



Szerző: Dr. Nagy Lajos  
Cím: Budapest szabad kikötőváros

Hely

Idő

1919.

Személy

Forrás:

A2 EA

Bn

1919. XI. 12.

(Helv)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Helyszám

# Budapest—szabad kikötőváros

## Bódy polgármester és Szerényi József nyilatkozata

— Az Est tudósítójától —

A Duna hajózható folyása Ulmtól Galacig 2500 kilométer, tehát annyi, mint a Rajna, Elba, Odera, Weser és Visziula folyóknak a nemzetközi hajózás szempontjából számbajövő hossza együttvéve. Régen álmodzunk róla, hogy a mi drága Budapestünkben, ennek a kilenc országot összekötő hatalmas vízrendszernek központjából egy nagy nemzetközi szabad kikötő váljék, melybe öblös hajók hátán hőmpolyögjön a gabona és nyersanyag Keletről, hogy itt vámmentesen liszt és iparcikk leheszen belőle s vám nélkül mehessen az iparcikk vissza Kelet felé, a liszt tovább Nyugat felé; és a hol a Keletről felhajózó termények a Nyugat vasutjain iderobogó iparcikkokkal találkozzanak, hogy helyet cserélve folytassák utjukat Nyugatnak, Keletnek.

És ez a szép, izgató álom hosszú vajadás után kezd valóra válni. A Duna mentén fekvő kilenc országon túl, messze Albionból idejön egy férfi s egy intésére Budapest elkezd eszmélni. Sir Troubridge méltó folytatója annak a nagy munkának, melyet nagynevű honfitársa és elődje, Sir Charles Hartley az Európai Duna-bizottság több mint félszázados működése alatt kifejtett.

A Duna-kérdés csak a meder mélységének kérdése. Az 1916. szeptember 4-én Budapesten megtartott Duna-kongresszus megállapította, hogy a Duna Regensburgtól egész le a Deltaig 2 méter mélységre, vagyis folyamgőzősök és uszályok részére (650 tonna) nagyjából hajózható. Nem lenne tehát már semmi akadálya annak, hogy a Budapesttől délre fekvő területek nyersterményei az olcsó víziúton idejöjjenek s a visszamenő hajók az itt feldolgozott iparcikkeket és lisztet szállíthatnák vissza Kelet felé. Ennek persze egy megfelelő kikötőn kívül az az előfeltétele, hogy az áruk vámmentesen közlekedhessenek, hogy ide bárki hozhasson bármiféle árut és azt itt Budapesten minden vámbeli vagy egyéb akadály nélkül feldolgozhassa, itt — és pedig a város bármely pontján — hosszadalmas pénzügyi kezelés nélkül szabadon beraktározhassa és újra kivihesse, vagyis hogy Budapest egész közigazgatási területe a kijelölendő határokon belül szabad kikötőváros legyen.

Az egyetlen kereskedelmi politika, mely Budapest világvárosi helyzetét megmentheti és a milliós népesség megélhetését biztosítja, csak az lehet, hogy minden forgalmi akadályt félredobva, ezt a várost a Duna vízrend-

széréhez tartozó országok tranzitforgalmának központjává és a nálunk iparilag kevésbé fejlett országok nyersterményeinek feldolgozó telepévé tesszük.

Ha ezt a tendenciát tesszük városi politikánk alapjává és ennek megfelelően a legnagyobb eréllyel gyorsan kiépítjük a budapesti kikötőt, szédületes perspektíva az, a melyet a budapest-brailai Duna-szakasz szabályozása tár elénk. Ezt a szakaszt ugyanis elsőrendű szakértők véleménye szerint aránylag kis áldozatokkal három méter mélységre tudnánk hozni, úgy hogy 3000 tonnás tengeri uszályokkal és kisebb tengeri gőzösökkel a nyílt tengerről dapestig lehetne feljönni. A mérnöki tervekhez szegény korán sirba szállott Kvassay Jenő a legkisebb részletekig kidolgozta, a munkálatok mintegy kétszáz millióba kerültek volna, de közbejött az októberi forradalom.

