

Hajózás

BUDAPEST — TENGERI KIKÖTŐ

Város a városban

Pesti dokkmunkások

Regensburgig

— forintért

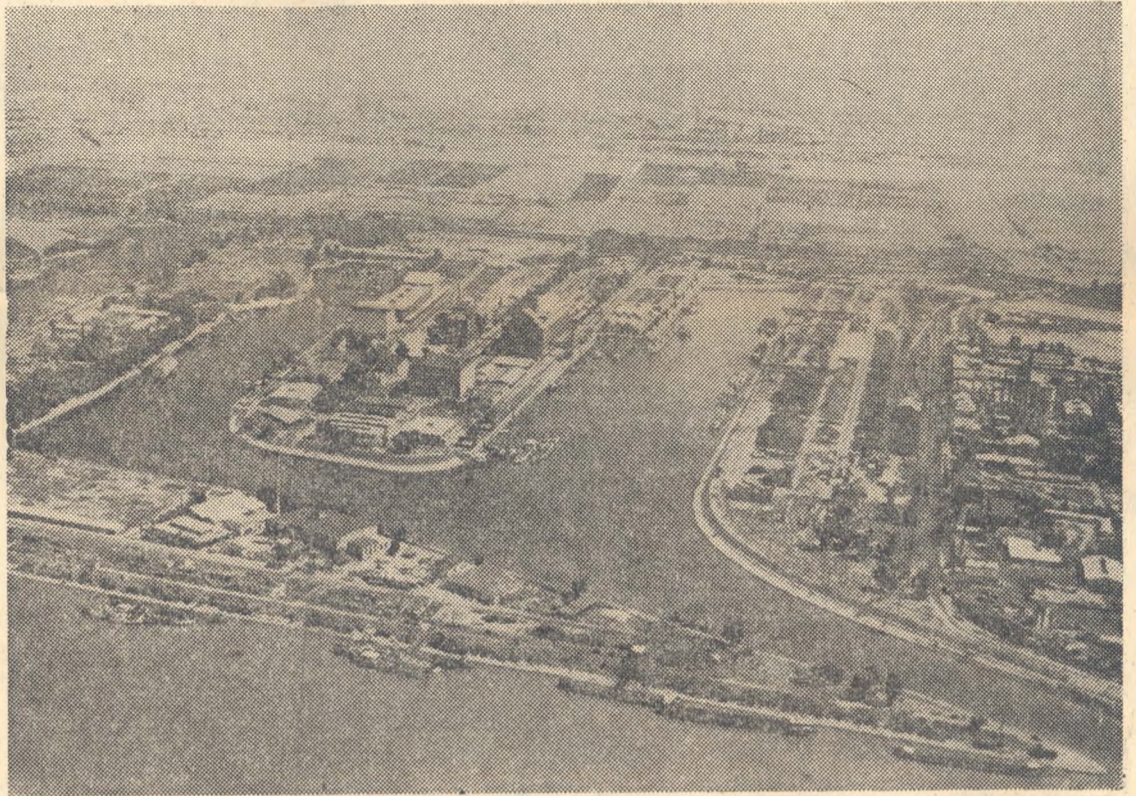
Budapest sok mindenről nevezetes: panorámájáról, gyógyfürdőiről, éttermeiről. Azt viszont kevesen tudják, hogy az ENSZ tengeri kikötőként is nyilvántartja. A tengerészek kézikönyve — a Lloyd's Maritime Atlas — is a tengeri kikötők között említi a magyar fővárost, annak ellenére, hogy meglehetősen nagy távolság — 1647 kilométer — választja el a Fekete-tengertől. A kontinensen levő városok közül nemcsak Budapest érdemelte ki a tengeri kikötő elnevezést, ilyen cím illeti meg például Montrealt a Szent Lőrinc, Rouent a Szajna, Duisburgot a Rajna mentén. A Fekete-tengertől Budapest az utolsó állomás, ahová még eljuthatnak a tengerjáró hajók, s egyben a magyar tengerjáróflotta hazai kikötője.

