

Szocialista hajók a nagy kék országúton

Tavaly a szocialista gazdasági közösség tagállamainak kereskedelmi hajói több mint 120 ország, ezernél is több kikötőjében fordultak meg. Az elmúlt évek során megnyitottak a világ-tengerek a tengerparttal nem rendelkező Csehszlovákia és Magyarország előtt is, mindkét ország — ha szerény keretek között is — hozzájárult saját kereskedelmi flottájának fejlesztéséhez.

A nemzetközi kereskedelem földrajzi kiszélesedésével és gyors ütemű bővülésével megnövekszik a vízi szállítás jelentősége. A KGST tagállamai a hatvanas évek elején kezdték el a kereskedelmi flottájuk mennyiségi és minőségi fejlesztését: 15 év alatt a szállítókapacitás megnégyszereződött, s a szocialista országok teherhajóinak befogadóképessége ma már eléri a 20 millió bruttóregisztertonnát (BRT). Figyelemre méltó, hogy a 2600 tengerjáró a világ egyik legkorszerűbb hajóparkját alkotja. A vízi járművek 30 százalékát az elmúlt öt évben építették, s csak 5 százalékra tehető a 20 évnél idősebb hajók aránya. Többségük Diesel-motoros, fedélzeti számítógéppel rendelkezik, s természetesen a legmodernebb irányítóberendezések sem hiányoznak róluk. A magas fokú automatizálás következtében fokozatosan csökken a hajók kezeléséhez szükséges legénység létszáma.

A szocialista országok áruai ma már eljutnak a világ szinte minden részébe, sok esetben saját hajóflottájuk fedélzetén. A Szovjetunió külkereskedelmének például több mint a fele vízi úton bonyolódik le. (Érdekes adat: fél évszázad alatt a vízi úton külföldre szállított szovjet áruk mennyisége ötvenszeresére emelkedett, s manapság már meghaladja az évi 200 millió tonnát. (Dinamikusan növekszik a többi KGST-országban is a tengeren szállított áruk mennyisége.

Nyugat-Európában, az USA-ban és Japánban ugyanakkor a hajóépítőipar, valamint a tengeri fuvarozás nehézségekkel küszködik. A tőkés világ makacs gazdasági gondjai természetesen nem maradnak hatás nélkül a „tengeri iparágra” sem. Számottevően visszaestek az utóbbi három évben az új hajók építésére szóló megrendelések, s a korábban nagy forgalmat lebonyolító óriás óceánjárók 20—30 százaléka fuvarhiányában kikötőkben és dokkokban vesztegel. A kihasználatlan kapacitás a tőkés országokban olyan súlyos gondná vált, hogy 1976-ban 929 hajót szereltek

szét — 52 százalékkal többet, mint egy évvel korábban — csaknem 10 millió BRT befogadóképességgel! A nagy hajóstársaságoknak már csak az emlékeiben él az az időszak, amikor tengerjáróik teljes rakományal szeltek a világóceánok vizeit.

Ezzel szemben a KGST-országok hajóépítése és vízi fuvarozása egyenletesen, válságmentesen fejlődik. A hajógyárak megrendelésekönvei már évekre előre telítettek, s szinte futószalagon hagyják el a különböző rendeltetésű hajók a nagy gyárak dokkjait.

A KGST tagállamai közül a Szovjetunió rendelkezik a hajópark háromnegyedével, hajóinak összbefogadóképessége eléri a 14

millió BRT-t. Lengyelország 180, az NDK pedig 200 tengerjáró tulajdonosa, 3, illetve 1,8 millió BRT befogadóképességgel. Románia hajói egyszerre 1,1 millió tonna árut tudnak szállítani. Kuba flottája jelenleg 70 hajóból áll, félmillió BRT kapacitással. Az ENSZ adatai szerint a bolgár hajógyártás üteme mutatja a legdinamikusabb fejlődést a világon. Hazánk és Csehszlovákia tengerjáróinak kapacitása meghaladja a 100—100 ezer BRT-t.