A Budapesttől északra fekvő Duna-részt azonban már lehetetlen ennyire kimélyíteni, úgy hogy erre gondolni sem lehet. A Budapesttől északra irányuló árukat, melyek Budapestig tengeri hajóval jöttek fel, tehát itt még akkor is át kellene rakni, ha a végállomás a Duna partján fekédné. Budapest ezek szerint Európa egyik legnagyobb tranzit-állomása lenne. Ennél a tranzit-forgalomnál azonban még sokkal nagyobb perspektívát nyit az a lehetőség, hogy a Kelet nyersterményei itt lennének feldolgozhatók. A munkások százazrei, a hivatalnokok és mérnökök tizezrei, a vállalkozók és ügyvédek ezrei ta-

lálnának munkát.

### Bódy polgármester nyilatkozata

Felkerestük dr. Bódy Tivadart, Budapest polgármesterét, hogy nyilatkozzék erről a kérdésről. A polgármester a következőket volt szives mondani:

— Budapestnek szabad kikötővárossá nyilvánítása a város életében döntő fordulatot jelentene. A napról-napra súlyosabb megélhetési viszonyok, az elviselhetetlen drágaság lassankint tűrhetetlenné teszik az életet Budapesten. A pesti polgár nemcsak nem élvez semmit a nyugati metropolisok örömeiből, de még legprimitívebb szükségleteit sem tudja kielégíteni. Budapest területének szabad kikötővé nyilvánítása megnyitná a város éhező lakossága előtt a terményekben dus Balkán kapuját és megadná a lehetőségét annak, hogy a Balkán olcsó nyersterményei vámmentesen versenyezhesse- nek a budapesti piacon. Én nemcsak a gabonára gondolok, de minden mezőgazdasági terményre, sőt az ipar részére szükséges nyersanyagokra is. Természetesen a legnagyobb nehézséget a gabona kérdése fogja okozni, mert az agrárok érdekeit a gabona szabad behozatala sértené leginkább, de bízom benne, hogy mezőgazdáink Budapest szomorú helyzetét tekintve, nem fogják önös érdekeiknek kizárólagos érvényesülését követelni és hozzájárulnak ahhoz, hogy Budapest szabad kikötővárossá nyilváníttassék.

### Szerényi József

a következőket mondotta:

— Kora ifjúságomtól kezdve a volt a meggyőződésem, hogy Buda-

pest csak akkor lehet igazán nagygyá és gazdaggá, ha a Balkán terményeinek feldolgozó és továbbadó telepévé válik. Épp ezért nagy jelentőséget tulajdonítottam mindig a dunai szállításnak, mert a versenyképesség előfeltétele az olcsó fuvar. A nyolcvanas évek közepén azonban tulsulyra jutott az agrár irány, a balkán államokkal állandóan nyílt vagy rejtett vámháboruban éltünk és ez Budapest kereskedelmét is hátrányosan befolyásolta. A háború gyászos kimenetele, a bolsevizmus pusztításai és a proletárdiktaturát követő szomorú események folytán az ipari Budapest összeomlott és ez a város hosszú ideig csak a kereskedelemről fog megélni. Ezért vált végletekig fontossá az, hogy Budapest szabad kikötővé váljék, ne csak vizen, hanem szárazon is. Érttem ez alatt, hogy az összes Budapestre címzett áruk, akár hajón, akár vasuton érkezzenek, a budapesti szabad kikötőbe, illetve az ezzel kapcsolatos pályaudvarra elvámolás nélkül fuhsa-

sanak be és innen minden korlátozás nélkül mehessenek ki. A budapesti polgárság azon törekvése, hogy a város egész területe szabad kikötő, hogy tehát Budapest szabad kikötőváros legyen, inkább városi fogyasztási, mint kereskedelem-politikai kérdés, mert a kereskedelem szempontjából elegendő ha a kikötő, illetve közraktár nyilvánítatik szabad területnek. A szabad kikötő kérdését mindenestre a leg-sürgősebben meg kell oldani, hogy a meginduló nemzetközi forgalom nagy része a Dunán legyen lebonyolítható, mert a vasut az olcsó tömegszállítás alatt összeomlott.

És, sajnós, egész közgazdasági életünk megsínyli ezt. Következménye ez annak a szerencsétlen tarifapolitikának, mely a hajótól direkt el akarta vonni az árukat. Ez azonban most már megszűnt. A Duna ébred és belyaiból gigászi méreteken emelkedik ki Budapest, mint szabad kikötőváros.  
Dr. Nagy Lajos.