

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hr

Idő

1958.

Esti Hírlap
1958. XI. 14.

Szerző: *Keresztényi Nándor*

Cím: _____

Öt tenger kikötője lesz Budapest

Televízióval irányított hajóforgalom, helikopter-állomás, hajóépítő kombinát a hárommilliárd forintba kerülő Csepeli Nemzeti Szabadkikötőben

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A szállítandó áruk mennyisége rohamosan növekszik, ezért is kell a vasúti közúti és belvízi közlekedést is korszerűsíteni. Azokban az országokban, amelyekben hajózható folyók vannak, a belvízi szállítás jelentősége emelkedik. A Szovjetunió európai részének már egységes víziút-hálózata van.

A Dunától a Rajnig

— De más országokban is fejlesztik a víziutakat — mondja Hilvert Elek, a Mélyépítési

Tervező Vállalat igazgatója, akivel a Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő távlati fejlesztéséről beszélgetünk. Az államok kereskedelmi cseréje, az áruk szállítása legkönnyebb a most még elszigetelt víziutak összekapcsolásával, nemzetközi átmenő víziutak létesítésével. Számunkra a Duna—Majna—Rajna, a Duna—Elba víziutak, valamint a Duna—Odera—Visztula—Dnyepér—Fekete-tenger—Duna körforgalmi víziút a legfontosabbak. Tervezzük a Duna—Bodeni-tó—Genfi-tó—Rhone és a Száva—Adriai-tenger víziutakat is. A rajnai víziútrendszer forgalma tizenöt-szöröse a dunai forgalomnak, tehát igen nagy új árumennyiségek bekapcsolásával kell számolni.

— A nemzetközi víziutak megvalósulásával Budapestről közvetlenül lehet majd árut szállítani a Keleti-, Északi-

Földközi-, Adriai- és Fekete-tengerre, fővárosunk tehát — de éppen így Prága, Bécs s más tengeri kikötővel nem rendelkező országok fővárosai is — öt tenger kikötője lesz. A dunai hajózás ugrásszerűen fog emelkedni — meg kell tenni a szükséges intézkedéseket, hogy ez ne érjen váratlanul benünket.

Téli kikötő

— A Budapest Csepeli Nemzeti és Szabadkikötő huszonöt éves fejlesztése ezt célozza. Ez a kikötő természetesen továbbra is a főváros kereskedelmi kikötője lesz, de itt teremtyük meg a magyar tengerhajózás bázisát, a közraktározás és a hajóipar legfőbb központját, s itt lesz a hazai és külföldi hajók téli szálláshelye is. Az elkészült tanulmányterv szerint a végleges kiépülés után évente nyolcmillió tonna forgalmat bonyolít majd le a kikötő, amelynek építési költsége hárommilliárd forintba becsülhető. Évenként tehát átlagosan 120 millió forintos beruházás szükséges, ám ez az összeg egy-két éven belül sokszorosán megtérül.

Négyezer tonnás hajók

— Új hajógyarak épülnek Csepelen?

— A mostaniak nem fejleszthetők, s a magyar hajóipar hírneve, a várható külföldi megrendelések — már most sem tudjuk kielégíteni az igényeket — szükségessé teszik a korszerűsítést. A csepeli kikötőben ezért hajóépítő kombinát épül, ahol négyezer, esetleg négyezeröttszáz tonna tengeri hajókat is gyárthatnak majd.

— Hány részre oszlik a kikötő?

— A gyorsvasút választja ketté; a nyugati oldalon lesz a kereskedelmi, a vámmentes és a tömegáru-kikötő, az igazgatói épületek, a helikopterrepülőtér és a hajójavító műhely. A keleti rész magában foglalja a teljes vasúti hálózatot, a közraktárakat, a hajóépítő kombinátot, valamint a sportpályákat.

Televíziós irányítás

A tervezővállalat elkészítette az ivóvíz, ipari víz, csatorna, gáz- és elektromos energiaellátás fejlesztésének részleteit is Fekete György, a MAHART főmérnökének javaslatára a hajók forgalmát központilag, televízióval fogják irányítani.

— Milyen nagy lesz a kikötő? — kérdeztük végül Hilvert Elektől.

— Területe 166 hektárról 538-ra emelkedik. 26 új híd, 46 közraktár épül. A daruk emelőképessége tizenháromszorosa lesz a mostaninak. Új, 4500 tonnás tengerjárók átbocsátására is alkalmas hajózsilipet kell építeni — ez a legelső feladat.

Keresztényi Nándor