A KGST-tagországok öt-éves tervei, valamint a komplex program jelentőségének megfelelően foglalkozik a hajóépítés, valamint a vízi teherszállítás fejlesztésével. Az egyes tagállamok különböző méretű és ren-

deltetésű hajók építésére szakosodtak. Lengyelország például 20 és 60 ezer BRT-s hajókat épít, Románia pedig olajszállítókat. A Diesel-hajómotorok gyártásában Lengyelország Japán után a második a világon, s egyben a hetedik legnagyobb hajóexportőr. A hagyományos áruszállító hajók építése mellett mind nagyobb jelentőségre tesznek szert az úgynevezett speciális szállítójárművek. A szocialista országok gyártanak már folyékony gázt, valamint ércet szállító hajókat, nagy befogadóképességű olajtankereket, autószállítókat és konténerhajókat. Gyarapodik a konténerhajók száma, amelyek — nagyságuktól függően — egyszerre 200—700 „dobozt”

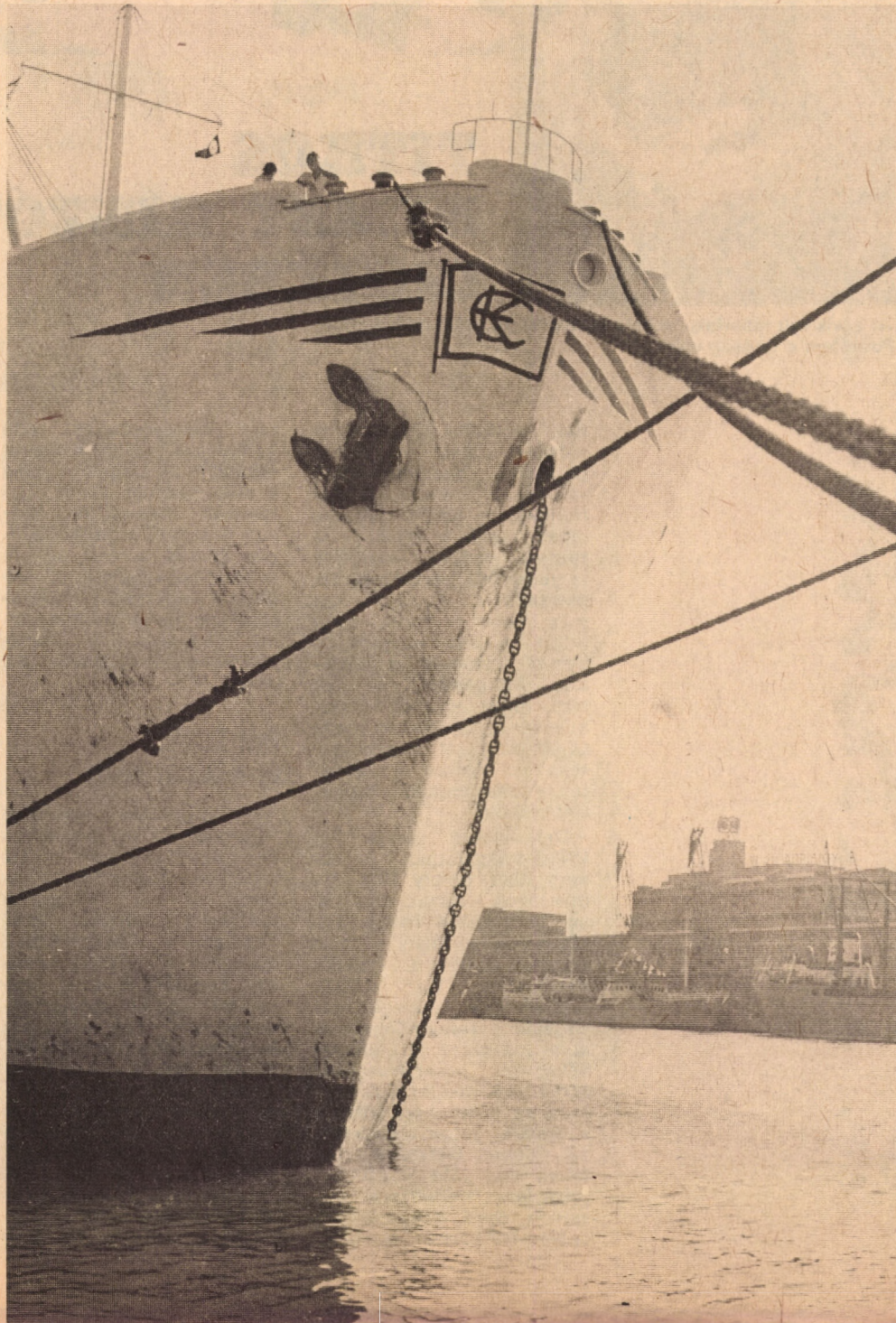
szállítanak gyomrukban. A szállításnak ez a korszerű formája minden bizonnyal az elkövetkező években is az átlagot meghaladóan fejlődik, majd a KGST-tagállamok tengerhajózásában.

