

ben benyomta a villa teltére. A kinyomott mészkő-tömbök mögött átázott az, sárga kiscelli agyag is kibugyant a külszínre. A kinyomott agyag erősen homokos volt. A köfal azon a területen rongálódott meg, amely közvetlenül a pince ama része fölött van, ahol néha a talajvíz jelentkezett. A suvadás s az állandó jellegű talajvízáram közt az összefüggés itt is kétségtelen.

## Budapest és pályaudvarai.

VAMOS FERENC.

*Résumé:* L'auteur démontre la situation fautive des gares présentes de Budapest. Il expose une solution nouvelle du problème des gares. Au lieu des gares de l'Ouest, Est et Sud, il propose deux gares principales, l'une nommée gare du Nord—Ouest sur la place de la présente gare Rákosi rendező et l'autre nommée Budapest—les—Bains sur la place de la gare de Kelenföld. Entre les deux gares principales il y aurait un chemin de fer métropolitain souterrain à travers la capitale pour faciliter le transport des voyageurs, outre la ligne de jonction à niveau des deux gares.

Budapest városépítészete válságban van. Válságának valósága és felismerése már régi keletű, hiszen hat évtizedre nyúlik vissza. A válság közismert, csupán a válság helyét lokalizálják a különböző irányokból összegyűlt érdekrétegek különbözőként. Egyik szerint az óbudai híd és a Hungária-körútnak ezzel kapcsolatos rendezése a legfőbb megoldandó kérdés, a másik csoport az Erzsébet-út problémájába merül bele egész tehetségével, megint másik pedig a Lipótváros dunaparti részének szabályozását látja egyedül üdvözítőnek, míg egy további tábor alkotásvágya a Tabán rendezésében látja Budapest városépítészete sarkalatos problémáját.

Az illetékes hatóságok feladata, hogy ez oly különböző érdekek kusza rengetegében el ne tévedjenek, hanem hogy minden megoldásra váró probléma föl emeljék a rangsorban is a legelsőt, amellyel a főváros szabályozásának minden részletkérdése is a legszorosabban függ össze: de amelyről ma alig esik szó. Vajjon melyik ez a probléma?

1902-ben, magasba lendülő pályája elején Zielinski Szilárd, műegyetemünknek robbanó temperamentumú, korán elhunyt zseniális tanára, ezekkel a szavakkal mutatott rá Budapest városépítészetének erre az azóta egyetlen lépéssel előbbre nem jutott kérdésére: „Budapest forgalmi viszonyainak alapos rendezése aktuálissá vált, bármiként vélekedjenek e kérdés fölül államháztartásunknak ama szervei, melyek maguknak vindikálják a döntő szót, arra nézve, hogy e kérdést szellőztetni, az irányt adó alapelveket megvitatni ma időszerű-e, vagy sem?” Nehogy kétség merülhessen fel arra vonatkozóan, vajjon mire, államháztartásunknak melyik szervére gondolt Zielinski, derítsenek fényt az esetleges homályba az ő szavai: „E kérdés nem kizárólag az országos vasúti hálózat kebelbeli kérdése. Ez nem egy nagyobb kiváltságokat élvező vállalatot érdeklő ügy, hanem a nagyközönség ügye”<sup>1</sup> Zielinski meghatározásának időszerszerűségét máig, az azóta 1914-ig eltelte 12 békeesztendő, majd a háborút követő 15 esztendő után is, a MÁV változatlan passzivitása, frissen őrizte meg számunkra.<sup>2</sup> Ma is, változatlanul, Budapest városépítészete rangsorban egymásután következő feladatai között a legelsőt ott kell keresnünk, hol a forgalom két nagy válfaja: a vasúti és a közúti közlekedés érintkezési felületei súrlódnak, ott, ahol a vasúti forgalom idegen testként nyomul be a főváros belterületére, ékként feszítvén a főváros különleges viszonyaihoz nőtt vaskövetkezességű energiák által kialakított úthálózatot.

<sup>1</sup> Zielinski Szilárd: Budapest forgalmi viszonyainak rendezése, 1902.

<sup>2</sup> A MÁV magatartásának alighanem igen komoly pénzügyi okai vannak, amit nem lehet e feladatsoport tárgyalásakor egészen figyelmen kívül hagyni. — Szerk.

