

A DUNAI VÍZIÚT ÉS A BUDAPESTI KIKÖTŐK

— Közgazdasági jelentőségük —

A VIZEK már a legrégebb idők óta főszközei és legjelentősebb útjai voltak a közlekedésnek és az áruszállításnak. Igaz, hogy az ókorban a folyóvizek még olyan rendezetlen állapotban voltak, hogy azokon csak kisméretű primitív járművek közlekedhettek, de hiszen akkor még a közlekedő utakkal szemben is aránytalanul kisebb igényeket támasztottak.

A gazdasági élet fejlődése során a személyforgalom és áruszállítás mind nagyobb mérvű lett, de a kultúra fejlődésével kapcsolatosan a folyóvizek is mindinkább rendezettek és szabályoztalak és így azok a fokozódó igényeket képesek voltak kielégíteni. Sőt a forgalom növekedése egyéb közlekedő eszközök híján reávezette az emberiséget mesterséges víziutak építésére is. A csatornák építése főként akkor vett lendületet, amikor Leonardo da Vinci lángesze megalkotta a hajószilipet abban az alakjában, amint az főbb elveiben még ma is alkalmazásban van és ezzel lehetővé vált a hajóknak alacsonyabb vízszínről magasabbra való emelése és így a hajózó csatornáknak a folyóvizek közötti vízváltásokon való átvezetése is.

A közutak a víziutaknak sohasem voltak konkurrenciái, hanem ellenkezőleg, tápláló eszközei. A vasutak feltűnésekor azonban sokan azt hitték, hogy a víziút immár elvesztette jelentőségét. De mindezek csalódtak. A vasutakon a szállítási önköltség mindenkor sokkal nagyobb volt s még ma is mintegy 2.5—3-szorosa a víviszállítás költségeinek. Ennek következtében csupán az értékeesebb és gyorsabb szállítást igénylő áruk mentek át a vasútra, míg ellenben a csekélyebb értékű tömegáruk ma is a víziutat használják. A csekélyértékű tömegáru a víziút nélkül ma is holt értékeket jelentene, mert nem lenné tovább szállítható és gazdasági életünkben értékesíthető.

Ennek ellenére is a háború előtti években hazánkban a víziútnak nem volt meg az a jelentősége, nem volt meg az a forgalma, amely azt méltán megillette volna. Oka ennek az, hogy hazánkban a vasutak teljesen elzárkóztak a víztől, annyira, hogy nálunk vasútról vízre való átrakódás alig volt lehetséges; sőt a vasutak még veszteséges versenytarifákkal is igyekeztek a víziúttal konkurrálni és attól a forgalmat távoltartani.

Ilyen körülmények között a háború előtt a közutak voltak egyedüli táplálói a víziutaknak, de közutaink és a közúti járművek akkori állapota és fejletlensége mellett a víziút erről az oldalról jelentős táplálásra alig számíthatott.

Ennek a jelenségnek tulajdonítható az, hogy a magyar Dunán

a háború előtt évente megforduló összes árumennyiség alig tett ki 7.000.000 tonnát, míg a sokkal rövidebb hajózható hosszal bíró nyugat-európai folyókon szállított áruk mennyisége ennél 5—10-szer nagyobb volt.

A háború után a helyzet lényegesen megváltozott. A nagy gazdasági egység, az osztrák-magyar monarchia részekre, apró országokra töredezett és ezeknek a kisebb országoknak egyetlen szabad, nemzetközi közlekedő útjává lett a Duna.

A szomszéd államok egymás vasúti forgalmát tarifális és adminisztratív intézkedésekkel, amint ez Magyarországgal sok esetben megtörtént, megbéníthatják. A Dunán azonban módunkban van áruinkat saját járműveinkkel, korlátozás nélkül kiszállítani. Ebből a szempontból tehát a Duna jelentősége ma lényegesen megnőtt, megnőtt azért is, mert egyik állam vasútjának sem érdeke többé a nagy távolba menő árut alacsony versenytarifákkal a szomszéd állam vasutai javára a víztől elvonni. A Duna mentén keletkezett apró országoknak a Duna főközlekedési útjává lett, amelyekhez a vasutaknak most már csatlakozniok kellett, mert hiszen az apróbb országok külön-külön kis egységeket képező vasúti hálózatai most már a Dunának, mint fő közlekedő útnak mellékhálózatává, tápláló eszközeivé váltak.