A Szovjetunió — amely jelenleg a világ hatodik legnagyobb kereskedelmi flottájával rendelkezik — tengeri hajóparkjának befogadóképessége az évtized végéig megközelíti a 20 millió BRT-t, Kuba és Lengyelország pedig megkétszerezi a jelenlegi szállítókapacitást.

A szállított áruk mennyiségének, valamint a „kék országúton” közlekedő hajók számának növekedése megköveteli a kikötők fejlesztését, sőt új „tengeri kapuk” építését is. Gdanskban új kikötő építése kezdődött, amelynek rakodóképessége 1985-ben már 32 millió tonna lesz. Gdyniában konténerkikötő épül, ahol 1980-ban 150 ezer, tíz évvel később pedig már 300 ezer konténer átrakására lesz lehetőség. Nemrégiben készült el Leningrád és a távol-keleti Nahodka új konténerterminálja, Vlagyivosztokban pedig fakikötőt adtak át. Az NDK-beli rostocki kikötő felújításában és bővítésében csehszlovák szakemberek is részt vesznek. Kuba — a többi KGST-tagország segítségével — a mostani tervidőszakban növeli kikötőinek áteresztőképességét, s sor kerül több kikötőjének korszerűsítésére is. A KGST tagországainak együttműködése a tengerhajózás számos területére kiterjed. Az NDK, Csehszlovákia és Kuba például Cubalco néven közös hajóstársaságot működtet egyes útvonalakon, a Szovjetunió, Lengyelország és az NDK 20 hajója pedig a Baltamerika társaságban teljesít szolgálatot. A Baltamerika hajói rendszeresen közlekednek Európa és Dél-Amerika jelentősebb kikötői között. Fontos szerepet tölt be a szocialista országok együttműködésében a KGST Hajótulajdonosi Irodája, amelynek legfontosabb feladata a szállítással kapcsolatos koordináció.

A kelet-nyugati kapcsolatok bővülése szükségessé teszi a két világrendszer együttműködését a gazdasági életnek ezen a területén is. Különösen ígéretes — és kiaknázatlan — lehetőségek vannak a tengerhajózásban továbbra is, bár bizonyos kapcsolatok — hajózási egyezmények, megállapodás egyes árucikkek szállításáról stb. — már eddig is voltak.

Murmanszk kikötője,
az északi-tengeri szállítás egyik csomópontja.



Colonia

Dignidad



Az egyik volt táborlakó terhelő vallomást tesz 1966-ban a chilei Parralban a bíróság előtt

A Stern munkatársának nem sikerült bejutnia a hangzatos nevű településre sem. A 12 000 hektáros birtokot szögesdrót veszi körül, a hivatlan látogatót őrtornyok riasztják vissza az illegális belépés kísérletétől. A javadalom őrbédéktől védett, nagy vasrúcsos bejáratánál viszont még a portást sem sikerült előcsengetnie az újságírónak. Dolgavégezetlenül fordult hát vissza a Santiagótól csaknem 500 kilométerre, a Kordillerák lábainál, a chilei Linares tartományban fekvő Dicsőség Településnél tett kirándulás után. Útja mégsem végződött emlékezetes találkozás nélkül.

A belügyminiszter parancsára

Alig tett meg 16 kilométert a visszaúton, amikor egy autó állta el az útját: a chilei titkosrendőrség, a DINA gépkocsija. Hero Buss tudósítót szépen kiemelték bérjárgányából, Santiagóba vitték, és ott „a belügyminiszter parancsára” rövid időre elzárták — ezzel is kimutatva: a német telepesek lakta kolónia ügyét Pinochet rendszere ugyancsak a szívéen viseli.

