



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Sy*  
Cím: *Európa legnagyobb kikötője épül Csepelen*  
Forrás: *Szózat*

*Bm* 1925. 6. 24.

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás	
Tárgy	385.614
Hely	
Idő	"1925"
Személy	

## Európa legnagyobb kikötője épül Csepelen

Tizenegykilométeres rakodópart — Harmincezer tonna a petroleumkikötő befogadóképessége

A „Kvassay” földézetén, az épülő kikötőben

(A Szózat tudósítójától.) A világháború előtt Magyarország nem fektetett nagy súlyt a vízi közlekedés kifejlesztésére és természetes vízutainkat, a Dunát bizony meglehetősen elanyagoltuk. Pedig gróf Széchenyi István, legnagyobb magyar, már rámutatott a kérdés fontosságára és az ő kezdeményezésére meg is indult a Duna szabályozása. Az ő széles koncepciójának köszönhetően az Alduna hajóútját és a múlt század egyik legnagyobb munkáját: a Vaskapu hajózhatóvá tételét.

Ma a nagy háború után közlekedésünk sokban függ a bennünket környező államok jó, vagy kevésbé jó indulatától és önállósításunk egyik legfontosabb tényezője a Duna lett.

Hogy milyen nagyletelőségű közgazdasági szempontból Magyarországra nézve a Duna, azt rövidesen kézzelfoghatóan fogja a nemsokára megnyíló csepeli kereskedelmi kikötő bebizonyítani.

### A kikötő felé

Délután fél három. Kecses kis hajó áll az Eötvös-téren, fekte kéményét szép fehér galér övezi, amelyet a mindnyájunk előtt szent magyar címer díszít.

Ma mutatják be a földművelési miniszterium magasabb tisztviselőinek, akik élén Mayer János földművelési miniszter jelent meg, a csepeli kikötőmunkálatok eredményét. Maurer Gyula kormánybiztos fogadja az előkelő vendégeket, akik között gazdasági életünk több számottevő tagja is megjelent.

Éles fütty — és három óra után néhány perccel megindul a kis hajó. Szokatlan gyorsasággal szeli an azgy folyó lomha vizét, a habok magasra torlódnak föl a hajó orránál.

Föltőlul ajkamra a szó:

— De jól megyünk!

Rövidesen megtudom a kis fehér gőzös multját: partórzó, csempészvadász volt azelőtt, még ma is elárulja régi hivatását, hatalmas fényezőre helyezkedik el az orrában és a gyorsaság még mindig a régi, mint amikor még alduai csempészeket vett üldözőbe...

Egymásután tűnnek el a hidak, már az Összekötő vasuti hídnál vagyunk, ahol feltűnik a hatalmas építkezés első tanujele, az úgynevezett szigetvágány, ahol azelőtt a Dunátjáró hajók „szeltek”, majd befordulunk a régi, úgynevezett soroksári Dunaág felé, midőn hirtelen hatalmas vaskapu zárja el előtűnik az utat.

### A kikötő előtt

Fürge matrózok ugrálnak elő, szinte a tengeren érezzük magunkat, a magas partról bocsátkozik le a tengeri kikötők megszokott jelensége, a „fall reep”. Elsőnek Maurer kormánybiztos lép föl a küllőben meglehetősen masszív lépcsőre és humorosan szól vissza a földművelésügyi miniszter felé:

— Kérlek, kegyelmes uram, majd én előbb teherpróbát végzek!

Egymásután szállnak ki a hajó utasai a „Kvassay hajózó zsilip” mellett, ahol egy nagy raktárhelyiségben elkészített padok várnak. Maurer Gyula kormánybiztos tartalmas előadás keretében vázolja a csepeli kikötő fontosságát és történetét:

