

A budapesti kereskedelem és ipari kikötő és a soroksári Dunaág

Ismeretes olvasóink előtt, hogy a „Kikötő-ügylek Kormánybiztossága” ez év elején a „Magyar Mérnök- és Építész-Egylet”-ben sorozatos előadást tartott, hol először és vetített képekben ismertette ezeket az európai vonatkozásban is nagyszabású munkálatokat. Ezeket az érdekes és tanulságos előadásokat annak idején lapunkban ismertettük.

E hó 19-én a Kormánybiztosság ugyancsak az Egylet rendezésében egy hajókirándulás keretében a helyszínén bemutatta az Egylet mintegy ötven tagjának (mert a Kvassay-gőzösnön nagyobb férőhely nem volt) ezeket az immár befejezéshez közelálló grandiózus objektumokat.

Ismétlések elkerülése végett csak röviden adjuk a látottakról az alábbi referátát.

A kirándulótársaság Papp Ferenc ezredes-mérnök vezetésével, elsősorban az u. n. vámmentes *petroleum-kikötőt* tekintette meg, mely már át is van adva a forgalomnak. Ennek az elkülönített kikötőnek — hol robbanó és könnyen gyúlékony árukat bonyolítanak le — berendezése olyan, hogy hajókból vasutára és vízre — lehetősége az átrakódás és azonkívül nagy befogadóképességű ciszternákban tárolják a petroleumot és benzint, melyek többnyire román eredetűek. Az egész elrendezés praktikus és tetszetős és meg van adva a lehetőség a kibővítésre.

Ennek a medencének hossza: 350 méter, szélessége 116, fenéke a Duna kisvízszíne alatt 2,6 méter, partjai az árvizek színénél 1 méterrel magasabbak. A tartályok befogadóképessége 30 ezer tonna. 1926-ban a forgalom 26 ezer tonna volt.

Ezután a kereskedelmi (vámmentes) kikötőbe hajózott be a kiránduló társaság, hol megtekintette a partfalakat, a rakodószíneket, a gabonátárházat, a darukat, a hiddarukat, a szén- és ércrakodókat és a nagyszabású *gépészeti berendezéseket*.

Az egyik rakodó-színben rajzokkal illusztrált ismertető előadást tartottak: Papp Ferenc és Dieter János osztályvezetők, melyekből kiemelhetjük az alábbiakat. Ez ideig már 40—42 millió pengő a befektetés az összes többi munkálatokkal együtt és még hátra van pár milliónyi építkezés, mely 1—2 év alatt be is fejeződik.

A soroksári Dunaágnak élő vízzel való táplálása egyelőre 30 köbméter másodpercenként, de megvan a lehetősége annak, hogy az 100—120 köbméterre felemeltesék, amely vízmennyiségben rejlő energia a vízeséssel együtt nagy vízierő-telepet reprezentál, melyből egyelőre csak a soroksári Dunaág alsó torkolatánál (Tass községénél) fekvő telep nyert kiépítést. Ennek a hajózó csatornának a hossza 60 kilométer. Az előadás szerint (mert a hajózó csatornát végig nem tekinthették meg) ennek a hajózó csatornának alsó szakaszán 30—35 kilométer hosszban töltések és betonrendezési munkálatok végeztek, a felső 17 kilométer hosszban pedig kotrási műveletek és sziklarobbantások a fenéken, mely oly nagyarányú, hogy nyolcadrésze a Vaskapunál annak idején eszközölt sziklarobbantásoknak.

A Csepel-sziget északi csúcsán a kikötő céljaira 1000 kat. holdnyi területet sajátított ki az államkincstár, melyhez hasonló területtel Európában egy kikötő sem rendelkezik.

A tervezett berendezéseknek ez idő szerint csak egy részre épült ki, de az előreláthatólag elegendő lesz 20—30 évig. A bővítésre hely van bőségesen.

Hogy milyen közgazdasági jelentősége van a budapesti kikötőnek, arról az alábbi számok tanuskodnak — összehasonlítva más dunai kikötőkkel: összeforgalom volt pl. 1923.

