

Érdekes adatok a főváros vasut- és pályaudvar-gondjaiból

Vannak tények, amelyeknek logikus következménye, hogy a város arculata megváltozzék. Sokszor évtizedekig nem történik semmi, azután egyszerre csak lebontanak egy nagy házat és rögtön rájön a közönség, hogy a lebontott ház körül tenni kell valamit, mert a városkép borzasztóan csunya. Amíg az öreg ház állott, addig senki sem vette észre a hibát, de a városkép megváltozása egyszerre felhívja a figyelmet a problémák egész sorára. Ilyen eset adódik, amikor új hid épül. Budapesten a Boráros-téri hid megépítése, az óbudai hid kijelölése a városrendezési tervek egész lavináját indította meg, s a városrendezési tervek kapcsán egyik kérdés a másik után vetődik fel. *Hiába, egy nagyváros végeredményében egységes egész és ha vannak is bizonyos kiragadható részletei, jövőre szóló terveket csak úgy lehet alkotni, ha a várost, mint egységes egészet fogjuk fel.*

Természetes, hogy mikor városrendezésről van szó, akkor gondolni kell az uthalózatokon kívül a közművekre és a közlekedésre is. Budapest ebből a szempontból hatalmas problémák előtt áll és amíg a vasuti pályaudvarok kérdése nincs megoldva, amíg az új pályaudvar helyét véglegesen ki nem jelölték, addig további tervezetésekről alig lehet beszélni.

A nagy vasuti probléma megoldásával hosszú idő óta foglalkoznak. A személypályaudvarok forgalmának évről-évre való emelkedése szükségessé tette a pályaudvarok kibővítésének, illetve új pályaudvar megépítésének, más pályaudvar lebontásának az elintézését. A kormány az Országos Középítési Tanácsot kérte fel a pályaudvarok függőben levő ügyének megvizsgálására. Már 1934-ben megállapodtak elvileg abban, hogy a városrendezési és szabályozási kérdéseknél abból kell kiindulni, hogy mind a Keleti, mind pedig a Nyugati-pályaudvarnak, mint személyi pályaudvaroknak meg kell maradniuk jelentégy helyükön. Szó van arról, hogy mind a Nyugati-pályaudvart, mind pedig a Keleti-pályaudvart kibővítik, esetleg felemelik, vagy pedig bizonyos fokig a föld alá süllyesztik. Az erre vonatkozóan végzett számítások azonban olyan nagy végösszegekre vezettek, hogy az illetékesek inkább elejtették ezeknek a pályaudvaroknak a kibővítésére vonatkozó terveket.

Az ideális megoldás az lenne, ha az egyes nagy vasuti vonalaknak a pályaudvarokba való bevezetése sugar irányban történne, mert így akadályoznák a legkevésbé a város fejlődését és a közúti közlekedést. Minden pesti, főleg pedig zuglói és kőbányai ember tudja, hogy a halálsorompók néven ismeretes közlekedési gát milyen bosszantó. A ceglédi és az ahhoz csatlakozó lajosmizsei vonal nagyon hátrányos, főleg azért, mert annak idején ezeknek a vasuti vonalaknak a pályáit nem emelték fel, hanem a vágányok az utcák szintjében vannak elhelyezve. A fővárosnak is érdeke és régi törekvése, hogy a ceglédi vonalnak a főváros határában fekvő részén, elsősorban a Hungária-körut, az Erzsébet királyné-ut, a Thököly-ut, Egressy-ut, Mogyoródi-ut, Kerepesi-ut és Kőbányai-utnál lévő halálsorompók, de

legalább is a fontosabb utvonalak sorompói megszűnjének

Több terv merült fel erre, egyrészt a vasutaknak felemelése, illetve a vonalak felső áthidalása, vagy *aluljárók építése* révén. A legideálisabb persze az lenne, ha a ceglédi vonalnak a Nyugati-pályaudvar és a kőbánya-kispesti állomás közötti szakaszát egyszerűen megszüntethetnék.

A MÁV-nak igen érdekes terve van

sőt mint teherpályaudvart még jelentősen bővítenék is.

A Déli-pályaudvar megszüntetésével a déli vasuti vonalak részint a Keleti-pályaudvarra futnának be a Szent Imre herceg állomáson keresztül. Végleges álláspont azonban még ebben az irányban nem alakult ki.

