



FŐVÁROSI ÜGYEK

A kereskedelmi kikötő.

A Magyar Mérnök és Építész-Egyesületben ma tartotta meg figyelemreméltó előadását *Forbáth* Imre dr. műegyetemi magántanár és törvényhatósági bizottsági tag a Budapesten létesítendő kereskedelmi kikötőről. Az utóbbi időben már több érdemes előadás hangzott el abból a célból, hogy ezt a fontos kérdést, mely Budapest jövő fejlődését és rendezését közvetve, de közvetlenül is érinti, s megnyitná számára a városi jövedelmek új forrását. A Városházán azonban mindezek a fejtegetések siket fülekre találnak, a mi olyan benyomást tesz, mintha ott nem volna elég gyakorlati érzék az efféle kérdés fontosságának mérlegelésére. Az a sajnálatos körülmény legalább, hogy a főváros sem a kérdés tárgyalását nem tűzi napirendre, sem erre vonatkozó javaslat kidolgozásával nem bizza meg az illetékes ügyosztályt, a mellett bizonyít, hogy a városháza Budapest szerencsés földrajzi fekvéséből nem szándékozik hasznot húzni.

Pedig kellene végre tennie vagy a fővárosnak, vagy az államnak itt valamit, mert Budapestet éppen most az a veszedelem fenyegeti, hogy a Duna vonalán birt természetes pozíciójából kiforgatni igyekeznek. Budapestet ugyanis, itt, a Duna-vonal derekán a természettől fogva megilleti az, hogy a Duna egész forgalmának csomópontja legyen.

Budapest azonban elhanyagolta, hogy ebben a szerepében az egész Duna-vonalon pótolhatatlan tényezővé legyen.

Forbáth Imre dr. előadását, mely a fővárosi forgalmi fejlesztését ismét az illetékesek figyelmébe ajánlja, itt adjuk:

Budapest hajózó-forgalma azoknak az akadályoknak ellenére, melyek egészséges fejlődésének útját állják, az utolsó évtizedben mégis több, mint megkétszereződött. Az eddigi fejlődés azonban még korántsem kielégítő és azokat a károkat, melyeket Budapest forgalmában és ezzel egész gazdasági fejlődésében a vízi forgalom elégtelen kihasználása okoz, ma már mind általánosabban belátják és remélhető, hogy az érdekelt kereseti ágak agitációja folytán a *budapesti kereskedelmi kikötőnek* legalább első része mielőbb meg fog épülni. Nagy akadály annak, hogy a budapesti kereskedelmi kikötő már rég meg nem épült, az a sok helyen még mindig uralkodó fölfogás, hogy a *vízi forgalom fejlődése hátrányosan befolyásolná az Államvasut jövedelmezőségét*, a mit, tekintettel arra, hogy az Államvasutak a magyar állam vagyonának jelentékeny részét teszi, természetesen minden körülmény között el kell kerülni. De ennek éppen az ellenkezője igaz. A vízi ut csak azokat az árukat vonja el a vasuti forgalomtól, melyek a vízi utnál sokkal drágább vasuti szállítást amugy is csak nehezen bírnák el és ha ezektől a vasut megszabadul, ugy ez a jövedelmezőséget csak emelni fogja. Viszont kétségtelen, hogy az *élénk hajózó-forgalom a vasuti forgalomnak legmegbízhatóbb táplálója*, mert elvégre a hajózó-forgalom mindig csak bizonyos meghatározott vonalhoz van kötve és az áruk elosztása ettől a vonaltól az ország többi részébe mindig a vasut föladata fog maradni.

Hogy a hajózó forgalommal párhuzamosan a vasuti forgalom is mindig nagy mértékben növekedik, arra nézve számos külföldi példa áll rendelkezésre. Többi között egyike a legtanulságosabbknak az egyik legnagyobb folyami kikötőnek, a *mannheimnek* példája. Ebben a kikötőben a vízi ut és vasut között az első összeköttetést 1854-ben létesítették és ettől az időponttól kezdve a vízi, illetve vasuti forgalom növekedése a következő képet mutatja:

1855-ben 0.19 millió tonna volt *Mannheim* vízi forgalma, a mely 1907-ig 6.81 millió tonnára növekedett. A vasut forgalma viszont 0.13 millió tonnát tett 1855-ben, a mi 1907-ben már 7.89 millió tonnára szaporodott.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző

Cím

A kereskedelmi kikötő.

