

Iktatószám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1914"

Személy

Helyszám

Szerző *Réthy Endre*Cím *A budapesti kikötő*Forrás: *Pesti hírlap*

Bp.

1914 11/11

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

FM A budapesti kikötő.*)

Évtizedek óta vajdó kérdés vetődött ismét felszínre. Új hangok egyre erősebben, egyre sürgetőbben követelik egy modern kikötőnek létesítését, amely Budapestet a Közép-Duna forgalmának centrumává avassa és létrehozza a vízi és vasuti forgalom között egyre szükségesebbé váló kapcsolatot.

Budapest földrajzi fekvésének, elsősorban pedig a Dunának köszöni létrejöttét és felvirágzását, mégis szinte természetellenes módon éppen a továbbfejlődésnek ez a bázisát, a rendelkezésre álló elsőrendű víziutat, vesztette szem elől a város. Valami hihetetlen szűkkeblűség mutatkozott mindenkor ezen a téren, valami szokatlan tétovázás, amely elismerte ugyan a kérdés életbevágó fontosságát, de mindig talált módot és ürügyet a megoldás elodázására.

Végre a múlt évtized elején megindult a szakértők és a bizottságok özöne, jelölül annak, hogy valami készülében van. A kereskedelmi miniszteriumban tervező iroda létesült, mely az összes illetékes faktorok bevonásával, valamint az ily alkalmakkor elmulasztathatlan tanulmányuton szerzett tapasztalatok alapján egy valóban nagyszabású és minden igényt teljesen kielégítő tervet dolgozott ki, amely kiterjeszkedett a tulajdonképeni kereskedelmi kikötőre, az ipari kikötőre, a soroksári dunaági kikötőre és az ezekkel kapcsolatos vasuti berendezésekre, teher-, szén- és rendezőpályaudvarokra.

Nagyszabású terv volt ez, amelynek megvalósulása óriási hatással lett volna Budapest és ez-

zel talán az egész ország közgazdaságára. Számolt ez a terv az várható forgalommal, a viszonyoknak új alakulásával, minden gondolható és képzelhető követelmény kielégítésre talált ebben a nagyszabású koncepcióban, amelynek csak egy kis szépséghibája volt tudniillik az, hogy a megvalósításhoz kerek számban százmillió koronára lett volna szükség.

Már pedig ez a szám minden egyéb körülménynél jobban hatott. Igaz ugyan, hogy az egyes elemek különválasztásával, esetleg privát cégek bevonásával, a dunaparti teherpályaudvar területének értékesítésével és más hasonló eszközökkel a szükséges pénzösszeg circa 35 millióra csökkenne, de még ezeknek figyelembe vételével sem lehetett a tervnek rövid időn belül való megvalósítására az akkor fennálló és azóta még sokszorta súlyosbodott pénzügyi viszonyok mellett gondolni.

Más megoldás kellett tehát, amely szerényebb keretben ugyan, de azért mégis a kellő mértékben elégítse ki a követelményeket. Egy igen kedvező körülmény segítette elő ezen terv kialakulását. Az 1904. évi XIV. törvényeikk a soroksári Dunaág rendezését írja elő, amely munkálatok folyamán a soroksári ágat felső végén elzárják és a gubacsi gátig terjedő medencét két végén hajózó zsilippel kötik össze a Duna többi részével. A két zsilip közötti részen egy 50 m. széles és a Duna 0 vízszíne alatt 2 méter mély vezérárok vonul végig. Így egy oly medence jön létre, melynek vízszíne a zsilipek következtében teljesen függetleníthető a nagy Duna vízhozamától és így rendkívül alkalmas egy kereskedelmi kikötő létesítésére. Természetes, hogy azok a munkák, melyek csupán folyamszabályozás céljából végeztettek, jelentékeny kiegészítésre és

bővítésre szorulnak. Az 50 méter széles és 2 méter mély árkot legalább 120, de esetleg 150 méter szélesre és 2.5 méter mélyre kell kikotorni. Az ily módon nyert anyaggal a meder pesti oldalának lapályos árterületét lehet majd feltölteni, amiáltal kb. 120 kataszteri hold területet lehetne nyerni a kikötőhöz szükséges egyelőre ideiglenes berendezések, úgy mint tárházak, utak és vasuti vágánykapcsolat számára.