A déli vasuti vonal kihelyezése révén 42.000 négyszögöles terület válnék szabaddá, de ebből beépítésre csak 25.000 négyszögöl kerülhetne. Igen érdekes és szép terveket dolgoztak ki arranzé, miként lehetne kiépíteni a felszabaduló pályaudvari területeket. Vannak olyan tervek is, amelyek *folytatólagos parkot adnának* a Gellérthegy, a tabáni temető és a Vérmező bekapcsolásával. A legfontosabb terv a Déli-pályaudvar kihelyezésével kapcsolatban az első budai gyorsvasut megépítése. *A Széll Kálmán-térről, illetve a Vérmezőtől kiindulva egészen Kelenföldig lehetne kiépíteni egy zavartalan pályájú gyorsvasutat, amely a városi távolsági közlekedést kitűnően bonyolíthatná le.* Ez a vonalhossz egyik bázisa lenne a fővárosi gyorsvasut kiépítésének.

Az új pályaudvarok létesítése nagy gondot okoz a BESZKART-nak is, mert hiszen a pályaudvarokhoz, úgy a Józsefvárosihoz, mint a Lenke-téri pályaudvarhoz megfelelő villamosrelációkat kell adni.

A másik gyorsvasut Pesten épülne meg. A dunaparti korzó elől elhelyezett hajóállomások most már nem akadályozzák a korzó kiszélesítését, az alsó rakpartnak pedig gyorsvasuti pályatestté és gyorsautóúttá való kiépítését. Újpesttől egészen Soroksárig futó hatalmas tranzverzális vonalat és tündéri szép pályát lehetne itt kiépíteni. A Közmunkák Tanácsának ez a terve, ma még persze pénzügyi nehézségekbe ütközik. A Közmunkák Tanácsa azonban már elkészítette a Lánchid pesti hídfője alá elgondolt viadukt-tervet. A költségek 600.000 pengőbe kerülnének. Ez a viadukt azonban feltétlenül szükséges, hogy az alsó rakparton megszakitás nélkül futhassanak

ak a villamosok és semmiféle keresztelés ne akadályozza utjukat. Ezen a vonalon természetesen csak kevés megállóhely lenne, s magasfeszültségű árammal igen nagy gyorsaságot tudnának elérni a villamosok. Ezen a vonalon, a Hungária-uttól az Erzsébet-hídig 12 perc alatt bonyolíthatók le a forgalmat ezek a gyorsított villamosok, amelyekkel percek alatt elérhető lenne Soroksár, Csepel, Pesterzsébet, Újpest és Rákospalota. Az alsó rakparton futó villamosoknak a képviselőház és a Ferenc József-híd közötti vonalát különleges anyagból építenék meg, úgy hogy a közlekedés csaknem zavartalan volna.

Ez a terv a leghamarább kivihető és egy-két év alatt megvalósulhat. A pályaudvarok kiépítése és áthelyezése azonban négy-öt évtizedet vesz igénybe a egóptimisztikusabb számítások szerint is. A tervek azonban létségtelenül grandiózusak és Budapest fejlődését nagy mértékben szolgálják.

Sz. E.

Nyári utazások a Földközi-tengeren a SATURNIA és VULCANIA

luxus óceánjáró hajókkal

CAPRIBA június 9—június 21.
június 7—július 26.
augusztus 11—augusztus 30.

SORRENTÓBA július 28—augusztus 9.

OLASZORSZÁGBA Patras, Ragusa, Velen
cébe bolognai, firenzei,
római és nápolyi tartózkodással

ápr. 17—máj. 2., júl. 10—26., júl. 24—aug. 9.
aug. 14—30., aug. 30—sept. 13., sept. 16—okt. 4.

Körutazás az **OCEANIA** hajóval Triestből
augusztus 1—augusztus 18,
Velece, Corfu, Malta, Tripolis, Tunis, Palermo,
Capri, Catania, Rhodos, Athén, Ragusa, Triestbe

Körutazás a **CONTE GRANDE**-val Genovából:
augusztus 8—augusztus 17,
Cannes, Algír, Malta, Palermo, Nápoly, Genovába

Körutazás a **NEPTUNIA** hajóval Triestből
augusztus 27—szeptember 10,
Velece, Spalato, Cattaro, Görög-, Törökország,
Rhodos, Santorino, Bari, Triestbe.

