

STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: DR. ILLYEFALVI L. LAJOS

BUDAPEST SZEREPE A DUNAI FORGALOMBAN

ÍRTA

IFJ. DR. FELLNER FRIGYES

73. KÖTET

4. SZÁM

KIADJA: BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS STATISZTIKAI HIVATALA

Ára 3 pengő

STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: DR. ILLYEFALVI L. LAJOS

BUDAPEST SZEREPE A DUNAI FORGALOMBAN

ÍRTA

IFJ. DR. FELLNER FRIGYES

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS HÁZINYOMDÁJA

TARTALOMJEGYZÉK.

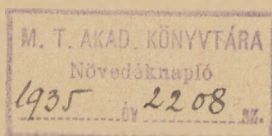
I. Rész.

Oldal

Budapest szerepe a dunai forgalomban	3
A csepeli vámmentes kikötő	11

II. Rész.

Az áruforgalom mennyiségének alakulása	15
a) Az áruforgalom mennyiségének alakulására ható tényezők	15
b) Az áruforgalom mennyiségének értéke	17
c) A behozatal és kivitel aránya	18
d) Az áruforgalom és viziforgalom aránya	19
e) A forgalom iránya	21
f) Az áruforgalom áruajtánként való alakulása	21
g) Az áruforgalom alakulása évad szerint	27
h) Az átrakodó áruforgalom	29
i) A jövő fejlődés útja	33



I. RÉSZ.

Budapest szerepe a dunai forgalomban.

Ha Budapest székesfőváros dunai áruforgalmát akarjuk vizsgálni, mindenekelőtt röviden meg kell ismerkednünk azokkal a körülményekkel és tényezőkkel, melyekből ez a forgalom táplálkozik és melyek erre formálólag hatnak ki. Ez annál is inkább szükséges, mert épen a Duna medencében történtek a háború folyamánként olyan helyzetváltozások, melyek úgy gazdasági és politikai, mint közlekedési és áruforgalmi viszonylatban egészen új adottságokat teremtettek és a további fejlődés irányát is lényegesen megváltoztatták.

Ezen eltolódások keretén belül Budapest forgalmi helyzete, gazdasági és geográfiai vonzásterülete számottevő mértékben megváltozott és épen a dunai forgalom az, mely az eltolódásokra a legszembeötlőbb módon reagált, mint ez az alábbiakból ki fog tűnni.

A dunai forgalom struktúraváltozása két síkban történt. Elsősorban lényegesen megváltozott *gazdasági* szempontból és másodsorban — ennek mintegy folyománnyaként — *közlekedéspolitikai* szempontból. Ennek a szerkezetváltozásnak keretében, ennek függvényeként történt Budapest szerepének megváltozása is.

Ami a dunai forgalom gazdasági természetű eltolódásait illeti, mindenekelőtt rá kell mutatnunk arra a körülményre, hogy a Dunavölgyében az egységes nagy vámterületet jelentő Osztrák-Magyar Monarchia széthullásával az önálló vámterülettel rendelkező, de kisebb terjedelmű államok száma megnövekedett. Számtalan árucikk, mely a háború végéig egy vámterületen belül cserélt gazdát, most már idegen vámterületen talál csak elhelyezést. Az önálló dunai államok — nem utolsó mértékben a devizakorlátozások következtében — az autarchia minél inkább való megközelítésére törek-szenek vagy olyan államokkal építik ki gazdasági kapcsolataikat, melyekkel való forgalomban a dunai út nem jön számításba.

Mindezekkel szemben egyes árukategóriák a megváltozott vámhatárok következtében viszont dunai úton teszik meg az utat.



A forgalmi viszonyok eltolódásához hozzájárult a különféle államok vasutainak tarifapolitikája, új dunai kikötők létesítése vagy kibővítése (Csepel, Pozsony).

Közlekedéspolitikai tekintetben a Duna nemzetközivé tétele, nyugati hatalmak (Anglia, Franciaország, Hollandia) megjelenése a dunai hajóforgalomban, továbbá a dunai hajóstársaságok üzemközösség- és pool-megállapodásai (D. G. T., M. F. T. R., Bayerischer Lloyd, Süddeutsche Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft) jelzik a fejlődés útjait.

Milyen volt mármost a dunai áruforgalom iránya a háború előtti években. Hegymenetben legjelentősebb árucikkek egyike volt a gabona és a liszt. Budapest dunai teherforgalmának jórészt ez a két árufajta szolgáltatta. A helybeli hatalmas malomipar, mely a Duna mentén telepedett meg, vagy itt őrlötte a gabonát, vagy pedig ez Budapesten át került egyenesen továbbszállításra, Ausztriába, Svájcba és Németországba, mely államok ekkor jóformán teljes egészében képesek voltak a dunai államok gabonafeleslegét átvenni.

A háború előtt — évi átlagban — kb. 1,300.000 tonna volt a budapesti kikötők gabona- és lisztforgalma, 1927 körül már csak ennek 25%-a, 300.000, jobb években 400.000 tonna. Hogy a gabonaforgalomnak ez a jelentős csökkenése mennyire a megváltozott gazdasági és forgalmi helyzet eredménye, annak alátámasztásául megemlítjük, hogy 1876-tól 1904-ig Budapestre víziúton érkezett és innen víziúton elszállított gabonamennyiség 2,856.000 q-ról 12,183.000 q-ra, tehát 326-57%-kal emelkedett, ami évi átlagos 10-9%-nak felel meg.¹⁾ A gabonaforgalom jelentősége tehát lényegesen lecsökkent és forgalmi iránya is megváltozott a háború folyamányaként, mint erre később még alkalmunk lesz rátérni.

A háború előtt völgymenetben jelentős volt a forgalom darabárukban, mivel az osztrák és német, kisebb mértékben a magyar ipar balkáni экспанзиója ez időtájt érte el egyik kulminációs pontját. Nagyobb tételként szerepelt ez irányban a cement is.²⁾

Érdekes tünetként említhető meg, hogy ebben az időszakban a hegymenet sokkal több hajóteret foglalkoztatott, mint az ellenirány, vagyis a kihasználtság az utóbbi esetben csekélyebb fokú volt. Ennek közlekedéspolitikai szempontból jelentős előnye abban mutatkozott, hogy az üzeme gazdaságilag költségesebb hegymenet kisebb arányban terhelte az 1 tonna árut és hogy a vállalkozás rentabilitása nőtt.

Jóformán teljesen hiányzott a dunai forgalomból a háború előtt a romániai petróleum, mivel a Monarchia a saját vámterületén előforduló galíciai petróleumot használta fel.

¹⁾ Lásd : *Gonda Béla* : A budapesti kereskedelmi kikötő. Budapest 1908. 6. oldal.

²⁾ Lásd : *Karl v. Végh* : Das Frachtgeschäft und die Tarife der Donauschiffahrt. (Mitteleuropäische Wasserstrassenpolitik, 1929.)

A békekötések után az áruk áramlási iránya és az árukategoriák sok tekintetben megváltoztak.

A dunai gabona a mai világpiaci árak és fuvarozási költségek mellett (a 78 kg tiszavidéki búza q-ja 1935 elején 16 pengő) ha egyáltalán elhelyezhető, nyugateurópai piacokon, már gyakran a völgyemenetben szállítatják a dunai kikötők felé (lásd 6. oldal), a Jugoszlávia javára történt német jóvátételi szállítások ugyancsak a völgyemenet forgalmát lendítették fel, hasonlóképen Magyarországra történő német sószállítások, mivel a máramarosi sóbányák elvesztése következtében Magyarország sószükségletét Németországból történő behozatal révén elégíti ki. Sőt a már említett jóvátételi szállítások kapcsán Ruhr-szén is fuvaroztatott Regensburgtól Belgrádig dunai úton.

Az elmondottakat kellőleg támasztja alá az alanti táblázat, mely némely jelentősebb cikk forgalmi mennyiségének (behozatal + kivitel) változtatásait tünteti fel különböző időpontokban:

Év	Gabona	Kőszén	Ásványolaj	Nyers-
	1.000 m é t e r m á z s á b a n	m é t e r m á z s á b a n	m á z s á b a n	termények
1905.....	7.584·2	802·5	164·1	55·9
1910.....	6.057·0	307·6	124·3	79·3
1913.....	7.472·4	407·6	115·1	81·4
1916.....	1.608·6	343·1	60·3	108·0
1920.....	98·4	150·7	15·1	35·0
1925.....	1.027·9	569·3	52·2	28·9
1930.....	848·8	3.520·2	802·6	216·0
1931.....	1.014·7	2.962·2	524·7	125·4
1932.....	461·5	1.326·8	480·9	110·2
1933.....	559·8	1.232·8	561·9	142·3

A táblázatból kitűnik, hogy főleg olyan természetű áruk tartották meg domináló szerepüket a budapesti(és általában az egész) dunai forgalomban, melyek egyrészt állandó kereslet tárgyai, másrészt nagy rakterület elfoglalása mellett viszonylag csekély kereskedelmi értéket reprezentálnak.

Dacára annak, hogy egy agrár jellegű ország termelvényeinek nagyrésze ilyen természetű, tehát más közlekedési eszközök (így a vasutak) is igyekeznek szolgáltatásaikat ezen áruk által megkövetelt szállítási körülményekhez igazítani, mégsem vesztette el a dunai hajózás az ezen áruk fuvarozásából reá eső hányadot, azt megőrizni volt képes, sőt némelykor fokozta is ezekben forgalmát.

Ennek oka a szállítási eszközök specifikus energiájának törvényében keresendő.¹⁾

A különböző közlekedési eszközök más és más specifikus energiákkal rendelkeznek, melyek számukra meghatározott körülmények között a maximális teljesítőképességet biztosítják. Így a folyamhajózás specifikus energiája, hogy nagytömegű, nagy rakterületet elfoglaló árukat aránylag olcsón képes viszonylag nagy távolságokra szállítani. Az árunak aránylag lassú mozgási

¹⁾ Lásd: Neumann: Adalékok a közlekedés gazdaságának elméletéhez. Közgazdasági Szemle 1934. 11—12. sz.

sebessége folytán a víziúton való szállításhoz főleg olyan áru jöhet számításba, melynek állapota és állaga sem kémiai, sem fizikai értelemben a hosszú szállítási időtartam alatt nem változik. Így gyorsan romló cikkek fuvarozására a folyami hajózás nagy távolságokon nem alkalmas, ami nem zárja ki, hogy rövidebb útvonalakon ugyancsak ne lennének ilyen áruk víziúton fuvarozhatók. (Például a budapesti napi piacra Dunamenti községekből felhozott gyümölcs és főzelékfélék.)

Hogy főleg mezőgazdasági tömegcikkek (búza, hüvelyesek, magvak) szállításánál a víziúton való szállítás mennyire indokolt lehet, mi sem bizonyítja jobban, mint az 1931. és az 1933. évi Nyugat-Európa számára történt tömeges gabonaszállítások. A tengelyen való szállítás a búza alacsony árára való tekintettel nem jöhetett számításba a szállítás rendkívül költséges volta miatt, mivel az árut olyan nagy szállítási költségek terhelték volna, melyet ez el nem bírhatott. Maradt tehát a Dunán való fuvarozás lehetősége egészen a Fekete-tengerig, honnan ugyancsak víziúton került továbbszállításra. Egyedül 1933-ban a dunai hajózási vállalatok mintegy 9 millió métermázsza gabonát szállítottak, melynek fele magyar termelvény volt.¹⁾

Így általában megállapítható, hogy főleg a mezőgazdasági és bányászati termékek azok, melyek leginkább ellenállottak a Duna forgalmában történt eltolódásoknak.

Ezek mellett a rohamosan fejlődő budapesti ipar számos nyersanyagot ma dunai úton hoz be, így például Egyiptomból és átrakással Észak-Amerikából gyapotot (1933/34. évben 105.782. q-t, a vámmentes kikötő forgalmának 1·9%-a, egyéb országokból cellulózt 184.803 q, 3·2%, azonfelül jutát, fémeket, kakaobabot stb. Jelentős a papírforgalom 609.281 q, 10·7%).

Az ipari nyersanyagok és cikkek forgalma előreláthatólag további fejlődést fog felmutatni az 1934. őszén megindult rendszeres Duna—Fekete-tengeri—Levante közvetlen forgalom hatásaként.

