

KÖZGAZDASÁG.

Csepeli vasuti hid.

Irtta **Polgár Iván dr.**

A budapesti közlekedés kérdéseiben a körültekintő gondosságot nemcsak a pályaudvarok rendezése követeli, nem is csak a kereskedelmi kikötő tervezete, hanem mindkettővel párhuzamban már most az összekötő hid helyzete is. Az ősszel megnyílik az új összekötő vasuti hid, de még a nyilvánosság nem tud arról, mi lesz a régivel.

Minden egyebet mellőzve fogadjuk el, hogy az új hid két sínpárja fogja azontúl közvetíteni Budapesten a Duna két partja közt a vasuti forgalmat. Meddig fog ez így tartani?

Először a Lágymányos fejlődése a *borárostéri közuti hid* megépítését fogja kieroszakolni. Mikor fog ez elkövetkezni? Akkor már föltétlenül, mikor a dunaparti teherpályaudvart a kereskedelmi kikötő berendezése fölsőlegessé teszi s a fölszabaduló pesti Dunapart is a többiek mintájára kiépülhet.

Másodszor a főváros építkezése mindkét par-
ton *szépen terjedhet lefelé*, semmi sem állja útját, csak az összekötő hid. Az egész Kelenföld a Ferenc József- és borárostéri hidon át, főleg miként a most folyamatban levő új szabályozás tervezi, villámosokon gyorsan közlekedhetik a pesti oldallal. Pár évtized múlva azonban, mikor Budának délkeleti csúcsa egészen benépesül, sőt Albertfalva és Budafok községekkel is összeépül, beáll az a föltétlen követelmény, hogy a Boráros tértől dél felé is lehetséges legyen a gyalogos és kocsiközlekedés a folyam-
ellentétes partjai közt.

Erre nem lesz más célszerű megoldás, mint az *összekötő vasuti hidat alakítani át a közuti forgalom céljaira*. De melyiket, a régit-e vagy az újat?

A régi hid helyzete miatt semmiképp sem használható közutinak, az újat, mert a vasuti közlekedés foglalja le. Ha megfordítjuk a dolgot s a régi hidat képzeljük el továbbra is a nagyvasuti hálózat szolgálatában, valamint az északi oldalon álló új hidat közutinak berendezve, odajutunk, hogy milliós fővárosunk gyalog és kocsiközlekedését zakatoló vonatok csörtetése közt kell elintéznünk, a remekül beépített Dunaparton pedig az emeletsorok ablakai nem győzik majd nyelni a füstöt és a kormot, és hogy a most is minden negyed órában egy-egy vonatot szállító két sínpár akkor majd, mondjuk egy emberöltő múltán, sehogyan sem fogja győzni a forgalom lebonyolítását.

Talán eloszlik a nehézség úgy, ha az összekötő hid táján a közuti forgalomnak külön épít új hidat a főváros, a nagyvasut céljára pedig az állam kiépíti Ferencváros—Kelenföld közt az új összekötő hidnak megfelelő második kettős sínpárt, hogy a vasuti hálózat Kelenföldig négy sínpárból álljon. Ezzel a mennyit segítünk az egyik bajon, legalább is annyival fokozzuk a másikat.

A budapesti pályaudvarok tényleges rendezésénél, a mi — reméljük — nem fog évtizedekig húzódni, a teherforgalomnak már nem volna többé szabad érintenie az összekötő hidat, hanem ennek egész környéke nyujtsa szabad teret a főváros kényelmes fejlődésének.

Átmeneti állapotnak elfogadható az, hogy a régi hid — ha vasalkotmánya úgy kívánja, átépítés után — vegye vissza az összes személyszállító vonatokat, az új hidat pedig a megkívántató följárókkal ellátva szereljék föl véglegesen közutinak; a teherforgalmat azonban ezzel egyidejűleg át kell innen helyezni másfelé. Mindazáltal a személyszállítás is csak addig tartson itt, míg az egész nagyvasuti forgalom máshol nem nyer a Dunán át lebonyolítást. Mihelyt a távolsági vasuti közlekedés összes szárait el lehet innét terelni, attól kezdve a déli hid két sínpárja adjon helyet a *fővárosi villamos gyorsvasutnak*, mert hisszük, hogy ez is ki fog fejlődni.

