok-sok, keresztgátat építettek, amivel a folyót terelték. A világ egyik legnevesebb vízépítő mérnöke Mosonyi professzort elűldözték Magyarországról. Ő tervezte a

Duna-Majna-Rajna viziutat. Újzélandon díjat neveztek róla, az egész világon szakmai körökben ismert tudós volt. A hajózás szempontjából a magyar szakaszon két zsilip építése volna szükséges.

9. **Kérdés:** Sok évet tudhat már a háta mögött. Számos helyen hallunk az éghajlatváltozásról. Mennyiben van valós alapja? Mennyire látja úgymond propagandának? Mi az, amilyen változást szemmel láthatóan tapasztalt? Kérjük, az általános válaszai mellett lehetőség szerint térjen ki a folyamokra, kis vízfolyásokra is (pl. vízállás, csapadékmennyiség, vízhozam, napsütéses órák száma, hőmérséklet, széljárás, ...)!

9. Válasz:

Éghajlatunk egyenlőre a szubtrópusi irányba megy ez tény. A fiatalabbak még nem sok havat láttak. Az okok keresése kiváló alkalmat adnak, hogy a szakemberek egymásnak feszülhessenek. Az okokról csak feltételezések vannak, de azok nagy számban.

10. **Kérdés:** Korábban mennyire volt jellemző a hajóról történő halászat, horgászás? Tengeren miként élte meg?

10. Válasz:

A boszporusz partján Isztambulban (Konstantinápoly) a kiépített partról úgy horgásztak, hogy egy nejlon zsinorra egymásután kb. 10 horgot kötöttek. Csali nem volt. A zsinór végén egy ólomnehezék volt. A zsinórt leeresztették a tengerbe, majd hirtelen mozdulattal kétszer háromszor felrántották. Aztán kivették a partra és a horogba akadt halakat leszedték a horgokról. Tehát nem a szájukba volt a horog, hanem a testükbe akadt bele.

A személyzet között mindig akadt egy két horgász, akik főleg amíg kikötő előtt horgonyzott a hajó horgásztak.

Egy cápa fogásról az Indiai óceánon képeket melléklek. Erről is lehetne sokat írni.

11. **Kérdés:** A BISEL-versenyen a hangsúly inkább a kis vízfolyásokon van. Bár ezek nem hajózható vizek, tudna néhány szóban beszélni róluk? pl. Mit tapasztal: iható még a vizük; élő/élettelen környezetük változott, gazdagabb lett?... Ha konkrét példát tud mondani pl. lakókörnyezetéből, kedvenc kirándulóhelyükről, szívesen fogadjuk válaszáat!

11. Válasz:

Ha a források mellé ki van függesztve a hatósági engedély, a mérés eredményekkel, akkor biztosan jó a víz. A Duna vizét csak mechanikusan szűrik, hogy milyen vegyszer és gyógyszer származékokat iszunk meg, Hálstennek nem tudjuk. Néha szörnyű klóros a víz, amit a vízművek adagol. Hazánkban sok helyen a csecsemők csak zacskós vizet kaphatnak, főleg a műtrágya (nitrát) amiatt. A palackos vizek sem tiszták, esetenként rosszabbak, mint a csapvíz. Nyugateurópát behálózzák a csatornák, ahol nyáron nagy kiránduló hajó 8-12 személyes forgalom van. Nagyon jó vizet ad Lajos forrás, Szentendre fölött. Csobánka Szentkút, ahol egy nagy járványt követően, a kút vizét itta alakosság és hirtelen elmúlt a járvány. (persze ennek megítélésekkor is működik a szándékos vakság). A Franciaországi Lourdes-ban 1858-ban tört fel egy forrás, a történetét érdemes elolvasni, azóta több tízezren gyógyultak meg ott rendkívüli módon. (de ha kell még a csillagokat is le lehet tagadni az égről) A francia akadémia orvosprofesszora egy haldokló betegét kísérte el Lourdba. A beteg hirtelen meggyógyult. Az orvost kizárták az orvosi kamarából, mivel nem vonta vissza a cikket, amit erről írt. Kanadába vándorolt ki és ott élete végéig rákkutatással foglalkozott.

Még egy érdekesség. Prohászka Ottókar püspök, akit irredentizmussal vádolnak ma, egy beszédet tartott a Szentkútnál, amit elmondott egyvégtében magyarul németül és tótul.

Magyarország egy vízkészlelt nézve nagyhatalom. 1800 évek közepétől fúrtak több száz méter mély artézi kutakat.

12. Kérdés: Ha most a mi helyünkbe lenne, választaná a hajózást? Melyik területét?

12. Válasz:

13. Kérdés: Érdeklődünk, hogy Ön mit ajánlana: érdekesebb szállodahajón dolgozni, vagy inkább áruszállító hajón, ...? Szívesen vesszük, ha mond előnyöket és hátrányokat is, hiszen pl. a kereset mellett nekünk az is fontos, hogy mennyire izgalmas egy munkakör; vagy éppen egyikünk szociálisabb, a másikunk pedig kerüli a társaságot/nagy tömeget...

