

Javában épül Budapest kereskedelmi kikötője

Maurer miniszteri tanácsos és Vass műszaki tanácsos nyilatkozata

A Duna kikötője pótolni fogja az elvesztett Fiumét

— Az Est tudósítójától —

Csak kevesen tudták szombaton, a Csepel-szigetet Erzsébetfalvával összekötő új vasúti hid avatásánál, hogy a Csepel-zsiget felső csúcsát körülölelő kereskedelmi és ipari kikötő építését nem a földművelésügyi, vagy a kereskedelmi minisztérium intézi, hanem egyenesen gróf Bethlen István kívánságára, maga a miniszterelnökség. Mikor a földművelésügyi minisztériumban a földbirtokreform minden más ügyet háttérbe szorított, gróf Bethlen a miniszterelnöki tarca keretébe osztotta be a kereskedelmi kikötő építését, megszervezte a ma is működő kormánybiztosságot és minden újabb hitelkérést maga verkedett ki, csak hogy program-szerűen fejzezhessék be a nagy művet, a legnagyobbat, amit a Vaskapu szabályozása óta Magyarországon egyáltalában végeztek.

— A Dunából összekötő vonalat kell teremtenünk a békés munka számára... — jelentette ki Bethlen, mikor a Gubacsi vasúti hidat felavatta. Akik hallgatták, miniszterek, politikusok, magasállású közhivatalnokok, gyárosok, a magyar kereskedelmi és ipari élet vezetői, mind megértették, hogy a miniszterelnök mit akar ezzel mondani, pedig a helyet, ahol Bethlen állt, még sivar környezet vette körül.

Csak a távolból lehetett inkább megérezni, mint látni, a már kész hajózó zsilipet, a rakpartot, térs raktházával, daruival, a mozdonyokat, amelyek hosszú tehervonatókat vittek a már működő petróleumgyárakba, a kotró hajókat és mindazt, ami a Csepel-sziget körül folyó gigászi munkához tartozik. A Gubacsi-híd a maga gyönyörű és elmés konstrukciójával ugyanis csak egyik láncszeme annak a munkának, amely egyrészt a dunai forgalom központjává akarja tenni Budapestet, másrészt pedig

hatvan kilométer hosszú új vizivonalat akar teremteni, ott, ahol most legfeljebb poshadó moesárvizek vannak.

A kikötő rendeltetéséről a gazdasági életbe való bekapcsolódásáról és az ott folyó munkákról vajmi keveset tud a közönség. Már ötödik éve folynak ezek a munkálatok, amelyek rendszerint 1500 munkást foglalkoztatnak, a mű egyrésze már be is fejeződött, maga a nagy építési program azonban még korántsem.

Maurer kikötői kormánybiztos nyilatkozata

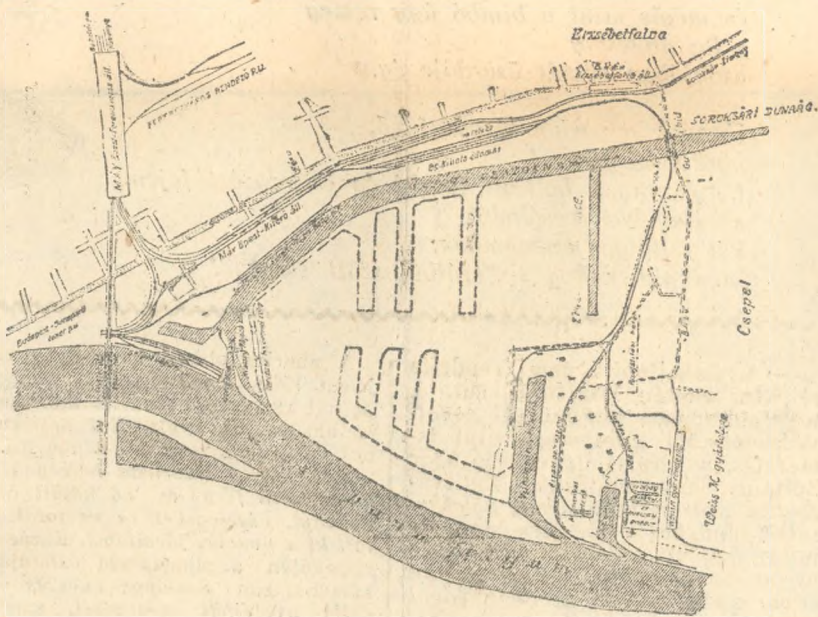
Az Est tudósítója felkereste Maurer Rezső miniszteri tanácsost, a kereskedelmi kikötő kormánybiztosát, aki készséggel szolgált felvilágosítással:

— A kereskedelmi kikötő építésére még nem is gondoltak, amikor a soroksári Dunaág rendezése 1904-ben aktuálissá vált. A jégtorlódások okozta árvízveszedelem tette szükségessé előbb a Gubacsi-töltés megépítését, majd mikor a Gubacsi-töltés kiszáritotta soroksári Dunaág vizét rendelték el lörvényozási úton a soroksári Dunaág szabályozását. A kereskedelmi kikötő munkálatai 1913-ban kezdődtek a soroksári Dunaág kotrásával. Előbb a kereskedelmi minisztérium intézte a dolgát, azután átkerült a földművelésügyi minisztériumba. Mikor a földbirtokreform ügye másodrendűvé tette a kereskedelmi kikötő építését, annyira, hogy még a szükséges pénz sem tudták az építés részére előteremteni, Bethlen miniszterelnök

a kikötő építését a saját tárcájába vette át.