A forgalom iránya és minemúsége is igen sok tekintetben megváltozott. A háború előtt az osztrák-magyar monarchia mindennemű szükségletét elsősorban saját területéről elégítette ki; az ásványolajat Galíciából, a sót az erdélyi és az osztrák sóbányákból, a fát a hegységekből, a szenet Sziléziából, valamint az erdélyi bányákból nyerte és ezek a szállítások csaknem kivétel nélkül vasúton mentek végbe.

A vízi közlekedésnek azelőtt a legfontosabb szállítmánya — amely legnagyobb mennyiséggel vette azt igénybe — a gabona volt. A gabona a Délvidékről, a Bánságból és a Tisza vidékéről ment nagy tömegekben víziúton Ausztriába és Bajorországba, vagy pedig a Száván és a Dráván fel a hajózás végpontjáig és onnan vasúton tovább Fiúmába vagy az osztrák tartományokba.

Ma Bajorország és Ausztria gabonatermésük fokozása útján igyekeznek leszállítani a behozatalt. Magyarország megszállott északi részeit Csehország erőszakkal az Elbán és a Moldván felhozott amerikai gabonával igyekszik ellátni. A megszállott délvidéki Magyarország, valamint Szerbia és Románia gabonatermelése pedig az ottani viszonyok következtében erősen megcsappant, de még a mostani fölöslegek is jórészt a tengeri utat keresik, úgyhogy a gabonaforgalom a magyar Dunán a háború előttihez képest lényegesen megcsappant.

Ezzel szemben igen nagyon megnőtt a Dunán az ásványolaj, a só, a fa, a szén és a vasércek forgalma. A dunamenti államokat ma csaknem kivétel nélkül a romániai petróleumforrások látják el ásványolajjal, túlnyomóan víziúton. Hazánk a sót víziúton Németországból nyeri, Csehszlovákia pedig a sziléziai szén forgalmát tarifális eszközökkel Komáromba kényszeríti és a víziútra tereli. A gyorsjáratú motoros áruszállító hajók üzembehelyezése óta igen nagy mértékben megnőtt a vízen a darabáru forgalma is.

Habár a háború végén és a közvetlenül a háborút követő években a Duna forgalma rendkívül megcsappant, ugyanolyan gyorsan ismét életre kelt, úgyhogy ma a dunai forgalom intenzívebb és jelentősebb és hazánkra nézve minden bizonnyal sokkal fontosabb, mint volt az a háború előtt.

A dunai forgalom mindenkori alakulását a Budapest vízi forgalmára vonatkozó adatok is élénken jellemzik.

Budapest vízi forgalma a háború előtti évek átlagában mintegy 2.6 millió tonnát tett ki. 1911-ben kivételesen felszökött 3.1 millió tonnára is, de 1913-ban már ismét 2.4 millió tonnára szállott alá. A háború folyamán ez a forgalom még jobban megapadt, s

1914-ben	1,852.000 tonnát	
1915-ben	806.000	„
1916-ban	690.000	„
1917-ben	616.000	„
1918-ban	435.000	„
1919-ben pedig csupán	80.000	„ tett ki.

A háború után Budapest vízi forgalma lassan indult fejlődésnek:

1920-ban a vízi forgalom	335.000 tonna
1921-ben	503.000 „
1922-ben	540.000 „
1923-ban	622.000 „
1924-ben	822.000 „
1925-ben	780.000 „
1926-ban	1,350.000 „
1927-ben	1,949.000 „
1928-ban	2,038.000 „
1929-ben pedig már	2,323.000 tonna volt.

1911-ben a vízi forgalom Budapest összes forgalmának: vasúti és vízi forgalmának 25%-át tette ki. Ez az arányszám 1919-ben 3%-ra esett le, majd ismét fokozatosan növekszik, úgy hogy ma már a vízi forgalom Budapest össz-forgalmának ismét közel 25%-át teszi ki.

Ha a fentebbi adatokat nézzük és az 19x1. évi rendkívüli esztendőt kizárjuk, azt látjuk, hogy Budapest vízi forgalma ma már körülbelül elérte a háború előttit. A forgalom mineműségében azonban jelentékeny eltolódások állottak elő.

Ha Budapest vízi forgalmának mineműségét elemezzük, sok százezer tonna mennyiséggel feltűnik abban az a kavics- és homokmennyiség, amelyet a budapesti Dunaszakaszon kotornak és Budapest partjain raknak ki építkezések céljaira. Ez az áru nem jelent igazi kereskedelmi vízi forgalmat és bár a gazdasági élet prosperitásának függvénye, mert hiszen mérőszáma az építkezési tevékenységnek, nem tekinthető olyan vízi forgalomnak, amely Budapest kereskedelmi és ipari életének fellendülését elősegítené és ebből a szempontból fontossággal bírma. A kavicsnak és a homoknak ez a mennyisége azonban most körülbelül ugyanannyi, mint volt a háborút megelőző években és így a forgalom alakulása mérlegelésénél figyelmen kívül hagyható, amennyiben úgy a háború előtti, mint a mostani években egyformán levonásba hozható.

