

2018-2019 Németország

Szakmai gyakorlat RENDSBURG



2018. február 28. és március 29. között kivételes lehetőségünk nyílt négyünknek részt venni egy 30 napos külföldi szakmai gyakorlaton Németországban, *Rendsburg*-ban. A kint létünk alatt hétről hétre jobban belerázkódtunk a németországi életbe mind nyelvileg, mind szakmailag a partnercégeknél. Így bár hazaindulásunkkor a honvágymindnyájunkat kissé haza húzott, ugyanakkor hiányérzettel hagytuk el az egy hónapig otthonunkul szolgáló kisvárost, *Rendsburg*-ot.

Megérkezésünkkor az itthontól nagyban különböző világ fogadott bennünket. Már a repülőgépről való leszálláskor látható volt a németek igényessége, precizitása. Az utcák, terek tiszták, rendezettek voltak, valamint a vonataik is a menetrend szerint indultak. A szállásunk a Kieli-csatorna partjától kétszáz métere feküdt. A tetőtéri szobánkból nem túl széles, de mégsem mindennapi kilátás nyílt a csatornára, ahol látni lehetett az elvonuló teherszállító hajókat. Ezt a látványt esténként a hajók fedélzetiivilágítása fokozta. Ez a látvány mindennapos volt, ugyanis a csatorna a félszigetet megkerülő út lerövidítésére szolgál. A legtöbb hajó itt spórol meg utat, kivéve az óriási méretű, kontinenseket átszelő konténerhajókat, amelyeknek már nem elegendő a csatorna szélessége. Az átkelést a két part között kompok biztosítják, melyek használata teljesen ingyenes, mivel a csatorna olyan mesterséges építmény, amely főként a kereskedelmet szolgálja.

Itt kapcsolódik be a képbe az a cég, ahol társam és én töltöttük a gyakorlati időszakunkat, mely a *Wasserschiffahrtsamt* nevű cég volt. Ez a cég a csatornán járó kompok, hajók karbantartásával foglalkozik. E mellett a csatorna felett átmenő híd és a csatorna alatt lévő gyalogos aluljáró karbantartását is ők végzik. Korábban a csatorna felett átszelő híd alatt közlekedő lebegő kompot is ők javították, ami már két éve csak a múlt emléke.

A kint létünk alatt a telephely minden területén egy-egy hetet töltöttünk el. Ez három részből állt. Az első hetet a gyakornokokat kiképző műhelyben töltöttük, ahol természetesen először megismertük a hellyel, illetve a minket irányító személyekkel. Amint túlestünk a kötelező teendőkön, mint például a balesetvédelmi oktatás, hozzá is kezdhettünk egy olyan dologhoz, amit mindketten még csak akkor csináltunk először. Elkezdünk foglalkozni a pneumatikával. Jó volt ezen a területen tevékenykedni, mert ennek segítségével és pusztán logikával szinte bármilyen feladatot meg lehet oldani. A feladatunk az volt, hogy egy gyakorló táblán rakjunk össze rajzok alapján kapcsolásokat, aminek a működését miután megismertük azt, el kellett magyaráznunk, így adva képet tudásunkról. Az első két napunkat ilyen szerkezetek összeépítése tette ki. Ezek után átkerültünk egy olyan területre, amiben már nagyobb otthonossággal mozogtunk, vagyis az esztérgáláshoz. Első munkadarabunk egy lépcsős tengely volt. Ennek elkészítése alatt volt időnk hozzászokni azokhoz a gépekhez, bár a legtöbb egyetemes esztérgagép működése megegyezik, mégis voltak apró dolgok, amik máshogy működtek, mint itthon. Mint például az előre beállított késtartóban lévő kések, amik nagyban megkönnyítették dolgunkat, mivel a soron következő munkadarabunknál több szerszámra is szükségünk volt. Egy igazán mutatós sárgarézből készült *Kiel*-i tévétornyot készítettünk el, amely már több darabból állt. Természetesen mielőtt elkezdtük volna a legyártását, elő kellett állnunk egy tervvel, hogy milyen sorrendben végezzük el a munkát. Nagy örömünkre mikor befejeztük a tévétornyot, egy fa talapzatra helyezve megkaptuk azt emlékebe. Bár sokszor csináltunk már hasonló feladatokat, de eddig a munkafázisokat csak külön-külön végeztük el, így különösképpen kellett tudásomat egy helyen összpontosítani.

