



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Nem telepítik ki a*

személypályaudvarokat

Forrás:

Világ

Bp.

1918 VII/30

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Old)

Tárgy

385.5

Hely

Idő

"1918"

Személy

Nem telepítik ki a személypályaudvarokat

Készülnek a demobilizációs pályaudvarok

(A Világ tudósítójától.) Husz esztendeje minden friss polgármesteri programban, minden kereskedelmi miniszter Budapesttel törődő beszédében ott hallottuk, mint hangos frázist a pályaudvarok kihelyezésének sürgős megkezdését. Már 1908-ban folytak előkészítő munkák és ma úgy állunk, hogy tulajdonképpen csak a személy- és teherpályaudvarok vannak fővárosi belterületen — a főműhelyek, szén, tolató, rendező pályaudvarok már régen a külső perifériákra helyeztetek.

Hátra lenne tehát most a személypályaudvarok kihelyezése, ebben a tekintetben azonban legujabb diszpozíció az, hogy amíg a teherpályaudvarok még a háború befejezése előtt teljesen kihelyeztetnek a fővárosból, addig a személypályaudvaroknak legfeljebb a kibővítését tervezik, de sem a nyugati, sem a keleti pályaudvart nem fogják a külső perifériákra kiépíteni.

A MÁV. igazgatóságnak legkompetensebb tényezőit keresték fel, hogy érdeklődjünk a pályaudvarok kihelyezésének kérdéséről.

Informátorunk véleményét összegezve, a következőkben adhatjuk:

— Budapest főpályaudvara ez előtt 30 esztendővel a jászvárosi kis pályaudvar volt. Akkoriban a mai nyugati még bécsi társaságok tulajdonát képezte. Azóta, a forga-

lom növekedésével, a vonalhálózat terjedésével napról-napra építtek pályaudvarok, műhelyek, rendezők. Néhány évvel ezelőtt szóba került, hogy a főváros fejlődését akadályozó pályaudvarokat a környékre kell kiépíteni. Egész esőndben már 1908-ban megkezdődtek ezek a kihelyezések és ma 1918-ban már ott tartunk, hogy csak a személypályaudvarok vannak belül a fejlődés akadályozására és a teherpályaudvarok egy része — a szén, a vontató és a rendező pályaudvarok már a főváros fejlődési körzetén kívül vannak. Báró Sztérenyi kereskedelmi miniszter a nagy teherpályaudvarok és a személypályaudvarok kihelyezésének körülbelül tízféle különböző variációju tervével most foglalkozik — és ezek közül a tervek közül a legértékesebbet fogja kiválasztani. A tervkiválasztás után a nagyszabásu munka a képviselőház elé kerül. Nem felesleges megjegyezni, hogy a személypályaudvarokat a főváros belterületéről nem helyezzük ki — úgy, mint azt a közönség gondolja. A főváros és a közönség érdeke az, hogy ne valahol a külső periferián legyen a pályaudvar, hanem közvetlen közel a város centrumához. Mindenütt ez a törekvés a külföldön is. Így nagy külföldi metropolisokban, ahol messze voltak a pályaudvarok a centrumtól, mindenütt betelepítették azokat, természetesen olyan alépitményekkel, hogy a sem esztetikailag, sem fejlődésileg kárt ne lásson belőle a város. Így a mi személypályaudvarkitelepítésünket — mely legközelebből érinti a közönséget — sem kell elgondolni, hogy valahová új pályau-

udvarokat építünk Budapest székeszeti fejlődése érdekében. *Mi új személypályaudvarokat nem építünk. Csak a régieket építjük át. A vonatok befutó sineit úgy fogjuk elhelyezni, hogy azok a személyközlekedést egész a főváros centrumáig vezessék, de mégse legyenek akadályai a modern fejlődésnek,* — mint akadályai ma például a Podmaniczky-utca mentén az egész városrész életének. A tervek szerint a személypályaudvarok kérdését valószínűleg ügyes alépitményi technikával fogjuk megoldani. Az építkezés megkezdése most csak attól függ, mikor terjeszti elő Sztérenyi a javaslatot.

— A személypályaudvar csak a közönség esztétikai érzékét sérti a főváros közepén, de minket vasutasokat közelebből a teherpályaudvarok, a nagy rendezők kérdése érdekel. A magyar államvasut, dacára, hogy nem várta és nem készült előre a nagy háborús megterheletésre, még nem mondott esődöt. Ha nem a legteljesebb zavartalansággal bár, de megküzdött és megküzd ma is az összes rázuduló mizériákkal: a szén-, az ember- és az anyaghiánnyal. A mozgósításkor a ránkzuduló munka beleolvadt a meglévő üzemekbe és ez volt egyetlen hátrányunk. *Csak a meglévő és nem az előkészített üzemekbe ömlött át a háborús mozgás 50-szerese* — mindez természetesen a fővároson keresztül — a civilforgalom terhére. A mozgósítás nagy munkát adott és rengeteg teret vont el a civilforgalomtól — ennek a munkának a párja közeledik: a demobilizáció. Bár csak studium ma még a demobilizáció kérdése vasutas körökben, annyit

elárulhatunk, hogy mégis a legteljesebb vérvél készülnék rá. Nem akarjuk, hogy olyan váratlanul érjenek bennünket a csapatszállítások, mint a mozgósításkor. *Budapest környékén az északi és a déli nagyrendezők épülnek, amelyeknek az a céljuk, hogy a demobilizáció munkálatait megkönnyítsék.* Ezek a nagyrendezők békében majd a kitelepített tulajdonképpeni rendezőpályaudvarok lesznek, de mostani építkezésünk sietsége főképp a demobilizációt hivatott majd szolgálni.

— *Az északi nagy rendezőpályaudvar az Irinyi-puszta közelében, Ujpest mögött, Dunakesz és Alag irányában épül és építkezése már erősen túlhaladta a kezdet stádiumát. A déli nagyrendező még nem épül. De megkezdésének kérdése már szintén aktuális.*

— Különben az egész kihelyezés és átépítés kérdését majd a törvényjavaslat részletesen ismerteti — így a miniszter javaslatának a részletekben nem vághatunk elébe.