Igen jelentékeny eltolódás és változás állott be azonban a liszt és a gabona forgalmában, amely a háború előtt Budapest gazdasági

életében olyan rendkívüli fontosságú szerepet játszott. A háború előtti években a gabona és a liszt Budapest vízi forgalmában mintegy 1.300.000 tonnával szerepelt, míg a legutóbbi években csak mintegy 400.000 tonnára tehető. A csökkenés ebben az árunemben tehát mintegy 900.000 tonnát tesz ki. Ennek a forgalomnak a csökkenésével van kapcsolatban az, hogy Budapest malmainak nagy része ma üzemem kívül áll s másik része is csak jelentékenyen redukált üzemmel dolgozik.

Tekintve, hogy Budapest vízi összforgalma ma már körülbelül elérte a háború előtti mértéket, miután a liszt és a gabona forgalmában a csökkenés 900.000 tonna, igen jelentékeny új forgalomnak kellett keletkeznie egyéb árunemekben.

Ilyen új vízi forgalmat jelent többek között a só. A legutóbbi évek átlagában mintegy 45.000 tonna só érkezett vízen Budapestre. Hazánk mintegy 160.000 tonnát kitevő ásványolaj szükségletéből is közel 120.000 tonna érkezik vízen, amiből 90.000 tonna Budapesten rakatik ki, holott háború előtt az ásványolajforgalom a Dunán alig volt számottevő.

Igen nagy mértékben növekedett meg továbbá a vízen érkező kőszén mennyisége és ugyanolyan mértékben növekedett meg a délvidékről érkező vasérc, pirít, valamint megnőtt a darabáruforgalom is.

De még egy tétel van, amely számottevő fejlődést mutat Budapest vízi forgalmában. Az új kereskedelmi és ipari kikötő létesítése előtt Budapestnek — bár 10 km-nél hosszabb kiépített partfala volt — nem volt modern kikötő berendezése. Nem volt olyan berendezés, ahol gyorsan és olcsón lehetett volna gabonán kívül más árut kirakni. Egyedül a gabona át- és kirakására voltak nagyteljesítményű modern berendezéseink. A nagyobb malmok jórészt valamennyien összeköttetésben állottak a víziúttal, saját raktárakkal és elevátorokkal bírtak. Azonkívül ott volt a Közraktárak „Elevátorának” nevezett épülete is, amely — bár szerkezete, gépi berendezése ma már elavult — nemcsak mintegy 23.000 tonna gabona beraktározására nyújtott módot, de lehetőséget adott egyúttal a gabonának vízről vasútra, vagy vasútról vízre való közvetlen átrakására is. Egyéb áruk- nak vasútról vízre vagy viszont való közvetlen gyors és olcsó átrakására azonban Budapesten azelőtt a lehetőség nem volt meg.

A vasút a budapesti partfalaknak csak mintegy 2 kilométer hosszára van kivezetve. Ez a 2 km parthossz nyújthatna tehát az egyetlen lehetőséget a vízről vasútra és viszont való közvetlen átrakásra, ha ez a partszakasz kellőképpen fel lett volna szerelve. Ez a 2 km hosszú partfal a Dunaparti teherpályaudvar és a Közraktárak előtt terül el, vagyis az összekötő vasúti hídtól közel a Vámházig terjed. Ennek a partszakasznak nagyobb részét a Dunaparti teherpályaudvar foglalja le, de a Dunaparti teherpályaudvarnak csupán egyetlen vágánya vezet párhuzamosan a vízzel, míg ellenben a többi vágányok szög alatt metszik azt. A Dunaparti teherpályaudvar egész elrendezése világosan kifejezésre juttatja az Államvasutaknak háború előtti politikáját: elzárkózni a víztől. A vízmenti egyetlen vágánnyal

természetesen nem lehetett és ma sem lehet nagyobb forgalmat lebonyolítani, annál kevésbé, mert a vágányon a forgalom még korlátozást is szenved az ugyanazon vágányokon futó, részben újabban beszerzett 2—3 primitív daru miatt.

