

## Kiszl Péter: Hálózati révkalauz

Magyarországon talán egyetlen szakterület sem büszkélkedhet olyan átfogó, az internet világában hiteles információk teljességét bemutató és rendszerező kötettel, mint a hajózási szakma. E témában évtizedek óta nem látott napvilágot összefoglaló munka, így érthető, hogy Kiszl Péter *Hálózati révkalauz* című könyvének 2010. őszi megjelenése különösen fontos eseménynek számított.

A téma önmagában is szerteágazó: a vízi személy- és teherszállítás, a sportcélú hajózás mellett a területhez szorosan kapcsolódó környezetvédelem és vízügy kérdései is ide tartoznak. Bár a hagyományos és az offline dokumentumok válogatott bibliográfiája a kötet elején (19. p.) megtalálható, ennél mélyrehatóbb elemzésük mégsem indokolt a korszerű szemléletű kiadványok szerény mennyisége miatt. A szerző már a bevezetőben leszögezi, hogy a magyarországi hajózás „...2009 telén fellelhető (döntően nem kereskedelmi jellegű) webes jelenlétének felgöngyölítésén keresztül, a használható online hajózási információs apparátussal bíró szervezeteket és egyéni kezdeményezéseket... ”<sup>1</sup> tekinti át.

Elsőként az 1954 óta budapesti székhelyű nemzetközi szervezetet, a Duna Bizottságot mutatja be: a történeti előzményeket, tagállamait, feladatait, vezető tisztségviselőit, valamint a bizottság által közzétett publikációk főbb típusait (kézi könyveiket, évkönyveiket, adattáraikat, ajánlásaikat).

A *Magyarországi hivatalos szervezetek és közintézmények* című fejezetben a hazai hajózást irányító minisztériumok és háttérintézményeik rendszerezésére vállalkozik a szerző: a kézirat lezárásának időpontjában (2010. február) egyetlen egység, a Légi- és Víziközlekedési Szabályozási Osztály tevékenysége kapcsolható szorosan e témakörhöz, tekintve, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2006-ban történt átalakítása következtében a Hajózási Főosztály megszűnt. A magyarországi vízi közlekedés legnagyobb vállalata volt a MAHART; története együtt a hazai hajózás tükörképének is tekinthető. A rövid összefoglaló az eszmei jogelődnek számító Magyar Királyi Államvasutak gőzhajózási vállalatának említéséig nyúlik vissza, majd a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. megalakulása (1894), a Magyar Királyi Duna-tengerhajózási Rt. létrejötte (1936), a Magyar–Szovjet Hajózási Rt. megszületése (1946) után az államosítást követő változásokat, átalakulásokat, a vállalat fénykorának tekinthető 1970-es évek eseményeit, a flotta nagyságára vonatkozó adatokat is közreadja. A MAHART hanyatlása a '80-as évektől kezdődik: ekkortól rendre elmaradnak a fejlesztések, állami vállalatból állami részvénytársasággá válik, 1992-től tevékenységeit kiszervezik önálló társaságokba. A Magyar Kormány 2002-ben döntött a MAHART magánosításáról, az értékesítés előtti átalakulásáról, ennek során 2003. november 1-jén a társaságnak három, funkcionálisan összetartozó szervezeti egységre kellett szétválnia. 2010-től a Magyar Állam 100 százalékos tulajdonaként a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. égisze alatt működik. (Érdekes asszociáció, hogy a szerző

maga is egy nagy hajózási tapasztalattal rendelkező családból származik; személyes kötődése, érdeklődése, tájékozottsága talán ezzel is magyarázható.)