Hová tervezzük hát a budapesti nagyvasutak dunai átkelését?

A nagy Duna parthosszában a mai összekötő hidtől dél felé négy kilométernyire, oda, a hol a budafok—csepeli kompátkelés jobbparti őrháza van, — ezért adjuk neki a *csepeli hid* elnevezést.

Ennek hivatása az, hogy majdan a távolsági forgalomnak összes teher- és személyszállítását átvehesse, ezért hazánk Budapestre torkoló minden fővonalának sinösszeköttetésbe kell vele lépnie. Szerintünk ez a következő módokon történhetik:

A *győri fővonal* Budaörs elhagyása után a Péterhegy és Kőérberek közt huzódó völgyet, illetve ennek délre hajló lejtőjét követi, vagyis keleti irányban halad; Albertfalva és Budafok közt keresztezi a délivasuti és fiumei fővonalat, átkel a Dunán és állandó, de szelid északkeleti hajlással Csepel község északi részén átlépi a holt Dunát s a zimonyi fővonal uttestét. A főváros és Erzsébetfalva határára huzódik a Gyáli-ut déli végéig, itt átszelvén az iparvasutat, e mellett vonul észak felé, a szemé-
vasut állomása keleti oldalán, az Üllői-ut metszésekor elhagyja az iparvasutat, s ennek nyugati részén jut érintkezésbe a mai négy sínpáru fővonallal az Uj Népliget déli felén.

A *fiumei fővonalról* Budafok községnél, Kelenföldről pedig Albertfalva déli végén hajlik föl a mai fővasut a csepeli hidra.

Uj vaspályánk a Csepel-szigeten észak felé fog majd egy ágat bocsátani, mikor a kereskedelmi kikötő a csepeli partot is el fogja lepni épületeivel és sinpáiraival.

A *zimonyi fővonal*, mihelyt a csepeli gát mellett elhalad, kap nyugatra egy 500 méter sugáru ivet föl a csepeli hidhoz és keletre egy másikat az uj fővasut folytatásához. Ez pedig a Gubacsi-ut keresztezése után vesz maga mellé a Csepel rakodópartról ideszolgáló ivet, a mely uj fővasutunk mellől észak felé fordulva, a Mester-utca déli végének ferde metszése után a gubacsi dűlön csatlakozik a ferencvárosi rendező pályaudvar déli sinpárjaihoz.

Cegléd fővonala a Kőbányai Vasgyár-utca déli végétől megtartja észak-nyugati irányát mintegy 900 méter uj pályán, aztán a hurokvasúthoz társul és a Bihari-utca keresztezése után nyugati fordulóban ér föl a négy sinpáru fővonalra.

A *szolnoki és hatvani irány* Kőbánya felső pályaudvarról most is egyenest csatlakozhatik a ferencvárosi felé.

Esztergom és Vác illető kocsijai ne jöjjenek be a rákosi rendezőbe, hanem a balparti körvasuton járjanak be Kőbánya felső pályaudvarba s innét az előbbi uton a csepeli hid felé.

Ezek az utakon bonyolítsanak le minden forgalmat a fővárosi Duna két partja közt, kezdetben csak a teherárúk, később a személyszállítás dolgában is olyképpen, a hogyan a budapesti pályaudvarok legokosabb rendezése megköveteli.

A főváros közlekedésügyéről vont tapasztalat nyomán ennél az alapvető munkánál kettős tanulságot merítünk. Egyrészt a csepeli hidat mindjárt kezdetben tervezzék négy sinpár lefektetésére, annál is inkább, mert a Dunán átfutó teherforgalmat nemcsak Budapest fejlődése, hanem a kereskedelmi kikötő is nagy mértékben növelni fogja. Legalább a hid pillérei úgy épüljenek, ha talán a fokozatosság és költségeloszlás céljából rajta először csak két sinpárt vennének is üzembe. Másrészt ajánlott fővonalunk, miután a Péterhegy délkeleti dombját elhagyja, egész leírt irányában *magas vasútnak* épüljön.