Általában tapasztalható, hogy az ipari készárak Budapestről való kiviteli forgalma dunai úton néha meglepően kiugró emelkedő irányzatot mutat, amit az alanti kimutatás is bizonyított. (Számok métermázsát jelentenek.)

Árucikk	1902	1910	1920	1929	1933
Gépek	16.300	145.298	34.100	136.685	10.553
Rövid- és díszműáru	3.000	14.861	155	8.413	5.355
Papiros	27.100	42.886	7.298	6.963	8.470

Ezek után feltehetjük a kérdést, mennyiben változott meg Budapest helyzete és szerepe a dunai forgalom szempontjából gazdasági és közlekedéspolitikai szempontból.

¹⁾ Lásd: dr. Domony Móric: »A mezőgazdaság és a folyamhajózás« c. cikket a Hajózási Hírlap 1934. június 1-i számában.

Gazdasági szempontból Budapest továbbra is megmaradt egyes mezőgazdasági és bányászati termékek főelosztóhelyének, habár szerepe ezen a téren kissé lecsökkent.

Lényegesen emelkedett viszont az ipari nyersanyagok behozatala dunai úton, a helyi ipar fejlődésével párhuzamosan. Mindezek ellenére a háború után közvetlenül, majd ismét a válság éveiben a dunai áruforgalom mennyiségileg erősen lecsökkent:

Év	Áruforgalom (ezer tonnában)	Év	Áruforgalom (ezer tonnában)
1910.....	2.450	1922.....	540
1911.....	3.100	1923.....	622
1912.....	2.600	1924.....	799
1913.....	2.430	1925.....	745
1914.....	1.852	1926.....	1.358
1915.....	806	1927.....	1.949
1916.....	690	1928.....	1.998
1917.....	616	1929.....	2.112
1918.....	435	1930.....	1.936
1919.....	80	1931.....	1.619
1920.....	335	1932.....	1.206
1921.....	503	1933.....	1.024

Már egészen más képet kapunk, ha az összforgalom és hajóforgalom arányát vizsgáljuk ugyanezen időszakon belül. Az alanti táblázatból látható, hogy a számarány már 1927-ben elérte a háború előtti színvonalat:¹⁾

Év	%	Év	%	Év	%
1911.....	25	1918.....	7	1923.....	10
1912.....	23	1919.....	3	1926.....	17
1915.....	11	1920.....	8	1927.....	24

A fenti táblázatból nyilvánvaló, hogy a vízforgalom összforgalomhoz viszonyított számaránya nem csökkent és az évek folyamán megtartotta pozícióját, dacára, hogy a dunai forgalom 20—30%-kal hanyatlott.

Ennek okát majdnem kizárólag abban látjuk, hogy a Dunavölgyében keletkezett újabb államok vasutainak önálló és sokszor egymás ellen dolgozó tarifapolitikája az áruk tengelyen való szállítását körülményesebbé és sok viszonylatban költségesebbé tette, mint volt ez a háború előtt, hol az áru nagyobb utat tehetett meg ú. n. »tarifatörés« vagy egyéb zavaró körülmények nélkül ugyanazon a területen, mint jelenleg. A mai helyzetben csak a Duna jelenti bizonyos viszonylatokban a hosszabb útvonalon való egyszerűbb fuvarozás lehetőségét.

¹⁾ Adat: *J. v. Maurer*: »Der neue Budapester Hafen und dessen Bedeutung im Donauverkehr«. Mitteleuropäische Wasserstrassenpolitik. (Referate und Beschlüsse der mitteleuropäischen Wasserstrassenkonferenz (W. Braumüller, Wien und Leipzig 1929.)

Másik fontos körülmény abból adódott, hogy különösen az utóbbi évek folyamán egyes mezőgazdasági termények és ipari nyersanyagok piaci árában bekövetkezett hanyatlás folytán ezek az áruk a drágább vasúti fuvar költséget egyre kevésbé bírják el és csupán az olcsóbb víziút jelent olyan szállítási körülményt, mely az áru árához mérten nem jelent a lukratív termelés szempontjából veszedelmet.

Így fokozottabb jelentőségre tehetett szert az az elgondolás, mely Budapestet a dunai hajózás segítségével akarja tengeri kikötővé fejleszteni és vagy komphajóáratok megindításával vagy a Duna torkolati kikötőiben történő átrakodással kívánja az ország tengerentúli kereskedelmének egy részét a dunai víziút segítségével lebonyolítani.

Közlekedéspolitikai szempontból Budapest mint átrakodó kikötő (Umschlagshafen) csak lényegesen kisebb területről származó vagy oda irányuló áruk számára jöhet számításba, mivel a vámhatárok összeszűkülése és az idegen vasutak tarifapolitikája a forgalmat nem Budapest felé terelik, hanem az egykor még Budapest vonzókörébe eső területek forgalmát is mesterségesen más utak felé irányítják. Ilyen természetű feladatát csak a Duna—tengeri forgalomban láthatja el.

Ennél a pontnál még egy körülményre szeretnék rámutatni, nevezetesen arra a harcra, mely a dunai államok tengeri kereskedelmi forgalmáért egyrészt a dunai kikötők, másrészt Triest és Hamburg között fennáll, különös tekintettel Budapestnek e versenyben elfoglalt helyzetére.¹⁾

A békeszerződések után nyomban megindult a verseny a Dunamedence forgalmáért tengerentúli viszonylatban. Ez a harc különösen a legutolsó években vált élessé, mivel a dunai államok kereskedelmi forgalma tengerentúli viszonylatban egyre jelentékenyebb. (Magyarorszáé elérte 1932-ben az összforgalom 8%-át, azaz 50 millió pengőt.)

A Dunamedence tengerentúli forgalmának lebonyolítására három alternatíva áll rendelkezésre, melyek kihangsúlyozása a mindenkori gazdasági és politikai helyzethez képest váltokozva történt.

Az egyik megoldás (az olasz elgondolás) a Dunamedence tengerentúli forgalmát az adriai kikötőkön (Triest, Fiume) át kívánja vezetni. Osztrák viszonylatban a Tauern vasút révén a forgalomnak Triest irányába történő terelése még inkább sikerrel járhat, ám magyar viszonylatban a jugoszláv vasutak tarifapolitikája következtében gyakorlatilag ez az elgondolás meg nem valósítható.

Mindehhez hozzájárul, hogy a Dunamedence forgalmáért Hamburg is bekapcsolódott a küzdelembe és a csehszlovák vasutak tarifapolitikája következtében ma Hamburg vonzásterülete közel jár a Dunavonalhoz.²⁾

¹⁾ Lásd részletesen *Dr. F. von Fellner jr.* »Der seewärtige Verkehr der Donaustaaten.« Wiener Wirtschaftswoche 14. November 1934.

²⁾ Lásd: *Dr. F. v. Fellner jr.* : »Der seewärtige Verkehr der Donaustaaten.« Wiener Wirtschaftswoche 14. November 1934.

Mind a két megoldás végeredményben elvonja a Dunától a forgalmat, azonban egyes cikkekben még mindig olcsóbbnak bizonyult a víziút és a vasúti fuvarozás viszonylag magas költségét ezek az áruk nem bírják el.

Marad a harmadik elgondolás, mely főleg magyar viszonylatban biztat némi sikerrel, hogy a lehető leghosszabb olcsó víziút kihasználásával, tehát lehetőleg végig hajókon történő fuvarozással bonyolítottassék le ez a forgalom.

Bizonyos árucikkekben a dunai fuvarozás vonzóereje még Bécsnél is tovább terjed, úgyhogy Budapest a tengerentúli, Dunán át történő forgalom számára Ausztria kikötőjévé is válhat.

Ennél a pontnál kapcsolódhatnak be Budapest a háború utáni új helyzet adottsága folytán a Dunamedence tengerentúli forgalmának lebonyolításába és pedig modernül kiépített csepeli vámmentes kikötője révén, mint közvetítő kikötő. Budapest számára itt kínálkozik alkalom, hogy mindazt, amit a vámhatárok megváltozása és az áruforgalom eltolódása következtében forgalom tekintetében elvesztett, bizonyos mértékben pótolja.

A legújabb irányzat ezt a lehetőséget felismerte és ma már a komphajók építésével gyakorlatilag is megvalósulni látszik a terv.¹⁾

A továbbiakban némely olyan körülményre szeretnénk pár szóval rámutatni, mely a továbbiak megérthetése végett szükséges és a belvízi hajózás üzemvitelét világítja meg közlekedéspolitikai szempontból.

Mindenekelőtt rá kell mutatnunk a vízi úton való szállításnak a vasúti fuvarozásnál lényegesen olcsóbb voltára. Ez az olcsóbság már a vontató és szállítóeszközök alacsonyabb beszerzési költségeire is áll. Így Wiedenfeld számítása szerint 1 tonna árura kb. 150 márka (kb. 200 pengő) hajóépítési költség esik egy négy 2000 tonnás uszályt vontató 1800 lóerős modern vontatógőzzel továbbított uszályvonalnál. Vagyis 200 menetnél már tonnánként nem terheli az árut a hajó beszerzési költsége.

A vasútnál hasonló számítás alapján jelenleg 420 márka (580 pengő) költség áll elő tonnánként, vagyis kb. háromszor annyi, mint a folyami útnál.²⁾

Azonfelül a víziúton nem szükséges a pálya létesítése és így lényegesen kisebb tőkeberuházással jár a víziúton való szállítás, mint a vasúti fuvarozás.

Ami a vízijárművek tarifaképzését illeti, úgy mindig a rendelkezésre álló hajótér nagysága szabja meg a fuvarozásért kérhető árakat. A hajótér áru gyanánt jelentkezik és a mindenkori keresleti viszonyokhoz mért árért áll rendelkezésre.

Ezen a ponton tehát a folyamhajózás merőben ellentétes a vasúttal, hol a fuvarozás előre meghatározott feltételek mellett teljesítettik.

¹⁾ Lásd: *Iff. dr. Fellner Frigyes*: A Duna—Földközi tengeri közvetlen forgalom. Magyar Lloyd. 1934 augusztus 14-i számában.

²⁾ Lásd: *Wiedenfeld*: Transportwesen. J. C. B. Mohr, Tübingen 1930. 24. oldal.

A folyami hajózást két természeti behatás veszélyezteti, illetőleg teheti lehetetlenné. Az egyik az alacsony vízállás, a másik a télen át való befagyás.

Az alacsony vízállás bizonyos körülmények között a hajók terhelését képes befolyásolni és a dunai forgalomban egy hajó merülése 1-80 méternél nagyobb nem lehet.

Ami a Duna évi vízállását a sempont (96-59 m) felett illeti, adjon áttekinthető képet az alanti táblázat.¹⁾

Év	Évi közép m	Maximum m	Minimum
1880.....	3-17	5-42	2-00
1885.....	1-88	4-16	0-04
1890.....	2-48	5-96	0-76
1895.....	2-45	6-40	0-05
1900.....	2-68	5-65	0-67
1905.....	2-59	4-55	1-10
1910.....	3-26	5-60	1-24
1915.....	2-92	5-03	1-12
1920.....	2-77	6-56	0-24
1925.....	2-21	5-45	0-10
1930.....	2-15	5-22	0-29
1932.....	1-84	4-67	0-37

A télen át való jégzajlás vagy befagyás általában csak 3 hónapon át fenyeget, azonban átlagosan az év $\frac{1}{3}$ -át szokták olyannak tekinteni, mikor a dunai hajózás teljes egészében szünetel. Vannak azonban esztendők — így az 1929 esztendő — mikor a rendkívül hideg és hosszantartó tél miatt a dunai hajózás csak $1\frac{1}{2}$ havi késedelemmel indulhatott meg.²⁾

Ez a két természeti körülmény lényegesen befolyásolja a folyami hajózás alakulását, úgyhogy a számszerű vizsgálódásoknál ezeket figyelmen kívül nem hagyhatjuk.

Mindkét körülmény az előre való kalkulációt bizonyos fokig lehetetlenné teszi és fokozott mértékben veszélyezteti a folyamhajózási üzemek rentabilitását. Fokozza a kockázatot, hogy a Dunán az alacsony vízállás az aldunai forgalom szempontjából esetleg már akkor jelenthet komoly akadályt a Kazán-szoros szirtjei miatt, mikor a felső szakaszon ez a veszély még nem áll fenn és így komoly késlekedések okozta veszteségek állhatnak elő.

