

Másfél évtizedig a tengereket járta, az utóbbi húsz évben pedig a Duna-hajózás életben tartásáért küzd.

Szalma Béla tengerészkapitány, a Plimsoll Kft. társtulajdonosa a magyar tengerhajózás egyik utolsó nagy generációjának képviselője.



Dunán és tenger

– Nagyszülei, édesapja, nagybátyja is dunai hajóskapitányok voltak. Fel sem merült önben, hogy más foglalkozást válasszon?

– Négyéves lehettem, amikor már a hajóhídon álltam édesapám mellett, aztán hat éves koromtól minden nyáron hosszabb-rövidebb időt töltöttem dunai hajókon, és kivettem a részem a mindennapi munkából. Ennek ellenére sokáig állatorvos akartam lenni, de aztán a gimnáziumban úgy döntöttem, hogy tengerész leszek, és később a testvérem (Szalma Botond – a szerk.) is ezt az utat választotta. A hajós dinasztiában mi lettünk az első tengerészek.

– Hogyan lehetett valakiből tengerésztiszt?

– A műegyetemi elméleti képzés mellett minden nyáron gyakorlatra kellett mennünk (elsősorban a Földközi-tengeren), hogy a hierarchia legalján állva, deckboyként (tanuló matrózként) elsajátítsuk a gyakorlati ismereteket. De a diploma sem csinált belőlünk automatikusan tisztet. Csak a matrózvizsga letételéhez egy évnyi tiszta hajózó idő kellett, ennyit pedig a nyári gyakorlatokon nem lehetett összeszedni, tehát tanuló matrózként kezdtünk, aztán folytattuk matrózként, kormányos matrózként, hogy végül tisztjelöltek leh-

sünk. Itt már a tiszték mellett, munka közben sajátíthattuk el a tudnivalókat. Így lesz az emberből harmadik tiszt, majd második tiszt, aztán a kapitányi vizsga letétele után első tiszt, és utána esetleg parancsnok. A tengeren mindenkinek végig kell járnia a ranglétrát, nem úgy, mint a szárazföldön, ahol van, aki egyből igazgatónak születik.

– Jó volt akkor tengerésznek lenni?

– Sok szempontból is nagyon jó. Gondoljon csak bele: nem egészen húsz évesen én már Ceylonon és Thaiföldön jártam, nem beszélve a számtalan földközi-tengeri kikötő-

Capt. Szalma Béla, Plimsoll Kft.

ty, Ady, Petőfi, Radnóti, Csokonai) a távol-keleti utakon, és kisebb, 1-6 ezer tonnásak, amelyek elsősorban a Mediterráneumban bonyolítottak le forgalmat.

– Versenyképes is volt a magyar tengerhajózás?

– Nagyon is. Egy anekdota szerint a Mahart tengerhajózási részlegének kereskedelmi vezetője olyan évet, éveket produkált, hogy a párttitkár behívatta magához, és verte az asztalt, hogy neki kapitalista praktikákkal szerzett pénz nem kell! Lehet, hogy ez csak legenda, de annyi biztosan igaz, hogy a 70-es, 80-as évek nagyon jól sikerültek, óriási pénzeket hozott az ágazat.

– Ön melyik hajón dolgozott a leghosszabb ideig?

– Az Ady motoroson. Összeszármoltan: több mint négy év tiszta időt töltöttem a fedélzetén. Szov-

jet építésű hajó volt, megbízhatóan működött, jól lehetett kezelni, és az elhelyezés is kényelmes volt. Egyszer láttam azt az űrkabint, amelyben Farkas Bertalan megjárta az űrt. Abban ugyanolyan kapcsolók, alkatrészek voltak, mint az Ady parancsnoki hídján: úgy látszik, ha egyszer a szovjet mérnökök rátaláltak egy jó megoldásra, azt mindenütt alkalmazták.

– Ha jól érezte magát a tengeren, miért „nyelte le a horgonyt” 1992-ben, és szállt szárazföldre?

– A testvérem hívott egy újonnan alakult cégbe, a Portolanba, amely egyebek mellett tengeri szállítmányozással, hajóbérléssel is foglalkozott. Akkor még elég fiatal voltam, hogy valami újat tanuljak, és vállaltam a kockázatot, amit egy induló vállalkozás jelentett.

en

ről. A jónak mondható fizetésünk nagy részét valutában kaptuk, és persze azt is kiegészítettük azokon a módokon, ahogy a tengerészek a világ kezdete óta mindig is tették. Akkoriban a Levi's farmernek vagy a nyugati cigarettnak óriási értéke volt itthon...

De szakmailag is jó munkahely volt a Mahart tengerhajózási részlege. Az 1970-es évek végén rengeteg új hajó érkezett a Maharthoz, szükség volt a tisztákra, tengerészekre. Igazából ez volt a magyar hajózás utolsó aranykora: 22 hajó járta a tengereket magyar lobogó alatt. Voltak köztük több mint tízezer tonnás magyar hajók (Vörösmar-

Ady motoros





Harmadik generációs hajós

– Tizenhárom évnyi hajózás után könnyen hozzászokott a szárazföldi léthez?

