



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Merkler József*

Cím: *A csepeli kereskedelmi kikötőt november 1-én adják át a forgalomnak*

Forrás: *Magyar Hírlap*

3m
(Hely)

1928. 9. 14
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Old

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1928"

Személy

A csepeli kereskedelmi kikötőt november 1-én adják át a forgalomnak

A kereskedelmi minisztérium az elmúlt napokban küldte meg a gazdasági érdekképviselteknek a csepeli vámmentes kikötő üzletszabályzatának és díjtételeinek tervezetét hozzászólás céljából.

Hosszú évek óta húzódó probléma után tesz pontot a tervezet, amely most már határozottan leszögezi, hogy a csepeli kikötőt még 1928-ban át fogják adni a közforgalomnak. Az építkezési munkálatokat a kormány tudvalevően a Schneider—Creusot-csoporttal végeztette és a kikötő üzemben tartására ugyanezzel a csoporttal együtt még 1921. évben alakította meg a *Budapesti Vámmentes Kikötő Rt.-ot*, amelynek részvényeit felerészben a magyar állam, felerészben a francia csoport jegyezte, Magyarországra nézve nagyon kedvezőtlen föltételek mellett.

Ezért a magyar kormány arra törekedett, hogy a francia csoportot kivonulásra bírja, ami a közelmúltban meg is történt. Így a kikötő tisztára állami intézménnyé alakult át.

A kikötő megnyitását érdekelt körök november 1-re várják.

bár a kikötővel kapcsolatos gazdasági és szervezési kérdések még teljesen tisztázatlanok. Nincs még megoldva a kikötő *vasúti tarifális helyzetének kérdése sem*, bár ezzel a kérdéssel úgy a *kereskedelmi iparkamara*, mint az állandó díj szabási bizottság is foglalkozott és olyértelmű határozatot hozott, hogy a csepeli kikötőnek a budapesti pályaudvarokkal való *tarifális egyenlősítésének akadálya nem lehet*. De — ami ennél sokkal fontosabb — a kikötő üzembehelyezé-

sére nincs előkészítve és nincs felkészülve a gazdasági élet sem. Egyedüli az úgynevezett *tank-forgalom*, amely már évek óta a csepeli kikötőben, — a petróleum-kikötőben — nyer lebonyolítást. Különbösen a gazdasági árucseré anyagának a kikötőben való összpontosítására irányuló törekvések ezideig még nem nyilvánultak meg, sőt ma még az a helyzet, hogy

úgy a hajózási, mint az átmenő forgalomnak Csepelre való kitelepítése számos akadályba ütközne.

A hajózási társaságok ugyanis a csepeli kikötőtől délre, elég nagy távolságra a dunaparti teherpályaudvartól, a Viktória-malomig bonyolítják le ma a hajózási forgalmat, ezen a partszakaszon futnak be a hajók és uszályok, itt rendelkeznek áruraktárakkal stb., szóval ezen a részen vannak a gazdasági forgalomba bekapcsolva. S bár a hajóstársaságoknak Csepelre való kitelepítése *technikailag* akadályokkal nem találkozna, kérdés, hogy az áttelepedéssel járó jelentékeny pénzügyi áldozatokat hajlandók lennének-e, vagy tudnák-e a hajóstársaságok vállalni. Sokkal súlyosabb probléma azonban még ennél is a *távolság kérdése*. Csepel teljesen kiesik ma Budapest közforgalmából. Bekapcsolása a kikötő révén azt jelentené, hogy a Csepelen összpontosított hajózási forgalom belföldi, jobban mondva budapesti anyagát idővesztések és nagyobb anyagi áldozatok árán

teherautomobilok igénybevételével lehet majd csak szétosztani.

S vajjon ma — amikor különösen tavasztól

késő őszig a hazánkba behozatalra kerülő árucikkek túlnyomórésztben a vasúti útnál jóval olcsóbb vízi utat keresik — meg lehet-e terhelni a gazdasági életet azzal az adóval, amely az áruknak a csepeli kikötőn keresztül való szállítványozása révén többlettkölségképpen jelentkezik. Mert az importkereskedőnek nem lehet mindegy, hogy árujáért a Margithídhöz vagy pedig Csepelre kell elmennie, sem idő, sem pedig anyagi áldozat tekintetében.

A kikötő üzletszabályzata — amelynek a tervezetét ugyancsak most tanulmányozzák az érdekképviseltek — arról tanúskodik, hogy *egy újabb bürokrata intézmény van kialakulóban*, amely talán agrárszempontról, a gabonaforgalom szempontjából fog kedvező s előnyös helyzetet teremteni. Hiszen ott áll már a pompás *silos* sok-sok ezer vagon befogadására. Lehetséges, de ezt sem látjuk még határozottan addig, amíg az Államvasutak vezetősége nem dolgozza át a belföldi gabonadíj szabást Csepel figyelembevételével. A kikötő jövője különben is tisztára attól függ, hogy mily mértékben fog érvényesülni a kommerciális és gyakorlati szellem gazdasági politikánkban.

Merkler József