A *Minisztériumok és háttérintézményeik* című fejezetben összesen négy minisztérium hajózással kapcsolatos tevékenységét ismerhetjük meg: a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium, a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium, valamint az Oktatási és Kulturális Minisztérium témához kapcsolódó programjait, dokumentumait és a fontosabb szervezeteik működését. Részletesen elemzi a fenntartásukban működő kutatóhelyek (könyvtárak, levéltárak, múzeumok) állományát, gyűjtőkörét, az interneten elérhető nyilvános katalógusaikat. Összegyűjti a kuriózumnak számító, ipartörténeti kincseket őrző magyarországi vízügyi gyűjtemények és kiállítóhelyek sorát, telefonszámát, pontos címét, URL-jét. A tudományos kutatók számára további segítséget jelenthet a Magyar Országos Levéltár online elérhető adatbázisainak bemutatása, a Magyar Távirati Iroda interneten olvasható, úgynevezett bizalmas anyagot is tartalmazó archív gyűjteményének elemzése. Kitér az Országos Széchényi Könyvtár koordinálásában működő Magyar Digitális Képkönyvtár hajózási vonatkozású gyűjteményére: különösen gazdag találati listát kapunk a „folyami hajózás” vagy a „hajómenetrend” tárgyszavakra indított keresésekre. A találatokat el lehet menteni, de konvertálhatók a korszerű webes alkalmazásokba is. A Neumann János Digitális Könyvtár és Multimédia Központ Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság szolgáltatásai között szerepel a Filmhíradók Online, amely az 1914-1943 közötti években készített felvételeket adja közre: a honlapon megtekinthető híradóbejátások között hajózási témájú filmek is találhatóak. Az eligazodást ajánló és tematikus listák segítik, regisztrált felhasználók számára nyílik lehetőség a vélemények megfogalmazására, címkézésre is.

Külön fejezetet szentel a civil szféra működésének áttekintésére: a nagy múltú szervezetek mellett számos újabb tömörülés segíti a vízi sportok, a személy- és teherszállítás, a kikötőfejlesztés, a környezetvédelem ügyét. Honlapjaik általában személyesebb hangvételű beszámolókat, visszaemlékezéseket tartalmaznak, amelyeket gazdagon illusztrálnak fotókkal, szubjektív kommentárokkal. A könyvben szereplő 23 szervezet közül az egyik legrégebbi az 1949 óta működő Közlekedéstudományi Egyesület, amely több mint 7000, a közlekedés és közlekedéstudomány elméleti és gyakorlati kérdési iránt érdeklődő egyéni tagból áll. Az egyesület önálló jogi személy, a Magyar Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének a tagja, és céljai között szerepel a közlekedéstudomány eredményeinek közzététele, népszerűsítése, a közlekedési kultúra fejlesztése, a magyar közlekedéstudomány európai integrációjának elősegítése.<sup>2</sup> E célok elérése érdekében a közlekedés alágazatainak megfelelően tagozódik: a hajózási szakcsoportja rendszeresen szervez szakmai fórumokat, hírlevelet állít össze, mely pdf-formátumban ingyenesen letölthető.

A Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) tevékenységét több szakterületen, többek között a vízi közlekedés területén fejti ki.<sup>3</sup>

A vízi járművek regisztrálását végző adatbázisok közül figyelmet érdemel a Magyar Hajózásért Egyesület által fenntartott *Magyar Hajóregiszter*. E nagyszabású vállalkozás fő célja, hogy számba vegye az összes magyar tulajdonú, illetve Magyarországon épített tavi, folyami és tengeri egységet, áttekintést adjon az ország területén működtetett hajógyárakról. A feldolgozandó anyag olyan nagy mennyiségű, hogy a nyilvántartás bővítése, az új adatok regisztrálása folyamatosan történik.

A hajózással kapcsolatos fórumok, az online elérhető sajtótermékek között megemlíti a Magyar Hivatalos Közlönykiadó honlapjáról ingyenesen letölthető ágazati közlönyöket, és figyelmet fordít a hirdetőportálok (*Yachtlap, Képes Autó Expressz*) bemutatására is. A nagy- és kishajók számára igénybe vehető kikötők, a rév- és kompátkelők számbavétele során – a mohácsi átkelést példaként felhozva – ismerteti a kapcsolódó menetrendet, díjtáblázatot, az átkelés infrastruktúráját, járműállományát, a jellemző humán adatokat, a 2006 és 2008. között végzett fontosabb felújításokat, valamint szöveges értékelést is ad a szolgáltatás színvonaláról.

