Karantén napló 2

Sydney-ből Tasmániába

Az első rész

Napok óta szakad az eső, és ezt megsínylette a technika. A kábeldaru vezérlőszekrényébe ugyanis utat talált az esővíz, és az elektromos alkatrészek ott ezt nem nagyon tolerálták; konkrétan leégett néhány szervovezérlő. A mai napra tervezett teszteknek lőttek, a biztonság kedvéért itt maradok a konténerben, godot és a csoda eljövetelében bízva, de sok sansz azért nincs arra, hogy bárki is kimenjen az tomboló szélviharral fűszerezett szakadó esőbe, hogy varázsoljon valamit.

Megérkeztem Tasmániába, a kikötőben dolgozok egy hete, küzdök a bitekkel meg a hardverrel, nem messze innen meg hatalmas hullámok ostromolják a partot, idáig hallatszik a dübörgésük, a szél fütyülése és a konténervontatók sípolása mellett is. De hadd kezdjem ott, ahol az előző részt abbahagytam.



Hullámok, parti föveny és a háttérben a komp

A karanténban az utolsó néhány nap volt a legpocsékabb. A kaja – amellett, hogy rendkívül pocsék volt – még unalmassá is vált, a szobafogsággal együtt. A tizedik napon a nővérek megint beletúrtak az orromba a fültisztító pálcikáikkal – jó szar érzés, de legalább aznap történt valami. Másnap az egyik szomszédom besokkalt, kiabálni kezdett a folyosón, villámgyorsan odasereglettek a biztonságiak, a

folytatást nem tudom. Úgy terveztük, hogy a karantén után rögtön továbbállunk Tasmániába, de persze – és talán szerencsére – ez nem ment ilyen egyszerűen. A tasmániai belépéshez ugyanis egy úgynevezett G2G vízumra van szükség, amit csak akkor adnak meg, ha beszkenneljük a karanténból elbocsátó szép üzenetet, a bizonyítékot, hogy nem lehetünk koronásak.

Nyilván a vízumnak is van átfutási ideje, Tazmánia a turisták elől le van zárva, így azokat az iratokat is átnyálazzák, hogy dolgozni megyünk oda, speciális engedéllyel. Ez pedig eltart néhány napig, így a továbbutazást eltettük két nappal hátrébb, és ez idő alatt rászabadultunk Sydney-re. A karanténből reggel kilenckor szabadultunk – szigorúan csak egyvalaki utazhatott egy lifttel, és csekkolták, hogy merre megyünk tovább – a tíz óra már egy kocsmában talált meg minket. Kettőnket, Pjotr-ral, mert a norvégoknak valami más dolguk volt, de sebaj, sört így is tudtunk rendelni magunknak.

Általában betartom a szabályt, hogy délelőtt alkoholt nem iszok, de ezúttal felmentést adtam magamnak. Ja igen, előzőleg átcsekkoltunk egy másik szállodába, egy utcával arrébb a kínzókamráinktól, de aztán vágtáztunk onnan kifelé, kocsmába befelé. Lenyűgöző érzés volt az első korsó sör. Az ötödik is. Még jó előre megírtuk a ~~„mit kérünk a télapótól”~~ *„mit szeretnénk látni”* listánkat, egyeztettük, és már vettük is a hajójegyet a Watsons Bay-re. A hajó, ahogy kihúzott a kikötőből, elfordult az opera mellett, hátrahagyta a Harbour hidat, és megnézhettük élőben is azt a panorámát, amit a filmekből már ismertünk.



Sydney, a Harbour hid és az opera

A Watsons Bay-en pedig egyfelől rácsodálkoztunk, hogy itt bizony tavasz van, üvöltenek a madarak és virágillatban úszik a világ szutykos karaténon kívüli része. A Watson part voltaképpen egy félsziget, a belső oldalán Sydney felé lehet ellátni, a sarkán pedig az óceán és a szomszédos hatalmas szirtek

adnak látnivalót.

Aztán beültünk egy parti étterembe, és megtapasztuk, hogy hát az ausztrál árak cseppet sem fékezett habzásúak. Plusz azt, hogy a süt a nap. De nem csak úgy, akárhogy, hanem nagyon. És persze elfelejtettük, hogy mi viszont az európai télből érkezünk, és ezért később rendesen meg is fizettünk, mert ugye a naptej, mint opció, egyikünk agyában sem merült fel. Csak később, de ugye, akkor már rákvörös nyakkal, arccal és kezekkel tudtuk – mint a kígyók, meg a gyíkok – hogy itt a fájdalmas vedlés ideje.