Ha elfogadjuk a szabályozási munkák következtében a medencében előálló vízszinmagasságot, úgy ez +1 m.-en (a Duna 0 pontja felett) felül soha nem emelkedhetik, viszont lejjebb csak abban az esetben szállna, hogyha a Duna vízállása maga is e mértéken alul süllyedne. Kívánatos volna azon-

*) E cikk tartalmával több lényeges pontra nézve nem értünk egyet, — a benne foglalt néhány új és megvalósításra alkalmasnak látszó idea azonban megérdemli, hogy a cikkirő fejtegetéseit közzéadjuk. A vízszin a vizszint +2 m.-re emelni, ami a Duna nyári középvízszinének felel meg és ennek következtében a bejárati zsilip (amely a hajóknak nivókülönbségeken való átsegítésére szolgál) a legsűrűbb vízforgalom ideje alatt nyitva maradhatna és így a kikötőbe haladás nehézségei elhárulnának.

Teljes nyugalomban az állandó vízszin ellenére sem lesz a medence vize, már csak azért sem, mert rajta keresztül történik a soroksári Dunaág alsó szakaszának vízzel való ellátása, de a létrejövő vízmozgás mindenesetre alul fog maradni azon a határon, amelynél már a hajók kikötése elé nehézséget gördítene.

A partok kialakítására legalkalmasabb a rézsüvel való burkolás, melyhez lent egy padka csatlakozik. Ily partoknál a daruk igen célszerűen he-

lyezhetőek el és a külföldi tapasztalatok is emellett szólnak. Egyelőre azonban célszerű volna csupán a pesti oldalt végleges kőburkolattal ellátni, ellenben a Csepel-sziget felőli partot vagy teljesen burkolatlanul hagyni, vagy csak ideiglenes pl. fapartfallyal védeni, számítva a később okvetlenül bekövetkező bővítésekre.

Miként az egész kikötői berendezés, a tárházak is ideiglenesen, lehetőleg olcsón állítandók elő. A balpartnak feltöltése által nyert kb. +4.0—4.5 méter magas platóján 6 darab egyenként 50.000 métermáza befogadó képességű fából épített tárház a várható kezdeti forgalom lebonyolítására elegendőnek látszik. Egyelőre nagyobb forgalom nem igen várható, főleg gabonaneműekben, legalább is addig nem, amíg a körülmények nem akadályozzák meg azt, hogy a hajón érkező gabona hosszabb időn át a veszteglő hajóban maradjon. Malmaink a búzát közvetlenül a hajókból veszik át, a tengeri pedig, miként az adatok bizonyítják, majdnem teljes mértékben a hajóval megy tovább. A tárházak tehát nem rendezhetők be speciális használatra, ellenben az ezeknél szerzett tapasztalatok érvényesíthetők lesznek a végleges tárházak felépítésénél.

Egyelőre természetesen nem lehet szó arról, hogy a kikötő egyrészét a partvonal hosszában épülő ipartelepek foglalják le, sőt ennek elkerülése végett, nehogy ezáltal a kikötő fejlődésének útja korlátok közé szoruljon, jöelöre gondoskodni kell nagyszabású kisajátítások útján arról, hogy a szükségesnek mutakozó bővítések akadálytalanul végrehajthatók legyenek és a telekspekulációk jelentékeny pénzaldozatokat ne okozhassanak. A pesti partvonal a székesfőváros, illetőleg Erzsébetfalva község tulajdona, a Csepel-sziget szóba jövő területe az uralkodó család birtoka. A kisajátításnak kellő előrelátással a Csepel-szigetnek a gubacsi-gát feletti egész területére ki kell terjeszkednie, ha csak a kikötőnek hosszú időkre való életképességét nem akarjuk kockáztatni. Később, amidőn a kikötőt a Csepel-sziget belsejébe nyuló oldalmedencékkel bővíteni fogják, hatalmas ipartelepek fognak keletkezni úgy a medence balpartján feltöltéssel nyert területen, valamint a Csepel-szigeti partok megfelelő pontjain. A területeknek ily módon való értékesítése fedezeti alapul fog szolgálni a további építkezések költségeire.