A Közraktárak, amint már említettük, a gabonát kivéve, még kevésbé vannak átrakásra berendezve, úgy hogy a háború előtti időben alig lehetett valahol más árut, mint gabonát vasútról vízre átrakni. Tulajdonképpen átrakódó forgalom ennek következtében Budapesten nem is alakult ki.

A budapesti új kereskedelmi és ipari kikötő megépítése e tekintetben teljesen megváltoztatta és orvosolta a helyzetet, amennyiben úgy a Vámmentes Kikötőben, mint a soroksári Dunaág balpartján fekvő székesfővárosi Helyi Kikötőben megvan a teljes lehetőség mindennemű árunak átrakására, a tranzito forgalom lebonyolítására. Ez a körülmény már élénken kezdi éreztetni hatását exportunk fokozásában és így egyúttal a budapesti vízi forgalom növelésében.

A DUNA MINT VÍZI ÚT jelentőségének és fontosságának a háború utáni időkben történt erős megnövekedése arra készítette a dunamenti államokat, hogy kikötőberendezéseiket mindenütt rohamosan fejlesszék, hogy így a nemzetközi versenyben el ne maradjanak. Ezt látjuk Bajorországban, Cseh-Szlovákiában, Magyarországon, Jugoszláviában és Romániában. Ebben a tekintetben egyedül Ausztria kivétel.

Ausztria a háború előtt vasúti tarifapolitikájával a bécsi kikötőbe kényszerítette a sziléziai szénbányáknak a dunai vízi útra törekvő részét, úgy hogy az említett kőszénbányák termékei kevés kivétellel Becsben rakattak hajóra és innen mentek a Délvidékre, Pancsova, Becskerek, Temesvár, Újvidékre és látták el a Duna alsó folyásának vidékét kőszénrel. A cseh és morva ipar termékei szintén az osztrák kikötőkben rakattak át hajóra. A Duna alsó folyásának gabonája és lisztje ugyancsak az osztrák kikötőkből, Bécsből és Linzből szállítottatott el Ausztria különböző részeibe. Ezekben a kikötőkben ennek következtében már a háború előtt is minden tekintetben megfelelő és modern berendezéseket találhattunk.

Miután a háború Ausztriát is nagymértékben megcsönkította, továbbá mivel a sziléziai bányáknak és Csehországnak bánya és ipari terményeit Cseh-Szlovákia Bécs rovására most már mesterségesen Pozsony és Komárom felé irányítja, az osztrák kikötők berendezései a mai forgalmat teljesen kielégítik, sőt ahhoz viszonyítva túldimenzionáltaknak tekinthetők. Így tehát Ausztriában kikötőépítési tevékenységre egyelőre szükség nincs.

A KIKÖTŐI BERENDEZÉSEKET illetőleg azonban annál siralmasabb helyzetet találtak a háború utáni évek hazánkban. A forgalom nagymértékben megváltozott, a liszt és gabona forgalma igen jelentősen megcsappant, a malmoknak hatalmas berendezései, amelyek ezt a forgalmat túlnyomórészt lebonyolították, ma jórészt elhagyatva, védtelenül állanak. A háború utáni időkben a vízre irányult

új áruk forgalmának lebonyolítására pedig nem volt meg a kellő berendezés, átrakásukra nem volt meg a lehetőség. Nem volt petróleumkikötőnk, nem voltak az ipari áruk átrakására szolgáló berendezéseink és ha a hajóval érkező külföldi szén kirakására az új Vámmentes Kikötőben és az új székesfővárosi Helyi Kikötőben időközben lehetőséget nem nyújtunk, akkor ma Budapest partfalain végig mindenütt rakodnak szenet a köztisztaság és közegészség mérhetetlen kárára, úgy amint raknak ma még homokot és kavicsot is.

Ezeket a hiányokat sürgősen pótolni kellett, de Budapest meglévő partfalai mentén modem kikötőt építeni teljesen lehetetlen volt. A városban lévő rakodópartok szűkek és teljesen alkalmatlanok daruk, raktárak elhelyezésére s a vasút által sem közelíthetők meg, sőt még a „Közraktárak“ is olyan szűk területre vannak beszorítva és körülépítve, hogy fejlesztésre a lehetőség itt sem volt megadva. Azonkívül úgy a Közraktárak, mint a dunaparti teherpályaudvar rendkívüli mértékben útjában vannak a mögöttes városrész fejlődésének és már régóta minden oldalról megnyilvánul az a kívánság, hogy ezek az intézmények onnan kitelepíttessenek. Azt hisszük, hogy a legközelebbi gazdasági fellendülés a dunaparti teherpályaudvar egészének, vagy legalább egy részének kitelepítését fogja eredményezni.