– Nem volt egyszerű. Hiába voltam én kapitány és első tiszt korábban, a vállalkozásban megint csak zöldfülű deckboy lettem, akinek mindenbe bele kellett tanulnia. Hiába ismertem a tengeri szállítást a tengerész szemszögéből, a másik oldalról nézve egészen más dolgok lettek fontosak. Megértettem például, miért fontos, hogy az első tiszt jól töltsse ki a rakodási naplót: nem mindegy, hogy a késedelmes rakodásért járó (álláspénzt) kötbért át tudjuk-e hártani a bérlőre vagy kikötőre, vagy nekünk kell lenyelni.

A másik a vezetési stílus. A hídon megszokta az ember, hogy ha azt

mondja, „*Öt fokot jobbra!*”, akkor azt hangosan visszamondják neki, majd végrehajtják és nem kérdeznek. A szárazföldön viszont állandóan megy a „miért most, miért én, miért nem másképp”. Ezt soha nem szoktam meg, ezért a mai napig öltni tudnék.

– Milyen feladatai voltak a Portolanban?

– Leginkább a Duna-ferr alaptevékenységéhez tartozó logisztikát (alapanyag-beszerezés és készáruszállítás) kellett szerveznem. Nagyon sokat kellett tanulnom a kereskedői munkából és az acélgyártásból egyaránt. Egy húszoldalas, sűrűn gépelt angol nyelvű hajóbérelti szerződésben három betű elírása 20 ezer dolláros veszteséget is jelenthet. Az is szokatlan mondjuk, hogy a vasércet például nem tonnában számoljuk, hanem úgynevezett ferrum-egyenértékben. Itt a beszerzés elválaszthatatlan a fuvarozástól: lehet, hogy a svéd vasérc sokkal drágább, mint egy másik, de ha fajlagosan olcsóbb alapanyag, akkor azt kell megvenni. Ugyanez igaz az exportra is: az eladási ár csak a szállítványozási lehetőségekkel együtt értelmezhető. A kereskedőnek minden logisztikai feltételt meg kell beszélnie a szállítványozási szakemberrel, mielőtt az üzletet megkötnék.

A testvéremmel közös cégünk, a Plimsoll Kft. aztán 2006-ban kiszállt a Portolanból, amiben addig tulajdonos volt, és azóta én is erre összpontosítom a figyelmemet. Ebben nemzetközi szállítványozással foglalkozunk, tengeren, folyamon, vasúton és közúton. Sokáig semmilyen eszköz nem volt a birtokunkban a tudásunkon kívül, mindent béreltünk, amit kellett. De rájöttünk, hogy így meglehetősen ki vagyunk szolgáltatva, így nekiálltunk bevásárolni. A Centroport Kft.-n keresztül 51

százalékban tulajdonosai vagyunk egy dunaújívárosi kikötőnek, aztán 2001-ben megalapítottuk a Fluvius Kft.-t is, ami hét saját tulajdonú folyami hajóval a legnagyobb magyar hajózási vállalat.

– Mi szól ma még a folyami hajózás mellett, hiszen lassabb a közútnál és a vasútnál is, mindenképpen átrakást igényel, és sok esetben kiszámíthatatlan?

– Ez mind igaz, de sok mindent fel lehet hozni a hajók mellett. Mindenképpen a legkörnyezetbarátabb szállítási mód. Ha a hajózás összköltsége (társadalmi, gazdasági és környezeti) 1 egység, akkor a vasúté 4, a közúté pedig 12 egység. Ezt már mindenütt látják, és számtalan európai és nemzeti stratégia szorgalmazza, hogy minél több árut szállítsanak vízi úton. Az úgynevezett 7. európai korridor, a Duna-Majna-Rajna csatorna viszont nagyon nincs kihasználva.

– Régóta szorgalmazza a Duna rendbetételét. Erre a hajózás miatt lenne szükség?

– Az biztos, hogy a hajózásnak is jót tenne, ha növelnék a vízmélységet a Dunában, akár duzzasztással, akár mederkostrással, mert most olyan, mint a hatsávos autópálya, ami időnként egysávos földútra silányul. De ennél sokkal fontosabb a vízgazdálkodás, az ivóvízbázis és a megfelelő talajvízszint biztosítása, mert anélkül az alföldi mezőgazdaság is meghal. Egyelőre dús gazdag állam vagyunk, mert van tiszta ivóvizünk és jó mezőgazdasági területeink – ezeket mindenképpen meg kellene őrizni. És ha emellett még áramot is termelünk, a turizmust is tudjuk fejleszteni, és még hajózni is tudunk, az már tiszta haszon. Itthon sajnos csak stratégiák készülnek – szerintem a papírokkal már meg lehetne tölteni az egyik hajónkat –, de igazából nem történik semmi.

