



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Bogdánffy Ödön*

Cím: *Jövő esztendőre teljesen elkészül a csepeli kikötő*

Forrás: *Magyarország*

Bp
(Hely)

1927. 11. 3.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1927"

Személy

Jövő esztendőre teljesen elkészül a csepeli kikötő

Képe mellékletünk mai száma érdekes fényképsorozatot mutatja be az épülő részben már elkészült csepeli kereskedelmi és ipari kikötőt, melynek oly nagy jelentősége lesz a jövőben nemcsak a Duna teherforgalmának fejlesztésében, hanem a főváros ipari életében is. Itt közöljük Bogdánffy Ödön tollából a kikötő leírását annak vázolását, hogy milyen szerep vár erre a hatalmas alkotásra.

A vasutak fejlődésével a víziutak jelentősége erősen megerősökött. A vasut, ugyanis, sokkal gyorsabb és időben pontosabb szállító, mint a víziút. De sokkal drágább. Ezért lassanként újra a víziútra terelődött a figyelem, mert a nyersáru drága vasuti szállítása megdrágította az iparcikkeket. Az ipari versenyben pedig a termék olcsósága a döntő fontosságú.

Kezdték belátni, hogy a vasutat és víziutat össze kell kapcsolni, hogy egészséges gazdasági fejlődés indulhasson meg s hogy a kétféle közlekedés ne versenytársa, hanem segítőtársa legyen egymásnak. E kapcsolat pedig csakis kikötők létesítésével történhetik.

A magyarországi Dunán a legújabb időkig kevés olyan város volt, hol a vasutról és víziutról a kölcsönös átrakodás simán lebonyolíthatott volna. Még Budapesten is a rakodópartoknak csak kis részén, a Közraktárak mellett, történhetett meg a közvetlen átrakodás.

De nemcsak átrakodó, hanem a le- és föl- rakodó forgalom részére is szükségesek olva-

rendezések, melyek lebonyolítását könnyűvé és simává teszik.

És volt még egy harmadik, nem csekély fontosságú ok is, hogy Budapesten nagy, modern kikötőt létesítsenek. Az ipari vállalatok a városban szétszórva keletkeztek s kapcsolatuk akár a vasutal, akár a Dunával, nem volt kielégítő. Kellett tehát oly helyet teremteni a víz és vasut mellett, hol az ipari vállalatok kényelmesen letelepedhessenek s hol a kétféle út egyrészt lehetővé teszi a nyersanyaghoz való olcsó hozzájutást, másrészt a kész, vagy félig kész áruak olcsó elszállítását. Így merült föl az ipari kikötő gondolata, mely Németországban az iparnak hatalmas lendületet adott.

A csepeli kikötő

A budapesti kereskedelmi és ipari kikötő a Csepel-sziget északi csúcsán létesül. Ez a terület, mely 1000 hold nagyságú, régebben nem esett Budapest határába s csak kisajátítás révén jutott oda.

Miként az árapályos tengerek kikötőinek, a budapesti kikötőnek is két része van: az egyik nyílt, amelynek vízszíne az áradás és apadás játéka szerint változik, a másik zárt, amelynek vízszíne állandó s melybe a hajók csak csege (hajózó zsilib) segítségével juthatnak be.

A soroksári Dunaágat ugyanis Budapestnél és Tassnál, a Csepel-sziget felső és alsó végén alkalmazott zsilibek zárják el, úgy, hogy e két zsilib segítségével ez ágban állandó vízszint tartható. Ebben a soroksári Dunaágban van elhelyezve a zárt kikötő, míg a nyílt kikötő a budafoki Dunaágban

van.

A nyílt kikötő

A nyílt kikötő, melynek vízszíne a Dunával változik, három részből áll: 1. a szénkikötőből; 2. a kereskedelmi kikötőből; és 3. a petróleumkikötőből.

A szénkikötő az Összekötő vasuti hid alatt egyszerű, kövel burkolt, mintegy 800 méter hosszú lejtős part, mely mellett vasuti vágány és rakodótér van. A szén kezelésére még gördülő hiddaru megépítése szükséges.

A szénkikötőtől délre, a szigetcsúcsán, létesül a kereskedelmi kikötő. Ez négy, egymással kapcsolatos medencéből fog állni, melyek közül ezidőszáig csak a legdélibb készült el.

Ez a kész medence 1000 méter hosszú; szélessége, a hátsó keskenyebb részén, 100 méter, máshol 150 méter. A partja általában kövel burkolt és lejtős; csak az északi részén van egy 650 méter hosszú, függőleges fal, melynek mentén villamos daruk bonyolítják le a forgalmat s az áruk elhelyezésére 80 méter hosszú és 40 méter széles szin szolgál.

Legérdekesebb a medence hátsó, 150 méter széles része, melynek északi partja a gabona ki- és berakására és tározására szolgál. A gabonát 35.000 tonna gabona befogadására készült. Ez építmény egy része emeletes, padozatos, másrésze silo-szerkezetű, függőleges üregekből áll. A gabona ki- és berakását, szellőztetését, mérlegelését, zsákolását stb. a legújabb rendszerű gépek végzik.

