

# HELIKOPTERszállítás, új HAJÓgyár

ELKÉSZÜLT A CSEPELI NEMZETI ÉS SZABADKIKÖTŐ TÁVLATI FEJLESZTÉSI TERVE

Forrás:

M. Haupt

Személy

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

1958. VI. 8.

A Magyar Nemzet már hírt adott az európai víziutak fejlesztéséről és közöltük, hogy Budapest víziúton az Északi tengerhez is összeköttetést kap az előreláthatóan 1975 körül megépülő Duna—Majna—Rajna-csatorna, illetve hajóút révén.

Hogyan kapcsolódik be az európai víziút-hálózatba Budapest? Milyen szerepet tölt majd be a nemzetközi víziforgalomban a Budapest-Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő az elkövetkező évtizedekben? Erre a két kérdésre adott feleletet az a zártkörű kiállítás, amely a Magyar Hajózási RT központjában nyílt meg.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztályának vezetője, Bélay József, 1955. év végén adott megbízást a Budapest-Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő távlati fejlesztési tanulmánytervének elkészítésére. A főosztály részéről Fekete György okleveles mérnök irányítása mellett az EM Mélyépítési Tervező Vállalatnál dr. Guóth Béla aranydiplomás mérnök két évi munkával elkészítette a tanulmánytervet.

A távlati fejlesztési tervtanulmány népgazdaságunk szempontjából nagy horderejű. Hosszú távlatra megmutatja a fejlődést, keretet és biztos alapot nyújt ahhoz, hogy a kijelölt 935 hold területen és környékén a beruházások tervsze-

rően történjenek, minden építkezést már a távlati terv egészének figyelembevételével folytassanak.

## Tengeri végállomás

Az elgondolások szerint a tervezett Budapest-Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő Közép-Európa egyik legnagyobb kikötője és hazánk földrajzi fekvésénél fogva, helyes közlekedési politika mellett, a közép Duna légforgalmasabb kikötőjévé válhat. Budapest lesz a végállomása a Duna-tengerhajózásnak, mert a Duna kellő szabályozása után a jelenlegieknél nagyobb Duna-tengeri hajók és uszályok egészen Budapestig feljöhethetnek, áruikat kirakhatják, átrakhatják kisebb hajókra, vagy itt tárolhatják, ha a kikötőt erre a célra kiépítik. Budapesttől felfelé a Dunán a Nagymaros—Visegrád közötti vízlépcső beiktatásával 1500 tonnás uszályok közlekedhetnek. Jelenleg a Duna Fekete-tengeri torkolatától Budapestig csak 1200 tonnás uszályok, Budapesttől feljebb Passauig pedig csak 1000 tonnás uszályok járhatnak.

## Vámmentes kikötő 9 raktárral

A távlati fejlesztési terv tíz medence létesítésére nyújt lehetőséget. A II. és III. számú medence közötti földnyelvre tervezik a Vámmentes kikötőt,

amelynek fontos népgazdasági szerepet szánnak. A nemzetközi átmenő forgalomban vámmentesen lehet árukat korszerű műszaki berendezésekkel kirakni, tárolni, kikészíteni, feldolgozni és elszállításukról gondoskodni. A vámmentes földnyelven kilenc hatalmas raktárépületben, illetőleg üzemházban helyezhetik majd el a hajókon Budapestig felhozott árukat, mezőgazdasági és ipari nyersanyagokat. A külföldi textilgyárak például a híres magyar szabóiparosokkal konfekcionáltathatják szöveteiket és kész ruhaként elvámolás nélkül szállíthatják majd tovább. Az autókereskedelmi vállalatok gyárak itt állíthatják, szerelteshetik majd össze a továbbítando gépkocsikat stb. A vámmentes kikötő műkö-

dése igen nagy devizabevételt tesz lehetővé a népgazdaságnak.

Fontos szerep vár a közraktárakra. A kikötő északkeleti részében a Soroksári Dunaágban a két közraktári medence mellett 27 nagy raktárépületet lehet felépíteni.

## 4500 tonnás hajók

A kikötő ilyen arányú fejlesztésével szükségessé válik egy korszerű hajógyár létesítése, amelynek céljaira a Kohó- és Gépipari Minisztérium Hajóipari Igazgatóságával egyetértésben 60 hektár területet jelöltek ki. A hajógyár fel-

építése itt azért előnyös, mert a Dunaág vízszintje úgyszólván állandó és nem kell tartani az árviztől. A hajógyárban 3000, 3500 és 4500 tonnás tengeri hajókat lehet majd építeni, kedvező körülmények között. A hajógyárban mód nyílik a javításra is. A tervekben szárazdokkok építéséről is szó van.

## Két és félszer nagyobb, mint a Nagy Piramis

A víz-, út-, hídépítésnél, egyéb mélyépítési munkák elvégzésénél összesen 6,5 millió köbméter földet kell megmozgatni. A legnagyobb egyiptomi piramis térfogata 2,6 millió köbméter, tehát az elvégzendő földmunka két és félszer felülmúlja a Nagy Piramis térfogatát.

A Csepelsziget északi csúcsán, a Kvassay-zsilipnél épül fel a kikötő központ irodaházlázata szállodával, iskolával, mozival stb.

Érdekes a tanulmánytervnek az a része, amely a helikopterek feladataival foglalkozik. A személyszállítás gyors lebonyolítására is igénybe kívánják venni a helikoptereket, de az árurakodásban, gyors továbbításban is komoly szerepük lesz. A helikopter-állomás területét 13 000 négyzetméterre tervezik és 50 helikoptert tudnak ilyen nagyságú helyen elhelyezni.

Egyes tengeri kikötőkben

részben a helikopterek látják el a daruk, egyéb rakodóeszközök szerepét konténerek rakodásával. A helikopterek, »a légi súlyemelő bajnokok« gyorsabban, mozgékonyabban dolgoznak, közvetlenül a közeli rendeltetési helyre szállíthatják a konténereket.

A Budapest-Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő a főváros és egyben az ország legnagyobb közlekedési csomópontja lesz.

A Magyar Tudományos Akadémia közlekedési főbizottsága, valamint a Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület az ősszel országos ankétot rendez a csepeli kikötő távlati fejlesztési tanulmánytervével kapcsolatban és a különböző közlekedési ágak és a népgazdaság egyes területeinek szakértői tanácskoznak majd a kikötő jelentőségéről, fejlesztésének feladatairól.

Víg István