Forrás:

Budapesti hírlap

Bp.

(Hely)

1912 XII/5.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Tárgy

385.614

Hely

Idő

1912

Személy

Helyszám

Látjuk ezekből a számokból, hogy míg a *vízi forgalom* 1885-től 1907-ig *36-szorosra* növekedett, addig a *vasuti forgalom* ugyanabban az időben *61-szeres* növekedést mutat. De ha csak az utolsó évtizedek forgalmát hasonlítjuk össze, akkor is látjuk, hogy a vasuti forgalom mindig erősebben növekedett, mint a vízi forgalom. Az utóbbi 1907-ben körülbelül hétszer akkora volt mint 1880-ban, míg ezzel szemben a vasuti forgalom 1907-ben tízszeresét tette ki az 1880-ban megfigyelt forgalomnak.

Ezek a számok mutatják legjobban, mennyire érdeke magának a vasutnak, hogy a hajózó forgalmat minél erőteljesebben fejlesszék. Ennek igazságát külföldön maguk a vasutak látták át legelőbb, és azért számos külföldi példát ismerünk arra, hogy maga a vasut vette kezébe a kikötők építését, felszerelését, sőt üzemben tartását is. A bajor állam például a múlt század 90-es éveiben 3.5 millió márka befektetéssel bővítette Mannheimmal szemben a Rajna másik partján a ludwigshafeni kikötőt és egyuttal a bajor vasut is 3.5 millió márkát fektetett a kikötőbe, hogy azt az átrakódó forgalom gyors és olcsó lebonyolításához szükséges minden berendezéssel felszerelje.

Ezzel szemben minálunk nem igen hallhatni arról, hogy az Államvasut a maga nagy erkölcsi és anyagi erejével annak a mozgalomnak szolgálatába állott volna, a mely a hajózó utaknak intenzivebb kihasználását, elsősorban pedig a budapesti kereskedelmi és ipari kikötő létesítését célozza. Pedig kétségtelen, hogy az *odavalló forgalomnak a vízi utra való terelésével az Államvasut üzeme is csak nyerhetne és a budapesti pályaudvarok végleges rendezéséhez szükséges létesítéseket is célszerűbben és gazdaságosabban létesíthetnék*, ha a tömegforgalom egy részének lebonyolításától őket eleve mentesítenék.

Az utolsó napokban erős mozgalom indult meg a budapesti Közraktár fejlesztése érdekében a gabonakereskedők részéről. Hogy a vízi ut fejlesztése mit tehet a gabonakereskedelem föllendítése érdekében, arra a mannheimi kikötő klasszikus példával szolgálhat. Mannheimnak régi gabonakereske-

délme van, mely azonban kez-
jellegű volt és csak a múlt század 50-es éveiben
kezdt messzebb fekvő területet is forgalma körébe
vonni. A múltban élénk volt a gabonakereskedelmi
forgalom a mannheimi piac és Magyarország kö-
zött, mindaddig, míg a 60-as évek végén a tenger-
entuli gabona a magyar gabonát a mannheimi piac-
ról ki nem szorította. Akkor kezdődött a mannheimi
gabonakereskedelemnek az a példátlan föllandulása,
melyet csakis a vízi uton lehetséges olcsó szállítás
magyarázhat meg és melyről a következő számok
adnak képet. A gabonabehozatal Mannheimban ki-
tett az 1873—82 években évenként átlag 1.5 millió
métermázsát, 1883—87-ben 4, 1895-ben 8 és 1905-
ben 16 millió métermázsát.