Ezek ismeretében pár szóval a budapesti kikötők teljesítőképességét óhajtjuk ismertetni.

A helybeli kikötők a csepeli kikötő megnyitásáig a nagy európai folyami kikötők (Mannheim) tulajdonságait teljesen nélkülözték, mely

¹⁾ Lásd: *dr. Illyefalvi I. Lajos*: A hatvanéves Budapest. Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatalának kiadása. Budapest, 1933.

²⁾ Lásd: *Béla Nikl*: Die Stromschiffahrt im Jahre 1929. Ungarisches Wirtschafts-jahrbuch. Jahrgang 1930. 245. old.

körülmény elsősorban talán arra vezethető vissza, hogy a Duna forgalma sem intenzitás, sem állandóság, sem pedig a háttérületek gazdasági értékének szempontjából nem hasonlítható össze a Rajnával és a vele összefüggő csatornarendszerekkel.

A budapesti kikötők építése fokozatosan haladt előre a rakpartok kiépítésével párhuzamosan. Mivel e rakpartok kiképzése idején Budapest mint ipari centrum számba nem igen jött, nem helyeztek rá súlyt, hogy a rakodóterületeket úgy helyezték el, hogy azok egyben az ipari termelést is rentábilisan legyenek képesek szolgálni. Ez a budapesti rakpartok legnagyobb hibája, melyből a többiek már önmaguktól adódnak.

Budapest kiépített rakpartjainak hossza 12 km (a csepeli kikötő rakpartjai nélkül).

Ezek közül áruforgalom szempontjából csak a balpart jöhet számításba, nagy hátránya azonban, hogy a technikai modern berendezések jóformán teljesen hiányzanak. A Margit-híd pesti hídfőjén túl levő szakaszon csak nemrégiben szereltek fel újabb rendszerű darukat, míg a rakpart keskenysége nagy rakterületet igénylő áruk tárolását nem engedi meg.

Ezeknek a város közepén húzódó rakpartoknak más feladatuk nem lehet, mint a személyforgalom lebonyolítása.

Egyébként a rakpartok túlnyomó része lépcsősen van kiképezve, ami a hajók közel a parthoz való kikötését gátolja és így alacsony vízállás esetén a hajók tetemes távolságra köthetnek csupán ki, ami a ki- és berakodást lényegesen megnehezíti és költségessé teszi. Ott pedig, ahol ilyen lépcsős rakpart nincs (Lánchídnál), épen a város közepe terül el, tehát e terület áruarakodásra nem alkalmas. Városrendezési és esztétikai szempontok figyelmen kívül hagyásával is, a csatlakozó vasúti vágányok hiánya az átrakodó forgalmat teszi lehetetlenné.

A közraktárak mentén elterülő kikötő, melynek folytatása a dunaparti teherpályaudvar mentén elterülő rakpart, a forgalmi igényeknek egyre kevésbé tud megfelelni. A város terjeszkedése pedig belátható időn belül ugyanolyan hátrányos körülményeket fog eredményezni, mint a jelenlegi helyzet a Rudolfrakparti kikötőknél.

A csepeli vámmentes kikötő.

A csepeli vámmentes kikötő létesítésének gondolata már jóval a háború előtt felmerült, mihelyt nyilvánvalóvá lett, hogy egyrészt a budapesti rakpartok már nem elégségesek a forgalom lebonyolítására, másrészt pedig Magyarország fokozódó külkereskedelmi forgalma a Balkán felé víziúton csak úgy bonyolítható le rentábilisan, ha megfelelő támponttal rendelkezik. A budapesti rakpartok ugyanis, melyek eddig kikötőül használtattak, jórészt nélkülözik a vasúti csatlakozást, mely csupán a Boráros-tér és vasúti híd

között 2 kilométeres szakaszon van meg technikailag tökéletlen mértékben és így az átrakodó forgalomnak nem felelhettek meg. Azonfelül csekély szélességűek és a helyzetük a város szívében ugyancsak nem volt előnyös tulajdonságuk.

A háború e tervnek kivitelét egyelőre megakadályozta, a háború után azonban francia tőkével (Schneider-Creuzot) indult meg a munka.¹⁾

A francia tőke a háború után ugyanis bizonyos elhelyezkedési lehetőséget látott a dunai forgalom terén, azonban ezirányú érdekelttségét nem-sokára likvidálta és a magyar kincstár, miután a francia tőkésekkel kielégítette, e kikötő birtokába jutott.

Maga a kikötő elhelyezése a Csepelsziget északi csúcsán igen ideálisnak mondható, mert egyrészt viszonylag közel esik a városhoz, másrészt a soroksári Dunaág jóformán félig kész medencét szolgáltatott, hol csupán kotrási és zsilipépítési munkálatok voltak szükségesek és így a költséges földmunkák egyrésze megtakarítható volt.

Azonfelül a város déli részén helyezkedvén el, nem fenyegetett az a veszély, hogy a Budapesten leggyakoribb északnyugat-délkeleti légáramlás a korom és hulladékrészeket a városba hozza.

A kikötő megfelelő vágányhálózattal rendelkezik és a Ferencvárosi teherpályaudvar révén van közvetlen kapcsolatban a bécsi, szolnoki, belgrádi vonalakkal, úgyhogy úgynevezett zárt vonatrészek kezelése is lehetővé válik.

A vágányok közvetlenül a medencék és raktárak mellé vannak fektetve és a soroksári Dunaágon keresztül épített híd segítségével csatlakoznak a MÁV vonalaihoz. Fokozza a kikötő vasúthálózatának jelentőségét, hogy aránylag nem esik távol a főváros két jelentékeny ipari centrumától, a Kőbányai- és Soroksári-úti ipartelepektől, miáltal a kikötőből ezekbe a gyárakba és fordítva történő fuvarozás csekély költséggel jár és az oda-vissza futó vasúti kocsik üres menetben is kevesebb kilométerszámot tesznek meg.

Maga a kikötő négy önállóan mondható részre oszlik.

Az első része az úgynevezett szénkikötő, melynek feladata elsősorban a helybeli iparvállalatok szénellátására szolgáló szénbehozatal megkönnyítése lett volna, amennyiben részint a Mecsek vidéki szén (Mohácson át), részint a karwini és sziléziai szénnek Pozsonyon vagy Komáromon át történő behozatalát kívánták ezen át biztosítani, mely utóbbi relációban különleges tarifák létesítésével ez a cél elérhető lett volna ugyan, azonban a devizazárlat óta a külföldi szén behozatala úgyszólván szünetel és így a szénforgalom csak a hazai szénre és külföldi koksza szorítkozik.

¹⁾ Lásd: *Julius v. Maurer*: Der neue Budapester Hafen und dessen Bedeutung im Donauverkehr. Mitteleuropäische Wasserstrassenpolitik. (Referate und Beschlüsse der Mitteleuropäischen Wasserstrassenkonferenz. W. Braumüller. Wien-Leipzig 1929.

A második rész a szabad kikötő, mely két medencéből áll.

Az északi medence hossza 1 kilométer, szélessége részint 150, részint 100 méter. Itt van elhelyezve a gabonaraktár összesen 35.000 tonna befogadóképességgel, továbbá két áruszín, összesen 5600 m² rakterülettel. Ugyancsak itt talált elhelyezésre a gypjúraktár is. Az átrakodás megkönnyítésére 6 villamos daru áll rendelkezésre. Ezeknek montírozásával a budapesti kikötőberendezések régi hibája tetetett jóvá. Hogy egy megfelelő gabonasilos építése mennyire szükséges volt, mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a csepeli kikötő üzembehelyezése előtt csupán az elevátor (270.000 q férősséggel) állott e célra rendelkezésre.

Másik medence az úgynevezett petróleum kikötő, melynek szélessége 120 méter, hossza 350 méter és szükség esetén 600 méterre is meghosszabbítható. A romániai petróleum forgalmának lebonyolítására szánták, jelenleg azonban az itt megtelepedett vállalatok (Shell) saját hatáskörükben intézik a forgalmat.¹⁾ 1929-ben már 30.000 tonna befogadóképességű tank állott rendelkezésre.

A soroksári Dunaág, melynek szélessége 120 méter, az északi végén lévő Kvassay zsílip révén tetetett alkalmassá kikötő céljaira. A kiépített rakpartok hossza 900 méter.

Az új nagyvásártelep közelsége alkalmassá teszi e kikötőt a helyi élelmiszerfelhozatal lebonyolítására.

A negyedik rész az úgynevezett ipari kikötő, mely jelenleg egy 100 méter hosszú és 50 méter széles medencéből áll és olyan területen fekszik, mely iparvállalatoknak szolgál letelepülési helyül. Természetesen a jelenlegi gazdasági depresszió idején mindezideig nagyobb mérvű letelepülések nem történtek, azonban ha a közvetlen Duna-tengeri forgalom állandó eredményeket lesz képes felmutatni, úgy hihetőleg mindazon iparvállalatoknak, melyek állandó vevői vagy szállítói a levantei és földközítengeri területeknek, alkalmas hely lesz a letelepedésre.

Az ipari kikötő esetleges bővítésére elegendő terület tartatott fenn. A bővítés több oldalmedence beiktatásával történhetik a jelenlegi nagyság kb. háromszorosáig.

A csepeli kikötő egyébként uszályok számára téli kikötő gyanánt is szolgál, amennyiben főleg uszályok és tankhajók áttelelésére alkalmas.

Ezeneken felül számos egyéb berendezés (zsízsíktelenítő) tökéletesíti a kikötőt.

A fővárossal való közvetlenebb és gyorsabb kapcsolat biztosítása céljából tervbevetetett egy BSzKRt szárnyvonal építése. Jelenleg azonban egy műúton kívül csupán autbuszközlekedés és a csepeli HÉV vonal áll rendelkezésre.

¹⁾ Lásd: M. kir. budapesti vámmentes kikötő jelentése az 1933/34. költségvetési évről.

A következőkben néhol nem volt elkerülhető, hogy — a nem Budapest közigazgatási területéhez tartozó — csepeli vámmentes kikötő adatait külön tárgyaljuk. A különböző források statisztikái ugyanis nem egységes felvétel alapján készülnek. Ilyen esetekben megjegyeztük, hogy az adatokban a csepeli kikötő adatai is benn foglaltatnak. A csepeli kikötő adatainak tárgyalását annál kevésbbé mellőzhettük, mivel bár közigazgatásilag nem tartozik a székesfőváros területéhez, gazdasági szerepét és hatásait illetőleg ettől el nem választható.

Budapest víziúton lebonyolított áruforgalma a legutolsó három évben egyébként a kikötők szerint részletezve következőképen alakult (áruforgalom ezer métermázsában) :

Kikötő	1931—1932		1932—1933		1933—1934	
	Bejött	Kiment	Bejött	Kiment	Bejött	Kiment
Újpest	681	17	746	23	641	31
Duna jobbpart	4.422	74	3.492	32	3.862	54
« balpart	6.425	658	3.976	471	4.246	657
Közlaktár	94	72	62	74	8	162
Dunapart teher p.-u.	603	573	652	249	664	611
Ferencváros	601	—	652	4	789	—
Csepeli vámmentes	1.840	788	1.841	595	1.562	1.162
Összesen ...	14.666	2.182	11.421	1.448	11.772	2.677

A behozatal javára mutatkozó nagy egyenleg indítóokát megtaláljuk abban, hogy egyrészt a város maga mint fogyasztópiac is jelentős, másrészt az ipari feldolgozás céljaira behozott nyersanyagok mint feldolgozott iparcikkek már elbírták a költségesebb vasúti fuvarozást és így nagyobb-részt nem víziúton kerültek elszállításra.

Budapest székesfőváros részesedése a dunai áruforgalomból a magyar Dunaszakaszon lebonyolódó összforgalomnak mintegy 94%-ára tehető.

II. RÉSZ.

Az áruforgalom mennyiségének alakulása.¹⁾

Az áruforgalom mennyiségét vizsgálva, azt látjuk, hogy ennek általános iránya a háborús évekig egyenletesen fejlődő volt. Az 1898. év ugrásszerű emelkedése annak tudható be, hogy ettől az évtől kezdődőleg az összes dunai hajóstársaságok forgalma nyilvántartás tárgyát képezte.

