



Első évi folyam.

39. szám.

Szeptember 24. 1865.

A pesti hajózási csatorna és tervezője.

Tisztelt munkatársunk, Vadnai Károly, lapunk 37-dik számában az 589-ik és következő lapon néhány meleg sorban már ismerteté ama genialis tervet, mely Pestünket világvárossá fogná tenni, s mely egyuttal örökre megmentené oly romboló csapástól, mely szépen emelkedő fővárosunkat ezután még nagyobb mérvben tehetné tönkre, miként az 1838-diki árvíz, — s így ez alkalomból utalunk megint ama sorokra.

Reitter Ferenc főmérnök dunaszabályozási és pesti hajózási csatorna - terve oly eszme, mely megdönthetetlen

számokra lévén építve, országunk fővárosára és így közvetve hazánk felvirágzására nézve is nagy horderejű, minél fogva épen nem csodálhat-

juk, hogy azt a szakférfiak, az összes journalistika, sőt a kormánykörök is a legnagyobb méltánylással fogadták, s országos érdekű ügynek tekintik, miként ezt Pest városa is egyik közelebbi ülésén kifejezte; s azért ez eszme kivitelét az országgyűléstől várjuk.

Az itt előttünk levő arckép ez eszme teremtményét, Reitter Ferenc királyi főmérnököt állítja eléünk, kinek mult pályájáról alkalmasint érdekességgel vesz az olvasó néhány adatot.

Reitter Ferenc 1813-ban Temesvárott, azon városban született, mely több

kitűnő hazánkfíának bölcsője. Atyja e városban vala köztisztviselőben részesülő központi orvos, s így első neveltetését itt nyerte; a böl-



Reitter Ferenc, a pesti hajózási csatorna tervezője.

csészeti tudományokat Szegeden, a mérnökieket pedig Pesten végezte. 1833-ban államszolgálatba lépett s ily minőségében számára jutott azon szerencse, hogy a legelső magyarországi vasut körül, (értjük a nagyszombati lőerőre épített vasutat) ő is jelentékeny részt vegyen a munkálatokban. Azután vízrajzi és vasuti építkezési munkálatokkal foglalkozott, 1848-ban pedig a magyar közlekedési minisztériumnál a vasuti osztály igazgató mérnökének neveztetett ki. 1850-ben a budai építészeti főigazgatóságnál főmérnök lett, s ez állomáson van jelenleg is s mint ilyen, hivatalosan kizárólag középítészeti munkálatokkal foglalkozott.

1861-ben az ország területén fennállott öt építészeti igazgatósági osztály eltöröltetvén, s személyzetük Budán pontosítottván össze, ez alkalommal Reitter rendelkezési állapotba tétetett, de már 1862-ben ismét visszahelyeztetett előbbi állásába. A rendelkezési állapotban töltött évet arra használta fel, hogy a pesti és budai pályafők összekötésére szolgáló vasut tervezetét részletesen kidolgozta, mely vasut ha idővel a Dunán e célra átvezető hiddal s a Buda egy része fölött végig futó viaductokkal (utvezetékekkel) együtt elkészül, hazánk építészeti remekéinek szintén egyike leend.

A pesti rakpartok már is fővárosunk egyik legnagyobb díszét képezik, s ha azok teljesen elkészülnek egész a sóházig, kétségkívül e vonal lesz Pest legszebb része. Ennek építését, mint magán mérnök, a helytartótanács engedelmével és saját terve szerint, szintén Reitter Ferenc vezeti.

Jelen számunkban, a 616-dik lapon látható kép a Pestet átszelő hajózási csatornát állítja elénk eszményileg, s vajjon hazánkfiak közül ki ne ohajtaná annak létesülését, s e tekintetből ki ne tenne áldozatot is, ha szükséges lenne az, midőn általa az ország fővárosa a folyton fenyegető árvizektől megmentetik, midőn e csatorna a közvagyonosodásnak utját nyitná meg.

Reitter tervezete szerint e csatorna azon eszmén alapszik, hogy a soroksári Dunaágnak a Duna-szabályozás által elrekesztett torkolata, (mi arra nézve okvetlenül szükséges, hogy ne csak Pest, de a megye legnagyobb része is meg legyen mentve a milliókra rugó kárt okozó árvizektől) — mondjuk, hogy a Duna alsó torkolata Pest felső részére legyen áttéve. A csatorna mind felső részén, mind az alsón, hol a soroksári Dunaág a nagy Dunába szakad, zsilipépítményekkel lenne ellátva azon célból, hogy a hajózás még akkor se

legyen akadályozva, ha a Duna csekélyebb víz-állása különben a csatorna vizét megapasztaná.

Azonban mellőzzük az ugysis csak szakemberek által érthetőbb részleteket s csupán általános áttekintésre szorítkozunk. A zsilipek oly módon lennének szerkesztve, hogy azok miatt a hajók átkelhetnének a nagy Dunába, s a hidak alatt, melyek a csatorna egyik partját a másikkal, azaz a városrészeket egymással összekötik, bármily hajó is akadálytalanul átevezhet. A csatorna vizállása mindig oly mély fogna lenni, hogy azon a legnagyobb hajók is teljes teherrel lenghetnek.

