

⊕ SZÖVEG: SZALKAI GÁBOR
KÉP: GUTPINTÉR TAMÁS

A SZABADKIKÖTŐ TITKAI

A fődiszpécser, Vass József szépen berendezett, elegáns irodájában fogad. Első pillantásra fel sem tűnik, hogy az ország egyik legfontosabb kikötőjének irányítóközpontjában vagyunk. Csak jobban körülnézve veszem észre, hogy az egyik monitoron egy öbölben horgonyzó hajó látszik, a másik kameraképen egy daru tűnik fel, a harmadikon pedig kamiont rakodnak éppen. Az ablakban pedig len – mindezek elődjeként – ott pihen még egy távcső, de ahogy ő mondja, nem emlékszik rá, hogy valaha is használta volna. Talán az idősebb kollégák – ők még igen...



Az ablakon kitekintve a legfontosabb kereskedelmi medencére lehet rálátni, a vízoldali aktív tevékenységek jó része ma is itt zajlik. A távolabb rakodó hajók mellett, a medence keleti végében az egyik hajóstársaság átmenetileg leállított hajói sorakoznak



Az irányítóközpontban

Az eredetileg tengerészgéptiszt fődiszpécser majd 30 éve, 1984 óta dolgozik a kikötőben. Ezt megelőzően 11 évig szolgált a tengeren, ahol 6-8 hónapos utak voltak a jellemzőek. „Keményebb volt, mint a katonaság” – mondja. A hosszú útnak persze megvoltak a maga előnyei is: utazni lehetett, költeni viszont nem nagyon kellett, így a napidíjat eltették, vagy csempészáruba forgatták, nejlondszörz, farmer, színes tv egyaránt szerepelt a palletán, a holmit aztán néhány whisky ellenében bármelyik vámon át lehetett hozni. Ám a tengeré-

szek ennek ellenére mindig is tudták, hogy három fő ellenségük van: a nő, a tűz, a víz. No meg a vám. Népszerű volt a szakma, az a legenda járta: annyian jelentkeztek tengerésznek, hogy a Szabadkikötőtől a Boráros térig állt a sor.

Telefon szakít félbe. A vasútüzem szól le a diszpécsernek, hogy engedélyezze a tranzitkapu kinyitását. József átszól a II-es portára, ahonnan a szolgálatos biztonsági őr kinyitja a kaput, hogy a vasúti szerelvény el tudja hagyni a kikötő területét.

JÓL MEGFÉRNEK itt a magyar és a környékbeli országok hajói (balra)

RAKODÁSRA VÁRÓ HAJÓK a kikötőben (balra lent)

Amikor idekerült a libakergetők közé (a tengerészek így csúfolják a dunai hajósokat), nehéz volt megszoknia a lazább működési rendet. A tengeren nem volt visszakerdezés, lazálás: a parancs az parancs! Meg a 80-as években más világ is volt még a kikötő, mint most. Akkor mindent a MAHART birtokolt: 1200 ember dolgozott itt, ma talán, ha 300. De ezt már pontosan tudni sem lehet, hiszen a struktúra azóta teljesen átalakult: a kikötőt üzemeltető BSZL (Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.) mindössze 13 fővel irányítja az egész létesítményt, a többi

dolgozó már annak a 70, kisebb-nagyobb cégnek az alkalmazottja, melyek az üzemeltetőtől bérlik a kikötő területeit, s veszik igénybe szolgáltatásait.

A kisebb létszámból, az elaprózott cégstruktúrából, a piaci hajtásból fakadóan eltűnt a kikötő régi, családias hangulata. Bár a majálist még most is megrendezik, s a sporttelep is megvan még – igaz, külön egyesülettel szerveződve –, de már vége a MAHART üdülőjében együtt töltött nyaraknak, bezárt a kultúrház, a munkásszálló, az óvoda s a fogorvosi rendelő, és persze az egykori kikötői énekkar is a múlté. Mint ahogy az is, hogy a kikötő valamennyi alkalmazottja nem csak a MAHART személyhajóin, de vonaton is ingyen utazhatott. Valójában persze mindebben semmi különös sincs, tipikus jelenségek ezek szinte az ország valamennyi egykori nagyvállalatánál.

A diszpécserszolgálat folyamatos, a váltások 12 óráskak, a fő feladat pedig a rádióon bejelentkező hajók regisztrálása, a kikötőnapló-vezetés és a hajók aktuális pozíciójának figyelése. (Erre ma már egyébként interneten bárkinek lehetősége van például a www.marinetraffic.com honlapon.) Náluk intézik a hajósok az ivóvíz- és áramvételezés ügyeit, de ha valaki beteg lesz, akkor is a diszpécser segít orvost hívni is.