A Watson Bay, kilátás az óceánra



Watson Bay meg Sydney

Ezzel a keserű felismeréssel aztán visszahajóztunk a kikötőbe. Pjotr megjegyezte, hogy ő azt hitte, az opera épülete sokkal nagyobb, és gyorsan megegyeztünk, hogy kihagyjuk. Inkább belevettük magunkat Cockle Bay esti parti forgatagába. Itt a korona fertőzés alábbhagyott, gyakorlatilag eltűnt, feloldották a korlátozásokat, szabadjára engedték a népet. Az emberek kitódultak a partra, a szórakozóhelyek előtt hosszú sorok kanyarogtak, a legkülönbözőbb zenei foszlányok tódultak ki az egymás hegyén-hátán álló bárokból és party-hajókról.


Partytime Sydney-ben

Valami olyan érzés volt ez az európai korlátozások (meg a karanténból) érkezve, mintha egy másik bolygóra tévedtünk volna. Egy jelentősen élhetőbb bolygóra. Másnap a listáról a hajózási múzeumot sorsoltuk ki, mert azért mégis az óceán partján járunk egyrészt, másrészt meg nem akartuk a brutális napra vonszolni vörösen izzó és viszkető ábrázatunkat, így inkább itt múlattuk el az időt. A múzeum nagy része még zárva volt, az ott kiállított tengeralattjárót is csak kívülről lehetett fényképezni, de mi ilyen óvódás rajongással vettük a szabadságunk második napját is. Este pedig – hát igen, ismét találtuk (nem volt nehéz) egy hívogatóan hűs söröző̋t.



Sydney este



tengeralattjáró (HMAS Onslow) a hajózási múzeumban

Harmadnap reggel – teljesen véletlenül – összefutottunk a csapat két norvég tagjával is, elhúztunk a reptérre és becsekkoltunk a Launcestonba tartó járatra. Ja igen, menet közben, még a hétvégén megkaptuk a G2G vízumainkat is. Egy applikációt kell hozzá feltelepíteni a telefonunkra, és így már egy QR kóddal lehet mutogatni ezt mindenkinek, akit pont ez érdekel.

Leszállás közben első pillantásra megállapítottam, hogy Launceston, Tasmánia fővárosa nem egy világváros. És második pillantásra sem. A repülőgép egy bizonytalan kör megtétele után leszállt a feltűnően rövid aszfaltcsíkra, a melósok egy lépcsőt gurítottak kézzel a géphez, és már lehetett is sorakozni a bevándorlási pultnál az meglehetősen kicsi fogadóépületben. Kisebb zavart okozott az egyenruhásoknak, hogy nemtasmánok is jöttek a géppel, de rövidebb fejvakarás után megállapították, hogy érvényes a g2g-nk, így nem lőttek le minket.



Launceston, még a repülőgépről



Launceston, a fogadóépület

Egy ilyen spánielszerű kutya ráfixálódott a bőröndömre, de amikor elkezdtem magyarázni, hogy szerintem a kokain nem abban a kofferben van, tudatta az egyenruhás, hogy a kutyája a kajára utazik (mondjuk a miénk is otthon, de az gyárilag gyagya). Jól van, feltúrtuk a bőröndöt, és valóban találtunk benne egy darab árva almát, amit valószínűleg a karanténban felejtettem ott. Szerencsére ezúttal sem lőttek le, bár a feddő pillantásokat azért nem úsztam meg, így kezdőcsempészként, de az almát mindenesetre elkobozták.

Kint, a parkolóban már két, a cégtől küldött taxi várt minket. Az egyik kocsi cseh származású sofőrje egész jól beszélt németül (mert korábban ő is ott élt), vele eltrécseltem a 150 kilométeres utat. Megbeszéltük, hogy mi zujság otthon, Bajorországban, és hogy látta a Eberhofer film-saga legújabb részét is (én is). Aztán ebből idézgettünk. BTW, ez a sorozat valami olyan a bajoroknak, mint a Pogány madonna volt nekünk, Bujtor Csöpivel, de ez a jelenben játszódik, és minden évben újabb résszel bővül. Olyannyira bajor, hogy állítólag más németek felirattal nézik – már ha nézik. (Lehet, hogy majd erről is fogok írni, már ha érdekel ez bárkit is).


