

Vállalkozók és Iparosok Lapja

Ipari, vállalkozási és szállítási közlöny.

A MAGYAR KERESKEDŐK LAPJA rendes ingyen-melléklete

MEGJELENIK MINDEN SZOMBATON

Előfizetési ár a Magyar Kereskedők Lapjával együtt:
Égés évre 18.— kor. Félévre 9.— kor. Negyedévre 5.— kor.

Felelős szerkesztő: KORMOS ALFRÉD

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, V. Sas-ú. 13.

Helyi és interurbán telefon-szám: 799.

A budapesti kereskedelmi kikötő.

A vízi-ut természetere rendszerint lehetővé teszi az áruk felvételét és leadását, vagyis a forgalom lebonyolítását a partjain levő nyílt rakodókon különösebb kikötői berendezések nélkül is; azonban tapasztalat szerint a nyílt folyampartok mentén nem lehet biztosítani a hajózás számára a mindenkor szükséges vízmélységet, sőt sok esetben még a kellő közúti és vasúti kapcsolatot sem. Hasonlóképpen nehézségekbe ütközik a nagy forgalmi centrumokban a rakpartoknak a hajózási forgalom természetere által is megkívánt emelő-gépekkel és tárházakkal való felszerelése. E mellett árvíz vagy jégzajlás idejére a vízi járművek a rakpart mellől a téli és biztonsági kikötők oltalma alá kénytelenek menekülni. Mindezeknél fogva már rég kifejeződött igazság, hogy a nagyobb szabású vízforgalom gazdaságos lebonyolítása csakis külön erre a célra szolgáló kikötőben és pedig csendes vízü medencékben lehetséges, ahol a rakodó hajóknak a kellő vízmélység minden időben rendelkezésére áll s ahol a vízi-járművek a hajózásra veszedelmes árvíz és jégzajlás idejében is biztonságban végezhetik a rakodási munkálatokat. Csak ily kikötőkben koncentrálható a vízi és vasúti forgalom szükségszerű kicserélése és az áruk raktározása.

Erre a körülményre a múlt év nyugaton már régóta nagy figyelmet fordítanak és ott évtizedes tapasztalatok vannak a modern folyami kikötők közgazdasági hasznáról. Ez az oka, hogy az utolsó 2 évtizedben rohamosan szaporodnak külföldön, első sorban Németországban a folyami kikötők.

Hogy képet alkothassunk magunknak arról, milyen tevékenységet fejtettek ki a hazánknál hasonlóan vizrajzilag gazdagon tagozott Németországban a kikötők építése terén, érdekes lesz a főbb folyókon levő kikötők számát végigtekinteni. Így a Rajna folyónak Baseltől a német-holland határig terjedő 696 km. hosszú németországi szakaszán egy 1907. évből való statisztika szerint 40 kereskedelmi kikötő volt, tehát átlag 17,4 km.-re egy-egy kikötő esett. Ezek közé nincsenek beszámítva a tisztán folyami partokon felszerelt rakodó, sem a speciális téli és biztonsági kikötők, hanem csak azok, melyek a modern kereskedelmi kikötő fogalmának megfelelnek. Egy másik folyón, az Elbán és pedig ennek csak folyami hajókkal járt németországi szakaszán, tehát Hamburgtól felfelé 623 km. hosszú vízi-úton, már 1903-ban 18 kereskedelmi kikötő állt a közgazdaság szolgálatában; biztosra vehető, hogy az 1903 óta eltelt évtizedben is számos kikötő épült, azonban idevágó statisztika erre nézve még nem áll rendelkezésre. De már az is feltűnő, hogy az előtt 10 évvel átlag 55 kilométerre volt a folyón egy-egy kereskedelmi kikötő, holott pl. a magyar Dunán, mely pedig hajózhatási viszonyait tekintve egyáltalában nem áll alatta az Elba folyónak és közel 1000 kilométer hosszú, egyetlen egy kereskedelmi kikötő sincs.

Hazánk gazdagon tagozott víziut-hálózatát tekintve, sajnálattal kell látnunk, hogy a víziut-hálózatnak kihasználása ma még nagyon kezdetleges. Ennek okait vizsgálva, arra jutunk, hogy a víziut-hálózat nélküli azokat a kiegészítéseket, melyek nélkül e víziutak nem illeszkedhetnek a nemzeti vérkeringés útjába s melyek nélkül hazai folyóink hajózhatóvá tételére fordított költségek gyümölcsözetlenek maradnának.

