



Szerző

Cím *Adatok a budapesti kereskedelmi kikötő kérdéséhez.*

Forrás: *Bpesti napló*

Bp.

1913 VII/1

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Hely

Idő

"1913"

Személy

Helyszám

Adatok a budapesti kereskedelmi kikötő kérdéséhez.

A kereskedelemügyi minisztérium részéről e tárgyban kibocsátott hivatalos tanulmánytervezet második kötete megjelent azon irányelvet, melynek szem előtt tartásával a soroksári Dunaág felső szakaszának felhasználása mellett meg volna vehető a budapesti kereskedelmi kikötő alapja, mely a mindenkori követelményeknek megfelelő mértékben bővíthető az immár kisajátítás alatt álló Csepelsziget felső csucsán. Ezen tervezet Budapest szénforgalmának fejlesztését is szem előtt tartotta és erre nézve is foglalt magában a fentemlített második kötet megfelelő megoldást.

Tekintettel azonban arra, hogy a földművelésügyi m. kir. minisztérium megváltoztatta a soroksári Dunaág táplálására vonatkozólag eddig elfoglalt azon álláspontját, mely szerint a csatornázás útján hajózhatóvá teendő soroksári Dunaágnak a Dunából élő vízzel való ellátását egy oly nyílt tápcsatorna eszközölte volna, mely közvetlenül az összekötő vasuti hid alatt ágazott volna ki a Dunából; mivel továbbá a földművelésügyi minisztérium legújabb terve szerint a soroksági ág vízzel való ellátása közvetlenül a felső torkolati kamaraszilip mellé épülő tápszilipen át fog történni; mindezek következtében az összekötő vasuti híd felé a soroksári ág új torkolatáig terjedő Dunaparton átrakodás szempontjából egy rendkívül értékes mintegy huszonöt kataszteri hold nagyságú terület

szabadul fel, mely szénkikötő céljaira kiválóan alkalmas volna. Ezen terület megfelelő létesítésére és felszerelésére vonatkozó tervezetet foglalja magában a most megjelent III-ik kötet.

A fentemlített 25 kataszteri hold nagyságú Duna-menti területen egy önálló medence létesíthető nyílt bejárattal a Dunából. E kikötőmedence a tervezet szerint nagyjában trapéz alaku és 15 kataszteri hold nagyságú vízfelülettel bír. Hossza kerekén 400 m., szélessége a felső végén 60 m., középső szakaszán 200—250 m., alsó végén 300 m. Felsőmélysége a budapesti nullviz alatt 3 m. Bejárata 40 m. széles és hegyes szög alatt hajlik a Dunához. Partjainak összes hossza körülbelül 1000 m.; ehhez képest közvetlenül a rakpartok mentén kettős sorban 22—24 uszály állhat és rakodhatik egyszerre, e mellett az érkező és tanuló vizijárművek szabad mozgására és fordulására még elegendő hely marad a medence közepén. A rakpartok magassága részben a budapesti Dunapartok nivójára tervezetett, vagyis nullviz felett 5.70 méterre, részben az ideiglenes raktárakkal felszerelendő rakodókön 6.50 méterre. A medence partjai közel burkolt rézsüs kiképzést nyernének.

Ez a kikötőmedence és a hozzácsatlakozó nyílt Dunapart kiválóan alkalmas lenne szénkikötő céljaira, mivel közel fekszik a fővároshoz, vasuttal és közúttal hozzáférhető, a Dunából nyitott bejárattal bír és így a hajók közvetlenül juthatnak a medencébe. E kikötő hivatva lesz egyrészt a budapesti

helyi fogyasztás szénszükségletének, másrészt a tranzitáló szénmennyiségnek raktározó helyét képezni és egy az eddiginél nagyobb méretű budapesti szénforgalmat előidézni.

Addig is azonban, míg a fővárosi szénforgalom a mai forgalom méreteit lényegesen meg nem haladja, a tervezett dunai kikötőmedence a szénforgalom mellett egyéb áruk forgalmának lebonyolítására is fel lesz használható.

