

Kedves Vendégek, Kollégák, Diákok!

Igazgatóasszony felkérése alapján, amit nagyon köszönök, egy pár mondattal és gondolattal szeretném ismertetni a hajóépítésének 100. évfordulója alkalmából, azt a folyamatot, hogy hogyan és minkét alakult az MS. Tahi és MS. Hunnia sorsa.

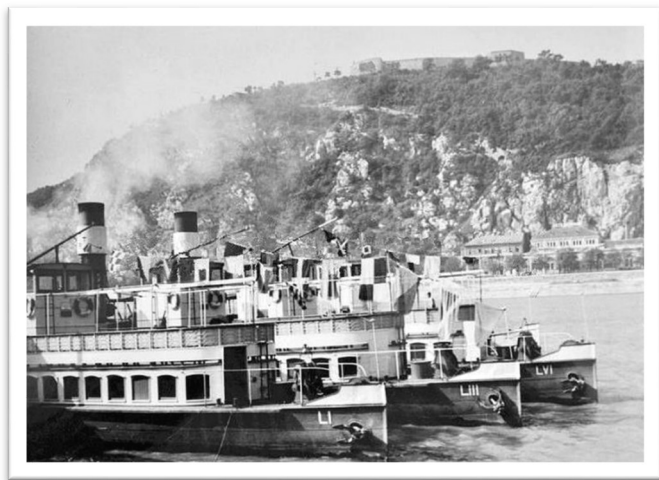
A hajót 1920-as évek elején gőzüzemű, csavaros személyhajónak építették és a római LIII-as számú csavaros gőzösként állt szolgálatba. 1924-ben a farrészt átépítették Ganz-Danobius hajógyárban. Ezidő szerint, korszerű Flettner kormányval látták el. A II. Világháborút Ausztriában vészeli át.

1947 március 17.-én hazatért.

1962-ben az akkor már MS TAHI motorost - a MAHART Hajójavító Üzemigazgatóságánál átépítik.

Megszélesítik, motorhajóvá alakítják.

A rendszerváltás után leállítják, majd 1992-ben a Magyar Hajózási Szakközépiskola tulajdonába kerül.



Az iskola és a hajó története összefonódik.

1967-ben a MAHART támogatásával beindult a Lékai János Szakközépiskola. Feladata hajógépészek képzése. Háttérként az MS Buda iskolahajó szolgálta a képzést. Az első éves tanulók a nyári szünetben eljutottak az al dunán át a Fekete tengerig. A felső évfolyamosok a teljes Duna szakaszon a legjobbak pedig a tengeren töltik a nyári termelési gyakorlatukat, a MAHART hajóin.

A rendszerváltást követően minden megváltozik. A fenntartó, a képzési struktúra, a vállalati háttértámogatás. Megszűntetik az MS Budai iskolahajót, de még működik a MAHART Újpesti hajójavítója, benne az iskolai tanműhely. Megjelenik a szakképzési hozzájárulás lehetősége, az iskola csatlakozik a világbanki programhoz. Beiratkoznak leány tanulók is az iskolába. A közlekedési üzemvitel, szállítványozás, vámügyintézői, informatikai képzésekkel bővül az oktatási kínálat, és az idegen nyelvi képzés is megerősödik.

1991-es igazgató váltást követően az első alapgondolat, egy új iskolahajó (úszótanműhely) létesítése volt. Ehhez pénz és kapcsolatok kellettek. Külön és kiemelten köszönöm Garadnai András Úrnak, aki az újpesti hajójavító igazgatójaként ötleteivel és támogatásával nagymértékben segítette az MS Tahi átépítését. Az iskola részéről, partnere az akkori szakmai igazgatóhelyettes, Árvay Miklós úr volt.

A Fővárosi Önkormányzat Oktatási Bizottságának ülésein az 1990-es években, kiemelt érdeklődés figyelte a Fővárosi Szakképzési Alap szétosztását. Egyik ilyen ülésen parázs vita alakult ki, a támogatott, illetve a nem támogatott szakképzési intézmények vezetői között. Iskolánk keményen lobbizott és így bekerült a támogatott intézmények közé, megszerezve a hajó építéséhez szükséges első 10 millió forintot. A következő években a vállalatok szakképzési hozzájárulásával (MAHART-tval, MOL-tval, egyéni vállalkozókéval) biztosítottuk a hajóátépítés anyagi forrását. De mit is kellett átépíteni, az MS TAHI egy nyílt fedélzetű kb 100 fős városnéző személyhajó volt, de mint iskolahajó több zárt teret igényelt. Kikellett építeni, az előadótermet, a hálótermet, a személyzetek kabinjait, a konyhát és étkezőt. Teljes felújításra szorult, a Fő és Segédüzem, a naotikai berendezések, az elektromos és fűtési rendszerek, a szennyvíztárolás. A hajót a Duna- Majna- Rajna csatornán történő hajózásra kellett alkalmassá tenni. Megújult a padló, és a külső-belső burkolat rendszer. A felújítás során az iskolai karbantartók (Németh György, Polcsák Károly) és a hajójavító részéről a néhai Péntes György, valamint az akkori diákok szorgos munkája állt rendelkezésre.