Év	Hajóforgalom összesen (1000 q)	Év	Hajóforgalom összesen (1000 q)
1874.....	4.256	1910.....	24.497
1880.....	5.251	1913.....	24.308
1890.....	8.252	1917.....	6.161
1898.....	16.626	1920.....	3.358
1900.....	15.664	1930.....	19.357
1905.....	18.904	1933.....	10.239

A háború alatti kisebb mérvű visszaesés főleg a kivitel oldalon előálló nagy hanyatlásnak tudható be, míg a behozatal oldal ezen időtájt nem mutat olyan mérvű visszaesést. A behozatali oldal nagyobb ellenállóképessége arra vezethető vissza, hogy a balkáni frontra irányuló nagy tömegű munició és nyersanyag szállítások részint dunai úton történtek és jelentékeny részük Budapesten rakatott át hajóról vasútra.

A háború utáni évek a még kialakulatlan helyzet és terményhiány következtében, nemkülönben a szállítóeszköz-park teljesítőképességének hiányossága miatt, melyhez még a szénhiány is járult, erős forgalomvisszaesést eredményeztek, melyből azonban azóta a főváros dunai áruforgalma ismét erőteljesen kibontakozott.

a) Az áruforgalom mennyiségének alakulására ható tényezők.

Az áruforgalom mennyiségének alakulása egész sereg olyan körülménytől függ, melyek állandó változásoknak vannak alávetve.

Így elsősorban a szállított áru iránt megnyilvánuló kereslet okozhat számottevő eltolódásokat a forgalom volumenje terén. A főváros áruforgalma

¹⁾ Vizsgálódásaink időszaka 1874-től — vagyis az egyesítés utáni első évtől kezdve — napjainkig terjed. Az adatokat a Székesfővárosi Statisztikai Hivatal állította össze.

Budapest áruforgalma.¹⁾ — 1874—1933.

Év	Érkezés			Elszállítás		
	Összesen	Hajókon ²⁾		Összesen	Hajókon ²⁾	
		absz.	%		absz.	%
1874	13.219	2.926	22-13	6.047	1.330	21-99
1875	13.946	2.645	18-97	6.569	1.373	20-90
1876	14.550	3.001	20-63	7.446	1.849	24-83
1877	15.390	2.820	18-32	7.979	1.838	23-04
1878	14.924	2.888	19-35	8.443	2.081	24-65
1879	15.805	3.021	19-11	8.457	1.907	22-55
1880	15.662	3.454	22-05	8.064	1.797	22-28
1881	17.877	3.499	19-57	8.714	1.947	22-34
1882	20.498	3.477	16-96	10.404	2.317	22-27
1883	25.136	3.263	12-98	10.961	2.110	19-25
1884	23.699	3.580	15-11	12.227	1.903	15-56
1885	23.220	4.003	17-24	13.328	2.159	16-20
1886	22.899	3.440	15-02	11.124	2.289	20-58
1887	22.638	3.755	16-59	11.552	2.406	20-83
1888	26.554	4.215	15-87	13.043	2.927	22-44
1889	22.496	4.438	19-73	12.605	2.554	20-26
1890	24.200	5.188	21-44	13.227	3.064	23-16
1891	25.735	2.803	10-89	14.109	2.019	14-31
1892	25.120	3.300	13-14	16.484	1.963	11-91
1893	30.049	4.901	16-31	17.550	2.530	14-42
1894	30.753	4.870	15-84	18.939	2.395	12-65
1895	35.710	4.632	12-97	19.536	2.111	10-81
1896	35.400	5.440	15-37	18.200	3.029	16-64
1897	38.560	5.889	15-27	16.470	2.884	17-51
1898	46.066	14.198	30-82	18.608	2.428	13-05
1899	40.661	11.648	28-65	18.585	3.391	18-25
1900	41.097	10.934	26-61	21.077	4.730	22-44
1901	41.904	11.288	26-94	21.756	4.476	20-57
1902	42.440	11.176	26-33	22.688	4.080	17-98
1903	47.793	14.109	29-52	23.025	4.103	17-82
1904	47.744	15.186	31-81	23.835	4.349	18-25
1905	50.138	14.083	28-09	24.167	4.821	19-95
1906	53.939	14.663	27-18	26.277	5.268	20-05
1907	61.185	14.974	24-47	28.215	4.905	17-38
1908	59.921	12.617	21-06	26.284	4.183	15-91
1909	69.700	19.099	27-40	29.282	4.819	16-46
1910	72.994	19.363	26-53	33.302	5.134	15-42
1911	86.683	23.986	27-67	35.133	6.908	19-66
1912	80.339	20.007	24-90	33.686	5.887	17-48
1913	69.890	18.987	27-17	32.113	5.321	16-57
1914	59.890	14.238	23-77	27.101	4.283	15-80
1915	50.482	6.270	12-42	22.589	1.794	7-94
1916	49.732	5.831	11-72	25.629	1.043	4-07
1917	46.204	5.374	11-63	22.082	787	3-56
1918	42.772	3.853	9-01	17.965	500	2-78
1919	19.323	713	3-69	8.050	97	1-20
1920	29.193	3.099	10-62	12.652	259	2-05
1921	38.580	3.980	10-32	17.612	1.053	5-98
1922	40.851	4.603	11-27	20.595	798	3-87
1923	44.977	5.378	11-96	17.948	851	4-74
1924	56.100	7.080	12-62	23.483	912	3-88
1925	48.435	6.424	13-26	18.336	1.026	5-60
1926	61.999	12.441	20-07	15.987	1.136	7-11
1927	69.566	18.284	26.28	15.644	1.209	7-73
1928	71.136	18.756	26-37	18.566	1.226	6-60
1929	75.563	18.907	25-02	19.509	2.210	11-33
1930	65.427	17.180	26-26	16.894	2.177	12-89
1931	59.078	14.543	24-62	14.759	1.644	11-14
1932	54.266	11.089	20-43	10.838	975	9-00
1933	54.733	9.059	16-55	10.440	1.180	11-30

¹⁾ Vasúton és hajón érkezett, illetőleg elszállított áruk mennyisége ezer métermázsában. —

²⁾ 1895-ig csak a Dunagőzhajózási Társulat forgalma szerepel e rovatban, 1896-tól kezdve a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Társulaté is, 1898-tól kezdve pedig az összes egyéb hajózási vállalatoké és a magánhajóké is.

szempontjából a főváros gazdasági helyzete és fogyasztótömege a döntő tényező. Ezen a ponton belül az ipar helyzete, a vásárlóerő, terméseredmények, stb. jöhetnek számításba. A főváros dunai áruforgalma jelentős részben két többé-kevésbé állandónak mondható tényezőn alapszik. Ezek:

1. A főváros szerepe mint fogyasztócentrum (élelmickek felhozatala).
2. A fővárosi ipar (nyersanyagfelhozatal és készáruk kivitele).

Az egyes árucikkek piaci áralakulása annyiban bír fontossággal, hogy bizonyos piaci ár mellett olyan áruk, melyek addig a költségesebb tengelyen való fuvarozást is elbírták, már csak a víziúton lesznek fuvarozhatók. Hasonlóképpen egyes cikkekben beállott áremelkedés néha képes a folyami áruszállítás intenzitását lényegesen csökkenteni.

Ilyen természetű áralakulásra legjellemzőbb példa a gabona és a szén esete, melyek túlnyomó része jelenleg dunai úton fuvaroztatik.

Az időjárási viszonyok (melyekre egy helyütt már történt utalás) a dunai hajózás szempontjából annyiban bírnak jelentőséggel, hogy aránytalanságai (hirtelen beálló alacsony vízállás) arra kényszeríthetnek, hogy olyan árucikkek fuvarozását vonják el a dunai hajózástól, melyek különben dunai úton bonyolíthatnának le.

A vasutak tarifái annyiban hatnak a főváros dunai áruforgalmának alakulására, hogy a Dunától elvonják az árut, hogy azok szállítását a vasutak számára biztosítsák.

Ilyen tarifaharcok a háború előtti időben jóformán állandóak voltak a Monarchia egyes vasutai és a MFTR között és erre a háború utáni időben is számos példát találunk.

b) Az áruforgalom mennyiségének értéke.

Igen nehéz annak az áruforgalomnak érték szerinti alakulását vizsgálni, mely a főváros dunai áruforgalmát teszi. Egyrészt az állandó piaci áringadozások, másrészt az idevágó statisztikák hiányosságai csak feltevésekre engednek teret. Pedig elsősorban a hajózási vállalatok szempontjából nem volna érdektelen e pont tüzetesebb vizsgálata. Érdekes képet kapunk, ha különböző időpontokban vizsgáljuk például a szállított búzamennyiség értékét.¹⁾

Év	Szállított búza- mennyiség évi átlagos ára q-kint pengőben	Szállított mennyiség értéke ezer pengő
1905.....	20-68	106.770
1910.....	27-12	97.090
1913.....	25-74	111.248
1926.....	31-51	20.481
1930.....	19-53	11.679
1931.....	13-31	8.172
1933.....	11-20	4.402

¹⁾ A búza ára vonatkozó adatokat *Rege Károly dr.*: Magyarország búzatermelésének 100 éves áralakulása és termelési költsége című tanulmányából (M. Stat. Szemle 1934. 463. old.) vettük.

Látható, hogy a búza piaci árának eltolódásai következtében számottevő különbségek következtek be. Ezek a dunai hajózás tarifaalakulásaira voltak elsősorban kihatással. Levonható továbbá az a következtetés, hogy a szállított mennyiség értéke a tömegtől független lévén, a főváros dunai forgalmának értékét nem hozhatjuk kapcsolatba a mennyiséggel.

A szállított áru piaci értéke még annyiban is kihatással van a forgalmi viszonyokra, hogy a fuvarozás módját megszabja, amennyiben értéke-sebb áru költségesebb fuvarozási módot is elbír.

c) A behozatal és kivitel aránya.

Általános szabály gyanánt állapítható meg, hogy Budapest dunai forgalmában a behozatal a kivitelnél majdnem minden évben nagyobb volt.

Azt a körülményt, hogy a behozatal a kivitelt meghaladja, több okra vezethetjük vissza:

1. Maga a főváros milliós lélekszámával igen nagy fogyasztóközpontot jelent. Ennek főleg az élelmiszercikkek és építő, továbbá tüzelőanyagok tekintetében van jelentősége.

2. A főváros elsőrendű iparcentrum, hol az olcsóbb víziutat jobban elbíró nyersanyagok felhozatal után feldolgozásra kerülnek és jórészt mint készáruk már vasúti úton szállíttatnak tovább.

3. A főváros egyes folyamon szállított cikkekben (nyersolaj) az egész ország szempontjából mint elosztóhely szerepel és így az egész ország számára érkezett árumennyiség duzzasztja fel a behozatali oldalt.

Felmerül ezután a kérdés, hogy minek tulajdonítható, hogy az utolsó években a hajókon való behozatal és kivitel közötti diszkrepancia — mint az alanti kimutatásból látható — egyre inkább növekedett a kivitel arányszámának — ingadozásokkal megszakított — fokozatos csökkenése folytán.

Év	Hajón való kivitel a behozatal %-ában	Év	Hajón való kivitel a behozatal %-ában
1874.....	45·4	1915.....	28·6
1880.....	52·0	1920.....	8·3
1890.....	59·1	1925.....	16·0
1900.....	43·3	1930.....	12·7
1910.....	26·5	1932.....	8·8
1913.....	28·0	1933.....	13·0

Ennek okát megtaláljuk egyrészt a főváros fokozódó iparosodásában, melynek folyományaként a főváros növekvő kiviteli forgalmában egyre nagyobb arányban vettek részt az olyan természetű ipari készáruk, melyek szállítására a dunai út részint forgalmuk iránya miatt, részint tarifális okokból nem alkalmas.

Másik ok, hogy a világgazdasági helyzet folyományaként egyik fő kiviteli cikk a lisztőrlemény forgalma hanyatlott, mivel a balkáni államok (Szerbia, Románia) fejlődő malomipara a főváros malomiparát, mely Nagy-Magyarországra volt berendezve, tönkre tette.