Hajóforgalom

Az itt rakodó hajóknak 3 napon belül nem kell kikötési díjat fizetni, ám a rakodott áruk után part-használati díjjal tartoznak a kikötőnek. Szintén fizetnek az ivóvíz- és áramhasználatért. Gyakran előfordul, hogy nagyobb rakományok esetén nem minden bárkát tudnak a kikötő 18 hajóállásának valamelyikén elhelyezni, ekkor azok a nyílt Dunán horgonyozva várnak sorukra. A tolóhajók ezen „lekötők” valamelyikén hagyják a lehorgonyzott bárkákat, s e személyzet és saját meghajtás nélküli hajótesteket egy boxerhajó, a német zászló alatt, de magyar személyzettel működő Florian állítja be a medencék megfelelő állására – szintén a diszpécser utasítására. A kis rendezőhajó mérettől, tömegtől függetlenül bármekkora bárkákat mozgathat.

Nagy hideg esetén a kikötő jégtörője biztosítja a medencék hajózhatóságát. A vízi járművek tanakolását a nyílt Dunán és a Petróleum-medencében is „vízi benzinkút” biztosítja. Van azonban „mozgótank” is: egy üzemanyag-kiszolgáló bunkerhajó, amely képes gázolajat szállítani az üzemanyagot igénylő távolabbi hajókhoz is.

Mostanság évente 1000 hajó rakodik a kikötőben, és nagyjából 200 olyan van, amely csak valamilyen szolgáltatás igénybevétele miatt jön be. Tavaly 1 millió tonna volt a forgalom, ez a bármikori maximum fele s az elvi kapacitás harmada.

– A dunai forgalom csökkenése és a délszláv háború közti összefüggéssel kapcsolatos vélekedés a Szabadkikötőre nem egészen talál – jegyzi meg a fődiszpécser. – Mivel az Ausztriába exportált ukrán vasércet nem tudták az Al-Dunán felhajózni, így Csepelig vasúton szállították, s itt rakták át a linzi kohóba tartó hajókra. Ez akkoriban komoly fejlesztéseket, évi 600–850 ezer tonnás forgalmat hozott a Szabadkikötőnek.

A tárház

A legrégebbi, legnagyobb épület a gabonátárház. Séta közben a vizet kémlelem, a medencében épp nincs hajóforgalom: kormoránok, tőkésrécék, szárcsák úszkálnak békésen az öbölben. A kikötő ma is külön világ, de ránézésre is érzékelhető a gyen-

gebb téli forgalom. Míg a kamionok folyamatosan ki-be járnak, a vízen jóval kevesebb a mozgás.

A gabonátárház rakodásirányítójánál, Váradi Istvánnál szocreál hangulat fogad. Itt már nem egy klasszikus irodában, hanem raktárépületben vagyunk. A tárházat 16 órában, két műszakban üzemeltetik, de ha úgy adódik, éjszaka is be kell jönni. A rakodással és tárolással foglalkozó tárházba a termények 99%-a belföldről, kamionon érkezik. Van lehetőség közvetlen, hajóra való átrakásra is, de általában a termények bekerülnek a tárolóba, várva, hogy a tulajdonos vevőt találjon az árura. Van, hogy ez egy-két héten belül megtörténik, de most épp olyan árpájuk is van, amit még fél éve hoztak – meséli István. Értékesítés után vagy vízi úton, vagy szintén kamionnal fuvarozzák tovább az árut, szinte kizárólag külföldre.

Sorra jönnek a telefonok, épp a gépkezelőket kell irányítani: „Ott vannak a 4-es vágányon, ahol ti raktátok a szenet, szóljatok nekik!” – hangzik az utasítás. Aztán egy munkás kopog be, kevés a gázolaj a gépben.

Az épületben mindent finom gabonapor borít, a levegő is lebegő részecskékkal telített. Vakuval



BÁR A MAHART-OT PRIVATIZÁLTÁK, a hajókon még magyar lobogó lengedez

ÜRES A RAKODÓPART a raktárak előtt (balra lent)



fényképezni lehetetlen: a megcsillanó, apró részecskék ezrei teszik használhatatlanná a képet, mintha ugyanezt szakadó esőben próbálnánk.