Keverék tengerésznyelv

A budapesti tengeri kikötő központja: a csepeli Nemzeti- és Szabadkikötő. Város a városban. Szinte azt mondhatnánk, önálló életet él tavasztól a tél beköszöntéig. Bábéli nyelvzavar uralkodik raktárai, utcái, öblei között. A nyolc Duna menti állam — az NSZK, Ausztria, Csehszlovákia, Magyarország, Jugoszlávia, Bulgária, Románia és a Szovjetunió — hajói érkeznek, rakodnak, indulnak innét, a hajósok, a rakodómunkások — szaknyelven dokkmunkások, 250-en vannak — afféle keveréknyelven értik meg egymást, ahogy a szükség megkívánja. A kikötőben igen szervezett, gyors munka folyik, minden hajó érdeke, hogy minél hamarabb megszabaduljon értékes terhétől, felvehesse az itt berakott árukat, s folytathassa útját.

A csepeli kikötő a legnagyobb dunai kikötők közé tartozik: évente 1 millió 800 ezer tonna árut fogad (a regensburgi egymillióval többet, a dunaújvárosi, amely elsősorban a helyi vasművet szolgálja ki: egymilliót). Területe 166,5 hektárnyi, ebből a három medence vízfelülete 40,5 hektár, a medencék legkisebb vízmélysége 4—5 méter, s így a legalacsonyabb vízállásnál is könnyedén mozoghatnak bennük a hajók. A három medence közül egy az olajszállító hajók részére készült, itt más hajó nem rakodhat. A másik két medencében egyszerre nyolc hajónak van hely. A kikötő ezer embert foglalkoztat, a dokkmunkásokon kívül tekintélyes számban műszaki szakembert, mozdonyvezetőt (30 kilométer hosszú saját iparvágánya van, úthálózat: 14 kilométer. Raktárainak nagysága: 100 ezer négyzetméter.)

1924-ben, amikor hozzákezdtek a szabadkikötő építéséhez, kétségkívül elodázhathatlan igényt elégítettek ki: Budapest már a századfordulón Közép-Európa egyik legtekintélyesebb gazdasági és közlekedési központjává vált, s igen megélnékült a Duna forgalma. Hosszas fontolgatás után a Csepel-sziget északi csúcsát szemelték ki az állóvízes, medencés kikötő helyül, s nem is választottak rosszul: ezen a részen kellemes körülmények között köthetnek ki a hajók. 1928 októberében készült el az első medence. Ma már egyre több gondot okoz, hogy éppen ezen a környéken helyezkednek el a legfontosabb ipari üzemek, s ezzel a fejlődéssel



A CSEPELI SZABADKIKÖTŐ LÉGI FELVÉTELEN
Gyümölcsöző üzletág lehetne a „szabadkikötői” jelleg

nem tartott lépést a vasúti hálózat, sokszor okoz gondot, hogyan szállítsák el a raktárakból az árut.

Veterán daruk

A tengerjáró hajók általában csak idáig közlekednek, itt rakják át az árut uszályokba (egy ezertonnás uszályban elfér egy vasúti szerelvény áruja), illetve vasúti kocsikba vagy éppen tehergépkocsikba. A kikötő hatalmas átmenő-állomás, szünet nélkül fogadják, küldik vagy raktározzák — az igényeknek megfelelően — a különféle árukat. (Összetételüket lehetetlen felsorolni, megtalálható közöttük a legmodernebb esztergagép, zöldség, gabona, déligyümölcs, műtrágya, szén, textil, gépkocsi stb.)

A sok százezer tonnányi áruval a szabadkikötőben éjjel-nappal, három műszakban, vasár- és ünnepnapokon is dolgoznak a dokkmunkások és a gépek. A rakodásnak hozzávetőleg 80 százaléka gépesített. Tizenöt daru — közülük a három „legerősebb” 7 tonnát tud emelni — szünet nélkül munkálkodik. S ez nem csekélység, hiszen egy részük tekintélyes kort élt meg, van olyan, amely a kikötő megépülte óta használatban van. A tervek szerint ez évben hat új, 5—5 tonnás daru áll munkába, s így végre kiselejtezhetik a veteránokat.