További érdekes kép adódik, ha a fővárosi összforgalom kiviteli és beviteli viszonyát állítjuk szembe egymással és az így nyert arányt pedig a hajón lebonyolított kivitel és behozatal arányszámaival. Ekkor azt fogjuk látni, hogy az összforgalomnál egész a háborúig a kivitel a behozatalnak megközelítőleg állandóan a felét tette ki és csak a háború után hanyatlott a kivitel erősebb mértékben. A hajókon lebonyolított forgalomnál a kivitel hanyatlása lényegesen nagyobb mérvű, amiből az látszik, hogy egyrészt a főváros kiviteli cikkeinek fuvarozására a víziút nem igen alkalmas, másrészt, hogy főleg víziúton szállított fel olyan áru, mely a helyi fogyasztás tárgyát képezi, ami nyilvánvaló is, ha meggondoljuk, hogy az élelmicikkek és ipari nyersanyagok azok, melyek nagy tömeg és olcsó piaci ár folyományaként előnyösen szállíthatók dunai úton.

Az itt taglaltakat szemlélteti az alanti táblázat:

Év	Az összforgalom kivitele az össz-forgalom bevitelének százalékában	A hajókon lebonyolított forgalom kivitele a hajókon lebonyolított forgalom behozatalának százalékában
1874.....	45·7	45·5
1890.....	54·7	59·1
1900.....	51·3	43·3
1913.....	45·9	28·0
1917.....	47·8	14·6
1920.....	43·3	8·4
1925.....	37·9	16·0
1933.....	19·1	13·0

d) Az összforgalom és víziforgalom aránya.

Az összforgalom és a víziúton lebonyolított forgalom arányát vizsgálva azt találjuk, hogy az arányszámok korántsem mutatnak egységes fejlődési irányzatot, hanem az ingadozások állandóak. Sőt, még időszakonkénti — több évre kiterjedő — ingadozásokról sem lehet beszélni, mert néhol szomszédos évek között vannak számottevő eltérések. Az ingadozások néhol csak a kiviteli, néhol csak a behozatali oldalon mutatnak kilengéseket, máshol meg mindkét helyen. Az alanti táblázat ad áttekinthető képet a főváros összforgalma és a víziúton lebonyolított forgalom arányszámairól.

Év	%-os arány	Év	%-os arány	Év	%-os arány
1874.....	22·09	1914.....	21·29	1925.....	11·16
1880.....	22·13	1915.....	11·04	1929.....	22·21
1890.....	22·05	1916.....	9·12	1930.....	23·51
1900.....	25·19	1917.....	9·02	1931.....	21·92
1910.....	23·05	1920.....	8·02	1932.....	18·53
1913.....	23·83	1922.....	8·79	1933.....	15·71

Ha ezeket a számadatokat összehasonlítjuk a 26. oldalon közölt adatokkal, melyek az összes dunai áruforgalmat tüntetik fel, úgy azt látjuk, hogy Budapest részesedése aránytalanul nagyobb az össz dunai forgalomból, mint az országé. Ez természetes is, mert hiszen ma a főváros az ország egyetlen számottevő dunai kikötője és így a százalékos részesedés itt a legnagyobb.

Az általános ingadozások további oka abban az állandó harcban keresendő, mely a MÁV és a dunai hajóstársaságok között fennáll és melynek célja a forgalom egymástól való elhódítása.

Látható a táblázatból, hogy háború előtt általában sokkal jelentősebb volt a víziforgalomra eső arány, mint a háború utáni években.

A főváros áruforgalmának több mint negyedét (25·19%) bonyolította le a dunai hajózás 1900-ban, míg jelenleg alig egy hatodát (15·71%-ot). Ennek a háború előtti helyzetnek sokban oka volt a gabona szállítási útja és a világpiacon jelentősége, mely ma megváltozott fuvarozási irány mellett lényegesen vesztett fontosságából és így a Dunamedence e jellegzetes produktuma már nem veszi ki az őt megillető részt a dunai forgalomban. Hasonlóképpen csökkent — ennek folyamányaként — a lisztörlemények forgalma is.

Maguk a háborús évek is jelentékeny eltolódásokat tüntetnek fel. Így az 1915. év számottevő visszaesése arra vezethető vissza, hogy a szerb Dunaszakaszon való háborús események miatt a forgalom jórészt az Alduna felé szünetelt és csak az 1916. év folyamán emelkedett ismét számottevően a Budapesten át dunai úton Bulgária és Törökország felé irányuló forgalom révén. Mikor Románia belépett a háborúba, a forgalom ismét erősen zuhant.

Hogy a háborús években a dunai forgalom a vasuti forgalommal szemben is meg tudta őrizni arányát, annak tudható be, hogy épen a dunai út volt az, mely egy időszakban (a Balkán vasút teljes felszabadításáig) az egyedüli zavartalan közlekedési útvonal volt egyrészt Németország és Ausztria-Magyarország, másrészt a balkáni szövetségeik között. Ebben az időben épen Budapestnek jutott igen fontos szerep a tengelyről hajóra való átrakodás terén. A központi hatalmaknak érdekében állott a vasúti kocsi-anyag lehető szabadon tartása és így a dunai forgalom volt fokozott mértékben hivatva a szárazföldi forgalmat tehermentesíteni.

A közvetlen háború utáni évek a dunai hajózás legszomorúbb esztendei. Egyrészt a még kialakítatlan határok a dunai államok között, másrészt 1920/21-ben Ausztria által Magyarország ellen alkalmazott bojkottmozgalmak a dunai hajózásnak az összforgalomból való részesedését igen erősen érintették.

A székesfőváros áruforgalmának lebonyolításában azonban nemsokára ismét helyet kapott a dunai hajózás, főleg a csepeli kikötő elkészültével. A legutolsó évek aránylagos visszaesése arra az általános gazdasági helyzetre mutat, mely alatt a dunai forgalom még jobban senyved, mint az általános

szárazföldi forgalom. Mindezekhez járul a már többször említett forgalmi irányváltás, mely a felső és középső Dunaszakasz rovására az alsó Duna forgalmát lendítette fel a tenger felé gravitáló forgalom révén.

Maga az a tény, hogy a kivitel és behozatal részesedése *egymással szembeállítva* és az áruforgalomhoz viszonyítva is változásokat tüntet fel, arra enged következtetni, hogy a hajón való fuvarozás a szállító részéről főleg esetenként bíraltatik el.

Az összforgalom és víziúton lebonyolított forgalom arányára döntően hatnak ki 1. a rentabilitási és 2. a tarifális tényezők. Vagyis, hogy egy adott gazdasági helyzetben és egy adott tarifa mellett bizonyos áru szállítása hajón vagy tengelyen lesz-e rentábilisabb. Így a tapasztalt ingadozások okai végső fokon az áru piaci árában és a tarifális viszonyokban keresendő.

e) A forgalom iránya.

Érdekes megállapítások vonhatók le a forgalom mennyiségének irányából. Ha az idevonatkozó adatokat nézzük, azt látjuk, hogy a háborút megelőző időszakban a hegymenetben aránytalanul több árucikk fuvaroztatott, mint a völgymenetben. Ez a tendencia a legújabb időkben csökkenő irányzatot mutat, azonban még jelenleg is a hegymenetben szállított árumennyiség meghaladja a völgymenetben fuvarozott áruk tömegét. Hogy mely áruk azok, melyek hegymenetben s melyek azok, melyek völgymenetben szállíttatnak, a következő pontban kerülnek tárgyalásra, itt csupán a forgalom irányának okaira kívánunk rámutatni.

A Duna felső szakaszán elterülő országok és vidékek részint agrártermelésre nem alkalmas talajviszonyaik, részint gazdasági berendezkedésük folytán a nagytömegű mezőgazdasági termények és ipari nyersanyagok fellelő piacai. A Duna alsóbb szakaszai mentén elterülő vidékek termelik az előbbieket által szükségelt mezőgazdasági termények és ipari nyersanyagok egy részét (búza, nyersolaj). Innen adódik a hegymeneti forgalom nagyobb tömege, míg az alsó szakasz mentén fekvő vidékek az iparos Európa produktumainak fellelő piacai és így ezek a jobbra kisebb terjedelmű és súlyú készáruk egy részét impertálják dunai úton völgymenetben. Az újabb idők fejleménye gyanánt egyes mezőgazdasági termékek is a völgymenetben kerülnek elszállításra és tengeri úton jutnak a nyugateurópai fogyasztópiacokra. Innen a hegymeneti forgalom volumenjének csökkenő és a völgymenetiének növekvő irányzata.

f) Az áruforgalom áruajtánként való alakulása.

Az áruajtákban történt eltolódások Budapest dunai forgalmában nagyobb mérvűek voltak az elmúlt évek folyamán, mint ahogyan az első pillantásra látszik.

Így például az 1880-as években Budapest volt a világpiaca egy akkori igen »divatos« árucikknek, az aszaltszilvának, mely akkoriban Szerbiából és Boszniából került dunai úton szállítva Budapestig, hol csomagoltatott és Európába szétszállított. Ma ez az árucikk már teljes egészében eltűnt nemcsak Budapest dunai, de az egész dunai forgalomból is.

Viszont a székesfőváros fokozódó iparosodása jelentékenyen növelte olyan cikkek forgalmát, melyek vagy ipari feldolgozás céljaira szolgálnak, vagy pedig már kész gyártmány gyanánt szerepelnek. Az átalakulás árukategoriákon belül általában lassú ütemű.

Az általános fejlődés vonala a legutolsó 32 évben csupán egyszer törik meg komolyan és ez a háborús évekre esik. Jelen fejezetben ezt a törést kizárólag az árufajták szempontjából vesszük tárgyalás alá. Így a különleges gazdasági helyzet adottsága gyanánt felemlíthető, hogy egyes árukategoriákban a törés nem csökkenés, hanem ellenkezőleg a forgalom megnövekedésének irányában hatott.

Az I. részben tárgyaltak szerint természetszerűleg eltolódások mutatkoztak egyes árucikkekben a megváltozott középeurópai gazdasági alakulat folyamányaként.

Azonban rövidebb időszakon belül is találunk kilengéseket, melyeknek okai két csoportba oszthatók: 1. Olyanokra, melyek az áruból adódnak, így például rossz termés esetén egyes mezőgazdasági árucikk természet-szerűleg kisebb arányban fog az előző évinél szerepelni, feltéve ha a *forgalmi* viszonyok egyébként azonosak voltak. 2. Olyanokra, melyek a termelésből adódtak, így például főleg iparcikkeknél egyes árukban történt nagyobb mérvű megrendelések egyes nyersanyagok, vagy magának az árunak a forgalmát egy bizonyos évben abnormálisan növelhetik.

Az alábbiakban az eltolódások okaira igyekszünk rámutatni, amennyiben azok Budapest helyzetét akár mint piac, akár mint közlekedési gócpont érintik.

A vizsgálódások jelen esetben is mint az előző fejezetben az 1902—1933-ig terjedő időszakra vonatkoznak.¹⁾ (L. a következő oldalon levő táblát.)

Ezek után lássuk az egyes árucsoportokon belüli forgalomalakulást:

Az *élőállatok*-ban lebonyolított forgalom aránylag szórványosan fordul elő, mivel ezekből való exportunk főleg olyan államokba irányul (Olaszország, Németország), melyekkel való forgalomban a dunai út nem igen jön számításba.

A fő ok azonban, hogy a vidéki tenyésztő nem igen fogja az aránylag költségesen szállítható élő állatot csak azért vasúton a városba hozni, hogy innen a hosszabb szállítási időtartamot igénybevevő dunai úton szállíttassa az árut, mivel jelen esetben a víziút a hosszabb időtartamnál fogva költségesebb lesz azáltal, hogy az állatot etetni kell.

¹⁾ A számszerű adatok Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatalában állítottak össze.