A Dunán első sorban Budapest, mint az ország fővárosa és kereskedelmi centruma nélküli a dunai kereskedelmi kikötőt, pedig alig van város Európa belsejében, mely természetere fekvésénél fogva nagy szabású nemzetközi kereskedelmi gócpont alkotáására hivatottabb lenne. Középeurópa legnagyobb folyója mellett fekvő, mely a fő-

lünk délre és keletre eső országokat: Szerbiát, Romániát, Bulgáriát és Oroszországot, továbbá a tőlünk nyugatra fekvő Ausztriát és Németországot részint átszeli, részint érinti, Budapest ezen kedvező fekvésénél fogva szinte természet-szerűleg hivatva van arra, hogy a Keletről Nyugatra és viszont irányuló nemzetközi forgalom és kereskedelem központja legyen.

Budapest földrajzi fekvését élénken illusztrálja az, hogy a Dunának Budapesttől felfelé Regensburgig, a nyugati irányu hajózás mai végpontjáig terjedő szakasza 732 km. Budapesttől lefelé Turn-Severinig, Románia egyik jelentékeny forgalmi pontjáig 720 km. a távolság, vagyis Budapest a dunai kontinentális forgalom zónájának épen közepén fekszik. Ha pedig tekintetbe vesszük a román Dunát is, melyről a forgalom már a tenger felé irányul, akkor a dunai uszályokkal járható s 2232 km. hosszú Regensburg-Galatz közti vízi-útnak Budapest épen a felső harmadában terül el.

Csupán eme kedvező fekvés megfelelő kihasználására van szükség, hogy Budapestet a hazai és nemzetközi kereskedelem gócpontjává fejlesszük és ezáltal a magyar Dunában birt forgalmi eszközt javunkra értékesítsük. Ezt óhajtották már az 1870. évi X. törvényeikk is, a magyar törvényhozás midőn 24 millió forintig terjedő sorsolási költségen kötésre adott felhatalmazást, mely költségből a Duna megfelelő szabályozásán kívül tágas kikötő és új rakpartok lettek volna létesítendőek. A tágas kikötők azonban — sajnos — nem valósultak meg. Pedig Budapest emporiális fekvése még egyáltalában nem elegendő arra, hogy itt nemzeti és nemzetközi kereskedelem fejlődhesse ki. A természet nyújtotta előnyökön kívül még szükséges, hogy az áruforgalom lebonyolítására rendelkezésre álljanak kellő rakpartok a hajók kikötésére, mely rakpartok mentén mindenkor meg legyen a kellő vízmélység s mely rakpartok hozzáférhetőek legyenek és biztos fekvést nyújtsanak a hajóknak árvíz és jégzajlás veszedelme esetén is. Szükséges továbbá, hogy a rakpartok az áruknak gyors és olcsó ki- és be-átrakására szolgáló emelő szerkezetekkel legyenek felszerelve; az áruk megfelelő kezelésére és raktározására tárházak, raktárak, rakodószínek és ezek megfelelő felszerelése álljanak rendelkezésre. Nélkülözhetetlen kelléke továbbá az áruforgalom lebonyolításának a víziút és vasúti, illetve közút közötti kapcsolat. Mindezen intézmények közegészségügyi és munkásjóléti létesítményekkel kiegészítve, elengedhetetlen feltételei az egészséges kereskedelem megalapításának és fejlődésének. Mindezek a feltételek Budapestben ma hiányoznak; sem a dunai rakpartok fekvése, azok alakja és kiterjedése, még kevésbé azok berendezésének és felszerelésének nemcsak nem szolgálhatnak nemzetközi vagy legalább a hazai kereskedelem fejlesztésére, de még a mai fővárosi kereskedelem igényeit sem elégítik ki.

De nemcsak kiterjedésre nézve bizonyultak a fővárosi rakpartok a mai budapesti vízi-forgalom számára elégteleneknek; még kedvezőtlenebb a helyzet a Dunapartok felszerelése tekintetében. Állandó jellegű raktárak csak a közraktári telepen, a Ferencz József-híd és az összekötő-híd között a vámház és a dunaparti teherpályaudvar közé ékelt kis területen létesültek; ugyszintén csak ezen a rövid rakpartszakaszokon találhatóak kevésbé kifogásolható rakodó berendezések is, ugymint daruk és elevátorok. A hajók tehát kikötés céljából első sorban ezen rakpart-részt veszik igénybe s mivel helyet azonnal nem kaphatnak, napokig vesztegelni kénytelenek.

A többi rakpart mentén pedig ahol sem megfelelő emelőgép, sem raktár nem áll a forgalom rendelkezésére, többnyire emberi erővel, tehát lassan és drágán eszközölhető a rakodás. A veszteglés következtében nem használható ki a hajó szállító képessége. Az áruk tulajdonosa árváltozási esélyeknek, kamatvesztésnek, esetleg egyéb károsodásnak van kitéve.

