

Ujjászületik a józsefvárosi „indóház”

Odatérelik a Keleti pályaudvar forgalmának nagy részét — Megszűnik a dunaparti pályaudvar Feleslegessé válnak a halálsorompók

(Saját tudósítónktól.) A budapesti vasúti közlekedés nagyszabású reformját vette tervbe a Magyar Államvasutak igazgatósága, amelynek megvalósítását már csendben, szinte feltűnés nélkül meg is kezdte. Az érdekes tervek végrehajtása nemcsak a vasúti forgalomnak, de különösen a fővárosnak közlekedési, rendészeti, gazdasági és főleg esztétikai szempontból való fejlődését hatalmas arányokban viszik előre.

A vasúti közlekedés reformja első sorban

az utasforgalom helyes elosztását

célozza és különösen arra irányul, hogy az egyes pályaudvarok túlzsúfoltságát megszüntesse, viszont más sorvadásnak indult vasúti pályaudvarokat lendületbe hozzon. Köz tudomású, hogy a fővárosi pályaudvarok környéke gazdasági szempontból legértékesebb területei a fővárosnak és egy-egy vasúti állomás forgalmától azok környékének egész gazdasági élete van függővé téve. Minthogy pedig az idők folyamán a vasúti forgalom alakulása a pályaudvarok lényeges megváltozását idézte elő, az egyes pályaudvarok forgalmának összezsugorodása a környék gazdasági leromlását is maga után vonta.

Éppen ezért örömmel kell üdvözölni a MÁV igazgatóságának azt a tervét, mellyel az utasforgalom helyes elosztásával a pályaudvarok kérdését szabályozni kívánja és első sorban a Keleti pályaudvart akarja tehermentesíteni oly módon, hogy különösen

a kis távolságra közlekedő vonatokat áttereli a Józsefvárosi pályaudvarra,

amelyet e célból személyforgalom lebonyolítására alkalmassá fog kiépíteni.

A MÁV igazgatósága úgy tervezi, hogy a Keleti pályaudvar tehermentesítésével a nagykátai, bicskei és gödöllői helyiforgalmi vonatokat a

józsefvárosi pályaudvarra tereli át, úgy hogy

a Keleti pályaudvarra csak a távolsági és nemzetközi vonatok futnak be.

Ily módon körülbelül napi nyolcvan vonatot helyeznének át a józsefvárosi pályaudvarra, amelynek befogadóképességét ezért nagy mértékben fejleszteni kell. Már készek is a tervek, melyek ezt a szinte elfelejtett pályaudvart korszerűen modernizálják s új biztonsági berendezésekkel is ellátják.

A józsefvárosi pályaudvar ezzel visszakapja eredeti rendeltetését, mert amikor megépítették, személypályaudvarnak tervezték, sőt ez volt az első pályaudvar a fővárosban. Akkoriban józsefvárosi „indóház”-nak nevezték, majd később, amikor a közlekedés fejlődése új irányt vett, losonci pályaudvarnak keresztelték el. Amikor azután a közlekedés erős centralizálásával a személyforgalom teljesen a Keleti- és a Nyugati-pályaudvarokra terelődött át, a józsefvárosi pályaudvar elvesztette személypályaudvari jellegét és kizárólag tehervonatok állomásává zsugorodott össze.

A nagyszabású vasúti rendezéssel járó átalakítási munkálatok alig kerülnek anyagi áldozatba, mert a pályaudvar környékének rendezésével

felszabaduló telkek értékéből az átépítési és berendezési költségek bőségesen megtérülnek.

A józsefvárosi pályaudvar kiépítésével kapcsolatban a Soroksári-úton végigvonuló úgynevezett

dunaparti pályaudvart is rendezik s annak sínhálózatát csak a Boráros-térig vezetik, mert az új nagyvásártelep fölépítése óta fölöslegessé vált a Központi Vásárcsarnokig terjedő vasúti sínhálózat fentartása. A Vámház-körúton lévő Központi Vásárcsarnok ugyanis elvesztette központi elosztó szerepét, s az épp olyan kerületi vásárcsarnokká vált, mint a többi, ahová az árut nem közvetlenül vonatokon szállítják, hanem a nagy vásártelepről fuvarozzák át.

A dunaparti pályaudvar megszüntetésével elhárul minden akadály a pesti Dunapartnak a Boráros-téri hídig terjedő rendezése elől, különösen, ha — mint halljuk — azt a tervet is megvalósítják, hogy

az „Elevátort” lebontják.

Az Elevátor ugyan egyik legrégibb „műemléke” a fővárosnak, melyet a magyar gazdasági fejlődés és különösen a malomipar fölvirágzása idején építettek, de azóta már elavult és közraktári célnak ma már nem igen felel meg. Az Elevátor épü-

letét a Magyar Leszámitoló- és Pénzváltó Bank bérli a fővárostól s a bérleti szerződés még két évig tart. Minthogy azonban a közraktári üzlet a csepeli vámmentes kikötő raktárházának megépítése óta úgysem jövedelmező vállalkozás, a Leszámitoló Bank szívesen visszalép a szerződéstől annak lejárta előtt. Gazdasági körökben úgy tudják, hogy a főváros amúgy is tervbe vette ennek az épületkolosszusnak a lebontását, amelynek bontási anyagáért kétszázötven ezer pengőt remélnek.

A vasúti pályaudvaroknak a főváros területén való átcsoportosítása a főváros közönsége szempontjából nagy előnnyel jár, mert ezzel végre lehetségessé válik, hogy

a fővárost övező és a helyi forgalmat rendkívül akadályozó halálsorompókat lebontsák.

Tudvalevő, hogy különösen a zuglói lakosok unos-untalan deputációztak a halálsorompók megszüntetéséért, de soha ezideig nem volt mód arra, hogy a sorompókat lebontsák, úgy hogy a városfejlődés érdekében már komolyan tervezték, hogy nagy költséggel alul-, vagy fölüljárókkal szüntessék meg azt a forgalmi akadályt, amit a vasúti sínhálózat a perifériák lakossága számára jelent. A pályaudvarok ismerttetett rendezése — hír szerint — lehetővé teszi, hogy a vasúti sínhálózat elosztásával, illetve a józsefvárosi pályaudvar új szerepével ezeket a forgalmi akadályokat megszüntessék és a főváros közlekedése szempontjából oly hátrányos és bosszantó halálsorompókat végre kiküszöböljék.