– Hogyan akar változtatni ezen a februárban alakult Magyar Dunai Kikötők Szövetsége?

– Bármennyire is furcsa, egy-két sörözést leszámítva a magyar kikötők képviselői még soha nem ültek le egy asztalhoz, hogy közösen megbeszéljék a helyzetüket, feladataikat. Innen nézve önmagában már az is óriási eredmény, hogy a legfontosabb 22 magyar dunai kikötő szövetkezni tudott egymással.

Az egyik feladatunk egyértelműen a független érdekképviselő lesz. A kormányzati döntéshozók legyenek tisztában, mit akarnak a kikötők, mi a tevékenységük, mire van szükségük (és nem feltétlenül csak pénzre). Ha nemzeti közlekedési stratégia készül, akkor megkérdezik a kikötőket is. Ha összehangoljuk a fejlesztéseket és sikeresen tudunk együttműködni, akkor talán a döntéshozók is komolyabban vesznek bennünket.

Az érdekvédelem mellett a másik fontos feladatunknak az oktatást tartjuk. Ma gyakorlatilag sehol sem lehet elsajátítani azokat az ismereteket, amelyekre a kikötőkben dolgozóknak van szükségük. Honnan lesznek akkor szakemberek? Ha másképp nem megy, a szövetség összefog valamelyik egyetemmel, és indítunk hosszabb-rövidebb kurzusokat.

– Már a partról követhette a magyar tengerhajózás agóniáját és kimúlását, két évtizede küzd a folyamhajózás fennmaradásáért. Nem fásult bele?

– Nem, egyáltalán nem. Harmadik generációs hajósként talán a génjeimben van a lelkesedés, és a hajózás az életem része. Nem mondom, hogy időnként nem keseredem el, vagy gondolkodom el azon, mennyivel többet hozott volna a flottába befektetett pénz, ha akár kamatozó kincstárjegyet veszünk rajta, de aztán felteszem magamnak a kérdést:

ki csinálja, ha nem én, ha nem mi? Nincs még egy ilyen család Magyarországon, és most úgy tűnik, hogy az utódokat is sikerül bevonni, még ha tengerészek nem is lehetnek. A testvérem fia már három éve itt dolgozik a hajózási kereskedelem terén, talán az én legkisebb, jelenleg gimnazista fiamat is elviszem egy útra.

– Ha már család: hogyan lehet egy tengerésznek családja?

– Remek asszony a feleségem, aki három gyereket nevelt fel úgy, hogy én folyton úton voltam, csak a negyedik született akkor, amikor már itthon dolgoztam. Szerintem ez idő alatt keményebben kellett dolgoznia, mint nekem. De büszke volt arra, amit csináltam, és kárpótlásul néha el tudtam vinni magammal egy-egy rövidebb útra. Zokszó nélkül végigcsinálta a 13 évet, bár most időnként azt mondja, hogy az utóbbi húsz év nehezebb volt... Nagyon sokat köszönhetek neki, mert biztos háttér nélkül egy tengerész nem létezhet.

– Ma már nem is nagyon száll hajóra, nem vitorlázik például?

– Mi még a képzésünk során letetük a vitorlásvizsgát, és néha-néha elvittem a családot egy kisebb bérelt vitorlással a Balatonon. A munkám során viszont annyit foglalkozom a hajókkal és hajózással, hogy a hétvégeket nem akarom vízzen tölteni, sokkal szívesebben kertészkedem. Ha pedig nosztalgizálni támad kedvem, elmehetek valamelyik hajóval egy kisebb dunai útra vagy lemegyek Rijekába megnézni a rakodást, elbeszélgetni a tengerészekkel. Annyi azért megmaradt, hogy a kikötőkben járva mindig alaposan megnézem a motoros jachtokat, mert nem tudok betelni a látványukkal. De az igazi hajó mégis csak az, amikor az ember előtt van százötven méter fedélzet. ■

Schopp Attila



Hogy mondják tengerészül?

A magyar tengerészet szakzsargonja olasz, német és angol kifejezések tömeges átvételével alakult ki. Ennek megfelelően a hajó parancsnoka (és nem kapitány!) a **barba**, esetleg az **öreg**, a második tiszt a **sior**, fedélzetmester a **bócmán**, a tengerész pedig a **marinájó**. Egy tengerjáró hajón nincs tat, csak **pupa**, az ott tartott grillpartia **pupabuli**. Egy hajónak nincs motorja sem, legfeljebb **gépe**, vagy **főgépe**; nincs dudája, csak **kürtje**; és zászlót sem használnak a tengerészek, hanem csak **lobogót**.

(A kifejezéseket Nagyszékely István: *Szavak a hullámok hátán* c. könyvéből vettük, melynek kiadását a Plimsoll Kft. támogatta.)