A most tervezett dunai kikötőmedencében lebonyolítható forgalom az eddigi számítás szerint: Érkezés: szén 1 millió q, gabona és egyéb áru 1.3 millió q, érkezés összesen: 2.3 millió q.

Elszállítás ugyanennyi, tehát az összforgalom 4.6 millió métermázsá.

Hogy ezen kisebb szabású kikötő legalább ekkora forgalom lebonyolítására alkalmas, illusztrálja a mainzi kikötő, mely körülbelül hasonló alaku, berendezésű és nagyságú, mint a most szóbanforgó medence és melyben már 10 évvel ez előtt 12 millió q forgalom nyert lebonyolítást.

Lényeges felszerelését képezi fenti kikötőmedencének a vasuti vágányzat és ennek kapcsolata Budapest pályaudvaraival.

A kikötő vasuti forgalmával járó kocsirendelési és voratösszeállításai műveleteket egyelőre, vagyis addig, míg a Csepelsziget csucsára tervezendő kikötővel kapcsolatos kikötői rendezőpályaudvar el nem készül, a dunaparti teherpályaudvar bonyolítaná le. Hogy azonban ezen pályaudvar máris tulzsfolt állapotában ezen újabb forgalmat elláthassa, gondoskodik a tanulmány e pályaudvar vágányzatának némi bővítéséről, illetve kisebb mérvű átalakításáról.

Ezeken kívül kiterjeszkedik még a tanulmány a budapesti Dunabalszéli szennyvizesatorna kitorlásának kérdésére is. E szennyvizesatorna kitorlásának helyét a Dunába a kereskedelemügyi és földművelésügyi minisztériumok illetékes osztályai a fővárossal egyetértőleg úgy állapították meg, hogy sem a most tervezett kikötőmedence vize, sem a soroksári Dunaágba a Dunából bejutó élővíz megfertőzve ne legyen, vagyis a szennyvizesatorna torkolata jóval a soroksári Dunaág felső kamara-szilipje alatt, ettől délre nyerjen elhelyezést.

Az itt tárgyalt kikötőmedence előállítási költségeit a tanulmány négy és fél millió koronában irányozza elő. Ezen összegben a kisajátítás nem foglaltatik benn, mivel a tanulmány feltételezi, hogy a kikötő céljaira felhasználandó területet, melynek legnagyobb része ma pocsolya és szemétdomb, a főváros ingyen engedi át egy higiénikusan berendezett és e mellett a fővárosra nézve elsőrendű közgazdasági szereppel bíró intézmény számára.

A fenti négy és félmillió korona befektetés fejében egy kis szabású modern kereskedelmi kikötőt nyerne a főváros, mely kikötő 1000 méter parthosszával, 6 drb. tágas raktárjával, a mintegy 9000 négyszögméter szabad rakterülettel bíró rakpartjaival, 4000 fm. hosszú vasuti vágányzatával, 5 drb. modern portáldarujával, 2 drb. gabonaelevátorával, 12 drb. hajóvontató forgóbakjával s minden egyéb, egészségügyi, közlekedésügyi és kereskedelmi felszerelésével együtt a budapesti kereskedelem fejlődésére úgy hatna, mint májusi eső a tikkadt növényre. Ha pedig a kikötő nyújtotta gazdasági előnyök révén a forgalom úgy megnövekedik, hogy elérné a kikötő a teljesítőképesség maximumát, bizton lehet számítani, hogy erre az időre a soroksári Dunaágban és a Csepelsziget felső csucsán tervezett nagyobb szabású kereskedelmi kikötő létesítésében már meg lesz a megfelelő első lépés, melylyel leterhelhető a most szóban forgó dunai medence forgalma s újabb helyet nyer a budapesti szénforgalom, hogy végül is ez vegye teljesen birtokába ezen dunai kikötőmedencét.