



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Szmitcsányi Anna*

Cím: *Impozáns arányokban bontakozik ki Budapest világvárosi kikötője*

Forrás: *Arx Est*

Bn

1924. 2. 7.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

sokkal nagyobb lesz, mint bármelyik mostani budapesti pályaudvar.

A pályaudvar egyelőre 12 vágányos lesz, míg például a keleti pályaudvar csak 5 vágányos.

— Készen van már a régi gubacsi-gát helyén épült új, háromvágányú vasúti és közúti híd is, amely négyszer olyan széles, mint a Lánchíd.

Ezen át már pár héten belül robogni fognak a vonatok a vámmentes és a petróleum-kikötőbe. A Szigetvágány nevű kikötő-rakpart évi 3-400 ezer tonna forgalmat fog lebonyolítani. A munkálatokból mindaz, amit a magyar állam épít, körülbelül 1927-re elkészül.

Az Est munkatársa ezután felkereste a francia Schneider-Ház (nem Schneider-Creusot, ahogy Budapesten tévesen hívják) budapesti képviselőjét, hogy a vámmentes kikötő építési munkálatairól kérjen felvilágosítást.

A kikötőrészvényárság vezérigazgatója, aki nemrég foglalta el hivatalát Budapesten, Monsieur Georges Clavel, kiváló szakember, mielőtt hozzánk jött, hazájában a hid- és útépités országos felügyelője — inspecteur général des ponts et chaussées — és a bordeauxi kikötő kormánybiztosa volt.

Mr. Clavel a következőket mondta Az Est munkatársának:

— A budapesti vámmentes kikötő, a port-franca, a nagy országos kikötő egyik integráns része. Megépítése akkor lett elővalóság, amikor

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1924"

Személy

Helyszám

a magyar kormány nagyon helyesen felismerte korszerű jelentőségét: mit jelenthet Budapest és a magyar kereskedelem fejlődése szempontjából az, ha a dunai hajóút kereskedelmi forgalmát sikerül fokozni?! Így alakult meg 1923-ban a magyar-francia Budapesti Vámmentes Kikötő Részvénytársaság — Société Anonyme du Port Franc de Budapest, — amely 50 évre kapta meg az építési és üzemi koncessziót.

Az építési tőke 9-10 millió aranykoronára tehető, kétharmadrészt a francia pénzeszoport által nyújtott kölcsönből fedezik, egyharmadrészt papírkoronákban a magyar állam nyújtja.

A kölcsönkötvényeket a Société Centrale de Banques de Province, francia bankérdekeltség bocsátotta ki. A kikötő-építő társaság a megkezdett munkálatokat 1923 július 1-én vette át a magyar kormánytól, a munkálatok vállalkozója a francia Schneider-Ház, a kikötő-kormánybiztosság ellenőrzése alatt áll, a kormánybiztos dr. Zielinski Szilárd, a közmunkatanács elnöke.

— Hogy a magyar gazdasági életre mi előnye lesz a port-franc-nak?! Mindenekelőtt

lehetővé fogja tenni, hogy a kereskedők előzetes, súlyos vámteletek leváása nélkül hozhassanak be áruszállítmányokat, melyeket joguk lesz a kikötőben raktáron tartani,

hogyminden kényszer nélkül, abban

Impozáns arányokban bontakozik ki Budapest világvárosi kikötője

Beavatott helyen 1927-re jelzik a hatalmas mű teljes befejezését. Óriási pályaudvar épül és a Lánchídnál négyszer szélesebb vasúti híd. — Mr. Clavel kijelenti, hogy a vámmentes kikötő jövő évre készen áll

— Az Est tudósítójától —

A csepeli kikötő építéséről tavaly, amikor a magyarországi munkálatok megindultak, sokat írtak a lapok. Az akkori tudósítások arról is megemlékeztek, hogy a budapesti országos kikötő egyes részének már 1924-25-ben készen kell lenniök.