13. Válasz:

Amennyire én látom, a hajózás romantikája a múltba vész. A hajózás jobb jövedelmet jelent. A múltban is volt olyan tengerész, aki elment egy bőrönddel és egy év múlva hazajött bőrönd nélkül. Mindenét elmulatott. Ma már erre nincs lehetőség. A kisebb hibák is azonnali elbocsájtással járnak. A folyamon és a tengeren is kötött idejű szerződések vannak. A tengeren általában 6 hónap, a folyamon váltószemélyezettel 3 hetente váltják egymást. Én az áruszállító hajóra mennék. Az utasok, furcsán viselkednek. Mindenkinek a fantáziájára bízom, hogyan. A személyhajón felszabadulnak a gátlások.

Az hogy valaki, mennyire alkalmas hajósnak, tengerésznek, csak akkor derül ki, ha megpróbálja. Régen a tengerhajózásnál 30% maradt meg hosszabb ideig. Ez általában az első úton kiderült.

14. Kérdés: Tudna mesélni, hogy milyen kotróhajón dolgozni?

14. Válasz:

nem a vágyak netovábbja. Ez is embertípus függő. Van aki éjjeli őr szeret lenni állóhajón.

15. Kérdés: Dolgozott jégtörőn? Miként történik az ottani munkavégzés (pl. téli időjárásról is részletesebben említve)?

15. Válasz:

A dunai jégtörőknek nincs mit törni. A működés elve, hogy a hajóba egy nagy tömegű excenter van beépítve, amittől a hajó úgy rázza magát, mint a rossz lányok a Rákóczi téren. A hajó másrészt felfut a jégre és saját súlyával töri azt. A jégtorlaszt alulról bontja meg a jégtörő, de az 50-es években repülőgépről bombázták a jégtorlaszokat.

16. Kérdés: Mennyire érdemes továbbtanulni a középiskola után? Ön mit javasol? Mire kell leginkább fektetnünk a hangsúlyt? Gondolunk itt a tervezőktől kezdve, a logisztika megszervezésén át a nyelvtanulásra, gépészetre, villamosságtanra, élelmezésre, több vonalat ismerő hajós szakemberre... Mit javasol? Ha valaki tovább képezné magát bármilyen téren, akkor is először inkább szakmai tapasztalatot szerezzen, vagy először tanuljon, és utána menjen a vizekre?

16. Válasz:

A legfontosabb, hogy lelkiismeretes emberséges emberek legyünk. A hét főbünt kerüljük. (interneten megtalálható). Áldozatvállalás, szorgalom, tisztesség a családom és a nemzet érdekében. (Mária Terézia felszólítására a magyar rendek válasza: életünket és vérünket a hazáért és a királynőért) Ma a kényelmünket sem vagyunk hajlandók feláldozni. (1. melléklet)

Mindenki adottságainak megfelelően tanuljon tovább, az értelmes kétkezi munka dicsőség és nagyobb megelégedettséget okoz. A munka, eszköz, a cél a boldog család, lelki béke. A világ most ezzel szembe megy, de nagy árat fog érte fizetni a nem túl távoli jövőben.

A hajózásnál alap probléma a végletekig csökkentett létszám a hajó üzemeltetéséhez. Régen az kezdő gépészt vagy matrózt a hajón megtanították mindenre. A tanuló kormányos az öregektől megtanulta a vonalat. Ma erre nincs idő, mert végsőkéig ki van használva az a pár ember aki betanította. Nagyon lényeges szempont, hogy manapság sokkal felszínesebb kisebb tudás is elég

a hajós szakmákhoz, mert minden modul rendszerű, a hiba megállapítása elégséges. Tengeri hajón sokszor egy szál gépész van, az is hangszigetelt légkondicionált fülkében. Ezt a technikai fejlődés hozta magával. A hajó, gépház minden adatát a cég telephelyéről figyelik és utasításokat adnak a pár fős személyzetnek. A vonalat nem árt ismerni, de az elektronikus térképpel elvileg egy teljesen ismeretlen folyón is elboldogul a hajóvezető. (szerb tolóhajók felmentek egész Tiszaújvárosig hatalmas gabonasilókat szállítva). Életükben nem jártak még ott. A Mahart míg volt szponzorálta az iskolát, mert jó szakembereket kapott. Hol van már a tavalyi hó.

Én a szakmával párhuzamosan tanultam. Ennek az volt a hozadéka, hogy még az adjunktus is azt kérdezte, hol szereztem ezeket az ismereteket. Akkoriban a nyugat el volt zárva, de én hozzájutottam a legújabb információkhoz. Pl. hazánkban én építettem az elsők között invertert a forgógépes konverter helyett a Sólyom szárnyashajóra. Ez 600 W ot adott a 220 V fogyasztók számára. 24V DCből 220 V 50 Hz szinuszos AC-t.

