

Budapest kereskedelmi kikötője.

Nagyon fontos érdeke Magyarországnak, hogy a fővárosa minden tekintetben méltóan képviselje az országot, a magyarságot. Kormány, törvényhozás, hatóságok és magánosok mindent elkövettek a főváros emelésére. Nem kiméltek áldozatot s az eredmény szemmel látható: Budapest nagy gyorsasággal tör elő a nyugat világvárosai sorába.

A legújabb akció, a mely a főváros és az ország kereskedelmének és iparának régóta nélkülözött érdeke, a kereskedelmi kikötő megépítése a fővárosban. Olyan kikötő létesítése, a melyben nemcsak a mai, hanem a várható legnagyobb forgalom is lebonyolítható legyen.

A millennáris technikus-kongresszusé az érdem, hogy a kikötő ügyét szakavatott tárgyalásaival napirendre hozta. A nélkül az egész, már esztendőök óta sürgetett kérdés talán ma is olyan utópia lenne, a melyről jobb hallgatni. A technikusok kongresszusán hallottuk először hazai hajózási viszonyaink tárgyilagos ismertetését s ugyanott kaptunk hű képet a hajózás mai állapotáról. A kép nagyon elszomorító. A hajózási forgalom egyáltalán nincs szabályozva, vízi utaink rendezetlenek s az állam maga csak annyiban törődött a hajózással, hogy a nyakára nőtt Dunagőzhajózási Társulatot előbb a leszállított vasuti tarifákkal, majd állami hajóparkkal, végre, mint a rögeszmében szenvedő, minden cél és rendszer nélkül szubvencionált »csak azért is« hajóstársasággal akarta agyonütni. Ennyi az állami ténykedés a hajózás terén. E mellett sem a hajósok, sem a hajózás ügyét nem szervezte, kellően nem rendszabályozta, sőt türte, hogy a magánhajózás lassankint összeroppanjon az áldatlan s mindkét részről állami pénzen folytatott konkurrenzia következtében.

A mi folyamhajózásunk egyetlen kül-

földi állammal sem hasonlítható össze, mert a míg a külföldön mindenütt belátják, hogy a folyamhajózás a vasutak bármily fejlődése mellett is elsőrangú fontosságú, nálunk erre csodálatosan nem tudtak rájönni.

Csakis a folyamok szerencsés fekvésének tulajdonítható tehát, hogy az államilag rendezett verseny következtében csak a személyszállítás csökkent, az áruforgalom ellenben az 1880-iki 1.495.143 tonnáról 3.243.531 tonnára emelkedett. E rendkívül fontos közlekedési ágra azonban még annyi figyelmet sem fordítottak, hogy megfelelő statisztikai kimutatások állanának rendelkezésre. Az összes, a mi nyilvános, az, hogy csupán Magyarországon 5221 hajózással és tutajozással foglalkozó ember van, a kinek 242 gőzös, 1170 uszálylyal, továbbá 11 vas és 1156 fahajó volt rendelkezésükre. (Franciaországban 15.925 folyamhajó.)

A hajózás fejlődésének főmozgatója hiányzik nálunk: az alkalmas kikötő. Sem téli, sem kereskedelmi kikötőink nincsenek s ezt érzik a partvidékek, érzik, türik a hajósok és leginkább megsínyli a fővárosi kereskedelem.

Budapest nagy kereskedelmi központ csak akkor lehet, ha nemcsak a vasuti, hanem a hajózási forgalmat is egyesíti magában. Ugyanaz kell a nagyiparnak is. Ma minden csak kezdetleges. Sem kikötője, sem megfelelő rakodópartok nincsenek a fővárosban, hiányzik a szakértő vezetés és az egyöntetűség a vízi ügyekben.

Maga a technikus-kongresszus is ebből a szempontból fogta fel a kérdést s a végleges megoldás elérésére azt javasolta, hogy:

»A Margithid fölött a balparti rakodópart kiépíttessék s a lipótvárosi teherpályaudvarral vasuti vágány által összeköttessék.

A ferencvárosi dunaparti teherpályaudvar az elzárt soroksári Dunaág mellé helyeztessék át, hol későbbi szükség esetén a forgalmi kikötő is kifejleszthető lesz.

Az összekötő-híd alatt, a jobbparton, az elzárt lágymányosi medence téli kikötőnek rendezendő be s vágány által a vasuti vonallal kapcsolatba hozandó.

A székes-főváros területére szakértő kikötői hatóság szervezendő.

A hajózás összes ügyei a vízügyekkel egy minisztériumban egyesítendők.

A kereskedelmi minisztérium már az első esztendőre olyan tervekkel állott elő, a melyek bizonyára örömet és meglepetést keltettek az érdekelt szakkörökben. A hajózás teljes reorganizálását tüzte maga elé a kereskedelmi kormány s terveinek koronája: a budapesti kereskedelmi kikötő olyan méretben, a melyhez hasonló Közép-Európa folyamhajózással rendelkező egyetlen nagy városának sincs.

