



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: (szj.)

Cím: A csepeli kikötő vetekedni fog a legmodernebb külföldi kikötőkkel

Forrás: Tözségi Hírlap

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1924"

Személy

Helyszám

## A csepeli kikötő vetekedni fog a legmodernebb külföldi kikötőkkel

1924. 3. 12.

(Lcs)

(Köt v. fiz.)

(Oldal)

Fokozatosan adják át rendeltetésüknek a megépített részeket 2000 munkást foglalkoztat az építkezés — 1925-ben zárják le az építkezések első periódusát

Santengeren, kavicsgyából kimozdult sineken dőcög végig a villamoskocsi, amíg kiér a gyarak rayonjában fekvő Csont-utcaig. A Csont-utcában ujonnan épült vasuti töltés mentén vezet az ut a csepeli kereskedelmi kikötő építkezéséhez. Az új vasuti töltés egyébként szintén a kikötőépítkezés tartozéka: ezen kigyózik végig az a vasuti pálya, amely a kikötő pályaudvarát a ferencvárosi és dunaparti thermpályaudvarokkal kapcsolja össze.

Maga a Csont-utca különben egy darab magyar közgazdaságot reprezentál. Nevét is attól a temérdek csonttól nyerte, amelyet az ott megépített spódiungyárban dolgoznak fel csontenyvvé és csont-zsírú, továbbá spódiummá és egyéb rejtelmes dolgokká, amelyeket arannyal és nehézsúlyúval fizet meg a külföld.

Hepe-hupás a kövezete, zeg-zugos a vonalvezetése ennek a Csont-utcának, ahol az utca torkolata belevész az egykori soroksári holt Dunaágba: nyirkos, tavaszlejt szél üdíti fel az embert és elébe tárul

### A csepeli kereskedelmi kikötő

teljes panorámája.

Még a háború alatt is otromba homokdűnák, irdatlan szemétdombok emlékeztettek arra, hogy voltaképpen az összekötő vasuti hid alatt kezdődik

... Az ország széjjeldarabolásával szerteeset az a nagyszerűen kiépített vasuti hálózat, amely ezt az Európa szívében fekvő történeti országot szervesen kapcsolta bele a nyugatról-keletre húzódó nagy nemzetközi országutba. Trianon az egységes magyar vasuti hálózati apró szakvonalajakká szakította széjjel. Ilyen körülmények között hatványozott gazdasági fontossága van a csepeli kereskedelmi kikötőnek, amely alkalmas arra, hogy többé-kevésbé pótolja az ország közlekedéspolitikai integritását. A csepeli új kikötő hivatott arra, hogy Budapestet Közép-Európa egyik legforgalmasabb vízi átrakódó helyévé fejlessze, amelyen a Duna 2000 km.-es forgalmi területének szállítmányai az átrakodási forgalomban megfordulhassanak és ezzel existenciális bázist adjanak egy, a háborúelőtti kereteiből magasan kiemelkedő új magyar tranzitkereskedelemnek.

### Az építési munka

Tagadhatatlan, hogy a régebbi magyar kormányok is felismerték a csepeli kikötő rendkívüli közgazdasági fontosságát. És, emlékeztet, hogy évtizedes tapasztalás után, éppen a magyar gazdasági élet egyik legválságosabb szakában: 1921 tavaszán indultak meg a kikötő építkezési munkálatai, amie-

lyek akkoriban az akkori pénzügyi felhatalmazási törvény útján kaptak finansiális bázist.

Nagyvonalu, szinte világkikötői architektúrájú terv alapján kezdtek meg az építkezést. Ma már elmondhatjuk, hogy ha az eredeti tervek alapján építik meg a csepeli kikötőt, Budapest dunai kikötője vetekedni fog Hamburg, Liverpool, Havre és más nagy európai tengeri kikötőkkel. Csak egy baj lett volna az eredeti építkezési tervet lefolytatásánál: ez a nagyméretű kikötő, kedvező esetben is, a század negyedik negyedében lett volna a közforgalomnak átadható.

Tartalmat, nagyvonalúságot és célkitűzést azonban csak a kikötőépítési kormánybiztosság felállításával viitt bele az 1921-ben megkezdett építkezésekbe. A minisztertanács 1922-ben állította fel a kormánybiztosságot, amelynek élére Zielinszky Szilárd dr. műegyetemi tanár, helyettesül pedig Maurer Gyula dr. miniszteri tanácsos kerültek. Ezidőszent — Zielinszky professzor már huzamosabb ideje betegeskedik — egyedül Maurer miniszteri tanácsos vezet az építkezést.

Zielinszky annakidején, amikor a kikötőépítkezés élére került, rövid, de tartalmas és céltudatos programot tűzött ki, amelynek egyetlen vezér-elve az volt, hogy a nélkülözhetetlen kikötői kellekeket haladéktalanul föl kell építeni, főlépülésük sorrendjében a közforgalomnak átadni és csak azután kell hozzáfogni a többi kikötői berendezés építéséhez. Természetesen akkor sem a mérnöki tervezet programszerűségével, hanem úgy, ahogyan azt éppen a forgalom fejlődésének méretei szükségessé teszik.