De Budapest partfalai egyébként is alkalmatlanok arra, hogy a hajók minden vízállásnál kellő biztonsággal azok mellé állhassanak. Budapest lépcsős és függélyes partfalai inkább csak folyószabályozó és városrendezési műveknek tekinthetők, amennyiben nincsenek elég mélyen alapozva és így alámosás elleni biztosításukra a közepes kis vizek magasságáig érő kőhányásokat helyeztek eléjük. Ezek a kőhányások a hajózást veszélyeztetik és megakadályozzák azt, hogy a hajók közvetlenül a partfalak mellé állhassanak. A dunaparti teherpályaudvar előtti partszakaszon a kőhányások mélyebben helyeztetek ugyan el, de kis vizeknél ezek is akadályai a hajózásnak.

Budapest új kikötőjét tehát a városon kívül kellett elhelyezni. Oly helyet kellett keresni, amely lehetőleg közel van a város szívéhez, a vasút és közút számára könnyen hozzáférhető és módot nyújt a kellő hosszúságú partok létesítésére. A nyílt folyónak a városon kívül eső partjai e tekintetben szóba nem jöhetnek, egyrészt mert e partok már szintén be voltak építve, másrészt mert az ilyen nyílt folyammenti kikötőknek megvan az az igen nagy hátrányuk, hogy igen messze terjednek, ha a kellő hosszúságú rakodópartot kívánunk előállítani. Azonkívül a folyó folyton kanyarodik, a folyó sodra hol az egyik, hol a másik parton van, a domború partok zátonyosak és ennek következtében kisvizeknél a hajók által meg nem közelíthetők. A folyók domború partjai kikötők létesítésére ennek következtében rendszerint alkalmatlanok, így tehát egy nagyforgalmú kikötő a folyó partjain igen messze terjedne el, a vasútnak és a közútnak a hozzávezetése nehézkes és igen költséges lenne, azonkívül az ilyen messze elnyúló kikötőben az üzemvezetés is sok nehézségbe ütköznék.

A modem, nagyoobszabású kikötőt a fentleírt okokból, de meg sok esetben speciális hajózási okokból is célszerű a nyílt folyókból kitorkoló külön medencékben létesíteni, már csak azért is, mert itt a

partvonalak kifejtése által zárt területen tetszés szerinti hosszúságú rakodók létesíthetők, amelyeknek vasúttal és közúttal való kiszolgálása a medencék kellő elrendezésénél szintén igen egyszerű és viszonylag kevésbé költséges.

Nagy városok közelében úgy a partok, mint a folyómenti területek rendszerint már annyira be vannak építve, hogy az új kikötőket messze kell helyezni a város középpontjától. Budapest ebben a tekintetben szerencsés helyzetben volt, amennyiben a Csepelsziget felső csúcsa, vagyis a szigetnek Csepel községtől északra fekvő része Budapesttől a soroksári Dunaág által elválasztott, árvízjárta területet képezett és így nem épült be. Ez a terület oly nagy, hogy azon nemcsak a mai szükségletnek megfelelő kikötő építhető ki legnagyobb könnyűséggel, hanem még a távoli, a jövő évtizedek szüksége is kielégítést fog nyerhetni. Ezt a területet foglalta le a háború előtt a magyar kormány s ide építette egy nagyszabású, a jövő fejlesztéssel minden tekintetből számoló tervezet keretében e tervezetnek egy részét, a mai kereskedelmi és ipari kikötőt.

Az új KERESKEDELMI ÉS IPARI KIKÖTŐ nemcsak a Csepelszigetnek Csepel községtől északra fekvő egész területét, hanem egyúttal a soroksári Dunaágnak a most már lebontott régi gubacsi gát helyén épült hidig terjedő mindkét partját foglalja le.

A kereskedelmi és ipari kikötő létesítésével kapcsolatosan ugyanis ismét hajózhatóvá kellett tenni a soroksári Dunaágot, hogy ennek a Dunaágnak legfelső három kilométer hosszú szakasza állóvízű, zárt, vagyis dock-kikötőmedencévé legyen kiképezhető.

