



## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: ~

Cím: *Budapest szénkikötő*

Forrás: *Várakozás*

Bp.

(Hely)

1917. IV. 15.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Tárgy

662.6

Hely

Idő

"1917"

Személy

Hely

Budapest, 1917 április 12.

(Saját tudósítónktól.) A téli szénhiány aktuálissá tette a Budapesten létesítendő szénkikötő ügyét és minden érv amellett szól, hogy ez a szénkikötő mielőbb megépíttessék. Nem szabad megengednünk, hogy a jövő télen megismétljene ugyanazok a bajok, amelyekbe legutóbb sodortattunk az előrelátás hiánya miatt. Szakörök egybehangzó álláspontja az, hogy a szénkikötő ügye a legsürgősebben dűlőre viendő és a legrövidebb időn belül átadandó a forgalomnak. Az ügy fontosságát a budapesti kereskedelmi és iparkamara is felismerte és *átiratot intézett a fővároshoz*, amelyben kifejti, hogy a maga részéről is a legtöbb hatást egy megfelelő helyen jól berendezett budapest-dunaparti szénkikötő megteremtéséből várja és éppen ezért annak *haladéktalan megvalósítását* javasolja.

Az idevágó részletes kamarai előterjesztés rámutat arra, hogy *Budapest évi szénszükséglete 2-2 millió tonna körül jár s állandóan növekszik*. Ezt a hatalmas mennyiséget eddig egy egészen elenyésző töredék kivételével a vasutak szállították a fővárosba, ami azok teljesítőképességének egy harmadrészt foglalta le. Ha azonban a főváros szükségletéhez még hozzászámítjuk azt a széntömeget, amelyet a vasutak Budapesten keresztül kénytelenek tovább szállítani, természetesnek kell találnunk, hogy a főváros szénrelátásának viszonyai már a háború előtt is teljességgel tarthatatlanok voltak s a vasutak forgalmának zavarai legelső sorban arra vezethetők vissza, hogy a legnagyobb tömegcikk forgalmának lebonyolításában ma-

gyukra voltak hagyatva. Ezt az állapotot már békében is érthetetlennek kellett találnunk, mert azoknak a szénbányáknak földrajzi elhelyezkedése, amelyek Budapest szükségletét ellátni hivatottak, nem olyan, hogy a szénforgalomba a hajózó-út tekintélyes részesedéssel be ne kapcsolódhatnak.

A székesfőváros szénszükségletének nagyobb részét belföldi szén fedezi, kisebb részét pedig behozott szén. A belföldi szénnek az a része, mely a borsodmegyei bányákból ered, természetesen sohasem kerülhet víziútra, azonban a tatai vidéki, valamint a többi dunamenti és a zsilvölgyi bányák szene igen kedvező helyzetbe kerülne az által, ha sikerülne számára a víziutat biztosítani. Ezeknek a telepeknek olyan ugyanis a fekvésük, hogy vagy az egész utat, vagy — a zsilvölgyi az alkalmas orsovai kerülővel — útjának teljesen nagyobb részét vizen tehetné meg.

A tatai szén, amely a budapesti fogyasztásnak elég nagy hányadát látja el, mindeddig közelségénél fogva nem kereste a víziutat. Mivel ugyanis nem fekszik közvetlenül a víz partján, először valamilyen pályán oda kellene szállítani. Mezei vasút, vagy kötélpálya egyformán megfelel erre a célra és annak megépítése sohasem látszott törleszthetőbbnek, mint éppen most. Ennek az összeköttetésnek megteremtésére a mai viszonyok a bányát feltétlenül reakényszerítik, az üzlet későbbi fejlődése pedig egyenest arra fogja rábírni, hogy ez összeköttetést tovább fejlessze, mert a Dunával való közlekedés minden vállalat számára egészen új lehetőségeket nyit meg s különösen jelentősnek kell annak lennie a szénbányák életében és fejlődésében. Sőt nemcsak a szénbányákra, hanem az egész Dunamentének gazdasági fejlődésére a legna-

gyobb fontossággal bír ennek az összeköttetésnek megteremtése, mert éppen csak a szén hiányzik ahhoz, hogy a Dunamentén a várva-várt s még mindig késlekedő fejlődés megindulhasson.

Más szénbányáknak még annyi akadályal sem kell küzdeniök, az esztergomiak például egyenest a vízmentén fekszenek. A zsilvölgyi szén természetesen csak bizonyos kerülővel juthatna a Dunához, még pedig a karánsebes-hátszegi vasút felhasználásával, azonban ezért kárpótlásul Orsován, különösen a háború alatt ott megteremtett berendezésekben kiváló és kényelmes átrakodó állomást találta.

Kétségtelen, hogy a fővárosnak szénrelátásának ellátását a dunai víziút felhasználása igen nagy mértékben megkönnyítené és közvetve a forgalmat is lényegesen megjavítaná, mert a szénforgalomnak legalább felét átvéve a vasutaktól, ugyanannyi forgalmi eszközt fel is szabadítana a többi forgalom számára. Közvetett, de igen gyorsan érezhetővé váló haszon volna az is, hogy a hajózás ezáltal felszabadítaná a budapesti pályaudvaroknak szénrakodás céljaira lefoglalt területeit, illetve ezeknek a területeknek arányos részét, ami ismét ma, midőn a vágányhiány talán még sokkal nagyobb bajunk, mint a kocsihány, igen fontos volna nemcsak Budapest érdekében, hanem a Budapesten átmenő országos forgalom érdekében is.

Mindezt meg lehet, sőt meg kell szervezni. De mindennek előfeltétele és sikerének nyitja az, hogy Budapest azzal a körültekintéssel, amely szükséges, de azzal a habozást nem ismerő gyorsasággal is, amely most megkövetelhető, alkalmas helyen, alkalmasan berendezett szénkikötőt teremtsen. Természetes, hogy a kérdést véglegesen a kereskedelmi kikötővel

*kapcsolatban kell megoldani.* Most azonban egy olyan megoldásról van szó, amely ideiglenes jellegű lenne főként abból a célból, hogy sürgős segítséget hozzon ebben a fontos kérdésben és esetleg a végleges megoldásba is be legyen illeszthető. A szénkikötő ugyanis valószínűen elkülönítetik a nagy kikötőtől; továbbá ez a kikötő állhat egyelőre egyszerű partrésztelből, amelyen három-négy uszály kikötésére legyen hely és amelyen megfelelő térség legyen körülbelül 100,000 tonna szén raktározására.

A legfontosabb most mindenesetre az, hogy a főváros az elmúlt télen tapasztalt és minden tűrhető mértéket meghaladó szénínséghez hasonló veszedelem megelőzését a maga részéről is elemi kötelességének ismerje fel és legsürgősebben lásson hozzá a munkához.