Felmerül most a kérdés, hogy mi tette tulajdonképpen szükségessé a kereskedelmi kikötő építését?

— Budapestnek összesen tíz kilométer hosszúságú partfala van, sokkal több tehát, mint nagyon sok tengeri kikötőnek. Budapest mégis teljesen képtelen az áruforgalom lebonyolítására, mert a partfalak mögött nincsen rakodóterület. A vasutat, két kilométertől eltekintve, sehol sem lehet elvezetni. Ennek a két kilométernek a Ferenc József-híd és az összekötő-híd között levő részén fekszik a teherpályaudvar, de az ottani



Az új dunai kikötő és csatorna terve

raktár és vasúti vágány elhelyezése is olyan, hogy a hajózás és a vasút összekapcsolására tökéletesen alkalmatlan.

— A dunaparti teherpályaudvar kiépítése élenken visszatükrözi a háború előtti tarifapolitikát. A MÁV a háború előtt erős tarifaharcot folytatott a vízforgalom ellen. Még azokat a nagytömegű csekély értékű árukat is igyekezett elvonni a vízforgalomtól, amelyeket csak az olcsó vízi út tud megmozgatni, pedig a MÁV ráfizetett erre a tarifapolitikára, holott helyesebb lett volna, ha a veszteséges fuvarról megszabadulva csak a két oldalú szétosztást vállalta volna magára nyereséges módon. A háború alatt a Budapestre jövő német szakemberek meglepődve látták, hogy

az országútban ügyszólván senol csen vasútvonal, amely valamely víziúthoz vezetne

— Ahová elvezették, ott sem volt megfelelő felszerelés, emelődaru, tárház és rakodó terület. Az egyetlen kivétel a Begacsatorna volt, de az sem a MÁV, hanem a Torontáli Hé vasút érdeme. A háború után egyszerre megváltozott a gazdasági helyzet.

— Ma a Duna az egyetlen szabad főforgalmi utunk, egyetlen szabad lélekzöszervünk, amelynek forgalmát a környező államok nem tudják tarifális és más intézkedésekkel megakasztani, ahogy azt a MÁV vonalaival teszik

— Így lett a Duna a vasút legfőbb gyűjtővonal, amelybe az Államvasutat a legintenzívebben be kell kapcsolni, majdnem úgy, ahogy a vicinális vonalakat a MÁV vonalaiba kapcsolták. A változott viszonyok következtében a Duna kikötője olyan fontosságot nyert, amivel ezelőtt nem bírhatott és aminek révén pótolni fogja az elvesztett Fiumét.

— Még egy rendkívül fontos változás történt. Azelett a forgalom túlnyomó része a nagy közös vámterületről származó árukból alakult, most azonban a túlnyomó rész vagy a vámkülföldről jön, vagy a vámkülföldre megy. Ép ezért

kénytelenek vagyunk vámmentes zónát létesíteni.

— Merem állítani, a most épülő vámmentes kereskedelmi kikötő nagyobb fontosságú, mint amilyen Fiume volt.

— A miniszterelnök rendkívül megértően karolta fel az építés ügyét. Minden érdekli, ami Csepel körül történik, mindenről referátat magának. Támogatása nélkül messze lennénk onnan, ahol most vagyunk. Minden hiteligénylésnél személyesen veti magát közbe a pénzügyminisztériumban,

egyedül Bethlen miniszterelnöknek köszönhető, hogy a főméi szabadkikötőt rövidesen pótolni fogja a budapesti szabadkikötő.

— Még van valami, ami megnyugtató abban az irányban, hogy Budapest lesz a Dunaforgalom központja és sem Pozsony, sem Bécs nem csinálhat konkurenciát. A Balkán felől jövő árukkal megrakott hajók csak Budapestig közlekedhetnek, mert a Duna vízállása Pozsony és Komárom között nyáron a legjobb esetben csak 130 cm. és így a hajózásra alkalmatlan. Bu-

dapesten a legkisebb vízállásnál is legalább két méter magas a Duna és így teherhajókkal is hajózható.

Az építési tervekről, a mostani helyzetről és a jövő programjáról

Vass Elemér műszaki tanácsos adott szakszerű magyarázatot:

— A soroksári Dunaág szabályozása adta az első impulzust a kereskedelmi kikötő megépítésére, de egyúttal azt is lehetővé tette, hogy ez

a kereskedelmi kikötő minden tekintetben ideális legyen.