A darukon kívül fúrge targoncák, villás emelők s egyéb könnyebben mozgó kiségek segítik az áruk ki- és behordását, de ezekből még mindig kevés van. A helyi műszakiak ugyan több szellemes rakodógépet szerkesztettek — speciális markolók ragadják meg például a gyapotbálákat, a rotációs papírhengereket —, az úgynevezett vízszintes szállításban azonban még erősen igénybe kell venni a munkások fizikai erejét, s ez nemcsak nehéz és fáradságos, de lassú is, és nem gazdaságos.

A szabadkikötő másik fontos tevékenysége: a raktározás. A 100 ezer négyzetméter nagyságú raktár tekintélyes részében gabonát tárolnak (egyszerre 28—30 ezer tonnát tudnak raktározni), az új — 1961-ben épített — tranzitraktár (22 ezer négyzetméter) elsősorban az export és import áruk fogadását szolgálja — hűtőházában rendszerint zöldség, gyümölcs, déligyümölcs várja a továbbítást. Az új tranzitraktár méltán a kikötő legimpozánsabb létesítménye, de van néhány hibája, ami akadályozza működtetését: az emeltekre nem mehetnek fel a mozgékony villástargoncák, mert a földemék gyengék, nem bírják el a gépeket, s így a rakodómunkásokra hárul a munka neheze.

Igen gyümölcsöző üzletág lehetne a nevében is szereplő „szabadkikötői” jelleg. Ez any-

nyit jelent: a szabadkikötő területére vámformalitások nélkül bármelyik országból szabadon jöhet-mehet az áru és devizatérítés ellenében raktározható, manipulálható. Ma még — különböző gazdaságpolitikai megfontolásokból — akadozik és nem teljesen kihasználta ez a devizabevételi forrás, különféle tervek születnek a kiaknázására, de még nem sikerült teljes mértékben kihasználni a benne rejlő lehetőséget.

Egy másik gond, amiről a napisajtó is gyakran cikkezett: az ipari és a külkereskedelmi vállalatok sokszor hónapokig, sőt évekig is tárolták áruikat a csepeli kikötő raktáraiban, s elvették a helyet az állandóan érkező áruk elől. Sokszor megoldhatatlannak tűnő problémát jelentett ezért, hogy hová rakják ki egy-egy hajó rakományát. Szinte alig volt hivatalos szerv — a népi ellenőrzéstől kezdve —, amely az elmúlt években ne vizsgálta és ne bírálta volna ezt az áldatlan állapotot. A MAHART vezetői szerint ez a gond részben a múlt: erélyes miniszteri intézkedések nyomán a vállalatok elvitték elfekvő készleteiket, s ma már az érkező áruk jelentős részét azonnal, vagy rövid időn belül elszállítják (a műtrágya — például — nem is lát raktárt, a kikötőből közvetlenül szállítják a termelőszövetkezetekbe, állami gazdaságokba).

A jövő vizein

Idestova nyolc éve — a kikötő megnyitása harmincadik évfordulójára — dolgozták ki a csepeli kikötő távlati fejlesztési tervét. Talán túlzottan is távolra néz a terv, vallják a szakemberek, de arra alkalmas, hogy az új beruházásokat már eszerint irányítsák. Hely bőségesen van a kikötő bővítésére, jelenlegi teljesítménye, ha szükséges, akár sokszorosára is növelhető. A terv figyelembe veszi a jövőt is: számol az európai víziúthálózat várható növelésével, különösen a Duna—Rajna—Majna csatorna megépítésével. (Az elképzelések szerint ez 1975-re kész lesz.) Ez kétségkívül erősen fellendítené a Duna forgalmát, s megnövelné a budapesti tengeri kikötő nemzetközi jelentőségét.

Ez a fejlődés még a távoli jövőé. A realitás: a népgazdaság erejéhez mérten évről évre fejleszteni, korszerűsíteni a szabadkikötőt. A hajózás gazdaságosságát egyre több helyen ismerik fel, mert általa tekintélyes mennyiségű devizát is meg lehet takarítani. Regensburgig — például — magyar hajók forintért szállítják az árut, olcsóbban, mint akár a vasút, akár a TEFU. S ez manapság igazán nem mellékes.

BENKŐ TIBOR