évben Regensburgban 306 ezer tonna, Passauban 187, Linzben 54, Wienben 740, Pozsonyban 131, Budapestben 623, Belgrádban 446, Corobián 64, Calofotban 83, Rustschukban 155, Giurgiában 360, Brailában (csak dunai forgalom) 992 és Galatzban 392. Hogy a most ismertetett berendezésekkel hova fog az fejlődni, e tekintetben a legnagyobb remények előtt állunk, mert máris a harmadik helyet foglaltuk el a dunai forgalomban.

Legnagyobb forgalom volt Budapestben 1911. évben, amikor is a vasúti összeforgalom 9 millió tonna, míg hajón 3 millió, míg 1925. évben vasutón 5 millió, hajón pedig 781 ezer tonna. Legkisebb volt az összeforgalom 1919-ben, amikor is vasutón csak 3.12 millió tonna volt, míg vizen 81 ezer. Az utóbbi években a forgalom örvendetesen emelkedett és kilátás van arra, hogy Budapest mihamarabb visszanyeri háború előtti jelentőségét, aminek alapját a folyamatban lévő építkezések képezik, mert ezekkel a legtekélyesebb berendezésekkel a forgalmat magukhoz vonzzák és újabb ipari vállalatok részére módot nyújtanak a telepedésre.

A soroksári Dunaágban a főváros épített egy 900 méter hosszú partfalat a helyi kikötő céljaira, megfelelő vasúti vágányhálózattal, felszerelésekkel, berendezésekkel és épületekkel. Ipari medencét pedig a kincstár létesít

tett e Dunaág jobbpartján.

Visszatérve a vámmentes kikötőre, az maga 10—11 millió pengőbe kerül. Az itt épített *gabonátárház*, melynek befogadóképessége 32—35 ezer tonna, hossza 96 méter, szélessége 36, magassága 44 méter, a gépi berendezések elhelyezésére szolgáló torony magassága 54 méter, melynek terraszáról mesés panorámában gyönyörködött a kianduló társaság.

E tárházban van 18 nagyobb és 16 kisebb silos, melyeknek kapacitása 10 ezer tonna, a padozatos tárházé pedig 25 ezer. Az áruk kezelését, átrakását, szellőztetését, zsákolását stb. a legmodernebb *gépi berendezések* végzik. A szállítóberendezések óránkénti teljesítőképessége 400 tonna, a tisztítóberendezésé 40. A hajón vagy vasutón érkezett ömlesztett áruk kirakására az épület hosszában, mozgatható *szívóelevátor* szolgál négy szívócsővel. A kirakott gabona mérlegelés után (a mérlegek önműködők) azonnal átrakható vasutára vagy hajóra, vagy pedig beraktározható a tárházba, de közvetlenül zsákokba is lefejtethető. A légszivattyukat egy 200 lóerős elektromotorral üzembehozott, kéthengeres berendezés alkotja. A tárházban a gabona mozgatása és szellőztetése 4—4 hosszirányú és 4 keresztirányú *szállítószalaggal* történik, a toronyszerű épületrészben pedig a gabona felemelésére 4 *mérleg-elevátor* és 4 *raktár-elevátor* szolgál, mely utóbbiak a központi épületrész legfelső (14-ik) emeletéig nyúlnak és az árut úgy a silos, mint a padozatos raktárrészek padlászati síkein végigfutó 3—3 elosztó szalagra adják.

A kirakodásra a második emeleten két keresztirányú és egy hosszirányú szállítószalag, a hajók megrakásához pedig még ezeken kívül a parti vasúti vágányokon áthaladó mozgatható hidra szerelt szállítószalag szolgál.

A zsákolást a földszinten elhelyezett hat darab mozgatható, önműködő zsákoló-mérleg végzi, mint a gőzmalmokban. Van még a tárházban befogadóhely a zsákoló gabona részére is, hol liszt- és darabáru is elhelyezhető. E célra be van rendezve két teherfelvonó, két zsákelevátor és egy zsákeszűda.

