

Kapitányi jelentés

Alulírott Kalóczkai Tibor hajóskapitány jelentem, hogy a mai napon a Budapest – Esztergom – Budapest menetrendi járatot végeztük a Vöcsök-III szárnyashajóval. A reggeli beszállításkor a Vigadó tér 6-os pontonon derült ki, hogy a jegyeladásnál nagymarosi jegyet is eladtak, de a hajó nem kezelheti az állomást az alacsony vízállás miatt. (Bp. 164 cm!) Spányik Gábor úr telefonon közölte velem, hogy tegnap Kautz István úrral lemérték a vízmélységet és 14 láb vízmélységet találtak az 1795 fkm-nél kikötött lakóhajónál. Ott tudom majd végrehajtani az utasok kiszállítását.

Mivel ott még hajóval nem jártam, a mederről, vízmélységről, kikötési lehetőségről, megközelíthetőségről rajzot nem láttam, az utasok biztonságos kiszállításáról nem voltam meggyőződve, ezért a kikötést nem vállaltam el. Nem volt tudomásom arról sem, hogy a kikötőhely közforgalmú kikötőként használható.

Tolnay Sándor parancsnok úr, a Bibic-III vezetője javasolta, hogy a visegrádi kiszállítás után utasainkat átveszi, a nagymarosi állomáson a cserét lebonyolítja. A hajókat biztonságosan összekötve végrehajtottuk az átszállítást. Az utaslétszám ezúttal is meghaladta a Vöcsök-III befogadóképességét (a problémát már más alkalommal is jeleztem). Az utasok már pótszékekkel érkeztek a hajóra⁽¹⁾. Később, még az esztergomi érkezésünk előtt, Tolnay Sándor parancsnok úr telefonon közölte, hogy a nagymarosi vízirendőrök kifogásolták a menetközbeni átszállítást. Megbeszéltük, hogy a délutáni manővert horgonyon állva hajtjuk végre.

Esztergomi indulás előtt ellenőriztem a horgonyberendezést, eltávolítottam a biztosító láncot, hogy Nagymarosnál egyszerűbb legyen a horgonydobás. 68 utassal⁽¹⁾ indultunk völgyemenetben, menetrend szerint. A nagymarosi forduló után lementem Hoffmann Gábor hajóvezetővel együtt, hogy a horgony ledobjuk. Megkértük az utasokat, a területet hagyják szabadon, a horgonyfedelelet kinyitva készültem a ledobásra.⁽²⁾ A fékkulcsot nem találtam a helyén, a keresés sikertelen volt. A kormányállásban csak Taskó Dezső gépüzemvezető tartózkodott, a hajó sodródott. A horgonyzás nem volt lehetséges, ezért úgy döntöttem, az utasokat ugyanúgy, mint délelőtt, egymás mellé kötve szállítjuk át. Rádióon jeleztem, a Bibic-III-nak, hogy jöjjön mellénk. Ott szóban közöltem, miért nem tudunk horgonyozni. Összekötöttünk, elől 2, hátul 1 kötéllel. Az utasok átszállása biztonságosan megtörtént, a hajókat elengedtük. Folytattuk utunkat Budapestre.

A budapesti érkezés után Taskó Dezső gépüzemvezető találta meg a kulcsot a horgonyberendezés alatt, a bordák között. Valószínűleg lerázódott a helyéről.

ezt a jelentést Kautz István úr kérésére írtam.

Budapest , 2006. július 29.

Kalóczkai Tibor
Hajóparancsnok⁽³⁾

MAHART
Passnave Kft.
VÖCSÖK 3. m. s.
1056 Budapest, Belgrád rkp.⁽⁴⁾

Az archiváló megjegyzései:

(1): A MAHART Passnavw Kft. üzemeltette „VOSZHOD-2” típusú hajók utasbefogadó képessége 62 fő volt a 2006 telén történt átépítésig. Ezt követően 71 fő utast vehettek a fedélzetükre.

(2): A „VOSZHOD-2” típusú hajók horgonyberendezése az első utastérből érhető el. Itt a legelső ülésor előtt található kárpitozott lábfalban vannak a horgonyberendezés kezelőszervei. Ezért kell az utasokat eltávolítani innen a horgony ledobásához.

(3): Az eredeti iraton gépelt név és státusz felette kézírásos aláírás.

(4): Az eredeti iraton bélyegzőlenyomatként

♣ ARCHIVÁLTA: SRY 2011.12.08.. ♣ www.sry.atw.hu ♣