A komp rakodórámpája

Hát, ha Launceston nem egy világváros ugye, akkor utazásunk végcélja, Burnie végképp nem az, a húszezer lakójával. Fontosságát az adja Tasmániában, hogy közel esik Melbourne-höz, ezért innen van napi hajókapcsolat Ausztráliába. A kapcsolatot két komp adja, amik annyira hasonlítanak egymásra, hogy csak a nevük más. Jókora jószágok ezek, bőven az alacsony parti házak fölé magasodnak, amikor kikötnek a konténer-terminálban. Az utasforgalmuk meglehetősen csekély ezeknek a monstrumoknak, ellenben kikötésük után kamionok és speciális rakodógépek hada pakolja ki és be a konténereket a hatalmas rakterükbe.

A hajókat üzemeltető társaság néhány éve úgy döntött, hogy egyrészt felesleges a kikötés ideje alatt a hatalmas hajógenerátorokat járatni azért, hogy legyen áram a hajón, és nem mellesleg környezetszennyező is. A hajókat már átépítették a parti áram fogadására, a cégem által épített, és általam előkészített konténerépület is megérkezett már, be is lett vezetékezve. Most azért jöttünk négyen Európából, hogy elindítsuk ezt a kütyüt. Pjotr csinálja a hajó fedélzeti rendszereit (trafót, generátort, ilyesmit), a norvégok, Adrian és Ole a hajó vezérlését bütykölik át, én meg a parti betáp vezérlését rakom össze.



A komp mellett a kék színű álvány a kábeldaru. Az adja át a vezetéket és a csatlakozózót a hajónak.

Itt együtt dolgozok Wisonnal, ő az ausztrál Siemenstől jön, hozzá tartozik az általuk telepített hardver (trafók, védelmi rendszer meg ilyenek). Én egyébként két éve foglalkozok ezekkel a rendszerekkel a Siemensnél, korábban az ICE4 szuperexpresszek fedélzeti rendszerének egy részét fejlesztettem. Mondjuk alapvetően mintegy húsz éve ezekkel a vezérlési rendszerekkel foglalkozok (ha mond valamit a név; Simatic), ezalatt erőműveket, gyártósorokat, speciális berendezéseket, vonatokat is programoztam, most meg ezekkel a parti betápokkal ütöm el az időmet. Alapvetően mindegy, mi van a drót végén, a vezérlés szinte minden esetben ugyanaz, vagy legalábbis nagyon hasonló.



a csapat



gépház a motorral; legalábbis ami látszik belőle

Ebben az esetben a több, meglehetősen komoly nehézség adódott a munkában, de nekünk lehet, hogy ez a stressz adja a munkánk szépségét. Először is, a Föld másik oldalán vagyunk. Ha innen bármelyik irányba elindulok, már hazafelé megyek. Ráadásul a korona miatt a szállítási idők megnőttek, Európából bármilyen alkatrész 3-4 hét alatt ér ide. Másrészt egy teljesen újfajta kommunikációs rendszert kell kiépítenünk a hajó és a part között (ha mond valamit, Modbusszal), amit még senki nem próbált a gyakorlatban. Ez lehetővé teszi, hogy a hajó *„távvezérelje”* a parti oldalt, hogy ott ne legyen szükség plusz személyzetre. Nyilván egy ilyen kockázatos rendszert a Föld túloldalán kell először kipróbálni. Harmadrészt az ausztrálokkal még soha nem dolgoztunk együtt, és a helyi angolon kívül ez még sok más egyéb félreértésre is lehetőséget teremt. Negyedrészt annyira új megoldásokat használunk, hogy nincs telefonszám, amit ha felhívunk, segítségre számíthatunk. Ellenben néha a céges supporttól is engem hívnak, hogy hát ugye, nekem már van gyakorlatom ebben a rendszerben, leszek szíves másokon is segíteni.



A kábelcsatlakozó beemelése a hajóba



A parti oldal vezérlője (Simatic)

Szóval az első néhány napban úgy tűnt, hogy ez a berendezés soha nem fog magához térni, de aztán lassanként láttunk néhány szikrát a sötétségben. A kommunikáció is böfögött már néhányat, tehát tudjuk, hogy elvben lehetséges a kapcsolat. A gyakorlat persze megint más tészta, nagyon-nagyon más tészta. Ez van, ahogy Hadházi László mondta; küzdeni kell.

Hasonló írások itt, a passport-on

Karantén napló 1: A karantén
Karantén napló 2: Sydney-ből Tasmaniába
Japán üzembehelyezés
A család szeme fénye
A vlagyivosztoki kitérő
WC akták

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05
2020, Sydney, karantén, én-blog, üzembehelyezés, Tazmánia, Burnie, Launceston, G2G, napló

Bejegyzésmegtekintések száma: 80

From:
https://www.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
https://www.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:karanten_naplo_2

Last update: **2026/08/05 11:49**