A raktárhiány szintén állandó és égető sebe a budapesti kereskedelemnek. Vízmeleti raktárak hiányában az érkezett gabona nagy része kocsin a magánpincékbe kerül, ahol a megfelelő kezelést nélkülözi és így egészségügyi szempontból is kifogás alá eshetik. E mellett a helyi költségek is

magasakká válnak úgy annyira, hogy a vízi uti szállítás olcsóságát is illuzoriussá teszik. A túl magas helyi költségek okozzák, hogy bár a víziút kisebb önköltséggel számol, mint a vasút, sok esetben a tömegáruk ott, hol mindkét szállítóeszköz egyformán rendelkezésre áll, a vasutit választják.

Mindezen mizériák arra indították a fővárosi kereskedelem képviselőit, hogy agitációt fejtsenek ki egy Budapestben létesítendő kereskedelmi kikötő érdekében.

Ezen agitáció egyik nyilvánulása volt a budapesti kereskedelmi és iparkamarának a kereskedelemügyi miniszterhez már 1892-ben intézett memoranduma, melyben kifejtette a kamara, hogy kereskedői körünk a létesítendő budapesti kereskedelmi kikötő céljaira legmegfelelőbb helynek a Csepelsziget északi csucsat tartják. E hely közel van a fővároshoz és már jelenleg is kész hajóutat szolgáltat számára a budafoki Dunaág. Ha pedig végrehajtatjuk az 1904.XIV. t.-c. értelmében a soroksári Dunaág hajózhatóvá tétele — mely munkálat ezidő szerint már folyamatba is van — akkor 3 Dunapart fog a hajózás rendelkezésére állni; nevezetesen a Nagyduna ballpartja és a soroksári ág mindkét partja. Ha ezen Dunapartok idővel elégteleneknek fognak bizonyulni a megnövekedett forgalom igényeire, képest a szigetén mesterséges vízmedencék által létesíthetők újabb kikötő- és rakodóhelyek. Mivel továbbá e telepen a vasúti összeköttetés sem ütközik komoly nehézségbe, a kamara nézete szerint az itt építendő budapesti kereskedelmi kikötő az áruforgalom minden igényeinek megfelelhetne.

A budapesti kereskedelmi kikötő létesítése érdekében sok oldalról megindult agitáció hatására a kereskedelmi kormány már a múltban elrendelte a kikötő kérdésének tanulmányozását.

A tanulmányokban javasolt tervezet gerincét a soroksári Dunaág azon szakasza képezi, mely annak felső torkolatától a gubacsi zárógátig terjed, s mely kerekén 3 km. hosszú. Ez a mederrész, a hajózhatóvá tételi munkálatok révén 50 m. fenékszélességű és nullviz alatt is 2 m. mélység szelvénynyel fog bírni. Ezen mederrészlet megfelelő bővítéssel egy kész kikötő-medence állna a forgalom rendelkezésére. Az idevágó tervezet szerint ezen 3 km. hosszú szakaszon a mederszelvény bővítendő lenne 120—150 m. szélesre és víz alatt 2 1/2 méterre. Tekintve, hogy a soroksári Dunaágat a földmívelésügyi miniszterium csatornázással teszi hajózhatóvá, ennél fogva ezen Dunaágban rendszerint alacsonyabb vízállás lesz, mint a nagy Dunában és e vízállás az igen kis víztől eltekintve, állandó marad. Ezen közel állandó nivóju s csendes vízü medence kiválóan alkalmas lenne kikötői célokrá.

A soroksári Dunaág ezen 3 km. hosszú felső szakasza kamaraszilip révén lesz kapcsolatban a Nagydunával.

A soroksári Dunaág felső szakaszának szélesbítésével és mélyítésével tehát meg lenne a budapesti kereskedelmi kikötő alapja, melyhez a további bővítések a szükséghez képest idővel szervesen kapcsolódhatnak.

E medence városi felőli partja a földmívelésügyi miniszterium csatornázási terve szerint kis víz felett + 3,50 m. magas nivóra fog feltöltetni, mi által mintegy 118 kataszteri hold nagyságú oly sik terület keletkezik, melyen a budapesti kereskedelmi kikötő első kiépítéséhez megkívánt berendezések u. m. raktárak, emelőgépek, vasúti vágányok nyerhetnének elhelyezést.