A pályaudvarok hibás elhelyeztettsége az az ok mindegyikénél, mely Budapest városépítészete kialakulását válságba sodorta. Ez a válság, Budapest forgalmának fejlődésével párhuzamosan, mindinkább láthatóvá válik. Mind érezhetőbben fog beigazolódni, hogy ez az a probléma, melynek a főváros jövőbeli fejlődésének összhangja, folytonossága forog kockán, amelynek Budapest városrendezésének legsúlyosabb problémáira tapinthatunk rá. De egyszersmind e pontnál rejtőzik az a varázsige is, amelynek szavára visszaadhatjuk a főváros jövőbeli alakulását azoknak a természetes együttátoóknak, melyek a természetes összefüggések természetes útján vitték előre fejlődését, mindaddig, amíg csak a vasúti közlekedés, e természetes erők iránti érzéketlenséggel, bele nem vájta magát Budapest kialakulásának addig egészséges idegzetébe.



1. ábra. Budapest térképe 1832-ből. Fővárosi Múzeum.

I. A városok útcshálózatai a közúti forgalom évszázados erei mentén alakultak ki. A vasúti közlekedés kezdetén, bárhová is helyezték ekkor a pályaudvarokat, ezek, mint a vasútforgalom gravitációs központjai, a közúti forgalmat is magukhoz szívták és e révén a városoknak a pályaudvarok környékén húzóó nagy kiterjedésű részeit ugrásszerű lendülettel növesztették nagygyá. A pályaudvaroknak ez a különös hatása oly gyorsan ment végbe, hogy mikor a városigazgatás az első megelapetés után magához tért, amikor átlátta a vasútforgalom központjainak — a pályaudvaroknak — a város közúti közlekedésére tett sajátos, élesztőszerű hatását, már nyakig volt a bajokban. A városok egyszerre állították a legsúlyosabb városrendezési feladatok megoldása elé. Az akaratlan hirtelenséggel, szinte észrevétlenül a városok belső részeibe lopóózt és területben, a hozzájuk mindig több és több irányból beáramló vasútvonalak mentén, a városoknak legkülönbözőbb övezeteiből telhetetlenül mindig nagyobb területeket elnyelő vasútforgalmi központok, mindig érezhetőbb



bécsi-út, a fehérvári, újvidéki, szegedi, debreceni, kaszai utak. Ezekhez járulnak, további főútvonalakként, a váci és az eszéki útvonalak.

Mindezt fel kell sorolni ott, hol Pest-Buda városépítészetének válságos helyzetére igyekszünk rámutatni. Mert ezek az utak adták a város úthálózatának alapját. Ezekre rétegződött emberöltőről emberöltőre, Pestnek egész, jellegzetes utcahálózata, melynek különös rendszerét egytelől e sugarasan beáramló úthálózatnak Buda domborzati viszonyaihoz idomuló félkaréjosága, másfelől pedig a sajátos nagy Duna-ív, melynek keleti betüremlésében Pest települése megindult, szabták meg.

A mai Pest úthálózatának természetes együtthatók révén kialakult két nagy útvonala van. Az egyik a Váci-út—Vilmos császár-út—Károly király-út—Múzeum-körút—Üllői-út évszázados vonulata, mely csaknem geometriai pontossággal a hatalmas Duna-ív vonulását követi. A másik a Lipót-, Teréz-, Erzsébet-, József-, Ferenc-körutak vonalása, mely az előbbinek vonalát ehhez képest a Berlinitérben és az Üllői- és a Nagy-körút keresztezési pontján átszelő *ellenívben* fut. Ezek, mintha egymással mitsem törődneek, mégis a város forgalmát egészen egyénien Pesthez nőtt jelleggel, egyensúlyozzák. Ebben a sajátosságban rejlik annak a feltűnő jelenségnek is az oka, hogy a fővárosnak a mellékutakban áramló szinte teljes közúti forgalma miért zuhog rá a körutakra.