17. Kérdés: Milyen fejlesztéseket javasolna a hajós képzés (iskolai) oktatásában? Hogyan lehetne kivitelezni? Mire kellene jobban fókuszálnunk?

17. Válasz:

A hajósképzést sajnos az általános iskolai hiányok bepótlásával kell kezdeni. Ezt lehet úgy, hogy ha olyan téma kerül elő, ami feltételez alapismereteket, ott azzal kell kezdeni. Először egy jól átgondolt tanmenetre van szükség, ami súlyoz fontos és kevésbé fontos dolgok között. Korszerű tankönyveket kell írni, mert ami van múzeumba való. Motiválni kell a tanulókat, nem csak az osztályzattal. Érezze az életben az erkölcsi felelősséget. (erre jó eszközök vannak) Tanárok is kellenének, akik tudják mit tanítanak. Amíg a diák kegyeiért megy a harc, addig nincs előrelépés. Ez az iskola indulástól jól működött. Kiváló eszközök kiváló tanárok voltak és a jó bizonyítvány mellett még protekció is kellett a felvételhez. Példaként a NAV most távozott elnöke is „Lékais” volt (Sors László). Ma a Balatoni hajózást két „lékais” hordozza a vállán, Turcsik Gábor és Vasánits László. Nélkülük nagy bajok lennének. Az iskolahajót működtetni kéne, nagyon alkalmas az oktatásra. Ehhez is egy leírt tervezet kell, hogy legalább az oktatók ismerjék a rendszert.

18. Kérdés: Amennyiben tud néhány hasznos, érdekes dolgot megörökíteni az utókornak, kérjük, ossza meg velünk!

18. Válasz:

A hajó a legrégebbi közlekedési eszköz. A Föld 75% tenger. A Föld lakossága évi 98 millió tonna halat fogyaszt. Ha a víz elpárologna 78 m vastag sósóréteg maradna a fenéken. Az apokalipszis idejét éljük a történelemben. Aki nem hiszi, az is legyen éber.

1930-ban 2 milliárd ember élt a földön, ma 8 milliárd. (8x10 a 9. hatványon. 8000x egymillió.) Az ember megjelenése a Földön óta 100 milliárd.

19. Kérdés: Volt-e/Voltak-e olyan pillanat(ok), amikor a hajózást abbahagyta volna, vagy éppen a hajózásba „menekült” a gondok elől? Hogyan lendült át rajta? Nem szükséges válaszolnia, amennyiben nem szeretne.

19.Válasz

A hajózást azért választottam, mert a tanáraink és a szüleim véleménye szerint minden magasabb szintű emberi tevékenységre alkalmatlan vagyok. Akkor nem ismerték fel az öröklött szorongásomat. Végig szorongtam a 12 év iskolát. Aztán ez pár év alatt eltűnt a való világban.

A tengerész, ha a hajón volt vágyott haza, ha otthon volt vágyott a tenger után. Azt tartották, hogy amikor a tengerész hazamegy a kutyája örül, mikor elmegy, a felesége örül.

Belső késztetésből, mindig adni akartam és nem kapni. A magyar csak a kapzsi kifejezést ismeri, az adzsi-t azt nem. Minél többet „pazaroltam, annál jobban mentek a dolgok. Mióta dolgozom, fizikailag is, élvezem a munkát. A családban és minden közösségben az ember képességei szerint kell, hogy adja önmagát. A koporsóra úgysem varrnak zsebet. Az ateista a lelkiismerete szerint legyen jó, a hívő a 10 parancsolat betartásával legyen jó.

19. Kérdés: Végül pedig egy igen személyes kérdésünk lenne. Mennyire jellemző, hogy az újdonsült matrózokat, gépészeket, hajóvezetőket, ... felavatják? Ne haragudjon a megfogalmazásért, mennyire, hányszor „szívatták” őket (pl. valamilyen gólya avatószerű esemény)? Volt ilyen tapasztalata?

20. Válasz:

Már erre nincs idő. A hajózás elvesztette azt a romantikáját, ami egy félszáz évvel ezelőtt még volt. A tengerész avatás felejthetetlen élmény. Napokig készülnek az idősebbek az eseményre. Van egy egyszerűbb avatás a kezdő tengerész számára, de az igazi az egyenlítői avatás. Fényképek...

**Köszönjük, hogy válaszaival segített bennünket! További
tartalmas, örömteli éveket kívánunk Önnek és családjának!
Nagyon örülünk, hogy megismerhettük!**

Nagyot lendítene a kezdeményezésen egy könyvjegyzék készítése. Aztán ezeket a könyveket össze lehetne szedni, besz kennelni, a digitális könyvtárba.

Fényképgyűjtemény, témák szerint csoportosítva.

Tananyag: könyv, segédlet, ábrák, fényképek. Szép lassan össze lehetne szedni. Aktualizálni.

Írások, cikkek, előadások gyűjteménye.

Idegen nyelvű könyvek.