— Az 1921 augusztus 12-iki minisztertanácsban határozták el a kikötőépítési kormánybiztosság felállítását, mert csakis egy ilyen szerv biztosíthatta az építkezések zavartalan

lefolysását. A háború utáni viszonyok mutatják meg a nagy budapesti kikötő szükségességét. A természet kitünően gondoskodott ebben Magyarországról, mert a Csepel-sziget által kettéválasztott Duna kitünő megoldásnak kínálkozott. A hetvenes évek elején még mindkét Dunaág hajózható volt, azonban, térnyerés céljából, a soroksári Dunaág eliszaposítását határozták el. Ekkor keletkezett a gubacsi gát, amely a mai Pesterzsébetet köti össze Csepel-szigettel. Ez a megoldás azonban nem bizonyult jónak, mert a dunamenti községek a kényelmes víziúttól megfosztva, egymásután visszafejlődtek, az eliszaposodott terület pedig kifejezett malária-fészekké vált. Az új kikötő létesítése tehát nemcsak a főváros céljait szolgálja, hanem mintegy huszonöt község felvirágoztatását és egy ragályfészek megszűnését vonja maga után.

— Az első tevékenység volt a gubacsi-gát lebontása, melynek helyébe az új gubacsi híd lépett, amelyet mult év decemberében adtunk át a forgalomnak. A híd három részből áll: köztűt, a helyi érdekű vasút, valamint a MÁV halad rajta keresztül. Ezek révén biztosítva

van a jó kikötő minden kritériuma: a jó száraz földi összeköttetés. A vízi, illetőleg parti feltételeket pedig a kikötő zseniális megoldása biztosítja. A kikötő szabaddá tételére hatalmas kotrógépeket állítottunk be, a soroksári Dunaágot két végénél pedig zsilipekkel zártuk el a főágtól. Ezáltal biztosítottuk azt, hogy a víz-állás a kikötőben állandóan egyforma maradjon. A mintegy hatvan kilométer hosszú medernek négy méter nyolcvan centiméter az esése, ami tehát azt jelenti, ha a felső bejáratnál a vizet elzárjuk, vízszintes felületű tavat nyerünk, amelynek felszíne a felső bejáratnál lényegesen alacsonyabb lesz, mint a főág felszíne. Ennek az akadálynak az áthidalására létesült a Kvassay hajózó zsilip.

A kormánybiztos ezután még érdekesen adta elő a kikötő egyes részleteit. Összesen tí-

egy kilométer partvonalát lesz a kikötőnek. Ilyen nagyságú kikötő csak még egy van: a hamburgi. A főváros kilencszáz méter hosszú partfalát építtetett ki. Ettől függetlenül létesül most az úgynevezett kofakikötő, amelynek célja a vásárcsarnok és az ottani hajóforgalom tehermentesítése. A főág felé eső oldalon létesült a vámmentes- és ettől elkülönítve a petroleumkikötő. Ez utóbbi körül idáig már összesen hat külföldi nagy petróleumvállalat biztosított helyet, illetőleg építette fel tárolóit. A petroleumkikötő óriási jelentőséggel bír, mert Budapest a Duna legmagasabban fekvő kikötője, ahová a nagy két és félméter mélyjáratú tankok feljöhettek, míg továbbszállítás céljából az árut itt kisebb tankokba kell átönteni. A vámmentes kikötő célja szintén hasonló.

### A kikötőberendezések

Ezekután az egész társaság megtekintette a hajózó zsilip berendezéseit, majd ismét hajóra szállva, megindult a hajózó csatornában. Hatalmas méretekben bontakozott ki előttünk a nagykonceptiójú kikötő. Cementtel, természetesen helyenként pedig a magasabb részeken gyepvel burkolt egyenes vonalak jelölik a kikötőt.

A gubacsi hídnál a földművelésügyi miniszter megtekintette a folyó munkálatokat, érdeklődött a munkások teljesítményéről, fizetéséről és ellátása felől. Ismét hajóra szállva, gyors tempóban tettük meg az utat

visszafelé és most az egész társaság nagy érdeklődéssel követte a zsilipen az áthajózás menetét.

### Az áthajózás

A „hajózáscsatorna” szintje, mint már említettük, alacsonyabb a főágénál. A hajózó zsilip első kapuja megnyílik és a kiszögölő óvatosan bevonul egészen a második kapuig. Ekkor bezárulnak mögötte az első kapu szárnyai és az ör további kézmozdulatára láthatatlan zsilipek nyílnak meg, melyeken keresztül a főág vize tódul be a kétkapu által zárt területre. A mai nap folyamán ez a különbség mintegy hetven centiméterre rúgott és másfél perc alatt emelkedett fel a kis hajó a külső vízszint magaslatára. Ekkor megnyílt a második kapu és a kis hajó háborítatlanul, merész ívben kanyarodott ki a nagy Duna-ágba.

