

ságot tett népünk hallatlan életereje mellett. A korabeli kritika tartózkodó ridegsége és kicsinylő vállveregetése ép ezt nem vette benne észre, mert nem is értette és nem is becsülte ezt az életet. A népies írótól csillogó népviseleti holmit várt és Tömörkény hűséges adathalmazása mögött nem vette észre, mennyire félti és mennyire éli is ezt az életet.

Tömörkényt ma is csak az fogja igazán szeretni, aki nem az alkalmi átutazó unalmával olvassa — úgy, mintha egy néprajzi múzeum halott figurái közt járkálna — hanem aki félti és becsüli is azt az életet, melyet bemutatott. Hűséges vezető és hallatlanul szerény: nincsenek parancsoló, zsarnoki szavai, nem akar sem forró lírával, sem látnoki értelmezéssel előre levenni a lábadról. Csak számadó gazdája ennek az életnek és soha sem akar többet mondani, mint ezt: nézd, én így láttam és így adtam számot róla. Nem állok utadba a proféciámmal, inkább elindítlak téged is a keresés, a tovább keresés, az igazság keresésének útjára.

Igen, Tömörkény az igazságot szolgálta, egyszerűen, hangoskodás nélkül, de soha nem fogyatkozó becsületességgel. Ezért akaruk mi is — az emlékezés melegével a szívünkben is — az igazság mérlegére helyezni, mert az immár huszonöt éve halott Tömörkényt az igazság mérlegén is — halhatatlannak találjuk.

VAJTAI ISTVÁN

## Délvidék kikötője

**E**SZÓ, KIKÖTŐ, tulajdonképen sokkal tágabb értelmű meghatározás és sokkal többet mond, mint amennyit általában jelent a nagyközönség, de különösen éppen a magyar közvélemény előtt.

A kikötő nem csupán olyan folyam- vagy tengerpart mellett létesített védett hely, ahol a hajók menedék vagy áruakodás céljából kikötnek, illetve ki- és behajóznak, hanem a közlekedési és gazdasági létesítményeknek összefüggő és egymást kiszolgáló sorozata.

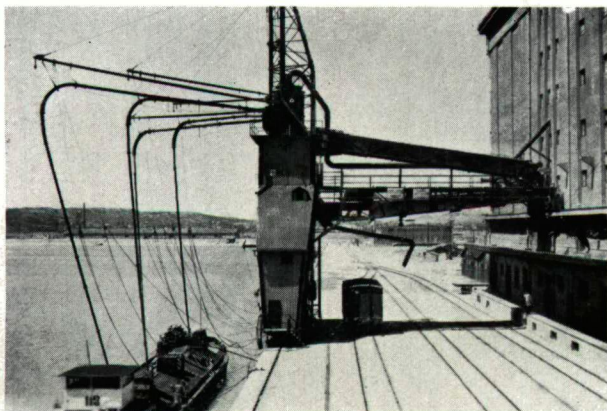
Azok a kikötők, amelyeknek földrajzi helyzete különösen kedvező, mindig erős fejlődésnek kikristályosodási pontjai voltak. Az ilyen kedvező földrajzi fekvésű helyek közé tartoznak azok a pontok, amelyek vagy összekötő kapcsok különböző gazdasági jellegű földrészek között, vagy pedig kiinduló állomáshelyei egy nagy gazdasági hátterülettel rendelkező országrésznek.

A kikötőknek városfejlesztő hatásuk volt, vagyis azt mondhatjuk, hogy egy jófekvésű kikötő forgalmának fejlődése és fellendülése arányában egyre inkább épült ki a kikötőt körülvevő város. A kikötő városfejlesztő hatását az ott folyó munkák sokneműsége hozza magával. Így lett nagyváros Hamburg vagy Rotterdam. A nagyobb kikötők ugyanis nemcsak egyszerű áru- vagy feladóhelyek, hanem az áruk egyszerű továbbításán kívül a szállítmányok raktározását, kezelését, átcsomagolását, szerelését is végzik. A legtöbb nagy kikötőben különleges gabonátárházak, mag- és hüvelyes-tisztító berendezések vannak, tehát már a kikötőben végzik el az