Néhány fontosabb árucikk forgalma hajókon (métermázsákban)

Árucikkek	1902	1910	1913	1917
Gabona :				
behozatal	5,994.800	4,912.962	6,116.898	2,238.768
kivitel	1,256.600	1,144.013	1,355.470	16.081
Nyerstermények :				
behozatal	36.700	37.931	49.143	37.812
kivitel	17.600	41.398	32.258	5.154
Tüzelőanyagok :				
behozatal	1,093.200	567.104	814.700	389.924
kivitel	37.200	940	41.599	148.154
Élelmicikkek :				
behozatal	121.200	102.034	192.547	71.137
kivitel	1,817.500	2,553.303	2,857.130	69.945
Ásványvíz :				
behozatal	57.500	22.409	21.273	1.524
kivitel	40.200	32.162	29.967	4.484
Árucikkek	1920	1926	1930	1933
Gabona :				
behozatal	96.932	1,185.470	492.154	196.606
kivitel	1.440	49.333	356.693	363.214
Nyerstermények :				
behozatal	11.620	38.424	144.661	116.614
kivitel	23.345	4.252	71.331	25.640
Tüzelőanyagok :				
behozatal	664.649	1,729.037	3,682.082	1,242.238
kivitel	7.521	19.630	13.182	16.012
Élelmicikkek :				
behozatal	51.039	635.388	916.899	610.695
kivitel	3.544	708.731	1,303.865	374.621
Ásványvíz :				
behozatal	8	508	360	101
kivitel	3.474	1.377	4.537	1.305

A behozatal ebben az árucikkben igen jelentékenyen meghaladja a kivitelt, ami természetes is, mert hiszen a főváros csak mint fogyasztó jöhet e téren számításba. Itt érdekes jelenség észlelhető, amennyiben háború előtt csupán elvétve történt élő állatnak víziúton való felhozatala a fővárosba, míg 1927. óta ezen a téren évente tetemes mennyiség hozatik fel. (1927: 4259 métermázsas, 1930: 5204 métermázsas, 1931: 4406 métermázsas, 1932: 3237 métermázsas, 1933: 4862 métermázsas.) Ez a mennyiség jóformán teljes egészében a baromfi felhozatalra esik a környékbeli falvakból (kofahajók). A forgalom csak a napi piac igényeinek kielégítésére szolgál.

Változatosabb képet ad az egész dunai forgalom egyik legjelentékenyebb árucikkének forgalma a *gabonaneműeké*.

Általában azt látjuk, hogy az 1933. évet kivéve a gabonaneműek behozatala tetemesen meghaladta a kivitelt. Az 1902—13. években sokszor 5—6 szorosát adta a felhozott mennyiség a kivitt mennyiségnek. (L. az alábbi táblázatot.)

Ennek oka főleg az volt, hogy a háború előtt igen fejlett budapesti malomipar az ország gabonatermő vidékeiről felhozott gabonát felőrölte és ez már felőrölt állapotban került újból elszállításra, részben már vasúton, de részben ismét víziúton.

Árucikkek	A gabona és lisztőrlemény forgalma víziúton (1.000 q)											
	1902	1910	1913	1917	1920	1923	1925	1928	1930	1932	1933	
Gabona :												
Behozatal.....	5.995	4.913	6.117	2.239	97	408	984	446	492	265	197	
Kivitel.....	1.256	1.144	1.355	16	1	24	43	53	357	197	363	
Lisztőrlemények :												
Behozatal.....	9	10	87	1	15	139	103	71	40	74	76	
Kivitel.....	1.797	2.522	2.818	49	1	487	540	688	1.076	286	277	

A háború után a magyar malomipar bukásával a forgalom képe lényegesen megváltozott és a forgalom volumenje hatalmasan lecsökkent.

A gabonaneműek fajtáiból legnagyobb forgalmat a búza és a tengeri forgalma adta és ez a jelleg megmaradt általában a háború után is, egyes olyan évektől eltekintve, mikor az időjárási viszonyok következménye gyanánt az egyes cikkek terméshozamában eltolódások történtek.

A búza forgalma (1000 métermázsában).

Év	Behozatal	Kivitel	Év	Behozatal	Kivitel
1902.....	3.759	275	1918.....	931	²⁾
1903.....	5.710	310	1919.....	²⁾	²⁾
1904.....	5.519	280	1920.....	34	²⁾
1905.....	4.591	590	1921.....	67	17
1906.....	4.429	260	1922.....	124	²⁾
1907.....	¹⁾	¹⁾	1923.....	143	²⁾
1908.....	3.093	123	1924.....	361	145
1909.....	6.062	294	1925.....	480	25
1910.....	3.243	337	1926.....	630	20
1911.....	4.469	531	1927.....	439	54
1912.....	3.747	447	1928.....	386	39
1913.....	4.030	292	1929.....	193	324
1914.....	3.136	207	1930.....	374	224
1915.....	783	18	1931.....	363	251
1916.....	996	17	1932.....	131	122
1917.....	1.895	9	1933.....	138	255 ³⁾

¹⁾ Nincs adat. — ²⁾ 500 q-an alul. — ³⁾ Az adógabona exportja révén megnövekedett kivitel.

A gabonaneműekben mutatkozott leginkább a háború hatása is, mivel az ezekben lebonyolódó forgalom egyes években (1914—1916) a Balkán felől teljesen szünetelt, másrészt a búza és lisztőrlemények forgalmi iránya részlegesen megváltozott a frontok irányába, hol milliós fogyasztótömegek tartózkodtak, másrészt egyes olyan vidékekre, hová való szállítás dunai úton nem volt keresztülvihető. (Németország nagyvárosaiba, éhínség meggátolása céljából a háború utolsó éveiben.)

A *nyerstermények* (gyapjú, bőr, dohány, len és kender) behozatala általában a kivített erősen meghaladja, aminek oka, hogy ezen árucikkek mint olcsó ipari nyersanyagok kerülnek felhozatalra és a helybeli ipar feldolgozása alá jutnak. A belőlük készült magas értékű ipari cikkek már tengelyen kerülnek elszállításra.

A nyersterményekben a háború alatt főleg a gyapjú és bőrárak felhozatala (katonai felszerelési cikkek készítése) tetemesen megnövekedett.

A legutolsó években a csepeli kikötőben megtartott gyapjúaukciók is hivatva vannak ezen kategórián belül a kiviteli forgalmat fellenlőteni.¹⁾

Az *ásványolaj* behozatala különösen a háború óta van erősen növekedőben. A kivitel ennél a cikknél tetemesen marad a felhozatal mögött, mivel részint a fővárosi fogyasztás, részint a tengelyre való átrakodás a felhozott mennyiség jelentékeny részét teszi.

A *tűzelőanyag* (szén, koks, fa, tőzeg) behozatala a kivített lényegesen meghaladja, mivel egyrészt a főváros maga is jelentékeny fogyasztó e téren (házi célokra és ipari célokra történő felhasználás), másrészt az ország szénkereskedelmének is központja.

Az *ásványvíz* kivitele legtöbbször meghaladja a behozatalt, mely körülmény a fővárosi ásványvíz források exportjának tudható be. A háború előtti helyzethez képest a hanyatlás szembeötlő.²⁾

Amint látható, Budapest víziúton lebonyolódó áruforgalma korántsem volt minden időben egységes irányú és tömegű. Így bajos Budapestnek bizonyos áruk forgalma szempontjából különlegességet tulajdonítani, mint például egyes rajnai kikötőknek, hol a domináló árucikk a szén és a vas. Egyesek a háború előtt a gabona és a liszt forgalom szempontjából szerettek volna Budapestnek ily domináló szerepet juttatni, azonban ez az igyekezet a megváltozott világ gazdasági helyzet következtében meghiusult.

Érdekes képet kapunk, ha a szállított áruk forgalmi irányát kísérik figyelemmel. Mivel a magyar dunai forgalomnak legjelentékenyebb hánysada

¹⁾ Lásd: A budapesti m. kir. vámmentes kikötő jelentéseit.

²⁾ A fenti áruk forgalmára vonatkozó számadatok Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatalának közlésein alapulnak.

Budapestre esik, az alant közölt adatokból a főváros forgalmára is következtethetünk. Vizsgálódásaink jelen szakaszánál az 1930. évet vesszük alapul, mint az utolsó olyan esztendő, mely különféle abnormális behatásoktól (úgy mint devizazárlat, behozatali korlátozások) mentes volt és így a forgalom irányának alakulására kizárólag a gazdasági és forgalmi tényezők hatottak ki, míg a valutáris és pénzügyi szempontok forgalomirányító hatása jóformán teljesen hiányzott. A forgalmi helyzetnek megfelelően a hegymenet jelentősebb, mint ennek okaira az előző pontban bővebben kitértünk.

Így 1930-ban völgymenetben Magyarország dunai szakaszán 11,486.444 métermázsza áru szállítattott, míg hegymenetben 16,786.827 métermázsza.

Mivel a hegymenetben szállított áruk jellegzetes mezőgazdasági termények, míg a fordított irányba inkább feldolgozott cikkek kerültek fuvarozásra, ez utóbbiak nagyobb értéket reprezentálnak, úgy hogy értékben meg is haladják a hegymenetben szállított áruk értékét. Mivel azonban a hegymenetnek való fuvarozás költségesebb, a hajóstársaságok szempontjából nézve a helyzetet, a jelenlegi viszonyok egyáltalán nem mondhatók kedvezőeknek.

A Duna magyarországi szakaszának áruforgalma 1930-ban.

Megnevezés	Völgy- menet	Hegymenet	Megnevezés	Völgymenet	Hegymenet
	métermázsza			métermázsza	
Gabona	81.220	6,298.817	Növényi eredetű nyers		
Liszt	3.147	1,471.667	anyag	16.973	28.598
Takarmány	—	75.389	Építőanyagok	24.835	9.784
Hüvelyesek, magvak	—	26.766	Szén	5,932.114	261.070
Só	808.089	—	Ásványok és ércek	221.816	616.149
Cukor	21.919	—	Nyersolaj	69.190	5,619.719
Egyéb élelmiszerek	1.925	63.889	Vas és acél	122.736	18
Dohány	—	112.779	Egyéb nyersfémek	15.315	470
Tűzifa	5.699	736.128	Vas- és acélárak	182.268	3.079
Erdőgazdaság egyéb			Gyári termék	114.737	70.594
termékei	90.586	178.760	Egyéb áru	3,773.875	1,213.151

Ami az egyes árucikkekben mutatkozó eltolódásokat illeti, legszembetűnőbb a gabona forgalmának alakulása, mely azonban éppen 1930. óta megváltozott (lásd 6-ik oldal.) A takarmány és hüvelyesek forgalmának iránya arra mutat, hogy a közel nyugateurópai felvevőpiacok ezen az útvonalon át szerzik be szükségleteiket. A só forgalmi iránya a Németországból eredő sóbehozatal irányát jelzi, mely körülményekre az I. részben már egyszer utalás

¹⁾ Lásd : Magyar Statisztikai Szemle 1931. 1104—1105. old.

történt. Az »egyéb élelmiszerek« és a dohány forgalmi iránya a magyar és balkáni eredetű élelmiszer és dohány útját jelzi és mint ilyen, Budapest szempontjából részben tranzitó áruk, míg a fa, mely hegymenetben (Szlavóniából Dráván át) jövet csak kis hányadban (26.869 métermázsza) tranzitó áru. A fának forgalmi iránya újabban kisebb eltolódást mutat a völgymenet irányába az osztrák eredetű fa behozatalával kapcsolatban. Az építőanyagoknak völgymenetben mintegy 30%-a átmenő forgalmat jelez.

A szén túlnyomó része 1930-ban völgymenetben érkezett (karwini szénmedence, sziléziai szén.) Ebből ebben az évben és ebben az irányban csak 1,756.123 métermázsza volt átmenő. Újabban a külföldi eredetű szén behozatalának restringálása óta ebben a cikkben is jelentős eltolódások állottak be. A különféle ásványokban lebonyolódott forgalom 25—30%-a esik a völgymenetre. Jelentős részük a tranzitóforgalomra esett. (Lásd egyébként a 25. oldalt.) A nyersolaj és derivátumai a romániai petróleummezőről felfelé haladó irányt követnek. A nyersvas és acél, a vas és acélárúk és gyári termékek iránya nyugat-keleti, vagyis a völgymenet forgalmát erősítik. Jelentékeny hányaduk az átmenőforgalomra esik.

g) Az áruforgalom alakulása évad szerint.