A 13 emeletes épület nyolcadik szintjéig történik a gabonátárolás, a felső emeleteken gépteremk vannak. A kikötőben kirakott árut elevátor viszi fel a nyolcadikra, a tárház feltöltése felülről lefelé folyik. A betárazás során a gabonát mérlegelik, ha rovarfertőzött gabonát hoznak, azt rögtön fertőtlenítik, havonta végeznek rágszálóirtást is. Nagyon figyelnek a szennyeződések kivédésére, ám volt már olyan hideg, táplálékszegény tél, hogy a galambok betörték a magtár ablakát, hogy bejuthassanak a gabonához.

Az áru kitarazása gravitációs úton történik, a silókból magától lejön minden, csak egy csövet kell a megfelelő helyre illeszteni.

Felérünk a kilencedikre, a gépteremk birodalmába. „Itt még minden eredeti – mutatja a rakodásvezető. – Nem csak a gépek, de még a bőrhevederek is... Ezek 1928 óta hajtják a gépeket, és ma is tökéletesen működnek.” Aztán vége az épületnek, felérünk a tetőre. Még így, a ködös időben is megkapó a kilátás, feltáruznak a kikötő távolabbi szélei: 1650 méternyi, kiépített rakodópart, 17 kmnyi iparvágány terül el alattunk. A kikötői hálózaton a MÁV-REC Kft. három dízelmozdonya rendezi, mozgatja a vagonokat. A 24 órás szolgálatban összeállított szerelvényeket aztán valamely vasúttársaság mozdonya vontatja ki a Gubacsi hídon át a Soroksári rendező pályaudvarig.



EGY HAJÓ MEGRAKÁSA
több mint 10 órán át is eltart (balra lent)



A DARUKEZELŐ a kamionokat is csak
makkettnek látja a magashól (balra ent)

A GABONATÁRHÁZ a kikötő
legimpozánsabb épülete (fent)

Zsákok helyett konténerek

Az egyre terjeszkedő konténerterminál az egyik legnagyobb forgalmú az egész országban. Néhány éve itt még régi raktárak voltak, most modern, konténerakkodó Kalmarok száguldoznak az egymásra pakolt konténerek között, s elektromágneses karjaikkal rakják át főleg kamionokra, vasúti szerelvényekre az üresen is 2-4 tonnás egységeket. Folyamatos a nyüzsgés, világos, hogy a kikötő legdinamikusabban fejlődő ágazatáról van szó.

A konténerterminál mögött a II. medence vize hullámszik, melyet jelenleg a téli hajótároláson kívül hetente csak egy-két alkalommal használnak: a

2008-ban kialakított Ro-Ro-kikötőből innen viszik Németországba az Esztergomban gyártott Suzukikat. A Ro-Ro-megoldás lényege, hogy az autók a rámpán át saját keréken hajtanak fel a komphajóra, amely egyszerre 240 kocsi elszállítására képes. Ma már nehéz elképzelni, hogy a 30-as, 40-es években strandfürdő üzemelt a medencékben, használatuk a kikötői dolgozók számára ingyenes volt.

A másik irányba tekintve a Petróleum-öböl és a körülötte sorakozó tárolótartályok tűnnek fel. A területen két cégóriás, a MOL és az ÖMV osztozik. Az

osztrák cég üzemanyag-elosztó pontjára Ausztriából tartályhajókban évente több százezer tonna üzemanyag érkezik, innen látják el a benzinkutakat.

A kikötő egykori, 7-8 szintes hűtőházának azonban már nyoma sincs, néhány éve robbantással megsemmisítették. „Még Kínából is hoztak ide gyümölcsöt – meséli a rakodásvezető. – Ma már nincs rá igény, a kereskedők saját hűtőházaikban, raktáraikban tárolják az árut. Ugyanez a helyzet a rizzsel és a kávéval is: korábban a gabonatarházba érkezett beszákolva az ország teljes kávészükséglete. Igaz, ebből a kikötői

alkalmazottak le-lecsipentettek maguknak »néhány« szemet.” (A lopások jelenkori története ennél azonban szomorúbb: a biztonsági őrök néha egy-egy környékbeli lakost tartóztatnak fel, akik a kikötőben tárolt szénből próbálnak meg csak egy-két vödörnyit gyalogosan magukkal vinni, hogy fűthessenek.)

A zsákos áruk korszaka a 80-es évek végén lejárt. A gabonatarház zsákos csúszdája azóta üresen áll, s a Duna-tengerjárókat sem használják már, megszűnt az a fajta darabáru-forgalom, amit ezekkel a hajókkal lehetett gazdaságosan szállítani.