A soroksári Dunaág az alsó és a felső végén elzárattott és az egész mintegy 56 kilométer hosszú régi folyómeder egy közel állandó vízszinű, igen kis esésű, hosszan elnyúló tóvá, bögévé alakítottatott át. Az alsó és a felső elzárásba a hajók áthaladására egy-egy hajózárszilip és azonkívül a Dunaág táplálására vízbeocsátó, illetve az alsótorkolatnál vízleocsátó zsilipek épültek. A soroksári Dunaág mai vízszíne, amint említettük, igen kis eséssel bír, holott a nagy Dunának az esése a Dunaág alsó és felső torkolatai közötti szakaszon középértékben 4.60 métert tesz ki. Közepes vízállásoknál ennek következtében úgy a felső, mint az alsó torkolatnál egy-egy vízlépcső áll elő, amennyiben a Dunaágnak a vize a felső torkolatnál a Duna kis vizeivel, az alsó torkolatnál ellenben a Duna közepes árvizeivel színei. A Dunaág alsó szakaszán a régi nagy Dunameder úgyszólván egészen meg van töltve vízzel. Ott egy 2—300 méter széles, sok kilométer hosszú gyönyörű vízfelület állott elő, amely azt hisszük, Budapestnek előbb-utóbb azt fogja nyújtani, amit Berlin lakossága számára a Hawel tavai nyújtanak.

A soroksári Dunaágot a múlt század 70-es éveiben zárták el a felső vége közelében a gubacsi gáttal és abba csak egy zsilipen keresztül bocsátottak be aránylag kevés tápláló vizet. Ez a víz a felső torkolat közelében lerakta hordalékát és így a régi nagy soroksári Dunameder felső szakaszát teljesen eliszapolta, úgy hogy itt kotrással kellett előállítani az előbb említett zárt kikötő-medencét és az annak folytatását képező hajózársatort. A Dunaágnak mintegy 16—20 kilométer

hosszú szakaszán kellett kotrásokat végezni, míg lejjebb ennél a vízszintes duzzasztott víznél már olyan nagy mélységek állanak elő, hogy ott minden kotrás fölösleges. Sőt a Dunaág legalsóbb végén már 5 méteren fölüli mélységek is találhatóak.

A Dunaág alsó torkolatánál egy hydroelektromos turbinatelep is létesült az ott átbukó víz energiájának az értékesítésére.

A Dunaág felső végén létesített három kilométer hosszú zárt kikötő-medence kotrásából kikerült anyaggal a kormánybiztosság a régi Dunameder balpartját töltötte föl e szakaszon és ezen a feltöltésen létesült a székesfőváros ú. n. ferencvárosi Helyi Kikötője. A főváros itt egy közel 1 km. hosszú partfalat épített, azt vasúttal látta el, raktárát épített és e kikötőjét elektromos portáldarukkkal szerelte fel. A főváros eme kikötőjén ugyan már van némi forgalom, de a rendes kikötői üzem itt még nem indult meg.

A soroksári Dunaág jobbspártjáról kiindulól, arra merőlegesen a sziget terepébe nyúlva négy kikötő-medence építése tervezetett. Eme kikötő-medencék hossza 600 és 1000 méter között változik, szélességük 60—80 méter. E medencék közül egyelőre csak egy, a legdélibb épül meg és ipari kikötő-medencéül fog szolgálni.

A szigetcsúcsnak a nagy Duna felé eső részén szintén tervezettek medencék. Az itt tervezett öt kikötő-medence közül legdélen, különállóan és külön betorkolással a Dunába épült meg a petróleum kikötő medence, egyelőre csak 400 méter hosszal. E medence a szükségnek megfelelően meghosszabbítható lesz. A többi négy medence egy csoportba foglalva van tervezve, egyetlen közös torkolattal a Dunába. Közös torkolattal kell ezeket a medencéket létesíteni, mert a Duna iszapolása következtében a torkolatok fenntartása mindig nagy költséggel jár és azonkívül nem is lehet minden egyes medencének külön torkolatot adni, mert e torkolatok egy része a zátonyos, domború folyópartra esnék. E négy medence közül egyelőre csak egy, a legdélibb épült meg: s ez a vámmentes kikötőnek nagy kereskedelmi medencéje.

A soroksári Dunaágból, valamint a Duna felől a sziget közepe felé nyúló medencék két sora között vezet el a kikötő-főút, amelynek folytatásában a sziget csúcsán, a Kvassay-ról nevezett felsőtorkolati hajózárszilip közelében egy híd vezet át Budapest felé. E kikötői főút jobb- és baloldalán nyerne elhelyezést a medencékhez vezető vasúti vonalak.

A kikötői pályaudvar a soroksári Dunaág balpartján épült meg és a vasút a gubacsi gát helyén készült új hídon vezet át a vámmentes kikötő területére, úgyszintén a szigeten építendő többi medencéhez.