A kereskedelmi kikötő tervezését a kormány azzal kezdte, hogy először az érdekelt szakkörök, nagykereskedők és nagyiparosok véleményét hallgatta meg. — Tájékoztatást akart szerezni arról, hogy magánosok hogyan vélekednek a kikötő ügyéről s mennyiben látják annak szükségét. Valamennyi megegyezett abban, hogy a kikötőre feltétlen szükség van, a nélkül megfelelő nagy kereskedelmi és ipari forgalom Budapesten életre nem kelhet; a kikötő csakis vasutal kapcsolatban építendő s teljesen modern berendezéssel.

A kormány maga is abból az elvből indult ki, hogy a kikötő létesítésével Budapest a tömegáru-kereskedelem gócpontja legyen; elérhető legyen az által az, hogy a Dunán keletről nyugatra és nyugatról keletre irányuló forgalomnak az új kikötő legyen a gyűjtőhelye s a Dunamenti államok kereskedelmi és ipari forgalma a fővárosban s a fővároson át nyerjen lebonyolítást.

A kikötő helyéül eddigi szaktárgya-

a Lágymányost és Csepelszigetet vették kombinációba. Ezek közül végleg még nem választottak, nehogy az előzetes kijelöléssel olyan spekulációnak nyissanak tért a kérdéses területen, a melylyel az állam nem, vagy csak igen nagy erőfeszítéssel tudna megküzdeni. Előrelátható azonban, hogy a kikötő a Csepelszigeten épül, a mi az eddig történelemből is biztosra vehető.

Az építésnél a fősulyt arra fektetik, hogy a kikötőnek közvetlen vasuti összeköttetése legyen. Mert a vasuti és vízi átrakási forgalomnak, a könnyű és gyors lebonyolítás végett, szoros kapcsolatban kell egymással lenni.

A kikötőt dokokkal, raktárakkal, elevátorokkal tervezik ellátni és olyan gépészeti berendezéssel, a mely a ki- és beraktározást a legnagyobb mértékben megkönnyíti, magát a raktározási költséget tetemesen mérsékli s ez által a felek érdekeit nagyban elősegíti. A kikötő forgalmát csakis a gyors, kényelmes és olcsó raktározás mozdíthatja elő leginkább.

A kereskedelmi érdekek ilyen támogatása mellett az ipari érdekeket védné az ipari kikötő, a melynek partvidékét a gyártelepek egész sora foglalná el s a melyben bármily nagy gyártelep vasuti és vízi forgalma előnyös lebonyolítást nyerne. Minden gyárnak vizpartja, vasutja, közútja lévén külön, forgalma ellátásában sohasem szenvedhet akadályt.

Az általános tervekkel a minisztérium elkészült s megkezdte a részletes tervek kidolgozását. A költségvetés, építés, ki-sajátítási tervek készítése még pár hónapig tart, de hihetőleg az egész munkálat még az őszszel tárgyalás alá kerül, a mikor is első sorban a hely-kérdésben döntenek. Az építési idő az évről-évre engedélyezendő munkaköltségtől függ, de a nem remélt legjobb finanziaális viszonyok között is eltart nyolcz esztendeig. Tekintve pedig az ország finanziaális viszonyait s azt, hogy a kikötő építéséhez számos millió kell, esetleg nyolcz esztendőnél jóval tovább húzódhatnak a munkálatok.

A fővárosnak minden esetre rendkívül fontos érdekeiről van szó, de nemcsak kereskedelmi és ipari, hanem városrendezési szempontból is. Ha ugyanis a kikötő megfelelő helyen építtetnék (a mi már biztosra vehető), akkor a Duna-balparti teherpályaudvart (ferencvárosi), elevátort, közraktárakat viszik a kikötő mellé s felszabadul az egész baloldali Dunapart. A fővárosban ez olyan átalakulást idézne elő, a melyről ma még csak mint álomról emlékezhetünk.

A háboru.

A mai hírek között az a meglepő, a mely New-Yorkon át Havannából azt jelenti, hogy Santjagót a mult pénteken nem is bombázták az amerikaiak. Pedig hány erőd pusztult el, hány spanyol esett el a rettenetes lövegektől a táviratokban azon a napon. Még a *Merrimac* amerikai hadihajó készakarva történt elsülyesztését is mesének kezdik minősíteni, mert a körülmények csakugyan arra vallanak, hogy szó sem lehet annak szándékos elsülyesztéséről. Azon kívül még a *Terror* nevű spanyol hadihajóról érkezik az a megbízható tudósítás, hogy Porto-Ricoban van, tehát az amerikaiak azt sem röpitették a levegőbe.

A hazudozásoknak e szerint se vége, se hossza s az egész háboru lassanként bürökodéiává alacsonyodik le. Valóban ideje, hogy a hatalmak beleszóljanak s véget vessenek annak a bűnös játéknak, a mely most milliárdokban folyik, s országokat képes tönkre tenni. Rebesgetik is már az intervenció előkészítését s a spanyol külügyminiszternek a nagyhatalmak