### A külső kikötő

Gyors tempóban haladtunk a petroleumkikötőbe, amelyet belülről körüljárt a kis hajó, majd visszafordulva, a vámmentes kikötő nagy területére jutottunk át. Itt még serényen folyik a munka, helyenként most végzik a partburkolati munkálatokat, amelyeket nagy érdeklődéssel nézett végig a földművelésügyi miniszter.

Hatalmas felfordított teknőhöz hasonló vasbeton blokkokat készítenek, amelyek alól fokozatosan kiássák a sziget laza homokját, mignem szilárd agyagos talajra nem érnek le. Ez azonban korántsem ilyen egyszerű, mert állandóan víz tódul a „teknő” alá, amelyet azután sűrített levegővel távolítanak el. Tizenkét munkás dolgozik egy-egy ilyen teknő alatt a normálisnál 0,6 légköri nyomásnál magasabb nyomás alatt. Az így készült alapokra építik azután a függőleges partfalakat.

Hatalmas raktárházak fogják a kikötő felépítményeit alkotni. Egy ilyen épület már el is készült: 3200 négyzetméter területnyi vasbeton téglapítmény, amelybe mintegy tíz legnagyobb méretű uszályhajó rakományát lehet elhelyezni. Az eredeti tervek alapján összesen három hasonló raktár fog létesülni, azonfelül rövidesen megkezdik a nagyméretű háromemeletes raktárház építkezését is.

### Néhány érdekesebb adat

Talán nem lesz érdektelen, ha még néhány érdekesebb adattal egészítjük ki a látottakat. A petroleumkikötőben mintegy négyszázötvenezer köbméter földmunkát végeztek, 1500 méter hosszú partburkolat készül, hol minden egyes folyóméter összesen tíz négyzetméter partburkolást igényel. Egy-egy folyóméter partburkolása másfélmillió papirkoronába kerül, míg az egész petroleumkikötő mintegy 700.000 aranykorona költséggel létesült.

A vámmentes kikötő földmunkája és partburkolata összesen körülbelül 12–13 millió aranykoronába fog kerülni.

A kikötő további fejlődésének tág teret nyílik, mert az állam a Csepelsziget egész északi részét erre a célra kisajátította és az eddigi építkezések a kincstári terület déli részén történtek.

A kikötőmunkálatokkal egyidejűleg felmerült egy nagyarányú elektromos mű létesítésének kérdése is, ez azonban gazdasági szempontból nem vihető teljes mértékben keresztül. A maximális erőhatása tudniillik mindössze négyezer lóerő lenne, melynek elenyésző csekély voltáról azonnal meggyőző a főváros most épülő harmincezer lóerős gőzturbinája. A zsilipek kezelésére, valamint a raktárak és a környező községek világítására mindenesetre fogunk egy kisebb méretű vízturbinát létesíteni a Kvassay-hajózsilip mellett, amely azonban tisztára lokális jelentőségű.

A vámmentes kikötő megtekintése után a földművelésügyi miniszter ott várakozó autójába szállt és a főváros felé hajtatott, míg a társaság többi része ismét a „Kvassay” fedélzetére szállt, amely hét órakor indult vissza a főváros felé.

A megjelentek között ott láttuk Kaán Károly, Lichl Károly, Mayer Károly, Tóth Jenő, Gally Kálmán, Gotthardt Kálmán, Sik Emil helyettes államtitkárokat, dr. Davida és dr. Gréger Ernő osztálytanácsosokat, valamint a kikötőépítési kormánybiztosság részéről a már említett kormánybiztoson kívül Hajó Elemér helyettes kormánybiztost, Papp Ferenc ezredes-mérnököt, Halácsy Jenő és Vass Leó építész tanácsosokat.

Az előkelő társaság a látottaktól elragadtatva, emelkedett hangulatban tért vissza a fővárosba.