Ismerve a szerző, Kiszl Péter szakmai önéletrajzát (az ELTE BTK Informatikai és Könyvtártudományi Intézet Könyvtártudományi Tanszékének habilitált egyetemi adjunktusa, szakirányfelelőse, intézeti titkára, a kar könyvtári koordinátora, több egyetemi bizottság tagja, címzetes egyetemi docensként az Eszterházy Károly Főiskola óraadója, a Magyar Információbrókerek Egyesületének alelnöke, az MTA köztestületi tagja)<sup>4</sup>, egyáltalán nem meglepő, hogy könyvében részletesen foglalkozik a szakterületen folyó nevelési és oktatási kérdésekkel is. Részletes listát állít össze a sport- és kedvtelési célú tanfolyamokról, a hivatásos és szolgálati célú képzésekről, bemutatja a Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány által létrehozott Hajós Akadémiát, a Magyar Hajózási Szakközépiskola és Szakiskolát, valamint a felsőoktatási intézményekben működő szakirányú oktatást.

Statisztikai adatok elérhetőségének (például a KSH honlapján és nyomtatott évkönyvekben megtalálható hazai belvízi áru- és személyszállítás teljesítményadatainak) megadásával, továbbá a hajózással kapcsolatos régi könyvek, kéziratok, képeslapok, plakátok, bélyegek, tárgyak forgalmazásával foglalkozó antikváriumok, árverőházak összegyűjtésével a tudományos kutatók, gyűjtők igényeit is kielégíti a *Hálózati révkalauz*.

Az ismertetett kiadvány a belvízi hajózással kapcsolatos online elérhető információforrások széles körét tárja az olvasó elé. Óhatatlanul megfogalmazódik az internetre jellemző folytonos, dinamikus változás és a nyomtatott dokumentum statikus világa közötti ellentmondás kérdése. A hivatkozott források némelyike valószínűleg már a könyv megjelenésének pillanatában érvényét veszítette, a frissen keletkezett oldalak pedig hiányoznak az elemzések sorából. Maga a szerző is számol ezzel a paradoxonnal: „...*kötetünk csupán egy pillanatfelvételnél tekinthető, mert az internet természetesen jellemzője az állandó változás: új oldalak születnek, jelenlegiek módosulnak, esetleg el is tűnnek: napról-napra, percről-perce változik a kép...*”<sup>5</sup> A *Hálózati révkalauz* jelentősége, időtállósága valószínűleg az adott szakterületre vonatkozó, weben található információk összegyűjtésének technikájában van. Alapossága, a határterületekre fordított figyelme, a források hitelességének magabiztos kezelése más témák kutatóit is hasonló összeállítás készítésére sarkallhat. A mindenkori szerzőnek azonban nemcsak az információmenedzsment világában kell otthonosan mozognia, hanem alapvető közgazdaságtani ismeretekkel is elengedhetetlen rendelkeznie. (Kiszl Péter előző könyvében a kis- és középvállalkozások információellátásának kérdéseit vizsgálta a könyvtártudomány és a közgazdaságtan határmezsgyéjén található információgazdálkodás megállapításaiból kiindulva.<sup>6</sup>)

Meg kell jegyeznünk, hogy a kötet nem csupán az információforrások felkutatásával, rendszerezésével foglalkozik, hanem tudatosan próbálja a *hajózás világát* közelebb hozni a szélesebb érdeklődői körhöz. A Duna hajózhatóságának kérdése és az egyéb aktuálproblémák tárgyalása nem kizárólag a szakemberek számára lehet

fontos, a hétköznapi élet számos területét érinti: „*Munkánk nem titkolt küldetése az is, hogy bepillantást nyújtson a hajózás különleges – kívülállóként sokszor misztikusnak tűnő – világába, a befogadáshoz elengedhetetlen terminológia, a téma megértéséhez nélkülözhetetlen szakzsargon – nem teljességre törekvő, de – közérthető ismertetésével, illusztrálásával. Ez sokszor megköveteli az aktuális problémák felvillantását, ellentétes vélemények ütköztetését, szakértői anyagok idézését, annak érdekében, hogy minél szélesebb betekintést nyerhessünk az összefüggésekbe.*”<sup>7</sup>