oda beérkező árukon azokat a szükséges kezelési munkákat, amelyeket más esetben csak az áru rendeltetési helyén hajtanának végre. A legtöbb nagy kikötő saját hajójavító műhellyel, vagy hajógyárral rendelkezik a kikötő területén, gyakran a különböző iparvállalatoknak és üzemeknek egész sora telepedik le, éppen azért, mert a gyártáshoz szolgáló nyersanyagokat a szállítási útvonalakat meg rövidítve legtöbbször különböző vám- és egyéb kedvezmények megadásával a helyszínen dolgozhatják fel.

Természetes, hogy egy ilyen nagy kikötő jelentős ipari centrumot is jelent s így az ott dolgozó tisztviselők, munkások és az őket kiszolgáló iparosok, kereskedők stb., megteremtik egy város fejlődésének lehetőségét.

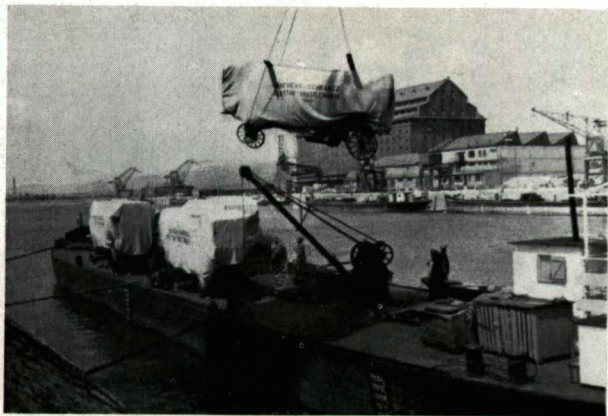
Magyarország Fiumét leszámítva kikötővárossal nem rendelkezett. Azt aényt ugyan, hogy a Duna, amely közvetlen útvonal a tenger felé és így a legnagyobb mértékben alkalmas arra, hogy egyes földrajzilag fontos pontjain kikötők létesüljenek, már Széchenyi is felismerte. Kikötők megépítésére több terv is volt, azonban komoly végrehajtásukra sor nem került. Csak a világháború után határozta el a magyar kormány, hogy Budapest mellett a Csepelsziget északi csúcsán kikötőt fog építtetni. Ez a terv azután meg is valósult s 1927-ben megkezdte működését Magyarország első folyami kikötője, amely akkor a Vámmentes kikötő nevet viselte. Azt, hogy mennyire szükség volt egy nagyszabású, modern, magyar dunai kikötő megépítésére, a csepeli kikötő már alig egy-két éves működése során bebizonyította. A forgalom egyre nagyobb, szinte magától a kikötő felé irányuló növekedése révén bebizonyult az a tény, hogy a budapesti dunai kikötő feladata nemcsak a vizen érkező belföldi rendeltetésű áruk gyűjtése, tárolása és elosztása, hanem az is, hogy a nyugatról-keletre és viszont irányuló nemzetközi transitforgalmat lebonyolítsa. Ilyenirányú forgalom lebonyolítására a budapesti kikötő eredeti formájában nem volt alkalmas, azért illetékesek egy új, szabadkikötő (punto franco) építését vették tervbe. A szabadkikötő lényegesen különbözik az új, nemzeti kikötőktől. A volt Vámmentes kikötő ugyanis nem volt egyéb, mint egy egyszerű közraktárral kapcsolatos, belföldi érdekeltégű kikötői üzem. A szabadkikötők — s ezek rendszerint majdnem minden nagyobb tengeri kikötőkben vannak — vámkülföldi területnek tekinthetők. A kikötőterületeknek külön elkerített részét képezik. A szabadkikötők előnyét és kiváltságait az a tény adja meg, hogy az oda bevitt áruk, illetve nyersanyagok után a vámdíjakat az áru bevitelkor nem kell leróni és ha ezek az árucikkek akár eredeti, akár feldolgozott, kikészített, átcsomagolt, vagy összeszerelt állapotban ismét külföldre távoznak, akkor is vámmentesek. A szabadkikötők adminisztratív ügyvitelében is különböző könnyítéseket engedélyeznek, éppen a gyorsabb szállítmányozás lebonyolítása céljából. A szabadkikötők az előbb elmondott kiváltságaik folytán két irányban fejthetnek ki a belföldi kikötőknél előnyösebb működést. Egyrészt a különleges kedvezmények révén magukhoz vonzzák a külföldről-külföldre irányuló átmenő gyűjtőforgalmat, az új, transitelosztó és gyűjtőraktárak formájában. A szabadkikötőkben letelepedő vállalatok ugyanis az ilyen transitraktárakban összpontosíthatják azokat az áruikat,