Pest városépítészetének ez a jellegzetessége a város felszíni viszonyaiból és az ősi forgalmi utakhoz képest elfoglalt helyzetéből önmagától adódott. A belső körút, valamint a nagykörút az ősi Pest településének gyűrűző értelmét tanúsítják. E gyűrűző értelemnek szülő oka Pest erődvonalszabásában rejtőzik, lett légyen Pesten az erődvonali ilyen kihatása bármennyire is csak közvetettnek tekinthető.

A városok kialakulásában a forgalom természetes elhelyeződésének évszázados előreelrendeltetését jelzik a város magva körül évszázadokban lerakott várfalak. Az útvonalak irányát a forgalomnak még a vár életével egyidejűen kialakult értelme, a geometriának emberi erőttől lebirhatatlan következetességű energiáihoz hasonlóan, cövekeli ki. A városmagnak ez ősi hálózata a gazdasági és a földrajzi erőknek olyan rendszerét rója ki a forgalom későbbi kialakulására is, hogy ez a rendszer még azután is, amikor a várfalakat már régen elnyelte az idő és a társadalmi erőknek megváltozott rétegződése, még mindig a városépítészetnek helyileg adott geometrikus törvényszerűségeit írják elő a városépítő számára.

Pest erődvonalszabásának külön jellegzetessége, hogy természetes együtthatók nyomán állapították meg. Az erődvonali stratégiai és építőmesterei azokat az erőket érezték meg és használták ki, már évszázadokkal ezelőtt, melyeket épp stratégiai szempontból a Duna hatalmas kanyarulata jelentett. Pest erődvonala a Duna-ívvvel volt közvetlen kapcsolatban. Amint Pest kialakulásának legsúlyosabb energiáira, főútvonalainak rendszerére a pesti Dunavölgy felszíni alakja folyt bele elemi erővel, ugyanúgy a főútvonalakból kifejlődött úthálózat rendezését is természeti erők irányították. Pest mai nagykörútja is — a Duna—Régiposta—Petőfi Sándor—Irányi-utcák mentén húzódó első erődvonali közvetítése mellett — legfőképpen a Duna vonalzásának köszöni létét. Ennek az első erődvonálnak három kapujához vezetett a váci, azaz a Felső-Magyarországba, a hatvani, azaz Északkelet felé, és a soroksári, azaz az Alföldre, Erdélybe és Balkánra irányuló főútvonal. *A pesti Duna-ív, a városmag és a hozzávezető kontinentális utak ez ősi összefüggésében már benne van azonban a mai Pest említett két, egymást két ponton átszelő ellenívének természetes alakultsága.*

Ahogy Pest fejlődésének további alakulása maga után vonta a várfalaknak újabb és a réginel tágasabb gyűrűzetét, mely a XVII. században már a mai egész belváros körül vonult, úgy alakultak ki az első várfallal koncentrikus körökön az új utcavonalak. De figye-

lemreméltó, hogy minden új alakulással dacolt az eredeti városmaghoz áramló országutak vonala. „A Váci-út, Kerepesi-út és Üllői-út, valamint Kőbányai-út mai napig megtartották Árpád-kori csapásukat”, írja Princz Gyula, Budapest földrajzának találékony szellemű, élesszemű, úttörő munkása.

A mai, eredeti állapotában hagyott és terek nélkül kiépített nagykörút vonalása éppúgy, mint a ma még ezer akadály közt bukácsoló Hungária-körúté is, a középkori Pest várfallal koncentrikusan húzódik, úgy, ahogyan a pesti Dunavölgy geológiai és földrajzi alakultságában rejlő természeti erők előírták.

De nem maradhat e helyütt sem említetlenül az a nagy hiba, melyet Pest városépítői közül azok követtek el, kik 1870-ben megállapították a főváros általános kereteiként a Hungária-körútnak új rendszerét. Az utánzás veszedelmes túlzásába estek akkor, mikor Pest településének későbbi rétegeire is a körutas rendszer gépies másolatát állapították meg. A külvárosok eddigi, de a Hungária-körútra kirótt feladattal máris dacoló mai forgalma igazolja e rendszer hibáját.

III. Állítsuk e képpel szemben, mely Pest úthálózatának ama korát igyekezett felvázolni, amikor a főváros vonzásterületébe eső forgalom még csupán a hajózó és közúti forgalomból rekrutálódott, azt a másikat, mely a vasúti forgalomnak ez úthálózatra gyakorolt hatását tükrözi.