Hetenkinti járatok Fiuméből modern egységes-
osztályú motorhajókkal, Olaszország körül.
Kitűnő ellátás. Valamennyi kabin tengerrenézé

Felvilágosítás és prospektus

ITALIA-TIRRENIA Tengerhajózási Társaságok

Budapest,

VII., Thököly-út 2. VI., Váci-utca 4

M. N. B. eng. 617.—631. sz.

a halálsorompók kiküszöbölésére. A józsefvárosi személypályaudvar helyén nagyszabású pályaudvart építenének ki és a MÁV a józsefvárosi-pályaudvarba vezetné be az összes helyi vonatokat, kivéve a váci és esztergomi vonalat, amelynek természetes fejállomása a Nyugati-pályaudvar. Az összes többi helyivonalat a józsefvárosi pályaudvarra érkező és ide futna be a ceglédi személyvonat is. A gyorsvonatot más uton, kerülővel vezetnék be, úgyhogy a halálsorompók ügye egyszermindenkorra el volna intézve. A józsefvárosi-pályaudvar átépítése hétmillió pengőbe kerülne az eddigi számítások szerint. A MÁV persze azt szeretné, ha ennek az építésnek legalább egy részét — persze a nagyobbik hányadát — a főváros biztosítaná s ezzel szemben a MÁV átengedné a főváros céljaira a felszabaduló vonalrész területét. A MÁV azonban túlságosan magasra értékelte a főváros számára átengedhető területet és nyilvánvaló, hogy Budapest közönségének igen drágán kellene megfizetnie a halálsorompók megszűnését. Az alkudozás azonban folyik és valószínű, hogy előbb-utóbb mégis megegyezésre kerül a sor.

Negyven millióba kerülne a Keleti átépítése

Ha a tárgyalások befejeződnek, akkor kibővítik és újjáteremtik a józsefvárosi-pályaudvart. Az új pályaudvar építése céljából nagyobb területre van szükség. Az eddigi elképzelések szerint a Kerepesi-temető ma már használatban nem levő részét vennék igénybe a pályaudvar céljára. Érdekesége ennek a tervnek, hogy a Kerepesi-temetőnek arról a részéről van szó, ahová az utolsó országbíró, Majláth grófnak a gyilkosait, Spangát, Bereczet és Pitélit temették el. Ennek a területnek az átengedése azonban szintén a fővárost terhelné.

A józsefvárosi-pályaudvar kibővítése azért is célszerű volna, mert ebben az esetben feleslegessé válik a Keleti-pályaudvar kibővítése. A Keleti-pályaudvar megnagyobbítása, illetve felemelése, vagy lesüllyesztése 30—40 millió pengőbe kerülne s ezt a drága tervet sikeresen helyettesítheti a sokkal olcsóbb józsefvárosi megoldás. Ez ugyanis azzal az előnnyel is járna, hogy a régi lövészterfenntartott része felszabadul és esetleg értékesíthetővé válik. Azt a zavart tehát,

amit a nyári hónapokban 350 személyszállító vonat befutása és kifutása jelent ezeken a vonalakon, lényegesen csökkenteni lehetne.

A másik nagy probléma, mely ugyan csak a nagyvasutakkal kapcsolatos, a Déli vasut kihelyezésének és a Lenke-téri pályaudvar megépítésének a gondolata. Ez a kérdés máris nagy kavargást keltett a fővárosban és a budai polgárság egy része tiltakozott is az ellen, hogy a Déli vasutat kitelepítsék jelenlegi helyéről.

Az összekötő vasuti hid és a kelenföldi-pályaudvar között a Lenke-tér közelében jelölték ki az új magasvasuti pályaudvar helyét, amelynek a neve Szent Imre herceg-pályaudvar lenne. A Déli vasut városfejlesztési szempontból ugyanolyan hátrányokat jelent, mint a ceglédi vonal, viszont a Lenke-tér közelében épülő nagy személypályaudvar nemcsak Budáról volna megközelíthető, hanem a Boráros-téri Horthy Miklós-híd révén a pesti oldal lakosságának nagy része is igen előnyösen használhatná. A kelenföldi állomást persze megtartanák,