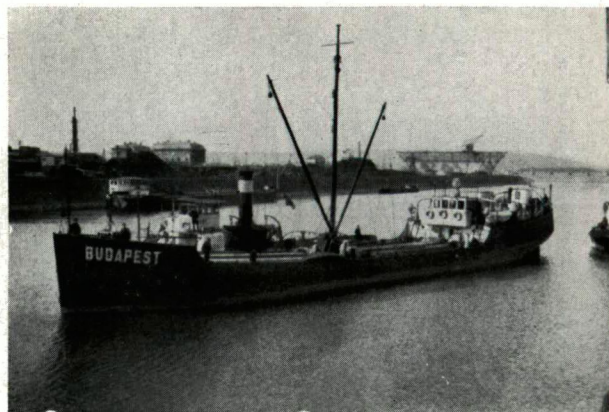
A budapesti Nemzeti kikötő 3200 vagonos gabonátárházának modern, nagyteljesítményű szívóelevevője.



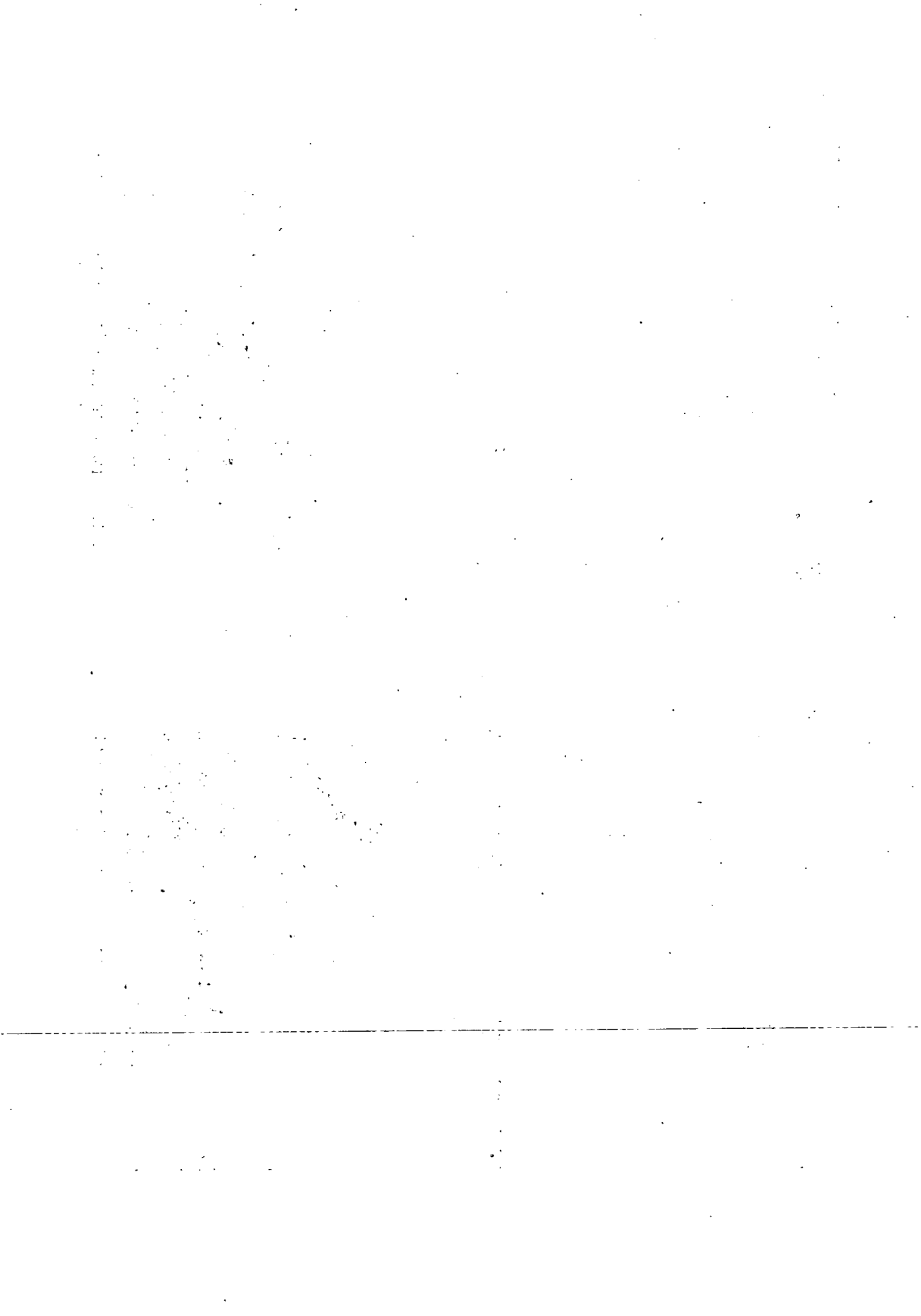
Tároló autók a budapesti szabadkikötőben.