A hátsó medencerész déli partja szén, érc, építőanyagok stb. elhelyezésére alkalmas, melyek a szabadban tárolhatók. Itt, a part mentén, hét tonna teherbírásu gördülő hiddaru mozog.

A kereskedelmi kikötőhöz, valamint a tőle délre fekvő petróleumkikötőhöz is vasuti vágányok futnak, melyek a gubacsi hidon át közlekednek a soroksári Dunaág keleti partja mellett épült kikötőpályaudvarral. Alkalmas szerkezetek lehetővé teszik a hajón jött áruaknak a vasútra és viszont a vasuton jött áruaknak a hajókra átrakását.

A petroleum-kikötő

A kereskedelmi kikötőtől délre van a petroleum-kikötő, mely 350 m hosszú és 116 m széles medence, melynek a Duna felől külön bejárója van. A kikötő mentén négy petróleumvállalat helyezkedett el s a benzin, petróleum és más kőolajtermékek részére összesen 300.000 tonna befogadására szolgáló tartányokat építettek.

E röviden ismertetett nyílt kereskedelmi kikötők gazdasági jelentőségéről néhány szót kell szólnunk.

Miként előadtuk, a medencék mellett tárházak és rakodóterek létesültek; a kikötő tehát elsősorban gyűjtőállomás.

Hogy ez a gyűjtés könnyen és minden fennakadás nélkül történhessen, az árukat vámtól mentesen tárolják. Az elvámolás csak akkor történik, midőn a fogyasztás vagy használat céljára elszállítják onnan.

A kikötő és tárházai közvetlen kapcsolatban vannak vasuti vágányokkal és közúttal s el vannak látva oly szerkezetekkel, melyek az átrakást megkönnyítik, úgyhogy az áruk szétosztása és továbbállítása, vagyis az átmenő forgalom lebonyolítása a legnagyobb pontossággal és gyorsasággal történhetik.

A soroksári Dunaág elzárása

A zárt kikötő céljaira a soroksári Dunaág szolgál.

Ez a Dunaág, míg el nem volt zárva, meg-

csztotta a Duna vizét; a rófolys régebben is a budafoki ágba volt ugyan, de a soroksári ág is tetemes vizet vezetett. A víznek ez a megoszlása jégtorlódások keletkezését segítette elő. Ezért a Csepelsziget felső csúcsa télen veszedelem fészke volt a fővárosra. Az 1838-iki nagy árvíz, mely Buda alacsonyabb helyeit és Pestet majdnem egész kiterjedésében elöntötte, ilyen jégtorlódás következtében állott elő. Szükséges volt tehát az ág elzárása, hogy a víz egységes mederben folyjon, mikor is elragadó ereje nem engedi meg a veszedelmes torlódások keletkezését. Ez az elzárás a múlt század 70-es éveiben meg is történt, a mostani gubacsi hid helyén.

Az elzárás következtében a gát fölött holtviz keletkezett s a gáttól a sziget felső csúcsáig a meder erősen föliszapolódott.

És míg azelőtt a soroksári Dunaágban élénk hajózás volt, az elzárás után a hajózás, természetesen, megszűnt, bár mellette népes községek fekszenek.

Zárt kikötő lett a Dunaágból

Ezen a bajon segíteni kellett.

A földművelésügyi kormány ezért tervet dolgoztatott ki a soroksári Dunaág rendezésére s kivitelt törvényhozási uton biztosította. E terv szerint 1. a soroksári Dunaágot főt és lent elzárják s vizét állandó szinten tartják; 2. az elzárásokba csegeket iktatnak, hogy a Duna változó vízmagassága és a Dunaág állandó szintje között a hajók közlekedhessenek; 3. az egész Dunaágot hajózhatóvá teszik; 4. a Dunaágon való átjutás céljából két hidat építenek; 5. az ág felső részén a helyi forgalom és a létesülő ipartegek részére kikötőket készítenek; 6. végül a felső és az alsó elzárásnál keletkező vízlepcsőnél vízerőtelepet létesítenek.

A felső, valamint az alsó elzárás tulajdonképpen 3—3 elzárható nyílásból áll: a vízeresztő zsilipből, a turbinátelepből és a csegeből.

A felső és az alsó vízeresztő zsilipek mindenike három nyílású s rajtuk 30 m³ víz bocsátható át másodpercenként, de a zsilipek mellett elegendő tér van a későbbi kibővítésre, úgy, hogy rajtuk majd a szükséghez mérten 120 m³ is lebocsátható lesz másodpercenként.

A Kvassay-zsilip

A felső zsilip arra szolgál, hogy a soroksári Dunaágot állandóan élővízzel lássa el, míg az alsó zsilip a soroksári Dunaág vízszíneinek szabályozására szolgál, hogy rajta mindig annyi víz legyen lebocsátható, amennyi az ág vízének állandó szintentartásához szükséges.