A DUNAMENTI OLDALON már megépült a Dunába külön-külön torkoló föntebb leírt két kikötő-medence: a petróleum-kikötő és a nagy kereskedelmi medence együttesen képezik ma a vámmentes kikötőt. A nagy kereskedelmi medence 600 méter hosszú partfala mellett épült a 30.000 tonna befogadóképességű gabonátárház, amely a legmodernebb pneumatikus berendezésekkel van ellátva. A gabonátárház hossza 100 méter, szélessége 36 méter, a tárház közepén lévő

gépház tornyának magassága 54 méter. A gabonátárház egy része silórendszerű, másik része ellenben padozatos, 11 emelettel. E gabonátárházban nyert elhelyezést az exportunk szempontjából annyira fontos hüvelyes tisztító- és nemesítő berendezés.

Épült azonkívül ugyancsak a medence északi oldalán két, összesen 5400 négyzetméter alapterületű vasszerkezetű rakodósín. A rakodószínek előtti partrészen hat elektromos portáldaru szolgálja a forgalmat. E medence déli oldalán a partok csupán rézsús kőburkolattal vannak ellátva s a mögöttes terület nyílt rakterületet képez. Az e területen szabadon tároló áruk ki- és berakására két nagy mozgó híddaru szolgál, amelyeknél a hidnyílás fesztávola ötven méter.

A vámmentes kikötő másik medencéjének, a petróleum-kikötőnek partjai csak rézsús kőburkolattal vannak biztosítva. Eddig négy ásványolajkereskedelmi cég telepedett ott meg és azok közül egyik ugyancsak a vámmentes kikötő területén egy nagyszabású ásványolajfinomítót létesített.

A vámmentes kikötő ünnepélyes megnyitása a Kormányzó úr jelenlétében 1928 október 20-án ment végbe. De miután rövid néhány nappal utána a hajózási évad lezárult, továbbá miután a börze a vámmentes kikötőt csupán az 1929. évi terményre ismerte el teljesítőhelyül, a vámmentes kikötő forgalma tulajdonképpen csak 1929 második felében indult meg teljes mértékben.

A kikötő építése alatt nagyon sok esetben, mondhatnék állandóan kellett hallanunk azt, hogy a kikötőre fordított összegek céltalanul adattak ki, mert a kikötőnek forgalma nem lesz. A valóság erre a véleményre a legerősebben, a legszembeszökőbben cáfolt reá. Mindjárt az első üzemi évben a forgalom a vámmentes kikötő összes férőhelyeit, rakterületeit majdnem teljes mértékben lefoglalta és a daruk is oly mérvben vétettek igénybe, hogy azok időnkint a forgalmat nem győzték és sok esetben éjjel-nappali szolgálatot kellett bevezetni.

A vámmentes kikötő mindkét medencéjének összes forgalma, az árukat csak egyszer, a ki- vagy pedig a beérkezéskor véve számba, az 1929 július 1-étől 1930 június 30-áig terjedő első, tehát kezdeti évben 255.000 tonna volt, amely összegből a gabonátárház forgalmára mintegy 42.000 tonna, a darabáru-színekre 18.000 tonna, nyút rakterületekre 50.000 tonna, közvetlen átrakásra 70.000 tonna és a petróleum-kikötő forgalmára mintegy 75.000 tonna esik. A vámmentes kikötő vízforgalma ugyanez idő alatt 230.000 tonna volt.

Az 1930. év második felében a vámmentes kikötő forgalma az előző évihez képest még növekedett, úgyhogy máris felmerült újabb raktárak és daruk építésének szüksége, mert ezek nélkül a vámmentes-kikötő üzemét alig lehet jelentősebb mértékben növelni és a mindenfelől jelentkező szükségletet és kívánságokat teljes egészében kielégíteni.

A vámmentes kikötő állami kezelésben van, annak üzemét az e célra alakított kereskedelmi szervezet: a Vámmentes Kikötő Igazgatósága vezeti közmegelegedésre.

A kereskedelmi kikötő egyéb részeiben már szintén van némi forgalom. A soroksári Dunaág forgalma is számottevő már, bár a főváros helyi kikötőjében még nem indult meg a rendes üzem, az ipari kikötő nem készült még el, s a soroksári Dunaág munkálatai sem fejeztettek még be.