Nehéz gépek átrakása vasutról hajóra, a budapesti Nemzeti kikötőben



A budapesti Nemzeti kikötő kereskedelmi medencéje, a „Budapest” Duna-tengerjáró hajóval.



amelyeknek rendeltetési helyét előre még nem ismerik, hanem csak később, a mindenkori megrendelés alkalmával irányítják rendeltetési helyükre. Másrészt a szabadkikötőkben alkalom kínálkozik a legkülönbözőbb üzemházak felállítására, amelyekben a különböző származású és természetesen a legelőnyösebben beszerezhető nyersanyagokat vámentesen hozhatják be, illetve dolgozhatják fel külföldre történő továbbszállítás céljából. A budapesti volt Vámentes kikötő a szabadkikötő megalapításával így címében is átalakult Nemzeti-Szabadkikötővé s új forgalmi irányú működése folytán belföldi jelentőségű kikötőből nemzetközi jellegű kikötővé. Meg kell említeni azt a tényt, hogy a budapesti szabadkikötő tervezésénél és egyáltalán nemzetközi értelemben vett kikötővé való fejlesztésénél nagy szerepet játszott a magyar Duna-tengerhajózás egyidejű megeremtése és fejlesztése, mert e hajózás segítségével elérhetővé vált a budapesti kikötőben e hajókba rakott áruk közvetlen, átrakás nélküli szállítása a levantei és közélkeleti kikötőkbe, mint pl. Istanbul, Beyruth vagy Alexandria.

A budapesti kikötő fejlesztésének további része volt a magyar kikötőhálózat megeremtése, amelynek sorába egymásután iktatódott be Komárom, Párkány, Bezdán és Ujvidék kikötője, majd a kolozsvári raktárház is és a fiumei fióktelep. A fejlesztés második része volt a fenti módon most már magyar kikötőhálózattá kibővült Nemzeti-Szabadkikötőnek tengerhajózási üzemmé való bővítése. Eltekintve attól a tényről, hogy a magyar tengerhajózást különösen a mai és egyre fokozódó hajótérhiány idejében minden eszközzel ki kell építeni, egy kikötő — különösen tengeri kikötő, milyennek a Nemzeti-Szabadkikötőt is tekintenünk kell a közvetlen, tengerrel való összeköttetése révén — csak akkor igazán versenyképes és egyben fejlődésképes is, ha saját tengeri kereskedelmi flottával rendelkezik. Ezek a gondolatok vezették a magyar kormányt akkor, amikor a magyar kikötőt egyben tengerhajózási üzemmé is fejlesztette. Jelenleg öt Duna-tengerjáró, illetve tengerjáró hajót épített a kikötő, amelyek a békeviszonyok beálltával üzemüket meg fogják kezdeni, ami majd lehetségessé teszi a közvetlen összeköttetést Budapest és Délamerika közt.