A cél az volt, hogy a kikötőnek men- nel nagyobb partvonalat, mennyi több megfelelő rakodó hellyel teremtsünk. Csak most készültünk el az építkezés első szakaszával és máris több mint tizenkétezer méter parterületet nyertünk, annyit tehát, amennyire ma még szükség sincsen.

A Csepelsziget felső csúcsán a soroksári Dunaág és a nagy Duna közötti részen ezer holdat sajátított ki az állam,

részt a kikötő céljaira, részben pedig új ipari centrum létesítésére.

— A legelső feladatot már elvégeztük. A soroksári Dunaág felső részén már áll a hajózási zsilip, amely lehetővé teszi, hogy tizenkét község visszakapja a vizet, amit a Gubacsi töltés elvett tőle. Pesterzsébet, Soroksár, Haraszti, Takszony, Szigetszentmiklós, Szigetszentmárton, Szigetcsép, Bácskava, Dömsöd rövidesen újra víz mellett fog feküdni. Természetesen nem a szabad Duna, hanem csak egy negyven méteres csatorna mellett. Ez a csatorna azonban két és fél méter mély és így hajózható lesz.

— A hatvankilométeres soroksári Dunaág alsó végén is épül egy hajózási zsilip, amelynek az alapját már meg-

is raktuk. Ez a hatvan kilométeres csatorna ideális kikötőhely lesz, mert a partja és a vízállása olyan magas lesz, amilyent a rakodóforgalom kívánatossá tesz. A kikötő céljaira három kilométer hosszúságú rakpart már teljesen elkészült. De már ássák a Tassnál végződő csatornát is. Miután ennek a csatornának a vize szabályozható, a mellette fekvő községeket nem kell árvíztől féltetni. A csatorna mellett máris felépült néhány olyan mű, amely a kereskedelmi kikötő célját szolgálja.

Már elkészült a székesfőváros helyi kikötője,

amelynek a parthossza 1000 méter.

— A főváros ide akarja koncentrálni a főváros élelmezését ellátó teljes forgalmat. A főváros azonban ezzel nem elégszik meg, hanem még egy

kofakikötőt is épít,

élelmiszert szállító kofahajók részére.

— Igen nagy fontossága van a soroksári Dunaág szabályozásánál annak a medencének is, amelyet iparvállalatok részére épít a kormánybiztosság.

— Az ipari medence hetven-nyolcvan méter széles lesz, hogy az odaépülő gyárak hajói szabadon közlekedhessenek, sőt meg is fordulhassanak.

— Máris több gyárvállalat tárgyal odaépítendő gyárakról a kormánybiztossággal. A tervek szerint tömegcikkeket felhasználó és gyártó gyárak fognak odakerülni, tehát vasgyárak, amelyek sok szenet és ércet fogyasztanak, továbbá papírgyárak és ha Budapest lesz megint az őrlési forgalom központja, malmok is.

— A nagy ipari medence már a közeljövőben elkészül, de ezenkívül még három ipari medence létesítését tervezi a kormánybiztosság.

— Ezer hold áll a csepeli sziget felső csúcsán a létesítendő ipari centrum céljaira és négy medence fogja szolgálni az ipari centrum célját.

— A nagy dunai kereskedelmi kikötőnek már régebben elkészült az úgynevezett Szigetvágánya, amely széles rakodó területtel és vasúti vágánnyal rendelkezik. Ez azonban szűk volt, nem felelt meg rendeltetésének. Ha a most folyó munkák elkészülnek, minden tekintetben modern kikötő áll rendelkezésre az építőanyagot, szenet és ércet rakodó hajóknak. Olyan nagy ez a rakterület, hogy

tíz teherhajó rakodhat egymás mellett

és máris négy vasúti vágány köti össze a dunaparti teherpályaudvarral.

— Ide épül a vámmentes kikötő medence is,

ez hétszáz méter hosszú partfallal készül és jövő ősszel már használható lesz teherautók részére.

— Ebbe a vámmentes kikötőbe kerül a már kész terv alapján az ötezer vagon gabonát befogadni tudó »Silos« is.

— A már kész művek közé tartozik a petroleum-medence, ahol a Steana Romana-nak, Standard Oil-nak és a Magyar Belga Petroleumiparnak van telepe.

Jövő évben — így tervezi ezt a kormánybiztosság — már üzembe tudják helyezni a kereskedelmi kikötő egy részét, három év múlva pedig az egészet, még az ipari medencét is. A hatvan kilométeres csatorna teljes megépítése természetesen tovább fog tartani. A munka folytatását azonban már nem kell féltetni, mert kedv és kitartás is van hozzá, a szükséges pénzt pedig, így mondják a kormánybiztosságon — mindig előteremti gróf Bethlen István miniszterelnök, aki tisztán látja nagy célját, a Duna forgalmának visszaszahódítását és a símei szabad kikötő helyét elfoglaló budapesti szabad kikötő megteremtését.