A vasúti forgalom megindulása Pest város fejlődésében fordulópontot jelentett. Ezt a fordulópontot — nem tekintvén ezúttal azt az elhatározó jelentőségű szerepet, melyet a vasútközlekedés megindulása a gazdasági és kulturális élet minden terén betöltött — Budapest városépítészetének oldaláról szemlélve, túlzás nélkül végzetesnek mondhatjuk. Pest és Buda városépítészetének ősidők óta tartó lassú kialakulására, a városba 1846 óta fokozatosan beáramló vasútvonalak, a városhoz mért végződési pontjuknak a város fejlődési irányát meg nem értő elhelyezése révén, egyik nagy csapást mérték a másik után.

Túlzás lenne állítani, mintha Budapest városépítészeti válságának tényét egyedül a pályaudvar-kérdés okozná. E válságot sokféle és sok irányból összetevődő körülmények egész sorozata okozza. De mindegyik felett lebeg, kihatásának súlyosságában és sokféleségében, a rangsorban legelől: a pályaudvar-kérdés zűrzavara.

A magyar vasútközlekedés kialakulása a Pest—Szolnok vonal kiépítésével indult meg. Budapest pályaudvarainak elseje, ehhez képest, a mai Nyugati pályaudvar területe, illetve állomási épülete helyén állott.<sup>6</sup> A Nyugati pályaudvar őstét, a Magyar Központi Vasút Társaság pályaudvarát, eredetiben a szervita atyák majorjának helyére telepítették, 1844—46-ban. E pályaudvar eredeti területe szinte pontosan megegyezett azzal a területtel, melyet a mai Aréna-út—Podmaniczky-utca — Teréz-körút — Váci-út elhatárolnak. A pályaudvar első állomási épülete is ott állott a mai felvételi épület helyén.<sup>7</sup>

De a Nyugati pályaudvar e jogelődjének ezt az ilyen elhelyezését már Pest fejlődésének akkori, tehát a 40-es években jelentkező terjeszkedési iránya szempontjából is, végzetesnek kell tartanunk. Végzetesnek az akkori Pest egykorú fejlődése, valamint a későbbi Pestnek a 60-as évektől bekövetkezett ugrásszerű fejlődése szempontjából egyaránt.

Princz Gyula Pestnek 1850-ig átkutatott településében három élesen körvonalazott réteget különített el egymástól. Az első, a Duna—Régiposta-utca—Petőfi Sándor-utca—Irányi-utca által határolt, középkori Pestben, a másodikat a mai Belvárosra lokalizált Pestben, a harmadik réteget a város árkában végződő Pest városában határozta meg.

<sup>6</sup> *Feldmanns*: Wegweiser durch Pest und Ofen, 1855.

<sup>7</sup> A nyugati p. u. mai épületének falán álló emléktábla adata. Ezt megerősíti W. Lindley: Szab. kir. Pest város térképe, 1868-ból.

A város árkának vonalát a mai Gróf Haller-utca—Orczy-út—Fiúmei-út—Rottenbiller-utca—Szinyei Merse- és Csanády-utcák vonalata jelzi. Ennek vonalzása is nagyjából követte a régi belváros peremének vonalát. Princz Gyula élesen megfigyelő szeme vette észre: „a régi város árka alkalmas volt arra, hogy, hosszú ideig mentes lévén a beépítéstől, később egy nagy körútnak adjon helyet”. Princz Gyula e megállapításához hozzáfűzendő, hogyha nem is túloz vele, de nem is egészen szabatos, mit benne kifejez. Az előzőkből nyilvánvaló már, hogy a mai Nagykörút megszületésének mélyenfekvő, természetes okai voltak és akkor is ki kellett volna, hogy épüljön, ha ennek a Gróf Haller-utcától a Csanády-utcaig húzódó főútvonal kialakításának nem vetettek volna mesterséges gátat már a 40-es években. Pest közlekedésföldrajza azt tanúsítja, hogy mindkét főútvonalra egyidejűen lett volna szükség a fővárosnak. Hogy nem így történt, ezt még nagyon súlyosan fogja megcsínyelni a jövő Budapest közlekedése. Még ma is, míg végleg nem késő, a Nyugati p. u. területének alant következő rendezésével párhuzamosan bátor intézkedéssel kellene keresztültörni azt a háztömböt, melynek egyik oldalán a Rottenbiller, másik oldalán pedig a Szinyei Merse-utca ütődik neki. Utat kell nyitni a Rottenbiller-utcától a Csanády-utca felé nyomuló és egyre bővülő forgalomnak, mely igazi méreteiben csak akkor fog jelentkezni, ha a Hungária-körút majd végkép kiépül.