Az újságíró így csak elbeszélésekből tudja, hogy az isten háta mögötti chilei birtokon, „a chilei hegyek német paradicsomában”, szőke germán legények ülnek délcegen a legmodernebb traktorokon, takaros német leánykák jár-

Amikor tavaly a vizsgálat lezárult, a Stern riportere felkereste az NSZK chilei nagykövetségét. Kíváncsi volt rá: mint vélekednek az illetékesek arról, hogy egy németek lakta mezőgazdasági kolónia területén kínzó- és vallatótábor működik. A nagykövetség vezető munkatársai szabadságon vannak — kapta a választ. Egyedül egy követségi tanácsost sikerült elcsipnie. „Á, a Colonia Dignidad, a Dicsőség Település izgatja? — kérdezte a diplomata. — Remek hely. Rend és tisztaság, ez jellemző ott még a disznóóra is.”

nak nechalós Gudrun-fri-zurában, hogy a német paraszti hagyományokra valóságos mezőgazdasági mintaüzem épült. Valami olyan, ahol a rend és a tisztaság még a disznóóra is jellemző. Személyes tapasztalatok alapján azt már nem tudhatta meg, miért félnek annyira a német telepesek a honfitárs látogatótól, és azt sem, miért annyira visszahúzódo a kérdésben még saját santiagói nagykövetsége is. Ezekre a kérdésekre máshonnan kaphatott választ.

Nevezetesen annak az ENSZ-vizsgálatnak az anyagából, amely 1976 októberében zárult le, és amely a titkos chilei kínzó-táborok sorában az első helyen említi a Colonia Dignidadot. Az ENSZ-jegyzőkönyv megkínzott chileiek tanúvallomására alapozva tárja fel, milyen válogatott eljárásokkal igyekeztek megtörni és valamásra bírni a településen a fasiszta junta ellenfeleit. „A Colonia Dignidad területén, egy föld alatti helyiségben speciálisan felszerelt, apró, hangszigetelt, egymástól hermetikusan el-

zárt fogolycellákból álló különleges kínzóközpont működik — állapítja meg a dokumentum. — A foglyoknak bőrsuklyát húznak a fejére, amit különleges kémiai szerrel az arcukhoz ragasztanak. A cellákban folytatják a vallatásokat; a foglyokat meztelesen fémrácsozatra láncolják, és így elektrosokkolják őket...”

Paul Schäfer és a (homo) szekta

A kínzó-tábor története valamikor az ötvenes években kezdődött, az NSZK területén. Akkoriban vesztette el az Üvegszem csúfnévre hallgató Paul Schäfer a Gartow/Elbe-i evangélikus egyházközségben betöltött ifjúsági körvezetői állását, mivel neveltjeivel homoszexuális kapcsolatokba keveredett. Schäfer csak az állását vesztette el, nem pedig kezdeményező készségét — a Siegburg melletti Heidében „Private Sociale Mission” néven először 12 férfiből és asszonyból álló szabadegyházi közösséget, szektát alapított. Az alapítvány dek-

larált célja a nehéz helyzetben és a szállás nélkül levők megsegítése, valamint a veszélyeztetett helyzetű, rászorult gyermekek foglalkoztatása volt.

Paul Schäfer munkával nevelt: a közösségébe bekerülők lemondtak minden földi vagyonukról a szekta javára, s aztán koszt-kvártély — és az Üvegszemű evangéliumi tanai — ellenében ingyen dolgoztak a szektának. A gyámolítottak köre gyorsan bővült: Schäfer 1954-ben társult egy másik „lelkiatyával”, egy bizonyos Hugo Baarral, aki azon nyomban átadta neki saját, addigi szektája 120 tagját. Nőtt a gonдозott gyerekek száma is; 1960-ban már hatalmas „árvaházat” avattak Heidében. A környék azonban csak „a tábor”-nak titulálta a házat: állandó sikoltások, riadt kiáltások hallatszottak belőle — az „árvákat” Schäferék szigorú elvek szerint nevelték. A későbbi vallomások szerint gyakori volt a verés: korbáccsal, drótköteggel, bárnivel. Schäfer főleg a lányokat ütlegelte. Gyakran látogatót be zuhanyozójukba, ahol drasztikusan bántal-