A könyv egy Antoine de Saint-Exupéry-idézettel kezdődik: „*Ha hajót akarsz építeni, ne azért trombitáld össze az embereket, hogy fát szerezzenek, kioszd nekik a feladatokat, és irányítsd a munkát, hanem tanítsd meg őket sóvárogni a végtelen tenger után.*” A célszerűség és a látszólag céltalan, de annál elemibb lényeg ugyanaz a világ: az építkezés – a trombitálás – a fa megszerzése – a munka kiosztása és a végtelen tenger utáni vágyakozás. A végtelennel való találkozáshoz az a sóvárgás kell, ami az egész lényét érinti az embernek: ha sóvárogsz, már a tengeren vagy, sőt te magad vagy a tenger. A cselekvést pont a másik végén kell kezdeni: megtanulni, megtanítani valamit, ami célszerűtlennek tűnik, mégis nagyobb tudást jelent, mint a hajó építésének tudománya. A nagy 'hajósok' (Szindbád, A kis herceg és maga Saint-Exupéry is) mindannyian vállalták, hogy akár az életüket kell adni a tudásért (tudományért). Voltak olyan bátrak, hogy szembenézzenek az élet teljességének elérése, megélése érdekében a nagy vizekre, a „végtelen tenger”-re való kimerészkedés révén a mindenséggel, amely persze óriási veszéllyel jár; az élet egészét követeli. A végtelen találkozáshoz a sóvárgás önmagunkban rejlik, végül is tehát az önmagunkkal való találkozás az előfeltétele annak, hogy érdemes legyen nekiállni az első fa kivágásához: a hajóépítéshez. Ezt szolgálja a remek cím, amely feloldja a már jelzett ellentmondást. A *Hálózati révkalauz* összekapcsolja akár az internet világát az írással mint anyaggal, az elvont gondolkodást a pontos, precíz munkával, a távolságot az orrunk előtt lévő ősi paranccsal – *Navigare necesse est...*

(Kiszl Péter: *Hálózati révkalauz*. Magyarországi hajózási információforrások az interneten. Budapest–Eger, 2010, Eötvös Loránd Tudományegyetem–Eszterházy Károly Főiskola–Líceum Kiadó, 255 p.)

## JEGYZETEK

- 1 Kiszl Péter: *Hálózati révkalauz*. Bp.–Eger, ELTE–Líceum Kiadó, 2010. 19. p.
- 2 Közlekedéstudományi Egyesület. [Elektronikus dokumentum]. A hozzáférés módja: <http://www.ktenet.hu/> A letöltés ideje: 2010. 11. 19.
- 3 Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület. [Elektronikus dokumentum.] A hozzáférés módja: <http://www.rsos.hu/> A letöltés ideje: 2010. 11. 19.
- 4 Részletesen lásd: Pegán Anita: Első tiszt a fedélzeten. Beszélgetés Kiszl Péter egyetemi adjunktussal a piacképes könyvtáros diplomákról és az ELTE BTK könyvtári rendszeréről. = *Könyv, Könyvtár, Könyvtáros*, 2010. 3. sz. 8–16. p.
- 5 Kiszl Péter: *Hálózati révkalauz*. 20. p.
- 6 Kiszl Péter: Üzleti információ, céginformáció és a könyvtárak. Bp., ELTE, 2005. 235 p.
- 7 Kiszl Péter: *Hálózati révkalauz*. 15. p.

Székelyné Török Tünde