De, sajnos, ennek a Gróf Haller-utcától a Csanády-utcaig a város árkán megszületni készülő fontos útvonal kialakulásának 1841-ben a Lövölde-téren felépített ötödik céllövölde, majd szinte ugyanebben az időben a mai Nyugati pályaudvar területének kihatása vetett mesterségesen véget.<sup>8</sup> Ime a Nyugati pályaudvar elhelyezésének első végzetes következménye már az 1841—1844 időközben.<sup>9</sup>

Jellemző, mekkora érzékenységgel reagált a városépítéssel természetes vonzási együttjárója a két mesterséges akadályra. Az említett útvonal természetes irányába eső mai Szinyei Merse-utca már a Rottenbiller-utca szélességének felére szűkült. De nemcsak ez a tünet őrzi Pest egyik megszületni kívánó főútvonalára elé vetett akadály siralmas nyomait. A Szinyei Merse-utca egyik végével nekikoppan a Ferdinánd-híd támfalának, másik végével pedig a Lövölde-tér és a Damjanich-utca közé ékelt és nyilván még a Lövölde falsíkjainak emlékét őrző háztömb homlokának, kitűnő tanubizonyságául annak, hogy a tehetségtelenségnek mekkora mértéke sűrűsödött a hozzáértés szellemének érvényesülése elé már 1841—44-ben, a fejlődésének felívelése előtt álló Pest életében. (3. ábra.)

Mindez azonban még csak a bajok kezdetét jelentette. A dolgok történeti áttekintésében súlyosbító körülményt jelent, hogy a magyar vasútközlekedés történetében a Pest—Vác, a Pest—Szolnok vonalak még csak előrelendült előfutárjai voltak a magyar vasútközlekedés fejlődésének. De olyan előfutárok, melyek után csak hosszú évtizedek után következett a folytatás.

Közbejött 1849 és közbejött az abszolutizmus kora.

A bécsi kormány már 1850—1860 között kiépítette ugyan a Bécs—Pozsony—Vác—Pest, a Pest—Cegléd—Szeged—Temesvár és a Pest—Szolnok—Nagyvárad—Arad vonalakat, célja azonban mégis az volt, hogy a Tiszántúl, illetve a Nagy-Magyar-Alföld közlekedési hálózatát Bécshez, mint vonzás-központozás irányítsa, illetve kapcsolja. Csak éppen e törekvésben sem kerülhetett el, a természetes erők közrejárására révén, Pestet és a Duna 90 fokos éles törését.<sup>10</sup>

Különösen a nyugatmagyarországi vasúti hálózat megépítésén látszik szembetűnően a bécsi kormány

vasútpolitikai célzata az abszolutizmus évei alatt. 1856-ban nyílt meg a Bécs—Győr—Komárom közötti vonal, melyet Székesfehérvár irányában vezettek, azzal a világos célzattal, hogy Eszékét, illetve a Balkánt Béccsel — Budapest megkerülésével — kapcsolják össze. Ugyanígy cselekedett a bécsi kormány a Száva, illetve a Drávavölgyi vasút nyomvonalvezetésével is, melyeket viszont Trieszthez igyekezett központosítani.<sup>11</sup> Az abszolutizmus Magyarország közlekedésföldrajzi adottságait, amennyire a természetes körülmények ezt engedték, Budapest kárára és Bécs előnyére szándékozott kihasználni.<sup>12</sup>