Kérdés, hogy a csepeli hid helyzete, fővasútja és csatlakozásai *miféle előnyökkel járnak?*

A győri fővonal sok kanyargását három ívvel mindjárt kevesbiti, míg uj fővasutunk a természetes völgyi utat keresi föl, addig a régi ivezett pálya nem vesz kárba, kell a kelenföldi teherárúk részére.

Ha az uj pályatest magas vasútnak készül, a főváros közuti forgalma elé semmi akadályt sem gördít, sőt alatta mind a budai, mind a pesti oldalon *valamennyi utcatervezet megvalósítható.*

Vele Budapest déli felén az ország két partja közt minden nagyvasúti közlekedést a főváros határára tülra szoríthatunk le.

A csepeli hid Budapest zavartalan fejlődését is biztosítja, mert egyrészt a Soroksári-utól az összekötő-hidon át Kelenföldre *minden gőzüzemű vasutat meg lehet szüntetni* s így az egész Kelenföld, Albertfalva, és a Csepelsziget északi része tetszés szerint beépülhet, sőt akár közigazgatásilag is a Nagy Budapesthez csatlakozhat. Másrészt ugyanezért közegészségj szempontból is figyelemre méltó, mert nem hatol be annyira a lakott területekre az idegesítő zakatolás, a levegőt rontó füst, korom és piszok.

Tehermentesíthetjük a kelenföldi pályaudvart, a mely ezentúl átmeneti állomása lesz a fővárosi villamos gyorsvasútnak s a déli vasútnak; aztán ennek, nemkülönbben az összes dunántúli fővonalaknak rendező, a budai városrészeknek pedig máv. teherpályaudvar gyanánt fog szolgálni.

Az összekötő hidnak déli két sinpárja a gyorsvasuté lesz, északi két sinpárja helyén pedig a gyalog- és kocsiközlekedés talál kielégítést. Ezzei nem csupán a drága házhelyek szabadulnak meg attól, hogy uj vasúti töltés borítsa be őket, de megszabadul a kereskedelemügyi kormány is attól a nagy költségtől, a mibe a ferencváros-kelenföldi két sinpáru uj pályatest kisajátítása s építése kerülne.

Elérjük azt, hogy a Budafokon és Erzsébetfalván át özőnlő minden Máv. forgalommal ne növeljük a ferencvárosi és csepelrakodóparti vonalak munkáját, majd szaporodik ez ugyis a kereskedelmi kikötőbe irányított s innét származó vizi árukkal nagy arányokban,

Átalakul a Ferencváros mindkét pályaudvara. A rendező nem marad továbbra is fejállomásnak, hanem déli vége kapcsolatba lép a zimonyi vonallal mind Soroksár felé, mind Budapest-külrő felé, nemkülönbben magával a csepeli hiddal. Így a zimonyi fővonal csepelrakodóparti szakasza a ferencvárosi rendezőbe épp oly félkörben fut majd bele délen,

mint most teszi ezt észak felé. Személyforgalmat a ferencvárosi állomás ezentúl csak a gyorsvasuton kezel, de annát több dolga lesz a teher- és rendező-pályaudvaron, a mely Pest déli részének teherárui kívül a dunai és vasúti forgalmat közvetítő kereskedelmi kikötő teherrakományainak intézésében fejt ki országos, sőt középeurópai jelentőségű munkásságot.

A csepeli hid teszi lehetségessé végül, hogy a kereskedelmi kikötő dunántúli áruait a Csepelszigeten kezeljék, a balparti áruait pedig a pesti oldalon. Így a munka arányosan megosztható s a Csepelszigeten lehelyezendő sinek kocsisora a Dunántúllal való forgalomban nem lesz kénytelen kerülő utakat befutni a pesti oldalon keresztül. Ezzel a kereskedelmi kikötőt, a mi a vasúti és vizi hálózat szerves kapcsolata, bár a pesti oldalon van, mégis munkaképessé tehetjük minden irányban.