A budapesti víziúton lebonyolított áruforgalom szezonális ingadozásai sok tekintetben függetlenek az árucikkek forgalmának szokásos időszakonkénti ingadozásaitól. A természeti erők behatásai ugyanis a dunai hajózásnál igen erősen érvényesülnek, amennyiben az év kb. $\frac{1}{3}$ -ában a forgalom fenntartását lehetetlenné teszik. A dunai hajózási tevékenység időtartama évenkénti időjárési viszonyoktól függ, azonban az eltérés egyes évek között csak kb. 5—10%-os.

Ha mégis adódnak abnormisnak mondható eltérések, mint például az 1929. év, úgy az összforgalom ezeket jobban megérzi, mivel a szárazföldi közlekedési eszközök elemi behatásoktól inkább függetlenek és így a forgalom ezek felé terelődik.

A Duna forgalmának egyik sajátossága, hogy a rajta szállított árucikkek bizonyos fokú állandósága és a parti államok gazdasági struktúrája következtében a szezonális ingadozások a forgalomban nagyobb mértékben fennállanak, mint például a Rajnánál, ahol a fő szállított cikkek vagy ipari nyersanyagok (szén), melyek állandó termelés tárgyai vagy készárúk az ipari termelőhelyekről a Rajna torkolati kikötők felé való forgalomban.

Ami a forgalom irányán belül előálló ingadozásokat illeti, a legújabb évek adatai azt látszanak mutatni, hogy a völgymenetben történő szállítások aránylag kisebb mértékben vannak az ingadozásoknak kitéve, mint az ellenkező irányban fuvarozott áruk.

Már másik jelenség az áruk iránti keresletből adódó ingadozások. Ezeknél, ha a kereslet épen olyan időpontra esik, mikor az időjárási behatások miatt a folyamhajózás szünetel a forgalom természetesen elvonatik a folyamhajózástól. Ismét másik kategória, mikor a termelés ideje nem egyezik a kereslet idejével. Ilyen esetekben a tárolás némelykor előnyösen alkalmaztatik és megtartja az árut a dunai forgalom számára.

Másik csoportba sorozhatók az olyan áruajták, melyek termelése vagy előállítása szezonzerű.

Főleg a mezőgazdasági cikkek azok, melyek forgalma a szezonális behatásoknak leginkább ki van téve.

Így mindenekelőtt a gabonaneműek, melyeknek exportideje nálunk októbertől decemberig terjed és így még a dunai hajózás a tél beállta előtt képes részét az export lebonyolításából kivenni. Az alanti táblázat az utóbbi két üzletévben tünteti fel a csepeli kikötő gabonátárháza áruforgalmának szezonális ingadozásait.¹⁾

A m. kir. budapesti vámmentes kikötő gabonátárházának havi forgalma 1932. júliustól 1934. júniusig. (Métermázsa.)

Idő	Érkezett	Elszállított	Idő	Érkezett	Elszállított
1932. július	49.170	41.327	1933. július	29.972	25.975
1932. augusztus	82.688	54.089	1933. augusztus	117.102	45.004
1932. szeptember ...	59.696	43.629	1933. szeptember ..	134.674	63.818
1932. október	68.948	53.233	1933. október	56.539	86.293
1932. november	30.680	22.910	1933. november	174.279	43.824
1932. december	35.265	18.888	1933. december	59.109	53.230
1933. január	21.623	13.374	1934. január	32.808	46.303
1933. február	31.670	24.760	1934. február	18.743	68.081
1933. március	7.613	18.234	1934. március	17.800	88.663
1933. április	14.852	39.315	1934. április	14.884	65.626
1933. május	37.264	70.731	1934. május	36.305	21.813
1933. június	19.814	57.857	1934. június	55.400	91.899

Másik szezoncikk a szén és koks, mely október, november és december hóban érkezik tömeges mennyiségben.

Ezekkel szemben főleg az iparcikkek azok, melyek budapesti viszonylatban állandó forgalom tárgyai.

Mivel azonban a gabonaneműek 1933/34-ben a csepeli kikötő össz-forgalmának 28·3%-át, a szén 12·3%-át, a koks 12·5%-át tette ki, látható, hogy a jellegzetes szezonális árucikkek e kikötő össz-forgalmának mintegy 53·1%-át alkotják.

A budapesti kikötők forgalmának tehát kulminációs pontja a szeptembertől decemberig terjedő időszak.

¹⁾ Lásd : Budapest Székesfőváros Statisztikai Havifüzetei. 60—62. évfolyam.

Hogy ez a jelleg évekre visszamenőleg is fennáll, az kitűnik az alanti kimutatásból, melyből látható, hogy a három jellegzetesen szezonális árucikk forgalma mindig jelentős hányadát képezte a budapesti kikötők forgalmának, bár arányszámuk csökkenő irányzatot mutat.

Év	Összforgalom 1000 mázsában	Ebből gabona, szén, kokszt és kőolaj	A három cikk arányszáma
1902.....	15.256	8.031	52·6
1910.....	24.497	7.475	30·5
1917.....	6.161	2.698	43·8
1920.....	3.358	270	8·0
1925.....	7.450	1.920	25·8
1930.....	19.357	5.268	27·2
1933.....	10.239	2.369	23·1

A táblázatból kitűnik, hogy a jellegzetesen szezonális jellegű cikkek, az abnormális forgalmú évektől eltekintve, mikor éppen ezekben a cikkekben (gabona, szén) a forgalom iránya a megváltozott és más irány felé gravitált, tartották meg viszonylag leginkább helyzetüket. Ez a jelenség arra enged következtetni, hogy ezek a cikkek azok, melyek a megváltozott viszonyok dacára és a gazdasági helyzet különféle ingadozásai közepette is, mégis megmaradtak jellegzetes »dunai forgalmi« cikkeknek és hogy Budapest kikötőinek elsősorban érdeke minden körülmények között ezen cikkek forgalma lebonyolításának a megtartása.

Abból a körülményből, hogy éppen ezen cikkek forgalma idényszerű, a kikötőkre vonatkozólag az a következtetés vonható le, hogy mivel az előre való kalkuláció eshetősége áll fenn, a forgalmi helyzet előre való alakulása is ismeretes, úgyhogy az eredményes üzletvitel és így a rentabilitás nagyobb mértékben biztosítható a budapesti kikötők számára.

h) Az átrakodó áruforgalom.

A vasút és hajó közötti átrakodóforgalom szempontjából Budapest mindig jelentős helyzetet foglalt el. Már a háború előtti Magyarország vasúti hálózata is úgy épült ki, hogy a vasútvonalak Budapestről sugáralakban ágaztak el, hogy ezáltal is biztosítsák a székesfőváros számára a középső Dunavidék közlekedési gócpontjának jellegét.

Ha a 16. oldalon közölt kimutatást és a csepeli kikötő azonos évi forgalmát a következő oldalon levő táblázattal összehasonlítjuk, akkor azt látjuk, hogy 1931-ben az átrakodó forgalom a hajón lebonyolított összforgalom 14·1%-át, 1932-ben 10·4%-át, 1933-ban pedig 14·2%-át tette ki, úgyhogy az átrakodóforgalom jelentősége a válság évei alatt sem csökkent, dacára az országok közötti forgalom csökkenésének.

Az I. részben kitértünk részletesen arra a körülményre, hogy a budapesti rakpartok és kikötőberendezések jóformán teljesen nélkülözték a csepeli kikötő megnyitásáig azokat a technikai természetű berendezéseket, melyek a vasútról a hajóra és fordítva történő átrakodóforgalom szempontjából

szükségesek. Ezeknek hiánya főleg arra a tarifapolitikára vezethető vissza, melyet a MÁV háború előtt a dunai hajózási társaságokkal szemben folytatott.

A csepeli kikötő üzembehelyezésével a helyzet lényegesen megváltozott és csak a gazdasági válság behatásának tulajdonítható, hogy állandóan fokozódó tendenciát nem bír feltüntetni.

A mennyiség szerinti forgalomalakulást az átrakodóforgalomban a három utolsó évben az alanti kimutatásból láthatjuk.

Év	Összes budapesti kikötők	Ebből belforgalomban maradt t o n n a	Ebből átmenő forgalom
1931.....	249.692	5.737	587
1932.....	139.546	3.322	156
1933.....	164.611	2.003	967

A táblázatból kitűnik a fővárosi kikötők (a csepeli kikötő beszámításával) jelentékeny átrakodókikötő jellege. Az utolsó év a belföldi forgalom csekélyebb részesedését mutatja, míg az átmenőforgalom 967 tonna volt.

Az átrakodóforgalom alakulását az utolsó években mennyiség szerint az alanti táblázat tünteti fel.¹⁾

Vizsgálódásaink csak az 1931—34-ig terjedő időszakra szorítkoznak, mert a csepeli kikötő, mely elsősorban hivatott ezt az átrakodóforgalmat lebonyolítani, teljes üzemben csak 1930. óta van.

A táblázatban az átrakodóforgalom kikötők szerint van csoportosítva és ezekből is kitűnik, hogy az átrakodóforgalom jelentős része a csepeli kikötőn át bonyolított le.

Budapest átrakodóforgalma kikötők szerint. — 1931—1933.

Kikötő	Év	Összes	Vasútról hajóra átrakott	Hajóról vasútra átrakott	Bel- forgalom- ban maradt	Külföldre irányított	Külföldről érkezett	Át- ment
á r u k m e n n y i s é g e t o n n á b a n								
Budapest Dunapart	1931	147.397	68.703	78.694	791	68.037	78.550	19
	1932	82.147	22.230	59.917	1.041	20.946	60.019	141
	1933	71.925	30.983	40.942	1.657	29.423	40.642	203
Budapest csepeli kikötő	1931	88.139	49.016	39.123	3.091	48.307	36.173	568
	1932	55.118	29.286	25.832	—	29.286	25.817	15
	1933	81.854	55.104	26.750	211	54.643	26.236	764
Budapest Soroksári-út	1931	14.156	—	14.156	1.855	—	12.301	—
	1932	2.281	—	2.281	2.281	—	—	—
	1933	10.832	135	10.697	135	—	10.697	—

¹⁾ Adat : Magyar Statisztikai Szemle különböző évfolyamai.

Mindenekelőtt szembeötlő, hogy az utolsó három év folyamán a dunaparti kikötők forgalma sokkal nagyobb arányban csökkent, mint a csepeli kikötőé. A csökkenés több mint 50%-os, míg a csepeli kikötőnél csak kb. 7%-os.

Az átrakódóforgalom lényegesen hanyatlott az 1932. évben, mely gazdasági válságból eredő okokon kívül még abból is adódott, hogy ez az év az általános dunai hajózás szempontjából nem volt előnyösnek mondható.

A vasútról hajóra való átrakás a dunaparti kikötőknél kisebb mérvű, mint a hajóról vasútra történő átrakás, míg a csepeli kikötőnél ennek fordítottja áll fenn.

Ez különben kitűnik a csepeli kikötő forgalmi adataiból is. Az 1932/33. évben a csepeli kikötőbe 8667 rakott vasúti kocsí jött be, míg csak 4486 távozott rakottan, 1933/34-ben 13.360 jött be rakottan és 3965 távozott ugyanúgy, vagyis az üresen távozó kocsik számaránya növekedett. A legnagyobb forgalom október, november hó folyamán bonyolítottak le, ami a gabonaneműek exportjával hozható kapcsolatba.¹⁾

A MÁV szempontjából ez a diszkrepancia természetesen nem kedvező jelenség, mert az üres kocsik elvontatása az üres kocsikilométerek számát növeli, úgyhogy az államvasutaknak a legmegfelelőbb megoldás az lenne, ha a vasútról hajóra történő átrakódóforgalom megközelítően megegyeznék a hajóról vasútra történő átrakódóforgalommal.

A csepeli kikötő egyébként egyre fokozottabb mértékben veszi ki részét az átrakódóforgalomból, sokban a dunaparti kikötők rovására, ami abból is kitűnik, hogy már 1932-ben és 1933-ban a vasútról hajóra történő átrakódóforgalomban túlszárnyalta a dunaparti kikötőt és hogy a hajóról vasútra történő átrakodásnál is részesedésének számaránya a dunaparti kikötőkhöz viszonyítva javul.

