



Budapestre vonatkozó újságcikkek

385.614

Szerző:

Hely

Cím *Az egész Duna szabályozására volna szükség hogy a tengeri hajók Budapestig jöhessenek*

Idő

"1924"

hessenek
Forrás:

Sórai újság

Személy

Bu. 1924. 5. 14.

(Köt. v. füz.) (Olda

Az egész Duna szabályozására volna szükség, hogy a tengeri hajók Budapestig jöhessenek

Horribilis összegek kellene a Duna szabályozásához. — Budapest számára beláthatatlan fejlődést jelentene a tengeri hajók forgalma.

— Saját tudósítónktól. —

Bécsi lapok legutóbb arról a nagyszabású tervről adtak hírt, hogy a Dunának egy olyan szabályozását tervezik, amely alkalmasná tenné ezt a folyót arra, hogy rajta a tengeri hajók egészen Budapestig közlekedhessenek. Főleg a Vaskapu szakaszának egy újabb szabályozását emlegetik, hogy ez a terv megvalósulhasson. Nemcsak hajózási körökben, hanem a kereskedelmi világban is méltán feltűnést keltett ez a hír, mert a nagyszabású terv megvalósulása beláthatatlan fejlődés lehetőségeit jelentene Budapest és egész Magyarország kereskedelmére. Kérdést intézünk ezért nagyobb hajózási vállalatainkhoz és kereskedelmi érdekképviselőinkhez, mi a véleményük a tervre vonatkozólag és mit jelentene kereskedelmi forgalmunk szempontjából annak megvalósulása?

A Magyar Folyam és Tengerhajózási R.-T. hajózási osztályának vezetője, Mikolits igazgató munkatársunk előtt a kérdésről a következőket mondotta:

— Ez a terv nem új, nem most merült fel először ez a gondolat, hanem szó volt róla akkor, amikor a berlini kongresszus megbízása folytán Magyarország először foglalkozott a Duna szabályozásával, helyesebben a Vaskapu hajózhatóvá tételével. Teljesen kidolgozott tervek is vannak erre nézve, melyek csatornázás és zsilipezés segélyével oldják meg ezt a problémát, mint ahogy a németek nemrégén ilyen

módon tették hajózhatóvá a felső Duna szakaszát.

Nem hiszem azonban, hogy ez a terv a közeljövőben megvalósítható legyen. Ma ez a munkálat horribilis összeget emésztene fel

és nem tudom, honnan volna az erre szükségelt összeg előteremthető, mert a hozzájárulásnál tekintetbe kellene venni a szóba jöhető államoknak a szabályozással kapcsolatos gazdasági érdekeit és egymáshoz való viszonyát is. Nagyon jól tudjuk, hogy ma ezek a viszonyok távolról sem alakultak ki végleg és így a hozzájárulás kérdése is megoldhatatlannak látszik.

A Duna-őzhajózási Társaság hajózási osztályán ezeket mondották munkatársunknak:

— Már a Vaskapu első szabályozásánál is szóba került ez a kérdés, azonban itt nemcsak a Vaskapu, hanem

az egész Duna szabályozásáról van szó, amelyet meg kellene tisztítani a sok zátonytól és a ma is található közlekedési akadályoktól,

ez pedig hatalmas összegeket emésztene fel, úgy hogy a közel jövőben nem látjuk a tervet megvalósíthatónak.

Megkérdeztük azután a kereskedelmi érdekeltségeket is, elsősorban a Kereskedelmi és Iparkamarát, amelynek a közlekedési osztályán a következőket mondották nekünk:

— A dunai hajózás helyzete olyan, hogy ma még a folyami hajózás lehetőségei is csak korlátozottak a folyam medrének számos helyen történt eliszaposodása és az így előállott zátonyok miatt, amelyek még azt sem teszik lehetővé, hogy a normális folyami gőzösök minden vizállás mellett rendszeresen közlekedhessenek. Tény, hogy a Duna szabályozási terve lehetővé tennék a három méter mély tengeri hajók közlekedését, amelyek ilyenformán Budapestig jöhetnének. Budapesten felül már csak két méter mélységű hajók közlekedhetnek és így

Budapest volna az a gőcpont, ameddig a tengeri hajók eljuthatnának. Hogy ez mit jelentene kereskedelmi fejlődésünk szempontjából, az beláthatatlan,

mert hiszen az ugynevezett Levantéről jövő árukat, a Balkán és Kisázsia nyers-terményeit, főleg a petróleumot, a gyapjút, a pamutot, a cserző anyagokat, a dohányt stb., amelyek nagy része most Trieszten és innen vasuton kerül az országba, sokkal rovidebb uton kapnók meg és Budapesten történhetné meg az átrakodás úgy, hogy a főváros közép- és Kelet-európa kereskedelmének leghatalmasabb gőcpontjává válnék. Exportcikkeink is sokkal hamarabb és közvetlenebb uton jutnának el a keletre, ahol exportunk számára

még nagy lehetőségek vannak.

Ennek a tervnek megvalósulása tehát egyszeriben a világkereskedelem főutvonalaival juttatná az országot és hatalmas erővel kapcsolódna bele a nemzetközi kereskedelem forgalmába.

Nagyon távol állunk azonban ma attól, hogy ezek a tervek, amelyekről a Duna szabályozása alkalmával mindig szó volt és amelyekkel legutóbb az összeomlás után is foglalkozott az akkor alakult Duna-bizottság, megvalósuljanak, mert hiszen az ma olyan költségeket igényel, amelyeket előteremteni egyik érdekelt államnak sincs módjában. Valószínű, hogy legjobb esetben egy emberöltő múlva lehet szó ezek komoly kiviteléről, amikor talán annyira konszolidálódnak Középerópa gazdasági viszonyai, hogy az ilyen nagyszabású munkálatok elvégzésére alkalmas lesz már a nemzetközi gazdasági élet atmoszférája.