

**Ritter P. Tibor- Nemlaha György – Straub Dezső**

**Csodahajó**

**Noé bárkájától a szárnyashajóig**

**Világutazás Kiskönyvtár 2007**

**118-121. oldalak**

A filmek szerelmesei számára a „kapitány” - legyen Onedin, vagy Hornblower, „Őfelsége kapitánya” többnyire távcsővel a kezében, hősies pózban jelenik meg. A hajós-élet ugyan napjainkban is nagy kaland, de távolról sem olyan mozgalmas, mint ahogy a tengerésztörténetek szerzői ezt megrajzolják. Sok tanulás és munka van amögött, míg valaki kiérdemli a „hajóskapitány” rangot, megszólítást. A következő oldalakon néhány kiemelkedő hajósszemélyiség portréját vázoljuk fel abban a reményben, hogy sikerül egy kicsit ráirányítani a figyelmet ennek a ritka foglalkozásnak máig megmaradt romantikájára.

## **Holecskó József** **A VÖCSÖK-II. Szárnyashajó Parancsnoka**



Egy gyermekkori elképzelés valóra váltása a pályaválasztásom, így pályakezdésem, azt hiszem, szokványosnak tekinthető. Kiskamaszként sokat olvastam a világ nagy felfedezőiről, Kolumbuszról, Magellánról, Scott kapitányról, s ezek a történetek nagy hatással voltak rám. A családban egyébként nem volt senki, aki hajós múlttal büszkélkedhetett volna. 1970 és 74 között jártam a Lékai Jánosról elnevezett hajózási szakközépiskolába. Ez akkoriban indult, az én első koromban a legidősebbek is még csak a harmadikba jártak. Itt érettségiztem le és mindjárt tengeren kezdtem. Akkor, gyermekfejjel úgy éreztem, hogy a Duna „csak” egy folyó, és a tengeri hajózás az igazi! 75-ben, amikor ritkaság volt még a nyugatra járás, szuper dolog

volt belecsöppenni a tengerészéletbe. Első útjaim a Földközi-tengeren a Közel-Keletre, Szíriába, Libanonba, illetve Olaszországba és Görögországba vezettek.

- *Milyen beosztásba került: matrózként kezdte?*

- Gépezelő voltam. A Lékaiban erős volt a hajógéptan és megtanultunk hegeszteni és egyéb vasipari tudást is felszedtünk. Hivatalos elnevezéssel „gépasszisztens” voltam. A következő hajóhoz is fűződnek emlékezetes élmények: Amszterdamból indultunk, odáig repülővel utaztam, akkor, mindössze húszévesen! Aztán a csodálatos Távol-Kelet, Malajzia, Szingapúr következtek, melyekre ma is szívesen emlékezem, színes diáimat nézegetve. 25 éves koromban lettem technikusként géptiszt a magyar tengeri flotta vezérhajóján, a „Vörösmarty”-n. Ezt komoly sikerként könyveltem el magamban. Hét évig voltam a tengeren, közben megnősültem. Egy-két útra a feleségemet is elvihettem magammal.

- *Miért hagyta ott a tengert?*

- Akkoriban évente 8-9 hónapot távol voltam az otthonomtól, s felvetődött a kérdés: hogyan tovább, hiszen még 30 év van a nyugdíjig? Amikor már tízszer voltam Amszterdamban, ötször Szingapúrban, már nem olyan volt az élmény, mint először. A hajó zárt közösség a maga hierarchikus alá-fölérendeltségével, a „lakók” egymás főnökei, akár egy laktanyában. Kell-e nekem, 35 éves fejjel, tettem fel magamnak a kérdést, még ugyanilyen körülmények között 25-30 évet lenyomni? Hiszen itt sokkal nagyobb a kötöttség, egy hagyományos szárazföldi munkahelyen, a munkapad mellett, vagy az irodában, amitől oly nagyon rettegettem gyermekkoromban: a tenger szabadságáról álmodva, nem gondoltam arra, hogy a hajón nincs szombat, vagy vasárnap, amire mind szabadidőre biztosan számíthatok, amikor programokat tervezhetek-szervezhetek. Ezeket latolgatva mondtam le a tengerészéletben elért karrierem magasabb fokáról, - hiszen a géptisztnek már saját kabinja van telefonbresztővel, - a négyféle menüből való választás lehetőségéről, a több beosztotról. Amikor 82-ben váltottam a folyamhajózásra, az tulajdonképpen visszalépés volt.





- *Itt beosztásban kezdte?*

- Másodgépízt voltam, még évekig a gépész vonal ment. Jó érzés volt ugyanis, hogy gépészként mindent meg tudok csinálni, ha probléma merül fel, de egy idő után elvágják az ember az olajos, zajos gépházból: ennek is megkopik a fénye. A gyerekkori álmom teljesülése, hogy kapitányként irányítom, vezetem a hajót, onnan letről igen távolinak tűnt. 85-ben végeztem el a hajóvezetői tanfolyamot és indultam el a fedélzeti pályán. Kettős munkakört töltöttem be, a beosztásom hivatalosan hajóvezető-gépész volt. Mindenért én felelek, jóllehet van fedélzeti és gépész matróz is a vizibusz méretű kisebb hajón.

- *Mióta dolgozik szárnyashajón?*

- Már 11 éve! Közben letettem a kapitányi vizsgát, ez igen komoly, angol, Rigó utcai, közlekedési szakmai ismeretekkel bővített angol nyelvvizsgáló jár.

- *Lesz-e változás az életében a következő években?*

- 32 éve vagyok hajós, az idén töltöttem az 50. évemet. Még 10 év van előttem, időarányosan pályám háromnegyedénél állok. Beosztásban, amit lehetett elértem, kapitány vagyok, a gyermekkori álmom teljesült. Amikor kezdett ez a maszek-világ kialakulni, azon morfondíroztam, milyen szabad élete lehet egy vállalkozónak? Ezt az álmodozást aztán, tőke híján, gyorsan abbahagytam. Ráadásul a hajózás specifikuma, szemben más hivatásokkal, hogy nem sok cég között válogathat alkalmazottként sem az ember: szinte egy kezemen meg lehet számolni a hajózással kapcsolatban álló hazai cégeket. Más területen kezdő vagyok és elvesztem a 32 év alatt kiépített egzisztenciát! A nyugati hajós cégeknél jól lehet keresni, akár a Dunán is, de túl hosszasan kellene az otthonomtól, a két gyerekeimtől és feleségemtől távol lenni! És a váltás mindig nehéz, még egy szakmán belül is, hát még amikor az ember fejest ugrik az ismeretlenbe! A szárnyashajózást megszerettem, mert kiváló kompromisszum: hajózom és otthon is vagyok! S az otthonba beletartozik a család, a felépített házunk Balatonfüreden. Jól esik este ott leülni tévét nézni.

- *Nem gondolt arra, hogy füredi lakosként átigazoljon a balatoni flottához?*

- Az igazat megvallva: nem! A fő ok, hogy gyerekkorom óta - kis képzavarral - a Balaton számomra a béke szigete! A munkahely pedig nem lehet az.

\*\*\*