



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:
Cím: *Budapest lesz Középeurópa tengeri kikötője a Vaskapu szabályozásával*
Forrás: *Nemzeti Újság*

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1925"

Személy

Helyszám

Budapest

lesz Középeurópa tengeri kikötője a Vaskapu szabályozásával

1925. G. 19.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A keleti hegemonia kérdése erősen aktualissá tette a Duna-szabályozást — Belgrád, Budapest, Pozsony és Bécs szerepe a Duna nemzetközi forgalmában

(A Nemzeti Újság tudósítójától.) Már a háboru előtti utolsó években volt Középeurópa nagy kérdése a keleti hegemonia, különösen a Balkán felett való gazdasági uralom, amire Magyarország aspirált legjobb esélyekkel fejlett iparánál és közvetlen közelségénél fogva is. Az uralomnak azonban egyik legfontosabb eszköze a Duna volt, amit a hajózási idény egész tartamára használhatóvá kellett tenni, hogy az áruforgalmat úgy az áradási szak, mint a nyári sekély víz idején egyformán lehessen rajta lebonyolítani. Ehhez hozzájárult még a Vaskapu-szoros kiszélesítése és mélyítése, amivel azt a helyzetet teremtettük volna meg, hogy a Fekete-tengerről kisebb merülésű partjáró tengeri hajók Budapestig közlekedhettek volna a Dunán és a forgalom csak a Budapesten való egyszeri átrakással közvetlenül bonyolódhatott volna Passau—Bécs és a Fekete-tenger közt.

A háboru megakadályozta a tervek megépítését, a trianoni békeszerződés pedig egy újabb évtizeddel vetette vissza a Dunaproblémát. Most azonban, a szomszédállamközi viszonyok konszolidálásával, vehemens erővel dobódott felszínre a szabályozás kérdése, különösen, hogy a Fekete-tengerrel való közvetlen forgalom kapcsán a távolabbi kelet is elérhető, ahol az új török köztársaság nagy felvevőképességű piacokat teremtett a török birodalom európaizálásával. Magyarország esonkaságában is birtokában maradt kedvező földrajzi helyzetének, tehát a kelet-nyugati átmenő forgalom középpontjában, a Duna-vonal legexponáltabb szakaszán. Aspirációi a keleti hegemonia terén feltámadtak. Ezért ismét Magyarországnak kellett javaslatba hozni a Dunai-

nösen, hogy a Fekete-tengerrel való közvetlen forgalom kapcsán a távolabbi kelet is elérhető, ahol az új török köztársaság nagy felvevőképességű piacokat teremtett a török birodalom európaizálásával. Magyarország esonkaságában is birtokában maradt kedvező földrajzi helyzetének, tehát a kelet-nyugati átmenő forgalom középpontjában, a Duna-vonal legexponáltabb szakaszán. Aspirációi a keleti hegemonia terén feltámadtak. Ezért ismét Magyarországnak kellett javaslatba hozni a Dunai-

zottság közvetítésével az alsó és középső Duna mederszabályozását és a Vaskapu teljes megnyitását, amely javaslatot természetesen Csehszlovákia üdvözölt legszívesebben, de mielőbbi tárgyalásra elfogadta Jugoszlávia, Ausztria, Románia és Bulgária is.

A javaslat lényege az, hogy a dunamenti államok teremtsenek közös anyagi alapot a Vaskapu-munkálatok finanszírozására, amikor a magyar kormány a maga részösszegén felül rendelkezésre bocsátja a legpontosabban kidolgozott műszaki tervmunkákat, amelyen a földmívelésügyi minisztérium egy teljes szakosztálya dolgozott félévtizedig. A terv szerint a mederszélesítés két esztendőn belül megoldható mérnöki feladat és utána éppen olyan rendszeres tengeri partjáró közlekedés indulhat meg felfelé Budapestig a Dunán, mint ahogy a Rajnán történtik Kölnig. A Vaskapu-munkálatokkal egyidőben vízállásszabályozó zsilipek is építendőek egy oldalcsatornával és a Duna középső szakaszán, Orsovától Pozsonyig áradás után rendszeres, nagy kotróapparátusokkal végzendő medermélyítés szükséges.

A nagy ügy igen komoly stádiumba került most már azzal, hogy a Dunabizottság is felvetette a kérdést az érdekelt államok előtt. Még pedig olyképpen, hogy vállalnák-e a dunai államok, tehát Ausztria, Csehszlovákia, Magyarország, Jugoszlávia, Románia és Bulgária, esetleg részben Németország is, a Vaskapu szabályozását és a középső Duna-szakasz karbantartását, amely vállalat terhére a Dunabizottság építési kölcsönt vesz fel a Népszövetség útján? Vagy ha nem, akkor felhatalmazást kérne a bizottság arra, hogy független magántársulattal csináltatná meg a szükséges

medermunkálatokat, a társulatnak viszont megállapodás szerinti időre (legfeljebb ötven évre) szóló Vaskapu-vámszedési koncessziót adna. A koncesszió megszűnése után teljesen felszabadulna a Duna útja, az államok korlátozás nélküli használati tulajdonába menne át, amiért azonban kötelesek volnának a dunai államok a középső mederszakaszt együttesen karbantartani.

Az esemény elő óriási érdeklődéssel tekintenek az érdekelt államokban, különösen pedig nálunk, mert a Vaskapu megnyitásával egy csapásra Budapest lenne Középeurópa tengeri kikötője és központja a nyugat-keleti hatalmas forgalomnak. Erre a biztos lehetőségre nagy előkészületek folynak már itt a csepeli kikötők építésével, amiknek teljesítőképességét a legfokozottabb tranzitálás és átrakódás befogadására mérték.

Ezek a kikötők három részből állanak: 1. a belső zárt medencéből, 2. a külső szabadkikötőkből és 3. a forgalmat tovább hordó vasutrendező és rakodópályaudvarokból.

A belső kikötő a soroksári Dunaágnak gubaesi-gát feletti szakaszán épült. A balparton 3 kilométer hosszú kikötőpart terül el, amely a budapesti helyiforgalmat és az átmenő vasutforgalmat szolgálja. Ennek a medencének jobbpartján nyulnak be a most épülő kereskedelmi és ipari medencék, amely zárt medencecsoport a Kvassay-féle zsiliprendszerrel állandó magasságú vízszintet tart, amiért a rakodó vasuti kocsikat közvetlenül a hajó mellé lehet állítani és így a be- és kirakodás nagy időmegtakarítással történhetik.

A nyílt kikötő a szigetnek szabad dunai oldalán épül és ez az a francia résztökével teljesedett vámmentes kikötő. Ennek medencéje egy kilométer hosszú és 100, illetve 150 méter széles. Független rakodópart 600 méteres hosszúságban van, a többi részen rézsutos. A lépcsőspart mellé 50.000 tonna befogadására alkalmas gabonaraktár kerül s egy 4000 négyzetméteres fedett rakodószin. A kikötő vasútja és a mélyen kövezett teherkocsi-út elkészült. A villamosdaruk felszerelése is folyamatban van, úgy, hogy a hajók 1926 tavaszán már használhatják a kikötőt, a rendszeres nagy forgalom pedig legkésőbb 1927 elején megindulhat.

A dunai kontinentális forgalomban kisebb jelentőségű szerepe lesz Belgrádnak, mely csak a Dél-Európába szóló tranzitot fogja lebonyolítani. Viszont Komárom és Pozsony a Budapesten átrakott felsődunai forgalmat tranzitálja majd Bécs és azon át a legfelső Duna-szakasz állomásai felé.

(r. o.)