A gabonátárháznak 140 ezer köbméter légtétere van.

Ez a kikötőrész fel van szerelve 20 kilométer



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Prohary János

Cím:

A budapesti kereskedelem és ipari kikötő és a soroksári Dunaág

Forrás:

Vallalkozók Lapja

(Hely)

1928. 6. 20.

(Idő)

(Köl. v. filiz.)

(Ol.)

Székesfővárosi háziújság 1926 — 8891

Tárgy	Hely	Idő	Személy
Ostályozás		385.614	1928

vasuti vágánnyal és 12–13 kilométer hosszú köruttal, a rakodópartok összes hossza valamennyi kikötőnél 7 kilométer. Épült a soroksári Dunaágon két vashíd is a közuti és vasuti forgalom céljaira.

Ezen munkálatoknál közreműködött a *vállalkozók* egész serege, kiknek névsorát annak idején közöltük.

Megtekintette még a kiránduló társaság a Kvassay-hajózózsilipet, a vízbeeresztőzsilipeket a soroksári Dunaág kezdetén, a fővárosi helyikikötőt, a Dunaágot egészen a gubacsi hidig. A soroksári Dunaág alsótorkolati műveit az idő rövidsége miatt nem nézhettük meg, ahol is felépült az alsó hajózózsilip és a vizerőtelep.

A felső vizerőtelep nem épült ki, de az alapozási munkálatok készen vannak. Itt termelhető lesz évi 2.6 millió kilowattóra energia, de ennek Budapest ellátására különös jelentősége nincsen. A kiépült alsótorkolati telep évi termelése 42 millió kilowattórára fokozható lesz, mely a közeli községeknek elektromos árammal való ellátása szempontjából bir jelentőséggel.

Ha a soroksári Dunaágba a nagy Dunából másodpercenként 120 köbméter élővizet fognak bebocsátani s erre a célra felépülnek a megfelelő *vizerőtelepek*, azon esetben a felsőtelepen 11 millió, az alsón pedig 17 millió, összesen tehát 28 millió kilowattóra elektromos energia fog rendelkezésre állani. Ezidőszerint ezeknek egyelőre csak mintegy negyedrésze épült ki.

A tanulmányuton résztvett kiránduló társaság az esti órákban tért vissza a Kvassay-gőzösön Budapestre és meleg köszönetét fejezte ki a Kormánybiztosságnak a sikerült kirándulás megrendezéseért.

Ha még némi *történelmi* visszapillantást teszünk — ki is meritettük tárgyunkat.

Voltak nagynevű magyar mérnökeink és kiváló közgazdászaink, kik már régóta sürgették a budapesti Dunai kikötő létesítését, de az akkori kormányok nem adtak erre fedezetet és mégis 1912-ben az előmunkálatok megkezdettek, de számbavehető eredményeket felmutatni nem lehetett és már attól tartottunk, hogy a kikötő-ügy lekerül a napirendről. Gróf Bethlen István miniszterelnöké az érdem, ki felismerve a nagy közgazdasági jelentőséget, 1922-ben megszervezte a *kikötő-ügyek kormánybiztosságát és a költség fedezetéről a legnehezebb időkben is gondoskodott*. A későbbi nemzedék fogja eme grandiozus alkotásnak eredményeit látni. Rendkívül sok köszönhető még Dr. Walkó Lajosnak is, ki a francia pénzcsoporttal és a Schneider céggel megindította a tárgyalásokat. Volt kereskedelemügyi miniszterünk a felmerült legfontosabb kérdésekben határozott. Majd megértéssel foglalkozott ezzel Dr. Bud János pénzügyminiszter, ki 1925-ben a költségfedezet megfelelő felemeléséről gondoskodott. A képzett műszaki személyzet rendelkezésre való bocsátása Szabó István (nagyatádi), majd Mayer János földmívelésügyi miniszterek érdeme, a tervezés és a kivitel pedig annak a *mérnök-gárdának* a nevéhez fűződik, mely még ma is vezeti ezeket a nagyszerű munkálatokat.

Rozsnyay Károly.