Ennek az óriási gabonabehozatalnak nagy ré-
szét maguk a mannheimi malmok dolgozzák föl,
míg a többi a mannheimi kereskedelem vasuton to-
vábbítja egészen Svájcig. Hogy mindez milyen termé-
kenyítően hatott az ottani gazdasági életre és mi-
lyen közvetlen hasznot hajtott az érdekelt keres-
kedőknek, azt bővebben részletezni fölösleges. De
mindenesetre mutatja azt a perspektívát, mely a
budapesti gabonakereskedelem számára meg fog
nyitni, ha abba a helyzetbe fogják juttatni, hogy a
a Duna által nyújtott szállítási hasznokat a keres-
kedelmi kikötő és megfelelő nagyságu raktárak se-
gítségével kellőképpen kihasználhassa.

A külföldi kikötők példája azt is mutatja, hogy
az ipari telepek egész sora keresi föl a kellően föl-
szerelt kikötők szomszédságát azzal a céllal, hogy a
vízi uton messziről hozott nyerstermékeket iparilag
mindjárt helyben földolgozza és így értékesítse.
Mannheimban például számos olyan vállalat van,
a mely kizáróan amerikai, ausztráliai és más tenger-
entuli fajtákat dolgoz föl. Ugyancsak lényeges ré-
szét teszi az ottani forgalomnak a kőolaj, melyet
tartányhajókban hoznak a kikötőbe. A kikötőforga-
lom legnagyobb részét teszi továbbá a szén és koks,
melyet ott, a hol annak szállítására vízi ut kínálko-
zik, sehol a világon vasuton nem szállítanak, mint
nálunk teszik.

Ez adja magyarázatát annak, hogy ujabban a
kereskedelmi kikötőkkel kapcsolatosan mind gyak-
rabban létesítenek ipari kikötőket is, a melyekben
az iparvállalatoknak olyan területeket bocsátanak
rendelkezésre, melyek mind a vízi uttal, mind pedig
a vasuttal kényelmes összeköttetésben állva lehetővé
teszik a nyers anyagnak olcsó behozatalát és a ki-
készített árunak hasznos kivitelét. Míg a mannheimi
kereskedelmi kikötő területe kizáróan a bádeni ál-
lamvasut tulajdonában van, addig az 1897—1902-ig
épült ottani ipari kikötő a város tulajdonát teszi.
A megnyitásra következő első hét esztendőben közel
70 különböző ipari és nagykereskedelmi vállalat te-
lepedett le ennek az ipari kikötőnek a területén és
már az üzem első öt évében a város ipari adózó tö-
kéje az akkor uralkodott ipari depresszió ellenére is
közel hat millió márkával növekedett s az ipari
munkások száma is közel ezerral szaporodott.

A mannheimi példán fölbuzdulva és részben a
mannheimi kikötő erős versenyével szemben hatá-
rozta el Majna-Frankfurt városa egy még a mann-
heiminál is nagyobb kereskedelmi és ipari kikötő lé-
tesítését 72 millió márka befektetéssel, melynek első
részét 1911-ben már üzembe is vették. A kikötő kör-
nyékén a város nagykiterjedésű területeket vásárolt,
melyeknek értékemelkedéséből akarják fedezni a ki-
kötő költségének nagy részét, a mi az eddigi ered-
mény szerint kétségkívül sikerülni is fog. Majna-
Frankfurt tehát minden nagyobb anyagi áldozat nél-
kül fog ama nagy közvetett gazdasági haszon élvezet-
éhez jutni, mellyel a kikötőforgalom és az ott lé-
tesülő ipari vállalatok üzeme a városra nézve
járni fog.

Mínél alaposabban tanulmányozzuk tehát a
másutt létesített kikötők példáit, annál inkább arra
a meggyőződésre kell jutnunk, hogy a budapesti ki-
kötő létesítése nemcsak a budapesti kereskedelem és
ipar fejlődésének elősegítése szempontjából sürgős
feladat, hanem egyúttal olyan vállalkozás is lenne,
a mely a fővárosra és ezzel együtt az egész országra
nézve rendkívüli gazdasági hasznokkal járna. Ennek
mielőbb való megépítését elősegíteni tehát mindazok-
nak kötelessége, kik az ország gazdasági megerősö-
dését szívükön hordják.