Szárazföldi élet

Üres kamion érkezik áruért. Ez persze ilyenkor csak mellékszezon – aratásidőben, akkor van csak igazán bolondokháza – mesélik. A kamion sofőrjén első pillantásra látszik, sosem járt még itt. István elmondja a menetrendet, majd ötletelés kezdődik, mennyi kukoricát rakjanak a kocsira: 24,4 és 24,5 tonna közt folyik a vívódás, hiszen a jármű megengedett össztömege maximálisan 40 tonna lehet, és még a tankolandó üzemanyaggal is számolni kell. A kukoricát Olaszországba viszik, visszafelé pedig – az egyenlőtlen fejlettségű gazdaságok közti kereskedelmi szabályoknak megfelelően – magasabb feldolgozottságú terméket, csempét, csomagolt édességet hoznak.

Közben másik kamion érkezik, ez Szeghalomról hozott búzát. A sofőr gondosan beáll a garat fölé, aztán a motor megbillenti a rakteret, és a gabona bepereg a „föld alá”, ahonnan az elevátor viszi majd fel a nyolcadikra. A kirakással gyorsan végeznek, miközben a másik kocsit még mindig töltik. Egy kamionnál ez nagyjából negyedóra, ám egy bárka megtöltése jóval tovább tart, és ma már nem mindennapos esemény, hogy hajóval szállítják el a gabonát.

Továbbállok. A kikötői zuhanyzó-öltözőből, ahol angolul, németül és oroszul is kiírják a nyitva tartást, egy dal hallatszik ki: egy férfihang azt éneklé, hogy „... csókot adott”.

Kikötői étkezde, ebédidő. Néhány asztal, legalább 10-fajta étel, 2-féle menü. Leginkább az irodai dolgozók jönnek ide ebédelni. Korábban persze más volt a helyzet: a 70-es években 800 adagos menza működött...

Átsétálok az I. medence túloldalára, ahol a nyílt rakodón egyre növekednek az elszállításra váró vas-hulladékcupacok és kokszhalmok. Megszólítottok egy munkást. Óhatatlanul a politikáról, az 1990 előtti időszak előnyeiről beszél. Sokakban él ez a nosztalgia – ezt a következő napokon is tapasztalom.



SZABADKIKÖTŐ-TÖRTÉNELEM

- 1896 A Kereskedelmi Minisztérium elrendeli a kikötő terveinek elkészítését
- 1919 A munkálatok megkezdése
- 1924 Megindul a forgalom a már elkészült részeken
- 1928 A kikötő ünnepélyes megnyitása (I. Kereskedelmi Medence, Petróleum Medence, Ipari Medence)
- 1937 A kikötőt vámmentessé nyilvánítják, megindul a II. Kereskedelmi Medence (a Szabadkikötő Medence) építése
- 1942 A Szabadkikötő területét Budapesthez csatolják, 1950-ben visszakerül a főváros részévé váló Csepelhez
- 1972 Átadják a máig is legdinamikusabban fejlődő konténerterminált
- 1984 A Szabadkikötővel egy időben épült Ferencvárosi kikötő (Fradi) bezárja kapuit, a Szabadkikötő eléri forgalmának maximumát
- 2002 A Szabadkikötőt felveszik az országos Logisztikai Szolgáltató Központok körébe
- 2005 A kikötő kezelése a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (BSZL) kezébe kerül

II. VILÁGHÁBORÚS AMERIKAI BOMBATÁMADÁS a vasúti összekötő híd és környéke ellen Budapest déli Duna-szakaszán, Lágymányos és Csepel találkozásánál (fent)

DARUK VÁRNAK MUNKÁRA a nyílt rakodó felett (balra)



Bárkarakodás

Teherhajó-rakodásra érkezem. A búza átrakása azonban többszörösen is időjárásfüggő, a vízállás mellett az eső, a havazás és a szél is hátráltatni tudja a munkát. Aznapra épp havazást kapunk, nem lehet tudni, mikor lehet kezdeni. Várni kell, hogy megszűnjön a hóesés, vagy legalább annyira elálljon a szél, hogy ne verje be a havat a fedett rakodó alá.