A következő hetet már a hajómotor összeszerelő csarnokban kezdhettük meg. Itt egy rövidebb körbejárás után újabb vezetővel kezdtük meg először csak a hajómotor és az irányításáért felelős lapátszerkezet felépítésének megismerését. Ezután érkezett az a rész, ahol igazából mi magunk is tudtunk érvényesülni. Minden egyes beérkező motor darabjaira lett szedve és az ilyenkor a leginkább igénybe vett alkatrészek kerültek kicserélésre vagy felújításra, mint például a szelepek, dugattyúk. Szétszerelés után az alkatrészek egy tisztítóba kerültek, majd egy asztalra szép rendben, felcímkézve, megkönnyítve ezzel a későbbi munkát. Az összeszerelés egy lista szerint ment, melyhez mellékelve voltak az ellenőrizendő adatok, mint például a csavarok meghúzásánál alkalmazandó erő nagysága vagy a szelepek nyitási, zárási magassága. A szerelés során kiderült, hogy milyen nagy szerepet is játszanak ezek az apróságnak vélt adatok, hiszen, ha akár csak egy csavar nem lett jól meghúzva, az kiderül a teljesítményteszten, melyet társamnak volt szerencséje megfigyelni.

A hajtóművek szerelésébe is betekintést nyerhettem, melynek működése igen csodálatra méltó dolog. Ennek megértésére még egy működő modell is segítségünkre volt. Az általunk szervizelt kompokban két ilyen hajtóművet mozgató motor teljesít szolgálatot, így, ha az egyik meghibásodik, a másik át tudja venni a munkát a part eléréig. A legnagyobb előnye, hogy egyhelyben tud manővereket végrehajtani, viszont állandó mozgásban

vannak, ezért is kell őket két évente szervizelni, hiszen a perselyek, amiben a lapátok mozognak kopó alkatrészek. Ezeknek a cseréjét végeztük mi.

Ezen a héten került sor arra is, hogy közelebbről megismerjük, milyen feladatot látnak el ezek a kompok, illetve hogyan működik az a rendszer, ami az átkelést biztosítja a csatornához, a zsilipekkel. Egy egész napos látogatás keretén belül ismerhettük meg a *Brunnsbüttel*-i zsiliprendszert, és a hozzákapcsolódó irányító központot. Az odáig tartó úton beszélgetés során egy remek embert ismerhettünk meg, aki a kompok kommunikációs rendszereivel foglalkozik. Sokat beszélt nekünk a csatorna történetéről és a munkájáról.

A szakmai kirándulásunk utolsó hetét a telephely hajószereelő részlegén töltöttük. Ebben a csarnokban egyszerre két hajó képes helyet kapni, amiknek a felújításában mi is közreműködtünk. A hajó fedélzetén legfőképp lakatosmunkák voltak. Ennek során cseréltük ki a hajótér fedelét tartó lemezt, új korlátokat, küszöböket hegesztettünk fel. Nagy örömünkre gyakorolhattuk a hegesztést is. Munkánk itt is a motorok, hajtóművek kiemelése után kezdődhetett el, melyet egy a csarnok egészét lefedő daruval tettek meg. A motortérben a padlólemezek eltávolítása után a tanktartályok fedelének cseréjében segédkeztünk. A mesterem, akihez a hajócsarnokban beosztottak, mindig figyelemmel tartott és bátorító szavakkal támogattott, ezzel fokozva a munkakedvet. Ha kellett, szánt időt a gyakorlásra is, hiszen a mi célunk az, hogy jó szakemberek legyünk, és ha hibát vétettünk, akkor is csak annyit mondott, hogy „A hibák jók, hiszen azokból lehet tanulni.”

Hornyák Ádám