Az iskola és a hajó egymáshoz kötődik, mint anya a gyermekéhez. Ha megrendül az iskola, akkor megáll a hajóépítés. Ez majdnem megtörtént. A katolikus egyház visszaigényelte az iskolai ingatlant, mint volt egyházi telket. A Fővárosi Önkormányzat, az újabb lobbizás eredményeként úgy döntött, hogy megvásárolja az egyháztól a telket és így a dolgok 1-2 év alatt rendeződtek. Azonban az építési költségek az infláció miatt megemelkedtek és a hajó elkészülte csak tolódot.

A 1990-es évek vége felé a Központi Szakképzési Alapból az iskolahajó befejezéséhez 25 millió forint forrást biztosítottak.

2000 október 20.-án (kedden) nagy ünnepség keretein belül megtörténik a hajó átadása, és MS HUNNIÁRA való keresztelése. Kint van a sajtó, a televízió. A Köznevelés főszerkesztője, Szunyogh Szabolcs két oldalas gyönyörű cikkben ismertette az átadási ünnepséget. A hajóátépítésében szerzett érdemei elismeréseként Árvay Miklós szakmai igazgatóhelyettes úr a következő évi Augusztus 20.-i ünnepségen megkapta a Magyar Köztársasági Érdemkereszt Ezüst Fokozatát.

Az építési szakasz befejeződött és szolgálatba áll az MS Hunnia.



Az üzemeltetés újabb feladatokat ró az iskola vezetésére. Biztosítani kell, az üzemanyagot, a kikötők használatát, a telettetést, a karbantartást, és legfőképpen a hajón szolgálatot teljesítő személyzet státuszát.

A fenntartó megint segít, és 4 fővel bővíti az iskolai dolgozói létszámot. Azonban elvárás volt az iskolával szemben, hogy a működési költségeket - az oktatási tevékenység mellett - különböző rendezvények, kirándulások, fogadások, ünnepi események, szervezésének bevételi forrásaival csökkentse.

Egy rövid epizód ezekből az évekből.:

-2006.augusztus 20.-a tűzijáték - A Hunnia fedélzetén a teljes MOL vezérkar, kitör a vihar. A másnapi hírek "4 halott, 300 sebesült, 1 ember a Dunába fulladt". Hajnalban szól a telefonom, Ifi István Oktatási Ügyosztályvezető keres. - Pista mi van a Hunniával? Történt valami? Megnyugtatom, a Hunnián a vendégek mindvégig biztonságban voltak, és biztonságosan partra szálltak. Mindösszesen a bázisra történő beálláskor a hullámverés miatt sérült a dörzsfa, és helyenként a hajó korlát. A hiba elhárításáról saját hatáskörben intézkedek.

Szárnyal a hajó, szárnyal az iskola. Az OKJ-s képzések fejlesztésekor lehetővé válik, az érettségire épülő 3 éves, Hajózási Technikus képzés bevezetése. A hagyományos gépészeti tantárgyak mellett, megjelennek a fedélzeti tantárgyak is. Mint például, Navigációs ismeretek, Hajófelszerelést, Hajózási ismeretek, Tengeri túlélési ismeretek, Hajóvezetési gyakorlat. A képzés 3 nyári szünideje időkeretet biztosított 3-6 hónapos hajózási gyakorlatok, a hajóskönyvbe történő bejegyzésére. A végzős tanulók 80%-a már az uniós országok hajós társaságainál tud elhelyezkedni, több ezer eurós fizetéssel. Ezidő szerint, ezeknél a hajózási társaságoknál már kapitányi, tisztii beosztásban dolgoznak a volt diákok legjobbjai. Mint például: Maylander Károly, Somlóvári László, Jéger Tibor, Dunai Ádám, Pásztor Zoltán, és ide haza Kovács Miklós, Szabó Gyula.

Büszkén állíthatom, hogy ez az időszak volt az iskolahajó és az iskola fénykora. Ezt a tényt bizonyítja, hogy ebben az évtizedben megrendezett OSZTV-ken minden évben az iskola tanulói az első 3 hely valamelyikét elhozták.

Kialakult a partnerkapcsolat a Duisburgi hajóiskolával, ahol már akkor működött a Duális Képzés. Megtekintettük, az ottani Radar Szimulátort, Tűzoltási Gyakorló Bázist, a Tanmedencét. Több diákunk a hathetes nyári szakmai gyakorlatát a Hamburgi konténer kikötőben a HHLA-nál töltötte.

De ezután megint gyülekeztek a viharfelhők, az ok - a fenntartó váltás -.

A Fővárosi Önkormányzat átadja Szakképző Intézményeit, előbb a Klebelsberg Kuno Központi Intézmény Fenntartónak, majd Ők 1-2 év után az akkor megalakuló TISZK-nek (Területi Integrált Szakképző Központok).