Mivelhogy a pesti parton létesítendő raktárak amugy is csak ideiglenesek, célt tévesztett, sőt káros dolog volna ezen a helyen nagyobb vasuti vágányhálózatot lerakni, mert ez igen értékes területektől fosztaná meg az ipartelepeket. Ép így a régebben tervezett vasuti teherpályaudvar is teljesen mellőzendő, mivel a kikötő forgalma egyelőre amugy sem teszi ezt szükségessé, egyébként pedig kedvező elhelyezést aligha nyerhetne. A pesti

partra való építésnei, a már említett határon kívül az összekötő vasutihid feletti parton tapasztalható állapotok ide is kiterjeszkednének és csak az átrakodást nehezen meg, viszont a Csepel-szigetre helyezve, idővel beleékelődne a kikötő és a nagy Duna partján kifejlődhető kikötőterületek közé. Az a nélkülözhetetlen pályaudvar pedig, amely a kikötő forgalmát könnyen kielégítheti, a medence déli végén, a gubacsi zárógát közelében helyezhető el.

A szénrakodó számára több elhelyezési mód kínálkozik. A gubacsi gát melletti terület inkább a pályaudvar céljaira alkalmas és így a legkedvezőbbnek mutatkozik az összekötőhid alatti terület, mely jelenleg is a gőzhajók számára szenttelepül használtatik. Ez a hely már csak a főváros belső területéhez való közelebbfektetés miatt is a legalkalmasabb.

Már hosszabb megfontolásra lesz szükség a hazai viszonyok mellett eléggé nagyfontosságú tutaj és fakikötő elhelyezésének kérdésénél. A gubacsi gát fölötti rész, amelyet a hivatalos felfogás jelöl ki, igen távol esik a várostól és a tutajok közlekedése is igen nehézkes volna, mivel azokat az átzsilipelés után még a kikötő egész hosszában végig kellene vontatni. Legcélszerűbbnek látszik a tutaj- és fakikötőt a tulajdonképeni kereskedelmi kikötőtől teljesen különválasztani és erre a célra Margit-rakpart feletti és az újpesti kikötő alatti partvonalat felhasználni. Ez a kikötő igen kedvező fekvésű volna a felülről usztatva érkező faanyag számára, amellyel nem kellene a beépített Duna-szakasz forgalmát zavarni. Viszont a déli részen minden nagyobb nehézség nélkül lehetne a Csepel-szigetnek ellenkező, azaz a nagy-Duna felőli partján egy fakikötőt létesíteni.

Az ekként elkészített kikötő nemcsak hogy a kezdet igényeit kellő módon volna képes kielégíteni, hanem a növekvő forgalomhoz viszonyítva mindenkor akadálytalanul bővíthető lesz. A tárházak szaporítása első időben a balpart egész vonalán történhetik, később azonban a végleges felépítésre ez a hely nem volna célszerűen felhasználható. A végleges tárházak a Csepelszigetbe ásott oldalmedencéket körül fogó mólókon és azok környékén lesznek felépítendőek és a szükséges vasuti vágányokkal egy, a kikötő alsó végén építendő áthidalás segítségével a fővonalakkal kapcsolatba hozandók.

Természetes, hogy a szerényebb méretek következtében a költségek is jóval csekélyebbek maradnak. Minden kedvezőtlen lehetőséget tekintve véve majdnem teljes bizonyossággal mondható, hogy az első kiépítés összes költségei semmi esetre sem fogják meghaladni a 15 millió koronát. Ebbe más oly összegek is be vannak számítva, mint a Csepel-sziget felső végének kisajátítási ára, amely nem

is annyira építési költségnek, mint inkább beletetett holt tőkének tekinthető, amely később, a kikötő bővítése után az ipartelepeknek való átengedésekor busás kamatokat fog hozni. Ép ily módon be van számítva a székesfővárostól kisajátítandó partvonal ára is, azonban igen valószínűnek tartható, hogy a főváros, melynek elsőrendü érdeke a kikötő létesülése, ingyen fogja a szükséges területet átengedni.

A kikötő jövedelme óvatos számítás mellett is már az első időben meg fogja hozni a befektetett tőkének 3%-át és idők folyamán igen jelentékeny hasznot fog hajtani. De még ha a várható jövedelmen felül a fentartás és főleg a bővítés költségei áldozatokat kívánnának is meg, nem szabad, hogy ez visszariasszon egy ily nagyfontosságú intézmény létesítésétől, amely hivatva van erős lendületet adni az egész ország gazdasági fejlődésének.

A budapesti kikötő megépítésének legkedvezőbb alkalmát tulajdonképen már is elszalasztottuk, mivelhogy a soroksári Dunaág szabályozási munkái már befejezéshez közelednek. De minden további késedelmezés csak könnyelmű pazarlást jelent, amellyel megdrágítjuk és megnehezítjük a megépítését.

Réthy Endre.