A tervezett soroksári medence parthossza a kezdeti stádiumban tisztán a 3 km. hosszú ballpart; ez azonban az összes kikötői igényeknek megfelelőleg lenne felszerelve és mivel körülbelül kétszer oly hosszú rakpartot képvisel, mint a mai Dunapartoknak az a része, mely a közraktári telepen és a dunaparti teherpályaudvaron van s melyek az összes Dunapartok között az átrakodás szempontjából kevésbé kifogásolhatóak, ennél fogva a soroksári medence létesítése után ennek ballpartján fekvő rakodó hosszúsága nagy haladást jelentene a mai viszonyokhoz képest.

Nagy előnye ennek a soroksári medencében rejlő kikötői létesítménynek a fejlesztés lehetősége is. Ha a ballpartja idővel már nem tudná kielégíteni a forgalmi igényeket, rendelkezésre áll a jobb partja is, miként a budapesti keres-

kedelmi és iparkamara említett memorandumában erre célzás is történik. Sőt a jobbparton medencék is ágaztathatók ki a főágból, melyek révén újabb partvonalak állhatnak a viziforgalom rendelkezésére. Tetszés szerint kombinálható ezen kiképzés a Nagyduna balpartján fekvő nyílt rakparttal és ebből kiágazó nyílt dunai medencékkel is úgy, ahogyan azt a viszonyok a jövőben megkívánják.

A kereskedelemügyi miniszterium által kibocsátott tanulmányok szerint körülbelül 10—12 millió koronát igényelne a soroksári medence megfelelő kiépítése és a jövőben a kikötő bővítésére szükséges területeknek előzetes kisajátítása. A *kisajátítási eljárás már folyamatban van.*

Hogy a kikötő építésére mikor kerül a sor és ki fogja finanszírozni, erre nézve még döntés nem történt.

Faszzenet

apró darabokban **szivógázmotor** részére és **nagy darabos** faszzenet, valamint **csomagolt** faszén viszonteladásra legjutányosabb árban ajánl

Ruff Miksa, Budapest

Lózsefvárosi pályaudvar. Telefon Lózsef 11-28.

BAJOR IGNÁC

Budapest, V., Szemere-u. 20

Vasrácskerítések, vasajtók,
vasablakok, vaslépcsők

állandó nagy raktára

Ipari hírek.

A **tisztességtelen verseny**, ugyszintén az ipari tulajdon körébe vágó kérdések a magyar iparosok és kereskedők bécsi látogatása alkalmával élénk diskusszió tárgyát képezték. Osztrák felfogás szerint kívánatos volna, ha a szabadalmak, az ipari és használati minták oltalma, a világvédjegy, a tisztességtelen verseny ügye, az irodalmi és művészeti alkotások oltalma mindkét államban egyöntetűen kezeltetnének. Éles kritika tárgyát képezte az a körülmény, hogy dacára az öt év óta fennálló új kiegyezésnek, egyik állam sem hozott még törvényt a tisztességtelen verseny ellen, noha mindkét kormány fejtett ki ily törvények hozatalára irányuló tevékenységet. Az érdekkörök ezt a törvénytől állapottól annál inkább tartják sérelmesnek, mert a párisi Unióhoz való csatlakozásunk következtében a kereskedelem és ipar ilyen törvények megalkotása után sokkal hathatósabb oltalomban részesülnének, mint ez idő szerint. Örömmel regisztráljuk, hogy a bécsi látogatás, általában a kereskedők és iparosok összejöveteli alkalmával az iparos és kereskedői érdekeltségek figyelme intenzívebben irányul az ipari tulajdon körébe vágó kérdések felé. E tény kétségtelen bizonyítéka annak, hogy a hazai érdekeltség mind nagyobb fontosságot tulajdonít az iparjogvédelmi kérdéseknek, iparosaink és kereskedőink mind szélesebb körben kezdik felismerni az iparjogvédelmi törvények nagy jelentőségét s a törvényekben kínálkozó előnyök észszerű felhasználására törekcszenek.

Szappanfőzőmühelyhez nem kell telepengedély. A kereskedelmi miniszter 1913. évi apr. 25-én kelt 4207. sz. határozata szerint *szappanfőző mühely*, melyben maga a tulajdonos, *munkások alkalmazása nélkül*, csak néha-néha, havonta egyszer-kétszer főz szappant, *nem tekinthető oly telepnek*, melyre az 1884. évi XVII. t. c. 25. §-ának intézkedései vonatkoztathatók volnának. Egy konkrét esetben ugyanis D. város rendőrkapitánya, mint elsőfoku iparhatóság véghatározatával U. J. d-i lakost D. városban Cs. utcában levő szappanfőző mühelyére iparhatósági telepengedély kieszközlésére kötelezte. A város tanácsa határozatával, helyesen véghatározatával az elsőfoku iparható-