A Pest városába eső csatornarész szélessége 20 ölre van véve, s azokon a helyeken, a hol áthidalva kell lennie, 8 ölnyre szűkül, s e szélesség elégséges, mert ha két nagy hajó egymással szemben állomásoznék a csatorna rakpartjain, még mindig körülbelől 60 lábnyi szélességben marad a víz szabadon, melyen 30 láb szélességű csavargőzőseink kényelmesen mozoghatnak. A hajók kitérésére s fordulására két öből van tervezve, az egyik 80, a másik pedig 150 öl hosszú s ezek képvüknön is láthatók. A zsilipszekerények 36 ölnyi hosszúság mellett 6 ölnyi szélesre vannak téve, tehát valamivel szélesebbre, mint a mennyi egy csavargőzősnek szükséges lenne, s ez azért van, hogy közép nagyságu dunai hajókból kettőt, a kisebbekből pedig négyet lehessen egy zsilip töltéssel a csatornába be- vagy kiszállítani.

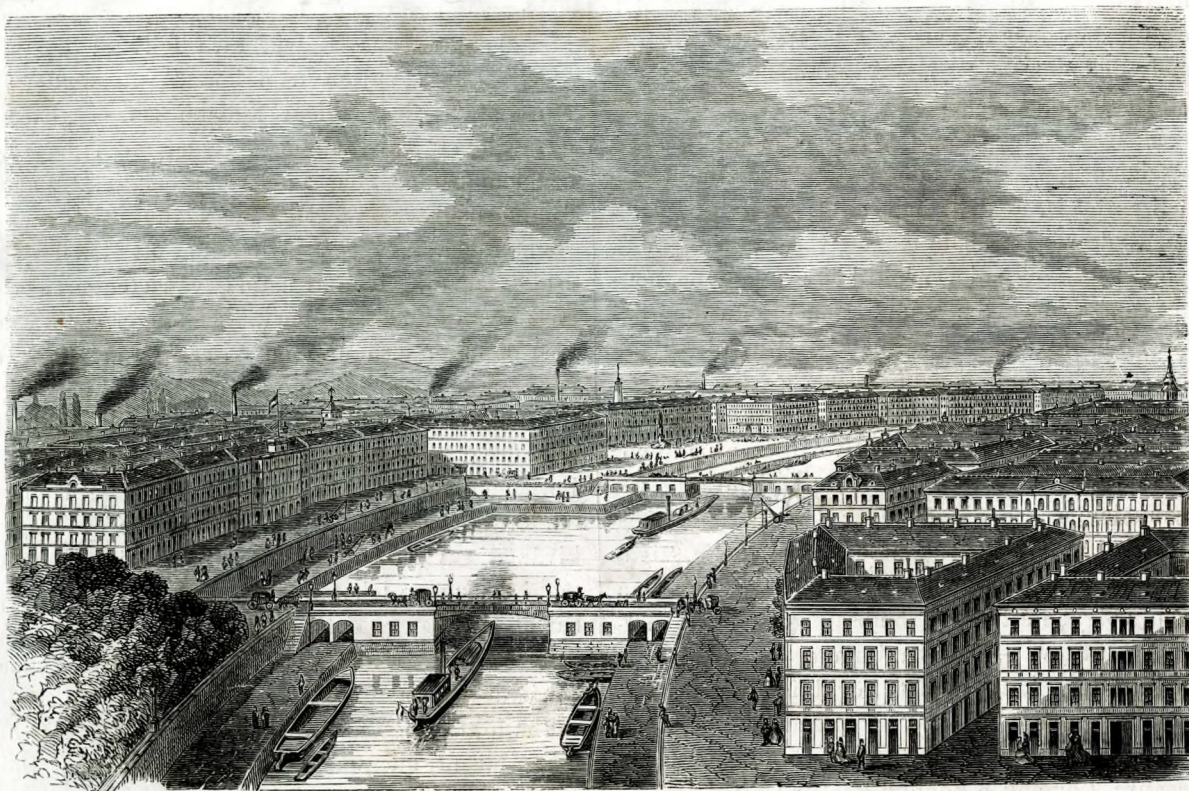
Előre lehetett látni, — mondja Reitter röpirata, hogy e csatorna építésénél minden más költségnél nagyobbak kell lennie a kisajátítási költségeknek, minélfogva legcélszerűbbnek látszott azt a Lipótváros felső részén vezetni be a városba s miután ezt félhold alakban átmetszette, a soroksári vámsorompó táján eresztetni be az elzárt soroksári Dunaágba.

E csatorna építési költsége a vonalában levő házak kisajátítási költségével együtt tizenegy millió forintba kerülne s a Duna szabályozásával és a csepelszigeti védtöltésekkel együtt 13,013,490 forintba, mely költségek részben országos alaphól lennének fedezendőek, míg másik részüket fedeznék az ezen építkezésekből befolyó jövedelmek, melyek a hajóvám, az öntözésből eredő jövedelem, a csatorna rakpartjainak jövedelme s a kikötődíjak, nem számítva azt a nagy hasznót, a mi a város és megye megmentéséből s a kereskedelem egy újabb, hatalmasan lüktető eréből háramlanék az országra.

Mint a hírlapok jelenték, Majláth, Sennyey és Bartal nagy elismeréssel nyilatkoztak e tervezet-

ről s azt országos érdekűnek tekintvén, lehet rá tetni. Adja Isten, hogy úgy legyen s életbe is léptessék!

~~~~~



A pesti hajózási csatorna eszményképe. (Fénykép u. Haske. Lásd szövegét a 610. lapon.)