Az Est tudósítója beavatott helyen a következő felvilágosítást kapta arról, hogy ma milyen stádiumban van a magyar főváros kikötőjének építése:

— Hogy a nagyközönség igazán fel foghassa a kikötő jelentőségét, rá kell mutatni arra, hogy a kikötő létjogosultsága Budapest földrajzi fekvéséből ered. Budapest a dunai hajózás felső végpontja, ami annyit jelent, hogy

teljes merülésig megrakott hajók az év minden szakában csak Budapestig közlekedhetnek.

Pozsony és Bécs már nincsenek ebben az előnyös zónában.

— A kikötő céljára a kormány tulajdonában a Csepelságot északi csücskén levő ezerszáz katasztrális holdnyi területet szerezte meg, amelyen 1918. év végén kezdtek meg az

építkezést.

— A kikötő három részből áll: Az első a soroksári Dunaág balpartján a főváros által épített helyi kikötő, a második a soroksári ág jobbpartján épülő ipari kikötő, a harmadik a sziget-nagydunai oldalon a kereskedelmi kikötő. Idetartozik még az összekötőhid alatt az úgynevezett Szigetvágány — a szénkikötő. A kikötővel kapcsolatban a soroksári úgynevezett holt Dunaágból élővizet, azaz

egy hatvan kilométer hosszú hajóutat csinálnak, amely hajózóút a mellette fekvő virágzó községekből Budapest élelmezésének javulását fogja elősegíteni.

A munkálatokból részben már elkészült, részben még ez év folyamán elkészül: a Szigetvágány, a főváros helyi kikötője és a petróleum-kikötő. Ezeneken halad a munka a vámmentes kikötőben, melynek építésében a francia tőkecsoport vesz részt.

— Munkában van még elsősorban az óriási arányú kikötő-pályaudvar, amely a kikötő egész forgalmát fogja lebonyolítani és

kat, amelyet üzletileg erre a legal-
kalmasabbnak ítélnék. A vámmentes
kikötő tökéletesen modern üzemi
berendezése módot nyújt arra is,
hogy az árucikkek szortírozása, kon-
zerválása, osztályozása gyorsan, ki-
tűnően és olcsón történjék. A nagy
áruhangár, 9600 négyszögöl terüle-
ten, erre a célra épül. A hatalmas
méretű gabona- és gyarmatáru rak-
tár modern csarnokaival

olyan esomagosztó-gépekkel lesz
felszerelve, amelyek egyszerre
százezer kilo árut kezelhetnek,
ez a mennyiség azonban ötven-
millió kilogramig fokozható lesz.

— A kikötő két vízmedencével fog
rendelkezni. Egyik, amelyet teljesen
a magyar állam épített, kizárólag
petróleum-kikötő, a másik, melyet a
francia társaság épít: gabona, gyar-
matáru, vasérc, fa és egyéb szállit-
mányok számára épül. A főmedence
déli partján lesznek

az újrendszerű hid-daruk, ame-
lyek hatvanezer kilo árut emelnek
óránként.

Az összes készülékeket igen magas-
feszültségű villanyáram fogja haj-
tani. Az egyes raktár-géepontokat
sűrű vasúthálózat köti egymással
össze.

Egész város lesz a sokféle alkal-
mazott lakása, a posta-, vám- és
távíróépületek, a forgalmi irodák.

— A munka most erős iramban ha-
lad az egész kikötőben, 1500 munkás
dolgozik. Vezető főmérnökünk M.
Pierre Le Co, ingénieur des arts et
manufactures, nagyon jeles szakem-
ber. Ez év folyamán a vámmentes
kikötő impozáns arányokban fog ki-
bontakózni Budapest szemé előtt,

1925-re pedig készen fog állni.

Clavel vezérigazgató végül meg-
cáfolta azokat a kósza híreket,
amelyek *Schneiderék* és a német
Krupp-műveknek a csepeli kikötő
építésében való titkos fúziójáról
szóltak.

— Ez a híresztelés üres koholmány
— jelentette ki határozottan.

Szmrecsányi Anna