A felsőtorkolati Kvassay hajózásiipen az 1929—30. költségvetési évben 137.000 tonna áru lett átszilipelve, amelyből mintegy 113.000 tonna a fővárosi kikötő felé 33.000 tonna egyéb helyekre, Pesterzsébet, Csepel, Soroksár községekbe irányult. A Dunaág forgalmát képező árukból 46.000 tonna esik szénre, tűzifára és épületfára, 48.000 tonna nyersolajra, 22.000 tonna sóra, 6000 tonna pirite és 15.000 tonna egyéb árukra.

A vámmentes kikötő két medencét magában foglaló egész területe kerítésfallal van körülveve. Az e körülzárt területen létesített mindenemű építmények költsége az itt lévő vasutak és közutak költségeivel együtt 15 millió pengőt tesz ki.

A soroksári Dunaág hajózhatóvá tétele, a dunaági kikötő-medencének a létesítése, a Dunaágon keresztülvívó két híd építése, a kikötő-pályaudvar, a vasutak és közutak természetesen szintén jelentős költségeket emésztettek fel, amely befektetéseknek a haszna abban az arányban lesz mindinkább érezhetővé, amily arányban a kikötő nagy tervezetének különböző részei mindinkább kiépülnek és a forgalomnak átadatnak. De már így is rendkívül nagy és a befektetett tőkékkel mindenképpen arányban álló, sőt azokat meghaladó az az értéknövekedés, amely a soroksári Dunaág rendezése, a hidak, közutak és vasutak építése, úgyszintén az ármentesítési munkák következményeképp a kikötő részeire fenntartott területeknek és a soroksári Dunaág parti területeinek értékében előállott.

ABBÓL, hogy a vámmentes kikötő összes rakterületei már az első üzemévben teljes mértékben lefoglaltattak, nyilvánvaló, hogy itt olyan közhasznú építkezés hajtatott végre, amelyre Magyarország és Budapest közgazdasági életének, főként pedig kivitelének a legnagyobb mértékben szüksége volt. Nyilvánvaló ebből is, hogy a Duna mint vízi út rendkívüli fontossággal bír ma is hazánkra nézve.

De hogy megítélhessük, vajjon a jövőben is ugyanilyen lesz-e a Dunának a fontossága, röviden ki akarok térni még annak a kérdésnek a tárgyalására, hogy milyen befolyással és visszahatással lesz a legújabb közlekedő eszközöknek, a gépkocsiknak és a légi járműveknek fejlődése és mindnagyobb elterjedése a vízforgalomra.

A vízforgalom a vasutak versenye következtében ma már nagyobb-részt csak azokra az árukra szorítkozik, amelyek nagy tömegekben jelentkeznek nagyobb távolságra való szállításra és amelyeknél a szállításnak a gyorsasága nem főfontosságú. A kisebb tömegű és gyorsabb szállítást igénylő áruk a vasutat veszik igénybe, bár igaz, hogy újabban a gyorsabb járatú motoros uszályhajóknak versenye a darabáru szállításban a vasutakra nézve érezhetővé kezd válni. A légi forgalom, amely elsősorban a gyors szállítást célozza, a vízforgalomra nézve egyáltalán nem jelent versenytársat, hanem csupán a vasútra nézve, mert attól a személy- és áruszállítás egyrészét elvonja. A gépkocsik kisebb távolságokra a vasutaknak igen jelentős versenytársai, sőt még nagyobb távolra is oly helyekről, amelyek a vasút által közvetlenül meg nem közelíthetők.

Mindenfelé úgy a kontinensen, mint Amerikában is a vasutak nagyon érzik már a közúti gépjárművek versenyét. Ezzel szemben a vízforgalomnak, amely elsősorban a nagyobb, 100—150 kilométeren

felüli távolságokra való szállítást van hivatva lebonyolítani, a gépkocsi nem jelent konkurrenciát. Sőt ellenkezőleg a gépkocsi igen jó tápláló eszköze a vízi útnak, mert lehetővé teszi tömegárúknak a vízhez való szállítását olyan helyekről is, amelyeknek vasúti kapcsolata nincs és amelyek a vízi úttól olyan távolságban fekszenek, hogy azoknak a régi lófogató járművekkel való elérése és kiszolgálása már nem bizonyult gazdaságosnak.

A gépkocsi mondhatjuk kiterjeszti annak a folyómenti sávnak a szélességét, amelynek terményei a vízi út forgalmát táplálják.

A hosszú századok folyamán a gazdasági élet átalakult, intenzívebbé, gyorsabban lüktetővé vált. Új és új közlekedő eszközök jöttek létre, a régiek átalakultak, tökéletesültek, de a vízi út mindezek versenyében megőrzi helyét, fontosságát és jelentőségét.

MAURER GYULA