Átviszik a szakképzést, s vele együtt az iskolahajót, a Bánki Donát SZKI-ba. Megszűnik a szakmai igazgatóhelyettesi státusz, legjobb szaktanáraink elvándorolnak, vagy aki tehette nyugdíjba menekült. Az szakképzőiskola szakképzés nélkül olyan, mint a krumplileves krumpli nélkül. A hajó sorsa hányatott, felújításra szorul, többször van javításon, mint a vízen. Az irányító személyzet, rendszeresen változik.

De ahogy a mondás tartja Apály után jön a Dagály, és megjött.

Rövid 1-2 éves igazgatói megbízások után, végre egy elkötelezett a hajózásért rajongó új vezetője lett a Magyar Hajózási Szakközépiskolának: Magyar Szilvia Anna személyében. Az iskola szerkezet ismét, de mostmár jó irányba változik, a TISZK-ek helyébe, az új centrumok kerülnek. Megalakul BGSZC ( Budapesti Gépészeti Szakképzési Centrum).

És láss csodát. A jelenkori Phonix madár feltámadt, visszakerül a szakképzés és a Hunnia iskolahajó üzemeltetése.

Megindul egy újabb fejlesztés, az oktatási stratégiában és a Hunnia működtetésében. A BGSZC biztosítja a működési feltételeket, és a hajó újból az oktatás központjává válik.

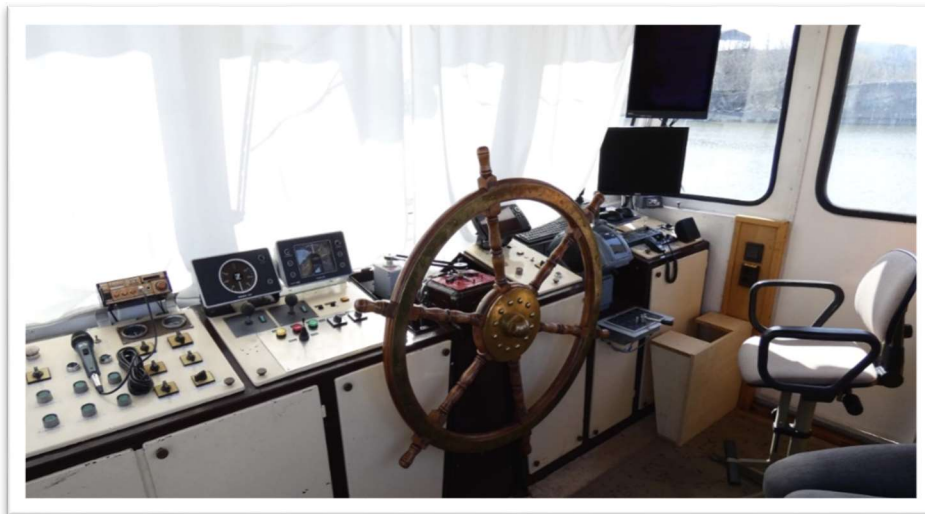
Ennek a folyamatnak, főszervezője a Gyakorlati Oktatás vezető, a néhai diák, de azóta váratlanul és tragikusan elhunyt Dr. Kohanecz Ottó volt.

Megváltoznak a tantervek, a súlypont a fedélzeti képzésre helyeződik. Az eddigi Matróz Vizsga mellett, Hajóvezetői Képesítést szerezhetnek a végzős technikusok.

Bevezetésre kerül a Duális Képzés, megújul az oktatási kínálat, mint például:

Képesített Hajós, Kishajó építő és karbantartó, Sportedző- Sportszervező.

Kiépül az iskolahajó új korszerű navigációs rendszere, Vágújhelyi Ferenc kollegánk vezetésével és közreműködésével.



Végezetül az amerikai polgári harcos, Martin Luther King, híres mondatát idézném: “ VAN EGY ÁLMOM”.

De hát nekem is van. Íme: nincs rajtam a fekete napszemüveg, így látom a biztató jövőt. “Végzős tanulóink az utolsó tanév folyamán felhajóznak a Duna- Majna-Rajna csatornán Duisburgig a régi- új partner iskoláig. Az út során számtalan zsilipen áthajózva gyakorolják szakmájukat, hivatásukat. Az idén felújított iskola tetején ott az új radar szimulátor, az udvaron a tűzoltó gyakorló bázis, a modell kísérleti tanmedence.” Hát ez lenne az Én Álomom. Az álom megvalósulása érdekében megköszönöm az MS HUNNIA átalakításában, üzemeltetésében résztvevő valamennyi kollega, külső segítő, diák munkáját, segítségét.

Kívánom a mindenkori iskola-iskolahajó vezetésének egy eredményes hajósképzés megvalósítását.

Önöknek pedig , megköszönöm, megtisztelő érdeklődő figyelmüket.

HAJRÁ HAJÓSKÉPZÉS, - HAJRÁ HUNNIA.