Zielinszkynek sikerült az egész nagy építkezési apparátust ennek a célnak a szolgálatába állítani. Az apparátus kitűnően funkcionált és ennek köszönhető, hogy megépültek az első berendezések, amelyek közül már nem egy huzamos ideje használatban van.

### A hajózható soroksári holt-Dunaág

A nyílt Dunát még 1922 őszén egybekapcsolták a soroksári holt-Dunaággal, amelyet előbb megfelelően kimélyítették és 700 méter hosszan partfalakkal láttak el. Mire a holt-Dunaág hajózhatóvá lett, a partfal mellett leágyazták a vasuti vágányt, amely a kikötői komplexumot a Máv. pályaudvaraira kapcsolja rá.

Ez év január havában elkészült, egyelőre azonban csak nyolcvágányos hálózattal a kikötői pályaudvar. Ezzel egyidejűen elkészült az összekötő vasuti hid alján közvetlenül elterülő u. n. Szigetvágány, amely szén, építőanyag és egyéb tömegáruk átrakodására szolgál.

December derekán adták át a közforgalomnak azt az új vasuti hidat, amelyet a történeti nevezetességű Gubacsi-gát helyébe építettek. Az új, vasbetonszerkezetű hid három vágányt fogad be. Ezek közül az egyik a haszti-ráckevei vicinális vasuté, a másik kettő pedig a Máv-é. Az utóbbiak a nyílt-dunai oldalon épülő petróleum- és vámszabad kikötőket kötik össze és szintén a kikötői pályaudvarral, részben

pedig a Máv. budapesti pályaudvarai-  
val.

Az új hid forgalombahelyezésével elhordták a Gubacsi-gátat és megkezdődött a soroksári holt-Dunaágnak 60 km.-t számláló teljes hosszán való hajózhatóvá tétele. Ez az utóbbi munkálat szakszerű számítás alapján legalább három esztendővel vesz igénybe. Es csak ennek befejezése után lesz lehetséges, hogy a csepeli kereskedelmi kikötőbe korlátlanul, tehát a Csepelsziget déli vége felől is bejárhassanak a hajók.

### A petróleum- és a vámszabad kikötő

A nyílt-Duna felől a Csepetsziget északi végében nagy medencetömb van épülőfélben. Ez a blokk magában foglalja a *petróleumkikötő százhusz méter széles és ezer méter hosszú medencéjét*, amelybe be fognak járni a dunai tankhajók, hogy petróleumtartalmukat ott részben az odaépített rezervoárokba, részben pedig a Máv vágányára kiállított ciszternakocsikba szivattyúzzák át. A petróleumkikötő ezidőszerint már korlátolt mértékben hajózható. Értesülésünk szerint azonban rövid idő alatt annyira el fog készülni, hogy a gőzcsők meg is fordulhatnak majd benne.

A petróleumkikötő szilárd magjául egyébként a *Steaua Romana* petróleumtársaság régi, még a háború előtt épült telepe szolgált, amely mellé a budapesti *Ásványolaj rt.* és a *Hazai kőolajfinomító rt.* (az utóbbi — amint halljuk — egy belga pénzcsoport tőkéjének igénybevételével) új telepeket létesítettek.

A petróleumkikötő közvetlen szomszédságában építik meg a vámszabadkikötőt: a budapesti punto francot, amelyet francia tőkerészesedés révén máris *francia kikötőnek* neveznek. Ennek az építkezése is kedvezően halad előre, különösen azóta, hogy a tőkeproblémát sikerült eredményesen megoldani. Ennek az utóbbi kikötőrészletnek a létesítése és üzemvitele céljából tudvalevően, *francia részesedéssel, százmillió magyar korona alaptőkével részvénytársaság alakult*, amelyben 51 százalékos érdekeltséggel a magyar kincstár, 49 százalékosal pedig a *párisi Schneider & Creuzot*-cég és a vele alkalmilag társult francia tőkés csoport vesznek részt.

### **Tizennégy milliárd**

Értesülésünk szerint a múlt év folyamán *tizennégy milliárdot fordított a kincstár a csepeli kereskedelmi kikötő építésére*. 1924-re elvben ugyanekkorra összeget irányoztak elő, de előrelátható, hogy a kormány az anyagárak és a munkabérek időközi drágulása miatt kénytelen lesz ezt az összeget jelentékenyen megtoldani.

Ezidőszerint naponta 1800—2000 munkás és négy vizikotró-szerelvény dolgozik a kikötő megépítésén. A kikötő építkezési kormánybiztosságtól nyert értesülés szerint az építkezés első periódusa 1925-ben zárul le. És amennyiben a kikötő forgalma kielégítően fejlődik, úgy a további tőkeprobléma megoldása után nyomban elkezdik az ismert világkikötői építkezési terv teljes megvalósítását. (szj.)