A felső csege, vagy hajózózsilip, melyet nagynevű mérnökünk, Kvassay Jenő után Kvassay-zsilipnek neveznek, elég tágas arra, hogy a Dunán közlekedő legnagyobb teherhajók, melyek 1000 tonna súlyú árut vihetnek, használhassák. Az alsó csege, mely most épül, valamivel hosszabb és szélesebb, mint a felső.

E két csege közvetítésével a hajók a Dunából az elzárt soroksári Dunaágba, vagy viszont az ágból a Dunába juthatnak.

Hajózhatóvá tették a soroksári Dunaágot

A 60 kilométer hosszú soroksári Dunaág hajózhatóvá tételére nem volt elegendő az ág felső és alsó torkának elzárása és az ág vízzel való ellátása. Hogy ez ágba hajózni lehessen, szükség volt a vízszin alatt mindenütt legalább 2.5 méter mélységet előállítani. Minthogy pedig az ág felső része föliszapolódott, 17 kilométer hosszúságban erős kotrás

vált szükségessé, hogy a kellő mélység előálljon.

Ezenkívül el kellett távolítani a gubacsi áttöltést, mely Csepel felé közlekedő utul is szolgált, hogy a hajók az egész Dunaág mentén szabadon közlekedhessenek.

Minthogy a gubacsi töltést eltávolították, szükség volt helyette hidat építeni, melyen az államvasut- és helyiérdekű vasutvonalát átvezessék, valamint a kocsiforgalom részére is átjárót létesítsenek. Az államvasutak vonala a nyílt kereskedelmi és petróleumkikötőkhöz, míg a helyiérdekű vasut Csepel községbe vezet.

Ezenkívül közvetlenül a Kvassay-zsilip alatt, a Csepelsziget felső csúcsán egy másik hid is épült, mely a kikötőt még szorosabban fűzi a fővároshoz.

A soroksári Dunaág felső, három kilométer hosszú része a Kvassay-zsiliptől a gubacsi hidig kikötő létesítésére kínálkozott, még pedig elsősorban azért, mert vízszíne állandó magassága s ez a körülmény a ki- és berakodást nagyban megkönnyíti.

Továbbá a zárt soroksári ágba a Duna árvizei nem juthatván be, a kikötő partfalait és rakodótereit nem kellett az árvíz fölé építeni s így sokkal kevesebbe kerültek. Mintegy három méterrel lehetett alacsonyabbra venni a zárt kikötő partfalait, mint a nyílt Duna-mentieket.

A csepeli kikötő jövője

A szigetcsúcsra szolgáló hid alatt, a balparton, készen van a székesfőváros 900 méter hosszú kikötő-partfala, melynek darukkal fölszerelése még hiányzik s mely mellé tárházak épülnek a főváros ellátására szolgáló áruk lerakására. E tárházaknak nagy a jelentősége abból a szempontból is, mert az olcsó vízi szállítás télen szünetel, úgy, hogy

s: csak nyáron van a Dunán forgalom s ezért azokat az árukat, melyek nem romlandók, s télire eltarthatók, nyáron szállítják és tározzák.

(Hel A Dunaág jobbpartján, a szigetcsucson létesül az *ipari kikötő*.

Az ipari kikötő állandó vízszint, könnyű és biztos vasuti kapcsolódást és rendelkezésre álló nagy területet kíván, hol az ipartelepek elhelyezkedhetnek.

Hogy mekkora jelentősége van az ilyen ipari kikötőnek, mutatja Mannheim városa, mely a Rajna mellett először létesített ipari kikötőt. Rövid időn belül a kikötő mellett több új iparvállalat keletkezett, összesen 5.8 millió aranymárka befektetéssel.

Remélhető, hogy a budapesti ipari kikötő mellett is mihamar nagy ipari vállalatok telepednek meg s a főváros életének új lendületet adnak.

Az összes építkezések, a főváros építette helyi kikötő partfalán kívül, az állam költségén létesültek.

A kikötő előkészítési munkálatai 1912-ben kezdődtek s az ismertetett művek teljes befejezése 1928 végére várható. Nagy részük azonban már ma is szolgálatot tesz.

Ha most elgondoljuk, hogy az épülő kereskedelmi és ipari kikötőn kívül a fővárosnak még összesen 11.361 méter hosszú kikötő partfala van a nyílt Duna mentén, hogy a hajók telettésére két nagy kikötő, a lágymányosi és az újpesti áll rendelkezésre, hogy a fővárosnak két nagy hajógyára van: elmondhatjuk, hogy Budapest az összes dunai kikötők közül a legjobban felszereltek közé tartozik. Elsőséget biztosít neki főként nagyterjedelmű zárt kikötője, minővel egyetlen más dunai város sem rendelkezik s mely hivatott rá, hogy óriási ipari fejlődést adjon fővárosunknak.

Bogdánffy Ödön