A külföldre irányuló forgalomból elsősorban a csepeli kikötő veszi ki a részét és ezen a téren fokozatosan hódítja el a forgalmat. De már a külföldről jött átrakódóforgalomnál ismét fordított a helyzet. Ennek magyarázata a kikötő jellegében keresendő, mely a magyar ipar jelentős behozatali kapuja (papiros), másrészt pedig betároló berendezéseiben rejlik, hol mezőgazdasági terményeink raktározatnak kivitel céljaira.

A belforgalomban történő átrakodás nyújtja a legkevésbé egységes képet. Míg a dunaparti kikötők ilyen természetű forgalma emelkedő irányzatot tüntet fel, a csepeli és Soroksári-úti kikötőknél a fejlődés iránya fordított.

Ami az árunemek szerinti alakulást illeti, erre vonatkozólag a következő táblázatból vonhatók le különféle következtetések.²⁾

¹⁾ Lásd : A m. kir. budapesti vámmentes kikötő jelentéseit az 1932/33. és 1933/34. költségvetési évről.

²⁾ Adatok : Magyar Statisztikai Szemle különböző évfolyamai.

**A magyarországi átrakodó kikötők forgalma árunemek szerint. — 1931—1933.
(Tonnákban.)**

Árunemek	Összesen	Vasútról hajóra átrakva	Hajóról vasútra átrakva	Belforgalomban maradt
1931.				
Gabona	29.472	28.065	1.407	5.709
Örlemény	55.752	54.499	1.253	2.187
Só	68.073	75	67.998	45
Erdőgazdasági termékek	7.172	471	6.701	887
Kavics, kő	45.289	3.822	41.467	39.157
Szén	13.012	11.836	1.176	2.112
Ásványok, ércek	18.351	3.911	14.440	559
Nyersolaj, benzin	21.414	—	21.414	326
Vas- és fémipari termékek	30.225	26.947	3.278	176
Gyári termékek	25.840	14.116	11.724	322
Egyebek	23.821	10.339	13.482	1.014
Összesen ..	338.421	154.081	184.340	52.494
1932.				
Gabona	20.302	15.883	4.419	1.321
Örlemények	19.517	19.035	482	1.996
Só	62.576	173	62.403	2.237
Erdőgazdasági termékek	2.997	269	2.728	426
Kavics, kő	1.008	938	70	25
Szén	27.704	25.846	1.858	421
Ásványok, ércek	1.641	810	831	1
Nyersolaj, benzin	11.591	2	11.589	448
Vas- és fémipari termékek	9.807	9.461	346	195
Gyári termékek	12.016	1.847	10.169	205
Egyebek	22.202	12.733	9.469	451
Összesen ..	191.361	86.997	104.364	7.726
1933.				
Gabona	166.472	166.437	35	2.913
Örlemények	21.771	21.163	608	1.210
Só	55.776	343	55.433	260
Erdőgazdasági termékek	10.736	116	10.620	92
Kavics, kő	4.412	2.926	1.486	3.231
Szén	1.820	907	913	303
Ásványok, ércek	5.551	4.715	836	135
Nyersolaj, benzin	8.113	—	8.113	763
Vas- és fémipari termékek	3.979	3.048	931	411
Gyári termékek	17.462	6.796	10.666	451
Egyebek	27.748	19.455	8.293	1.648
Összesen ..	323.840	225.906	97.934	11.417

Mivel a táblázat az összes magyarországi átrakodókikötők forgalmát tünteti fel, csak olyan természetű árukban alkalmas az összehasonlításra budapesti viszonylatban, melyek jellegzetesen budapesti tranzitó áruk.

A budapesti vámmentes kikötő átrakodóforgalmát vizsgálva, azt látjuk, hogy az átrakodóforgalom legnagyobb hányadát a Balkánról nyugat felé irányuló nyersanyagok és a fordított irányban szállított ipari termékek képezik.¹⁾

¹⁾ Lásd : A m. kir. budapesti vámmentes kikötő jelentéseit.

Ami a *közvetlen* átrakási forgalmat illeti, ez az utolsó három költségvetési évben a gazdasági válság forgalombénító hatásaként igen nagy eltéréseket mutat. Az 1931/32. költségvetési év közvetlen átrakási forgalma 1,294.633 métermázsát tett ki, mely 1932/33. évben 14·6%-kal 1,108.237 métermázsára hanyatlott. Azonban már az 1933/34. év újabb fellendülést hoz, amennyiben a forgalom hirtelen 31·9%-kal 1,462.056 métermázsára szökik fel. Ez főleg az 1933. év végi adógabonaátrakás következménye volt, de növekvés mutatkozik egyéb árukban is, ami a gazdasági helyzet javulására enged következtetni.¹⁾

Ami a fentemlített adógabonaátrakást illeti, az majdnem teljes egészében vasútról hajóra való átrakás tárgyát képezte, vagyis az ország különböző részeiből Budapestre összpontosított gabonamennyiség innen került a külföldi piacokra.

A Soroksári-úti kikötő főleg a hajóról vasútra való átrakás céljait szolgálja. Csekély a belforgalom céljaira történő átrakódás, míg a külföldről jött áru teszi ki a legnagyobb hányadot. Így jellegzetes az 1933. esztendő forgalmi statisztikája, hol jóformán csak a külföldről jött áruk vasútra való átrakódásának célját szolgálta. (10.697 tonna áruból csak 135 tonna maradt belföldi forgalomban és ez a mennyiség a túlnyomó résszel ellentétben, vasútról hajóra rakatott át.)

i) A jövő fejlődés útja.

A jövő fejlődés eshetőségeit vizsgálva, mindenek előtt meg kell állapítanunk, hogy azon árutömegek legtöbbször, melyekből a dunai forgalom már évtizedek óta táplálkozik, jelenleg is állandó kereslet tárgyai és azok a gazdasági struktúra eltolódások, melyek a Dunavölgyében bekövetkeztek, csupán az áruk fajtájára hatottak ki, míg az árutömegben nem okoztak lényeges változásokat.

A magyar királyi államvasutak tarifapolitikájának fontos szerep juthat Budapest dunai forgalmának jövőbeni alakulása terén. A háború előtt a dunai hajózás és a vasutak között kimondott versenyállapot állott fenn.

Véleményünk szerint a mai gazdasági helyzetben egyes árucikkek fuvarozásának terén összműködés volna lehetséges a MÁV, és a dunai hajóstársaságok között, mely esetben Budapest átrakódó kikötő jellege jobban ki-domborodhatnék. A dunai hajózás egyes viszonylatokban képes a MÁV-nak »Zubringer« szolgálatot teljesíteni és a MÁV tranzitó áruforgalmát növelni, pl. a Balkán-lengyel útvonalon és viszont, hol az átrakódó kikötő Budapest lehetne. Ennél a pontnál már belejátszik a versenybe a külföldi vasutak tarifapolitikája. A Dunamedence forgalmáért jelenleg a legélesebb verseny folyik a különböző államok vasutai között. Ennél a pontnál mutatkozik leginkább az az eltolódás, mely forgalmi téren a sok új középeurópai állam létre-

¹⁾ Lásd: A m. kir. budapesti vámmentes kikötő jelentéseit.

jöttével előállott. Ezek a tarifális versenyek csak akkor válhatnak veszélyessé Budapest dunai forgalmára, ha az általuk előidézett helyzet következtében a Dunától elvonatnék a forgalom.

Másik kérdés, amely felmerül, hogy melyek azok a kikötők, melyek a jövőben Budapest számára mint versenytársak számba jöhetnek, továbbá, melyek azok a körülmények, melyek ilyen versenyt előmozdíthatnak.

Budapesttől lefelé nincsen a Dunának kellőleg kiépített modern kikötője. Belgrád kikötője jelenleg technikai berendezések tárgyában nem versenyezhet Budapesttel, a torkolati kikötők pedig földrajzi helyzetüknél fogva csak mint a tengeri átrakodóforgalom közvetítői jöhetnek számításba.

Hasonlóképen nem jönnek számításba egyéb dunai magyar kikötők sem, ú. m. Mohács vagy Magyar-Komárom már csak azért sem, mert ezek a legszükségesebb technikai átrakodó berendezésekkel sincsenek felszerelve.

Pozsony kikötőjét a csehek kellőleg kiépítették és ez az a kikötő, mely Budapest dunai szerepét leginkább fenyegetni képes. Fokozhatja ezt a hatást Pozsony aránylag kedvező vasúti helyzete, melynek révén alkalmas arra, hogy átrakodó kikötő szerepet vállaljon a Balkán államok és Ausztria, illetve Dél-Németország és Csehország között.

A cseh vasutak tarifapolitikája ezenkívül oda irányul, hogy a Duna-medence tengerentúli forgalmát lehetőleg Hamburg felé irányítsák és így ebben a viszonylatban is rontják a Duna forgalmi viszonyait.¹⁾ Az olaj-kikötő egyelőre főleg csak a cseh belföldi fogyasztás céljait szolgálja.

Komárom-ot a csehek bizonyos fokig kiépítették, azonban eddigi hatásában csak Budapest forgalmának a fellendítését szolgálta, amennyiben 1930/31-ben mint a Budapest felé irányuló lengyel szén átrakodó kikötője jött számításba. A felvidéki gabona fuvarozása terén válhatik Budapest versenytársává, azonban ez a gabonamennyiség nem túl jelentős, mert nagyrészen úgyszólván belföldi használatra szolgál és csak kis töredéke kerül dunai úton való szállításra.

Bécs-nek nincsen világvárosi jellegéhez mért kiépített dunai kikötője. A bécsi rakpartok ugyan megfelelően fel vannak szerelve, mindazonáltal az osztrák forgalmi viszonyok csak igen kismértékben vannak a dunai forgalomra beállítva. Az ország nem lévén kimondott agrárállam, az agrárcikkek forgalma csakis a behozatal terén lehet jelentős. Az osztrák iparcikkek szállítása pedig jóformán csak a völgymenti forgalomban játszik szerepet.

Mindaddig, amíg a csepelihez hasonló kikötőberendezéssel Bécs nem bír, Budapest szempontjából komoly veszedelmet nem jelent.

Regensburg már csak földrajzi fekvésénél fogva sem jöhet mint versenytárs számításba. A dunai hajózás kiinduló pontját képezi és így átrakodó kikötő jellegével bír.

¹⁾ Lásd: Dr. F. von Fellner jr.: »Der seewärtige Handelsverkehr der Donaustaaten« Wiener Wirtschaftswoche 14. November 1934.

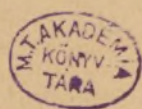
Belgrád kikötője még messze van a kiépüléstől és ekkor sem fenyegeti Budapest szerepét számottevően földrajzi helyzete miatt. Olyan cikkek, melyek folyami úton előnyösen fuvarozhatók ugyanis már Pozsonyban, vagy Budapesten kerülnek a völgymenetben átrakásra, mivel ezen városok amúgy is azon vasútvonalak mentén fekszenek, melyek a Balkán felé vezetnek.

Galac kikötője fontos versenytársa lehet Budapestnek átrakodó szempontból abban az esetben, ha a közvetlen Duna—tengeri forgalom megindul.

Ha mármost azokat a körülményeket nézzük, melyek a dunai kikötők közötti versenyt előmozdítani képesek, úgy elsősorban a már említett tarifális harcra kell utalnunk. Ezen túlmenőleg azonban bizonyos árucikkek azok, melyekben (főleg az átrakodó forgalomban) komolyabb verseny fejlődhetik ki. Ilyen árucikk elsősorban a búza szempontjából *Belgrád*.

Azonban a csepeli kikötő egyelőre Budapestnek óriási fölényt biztosít technikai berendezései és földrajzi helyzete folytán. Ha a MÁV tarifapolitikája is előzékeny lesz, úgy a csepeli kikötő forgalmának fellendülésére számíthatunk.

Egész más perspektívát nyit az újonnan megnyílt Budapest-Fekete-Földközi tengeri átrakásnélküli forgalom megindulása, mely Budapestet tengeri kikötővé avatja. Ez főleg a magyar iparcikkek közel-keleti piaca számára bírhat jelentőséggel és így a magyar iparcikkek dunai forgalmát növeli. Későbbi időpontban a déloroszországi forgalom bekapcsolása hozhat élénkséget a dunai hajózásba és Budapest forgalmát esetleg még a háborúelőtti színvonal fölé is emelheti.



Magyar Tudományos Akadémia
Könyvtára. 55329/1951. sz.

