



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1926"

Személy

Szerző:

Cím: *Tavasszal megindul a forgalom a cse-
peli kereskedelmi és ipari kikötőben*

Forrás:

*Nemzeti Újság**Bp**1926. 10. 17.*

(Köt. v. füz.) (Old

Tavasszal megindul a forgalom a csepeli ipari és kereskedelmi kikötőben

A Duna-forgalom új fejlődési út előtt áll

(A Nemzeti Újság tudósítójától.) Abból az alkalomból, hogy a földművelésügyi miniszter megtekintette a csepeli munkálatokat és a hajózhatóvá kotrott soroksári Duna-ágot, meg kell emlékeznünk azokról a nagyszabású, első-sorban a kereskedelemre és iparra óriási jelentőségű munkálatokról, melyeket a kikötőkormánybizottság végzett.

A kormánybizottság vezetése alá tulajdonképpen a munkálatok egymást harmonikusan kiegészítő két csoportja tartozik és pedig a kikötőépítés és az eddig hajózhatatlan soroksári Dunaág szabályozása és rendezése. Maurer Gyula kormánybiztos adatai szerint a kereskedelmi és ipari kikötő megvalósításának kérdése már régebb keletű, mert külkereskedelmünk a multban is a Duna felső- és alsó pontjain, ott, ahol az ország határát elhagyja, ezenkívül Fiumén keresztül bonyolódott le. Fiume jelentőségét az akkori kormányok keltezőképpen felismerték, teljesen elhanyagolták azonban a Dunát, bár a nemzetközi forgalomnak ez a hatalmas folyam a legtermészetesebb útja lehetett volna.

A dunai forgalom

A MÁV tarifapolitikájával a multban mindent elkövetett, hogy a Duna forgalom nélkül maradjon s vasúti vonalait a Duna egész magyarországi szakaszán csupán két ponton kötötte össze a folyóval: Orsovánál és Pozsonyban, Baross Gábor pedig, hogy a Dunagőzha-

józási Társaság egyeduralmát letörje, minden árut Orsován vasútra tétetett és csak Pozsonynál adta vissza a viziutnak. És bár ez közgazdasági szempontból képtelennek látszik, mert köztudomású, hogy a MÁV óriási összeget fizetett rá a rövid ideig tartó kampány alatt, Baross Gábor mégis elérte a célját és az állam szabad kezet nyert a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság megvalósítására. A verseny lezajlása után sem változott azonban a vasut politikája és a viziutak legfeljebb az önálló helyi érdekű vasutak révén jutottak jelentéktelen árumennyiséghez Temesváron és Becskereken.

A kereskedelemügyi minisztérium néhány fanatikus és jövőbelátó embere mégis foglalkozott az ipari és a kereskedelmi kikötő létesítésének gondolatával. Így 1905-ben Gonda miniszteri tanácsos készítetett egy tervet, amely azonban az akkori viszonyok miatt megvalósíthatatlan volt. Tíz év múlva, 1915-ben a tervet megfelelőképpen fejlesztve, Hozpótzky miniszteri tanácsos terjesztette azt elő. Még ebben a háborús évben, miután a Kvassay hajózási szilip már elkészült, kezdte meg a minisztérium a kereskedelmi kikötő egyrészének kiépítését, azzal, hogy a sziliptől a Gubacsi-gátig terjedő részt medencévé kotortatta, azonban ezek a munkálatok is egy év múlva megakadtak.

Kvassay Jenő, a földművelésügyi minisztérium vízmérnöki osztályának a vezetője, Vá-

sárhelyi Pál mellett a legkiválóbb magyar vízmérnök és a nagy dunai viziut egyedüli komoly hirdetője, készített terveket a Duna olyan mérvű rendezésére, hogy azon kisebb tengerihajók egészen Budapestig jöhessenek, ép úgy, mint a Rajnán egészen Kölnig. Kvassay szerint a munkálatokat egy a minisztériumok és az érdekelt testületek által összeállított autonóm bizottságra kellett volna bízni. Az akkori kormány a bizottság elnöki tisztjét Kvassaynak tartotta fenn. Azonban jött az összeomlás és a nagy tudású magyar vízmérnök személye nem lehetett szimpátiikus Garminak, sőt még a harmadik alelnök tisztességéből is kihagyták és helyette az akkori értékelés szerint Bokányit választották meg.

A kikötőépítés

Természetesen ez a bizottság a pénzügyi nehézségek miatt is, de főként, mert nélkülözötte Kvassay nagy tudását, nem vihette előbbre a viziut problémáját és az ellenforradalom győzelmével el is vesztette létjogosultságát. A kikötő munkálatai csak akkor kezdtek biztos és gyors ütemben előbbre haladni, amikor sok tétovázás és pénzügyi tapogatózás után évek múlva azok intézését Bethlen István gróf miniszterelnök Zielinszky Szilárdra, hazánk kiváló mérnök-tanárára bízta. Ma viszont Maurer Gyula kormánybiztos az, aki a munka oroszlátrészt már elvégezte és aki csendes céltudatossággal dolgozik Kvassay örökén.

A két részből álló kikötő munkálatai most már annyira elkészültek, hogy tavasszal egy a Nagydunaág ármentes kikötőjében, mint a soroksári Dunaág fővárosi kikötőjében az áru-forgalom megindulhat. A nagy Dunaágban a déli, ugynevezett petroleum-kikötő, mely 100 méter széles és 380 méter hosszú, teljesen el-

zinyomda

f. X készült. Itt négy külföldi cég hatalmas, 30 ezer tonna befogadására szolgáló kőolaj-tenkeket építtetett. Az északabbra fekvő 600 méter hosszú partfallal bíró, vámmentes kikötőmedence mentén pedig elkészült a 80 méter hosszú és 40 méter széles rakodósín, 6 elektromos daruval. Itt épül a közel 50 méter magas gabonatárház is, aspirációs szivó-elevátorokkal, a legmodernebb berendezéssel, 35 ezer tonna gabona befogadására.

A soroksári Dunaágban a 900 méter hosszú partfallal rendelkező fővárosi kikötőben nagyjában elkészült az emeletes raktár s rövidesen felszerelik a darukat is. Most fejeződik be az egyenlőre másodpercenként 30 köbméteres vízbeeresztő zsilipet. A turbína alapok is készen vannak és ha pénz áll rendelkezésre, a turbínák már könnyűszerrel helyezhetők el.

A soroksári Dunaág

A kormánybiztosság második fontos munkája a soroksári Dunaág rendezése. Már a 70-es évek elején, amikor a főváros saját biztonsága érdekében kénytelen volt a soroksári Dunaágot elzárni, felmerült a Dunaág rendezésének szükségessége. Addig ugyanis, amíg a Dunát nem szabályozták, az árvíz veszedelmet nem a Duna nagy vízmennyisége és az árvizek okozták, hanem a Dunaágban képződött jégtorlaszok, úgynevezett jékdukasok, melyek azután pillanatok alatt emelték a víz szintét és ezáltal a víz előntötte a várost, mint ahogy az 1838-ban és később kisebb mértékben 1876-ban történt.