Fentiek elmondása szükséges volt azért, hogy ezzel megvilágosítsuk a Délvidék kikötőjének, Ujvidéknek jelentőségét.

UJVIDÉK földrajzi helyzete és közlekedési adottságai igen sokban egyeznek Budapestével. A Délvidék visszatérése óta a határvárosná vált Ujvidék még fokozottabb mértékben alkalmas arra, hogy ott nagyobb szabású kikötőt építsenek. Még a jugoszláv uralom alatt tervbe volt véve Ujvidék kikötőjének kiépítése, megvalósítására azonban csak egészen kis részben került sor.

Az ujvidéki kikötő lehetőségeinek mérlegelésekor elsősorban a város földrajzi adottságait kell megvizsgálnunk kereskedelmi és közlekedéstechnikai szempontból.

Kereskedelmi szempontból Ujvidék különböző érdekű területek ütközőpontjában fekszik. Ez az adottsága arra hivatja el, hogy e környező területek csereforgalmának közvetítője legyen. Másrészt, mint a Délvidék kereskedelmi középpontja betöltheti azt a szerepet,

hogy a délvidéki exportárúk központi gyűjtőhelyévé válják s ezeknek az áruknak a balkáni államokba történő továbbszállítása innen történjék meg a jövőben.

Közlekedési szempontból helyzete hasonló Budapestéhez, hiszen víziúton közvetlen kapcsolatban van a tengerrel, közúti és vasúti hálózata pedig minden irányban tökéletesen és elsőrendűen épített.

Mindezek az adottságok Ujvidéken nemcsak belföldi jelentőségűek, hanem szabadkikötő kiépítését is szükségessé teszik, mert az igen sok árucikk elosztó helye lehet.

Ujvidék jelenlegi kikötője mai állapotában előbb vázolt hivatását még csak szerény mértékben tudja betölteni. Így egy árucikkét kiragadva pl. a nyerskávét a kikötő hajói közvetlenül fogják hozni Délamerikából és így az újvidéki punto franco lehetne a délvidéki kávéközpont, még Horvátország részére is.

Mai berendezése csak alapja egy jövőbeli nagyszabású kikötőnek. Egyelőre csak két nagyobb, összesen mintegy 800 t. férőhelyű raktárral rendelkezik, de rakodóeszközök nincsenek. Az újvidéki kikötő vasúti rendező pályaudvara azonban már ki van építve s ez lehetővé teszi, hogy az átrakási forgalom nagyobb arányokban most is folyjon.

Ujvidék kikötője, amely az állami kikötőhálózat igazgatása alá tartozik, a visszatérés óta is fellendülést mutat, máris igen sok munkáskéznek ad kenyeret s illetékes körök gondoskodtak arról, hogy addig, amíg Délvidék kikötője nagyszabású fejlesztésének terve gyakorlati kivitelezést nem nyer, a kikötőberendezés legsürgősebb hiányának pótlásával a forgalom fenntartható, illetve növelhető legyen.

A kikötő építésére most készülnek a pontos tervek. Az első közt szerepel egy megfelelő merőleges partfal építése, raktárak és daruk beállítása, bizonyos terület körülzárása és vámmentes területté való nyilvánítása.

Mindez pénzt és fellendülést jelent Ujvidéknek. Nemcsak az építkezések adnak munkát és így kenyeret, hanem a keletkező új forgalom is megélhetést ad majd munkásnak, kereskedőnek, szállítványozónak, egyszóval vérkeringést hoz a város életébe és fejlődését biztosítja.

VITÉZ BORNEMISZA FÉLIX