Az 1600 tonnás bárkát a Florian állítja be a hajóállásra, a boxerhajó aztán megy útjára, rá már csak a megrakás után lesz újra szükség. Előbb a bárka tetejét hómentessé kell tenni, aztán lehet csak a kézi daruval felemelni és arrébb vinni a fedőelemeket. Kitárul a hajótest hatalmas üressége, majd megindul a töltés. Nagy átmérőjű műanyag csövön keresztül zúdul be a búza, de a rakodás így is hosszú, kétnapos lesz: a gabonatárház mérlegén beállított 1450 tonnát 14-15 óra alatt tudják leengedni a hajótestbe. A leadott mennyiséget a mérleg is jelzi, de a bárka merülésének változását mérve is meg tudják határozni a tömeget. Évi átlagban, a vízállástól függően, 1500 tonnát tudják pakolni a vízi járműveket. Érdemes azért elgondolkodni, hogy ha nem hajón szállítunk, akkor egy átlagosan

rakott bárkát 60 db, teljesen megrakott kamion képes csak pótolni.

Leginkább ömlesztett áruk kelnek így útra: kukorica, búza, napraforgó, repce, de mostanában sok fémhulladékot is visznek a kohókba, petrolkocszot pedig az erőműveknek. A behozatalnál a szőja- és az alumíniumtermékek a jellemzőek.

Azt, hogy az éppen berakott gabona hová kerül, nem tudják pontosan a gabonatárházban sem: nekik tranzitrakodásra jött a megbízás, ezzel a bárkával épp a romániai Constanțaig viszik a búzát. Ott tengeri hajóra rakják, akár a Távol-Keletre is eljuthat a magyar gabona.

A rakodás négyemberes feladat: a hajón két bárkakezelő, a parton két gabonairányító dolgozik egy időben. Utóbbiak kezelik a csövet, amelyet a tér bármelyik irányába képesek mozgatni, hogy a búza a hajótest megfelelő részébe kerüljön. Lehetőségeik azonban korlátozottak, ilyenkor a bárkakezelőknek – motor híján – csörlővel kell oldalra vagy előre húzni a bárkát. Az együttműködés a hosszú évek ellenére sem mindig problémamentes, de inkább heccelésjellegű: „Toljad már előrébb 2 méterrel ezt

a ladikot!” – kiabálnak le a partról a bárkakezelőknek.

A forgalom csökkenése – részben a válság, részben a hazai Duna-szakaszon szaporodó rakodóhelyek jelentette konkurencia miatt – jól érzékelhető. Korábban volt, hogy havi 20 hajót is megraktak a gabonatárháznál, most néha csak egyet. A 80-as években 100, de még 3 éve is majd’ 30 munkás dolgozott a tárházban. Ma 8 fő üzemelteti – a szemközti nyílt rakodóval együtt.

Közben ránk sötétedett, és újra elkezdett havazni, de továbbra is folyik a munka. Nem fúj a szél, így nem hordja a havat a bárka fölé. Jó a hangulat, a gabonairányítók igyekeznek humorral hozzáállni a helyzethez, mely azonban nem feltétlenül rózsás. Egy régi sztori kerül elő, hogyan vicceltek meg egy újságíró: elhitették vele, hogy a hajó alján lévő, annak kiegyensúlyozását szolgáló homokot egyenesen Egyiptomból hozták. Mégpedig azért, mert az állatkertben élő tevék patáját sebesre törte a magyar, alföldi homok. Az újságíró elhitte, és megírta, utána az egész kikötő rajta nevetett.

Egyre hidegebb lesz, a gabonairányítók is kezdenek fájni. Behúzódnak kicsit a melegre, én elkészönök. Ám nem hagy nyugodni a kérdés, hogy is van ez akkor a magyar hajózással? Törvényszerű volt-e a visszaesés? És valahogy mindig az ugrik be, amit az egyik munkás vetett oda két mozdulat közt: „Ha nem éri meg, akkor mit csinálnak itt a holland hajósok?”

Visszafelé a HÉV elszágul a Szigetcsúcs elmúlt 20 évben megvalósult egyetlen fővárosi nagyberuházása, a szennyvíztisztító mellett. A számos tervből, köztük a „Csepel-Manhattan”-ből semmi sem lett. De vajon mi lesz a kikötő sorsa? A folyamatok biztatóak, az elmúlt években két raktárcsarnokkal, nagy területű konténerárolóval és tehergépkocsik rakodására is alkalmas Ro-Ro-terminállal bővült a kikötő. Sor került a medencék kotrására, a II. medencében pedig új partfalak épültek. A 60-as évek óta nem látott mértékű fejlesztések tehát megnyugtatóak, a ma már elsősorban logisztikai központként működő BSZL sikeresen üzemel. Így minden remény megvan arra, hogy a kikötő kikötő marad, míg Duna a Duna! ☺



A II. MEDENCE ÖBLÉN
nyugalom honol



BÁRKÁK SORAKOZNAK
az öbölben,
itt várnak
a berakodásra