Kitűnik az előzőkből, hogy Pest-Buda vasúti hálózata az 1842—1860 időköz alatt tehát csak igen vonatottan fejlődhetett. Különösen így van ez a mai Nyugati pályaudvar megelőző pályaudvarba befutó vonalakra nézve. Hiszen ennek a pályaudvarnak személyforgalma 1855-ben mindössze abból állott, hogy Szolnok felé reggel 6 óra 40 perckor, Bécs felé délelőtt  $\frac{1}{2}$ 10 órakor, este pedig Szolnok felé 6 órakor, Bécs felé  $\frac{1}{2}$ 7 órakor indult egy-egy vonat. Bécsből pedig reggel 5 óra 39 perckor és délután 3 óra 47 perckor, Szolnok felől pedig reggel 8 óra 40 perckor és délután 5 óra 11 perckor érkezett egy-egy vonat.<sup>13</sup> Hiszen a losonci vasút, a Magyar Államvasutak első vonala, csak 1868-ban létesült. Az e vonal végpontján épített Józsefvárosi pályaudvar volt a mai Keleti pályaudvar elődje. 1867 tavaszán indult itt a forgalom Pest—Hatvan, majd Hatvan—Salgótarján között. A Kassa—Oderbergi vasút engedélyokmánya pedig csak 1866-ban kelt.<sup>14</sup>

A magyar vasútforgalom ügyének lassú kibontakozása csak a 60-as évek végén, a kiegyezés nyomán kezdett erőteljesebb lendületet venni.

Mindennek említése azért jelentős itt, mert ennek révén tekinthetjük át azt a tényt, hogy 1846-tól 1870-ig mennyi idejük lett volna az illetékes hatóságoknak arra, hogy ne csak tájékozódjanak Budapest fejlődésének előttük álló és várható alakulása, iránya és értelme felől, hanem hogy tanulságot is merítsenek az áttekinthető anyagból a felmerült kérdések egyöntetű megoldására. Ha szemük lett volna, láthatták volna, hogy Pest településének súlypontja a XIX. század első felétől mélyen a 60-as évekbe nyúlóan, az új Lipótvárosra határolódott. A Nyugati pályaudvar még egészen lényegtelen forgalmú elődének letelepítésétől kezdődően e vidék képe teljesen átalakult. A Dunától a Váci-útig, majd a mai Alkotmány- és Kálmán-utcaig terjedően nagy fapiac létesült. Jellemző, hogy a pályaudvar ide telepítése előtt ez a fapiac éppen a város ellenkező pontján, a mai Boráros-téren volt. Az új pályaudvar környékére települtek Pest első gyártelepei is: a Valéró-selyemgyár, a hengermalom, a Tükör-féle sörgyár. A Gyár-utcai cukorfinomító is odakerült ekkor. Már 1863-ban ezen a vidéken vannak a Clayton—Shuttleworth-gépgyár, Haggemacher-malom, Pannonia-malom, a Neuschloss-féle gőzfűrés. Mindannyinak új elhelyezkedése csapást csapás után jelentett a város ez új részének egészséges kialakulására. A hivataloknak szinte e korban született városrendezési elképzelése, valamint ez elképzeléssel úgyszólván egyidőben kialakult való állapot homlokegyenest megcáfolták egymást. Hiszen a mai Nyugati pályaudvar környékének 1840 körüli és utáni benépesülése és ugyane vidék egykorú városszabályozási tervzete között szakadékszerű

<sup>11</sup> Princz: i. m. 85—86. o.

<sup>12</sup> Pontosan ugyanilyen, de kihatásaiban sokkal súlyosabb a helyzete Budapestnek ma is. A Trianon által életrekelített, vagy megnagyobbított államok nemcsak hogy Magyarországnak elszakított részein levonuló vasútforgalmat irányítják országuk új központja felé, új vonzásközéppont felé gyűjtővén gazdasági hálózatuk forgalmát, hanem még a kontinentális forgalmukat is teljesen elterelték Magyarország területéről, tehát Magyarország vasútforgalmi központjától, Budapesttől is.

<sup>13</sup> Feldmanns: Wegweiser durch Pest und Ofen, 1855, 199. o.

<sup>14</sup> Jellinek Lajos és Gonda József: A magyar vasutak díj-szabásügyének fejlődése 1846-tól 1896-ig, 1897.

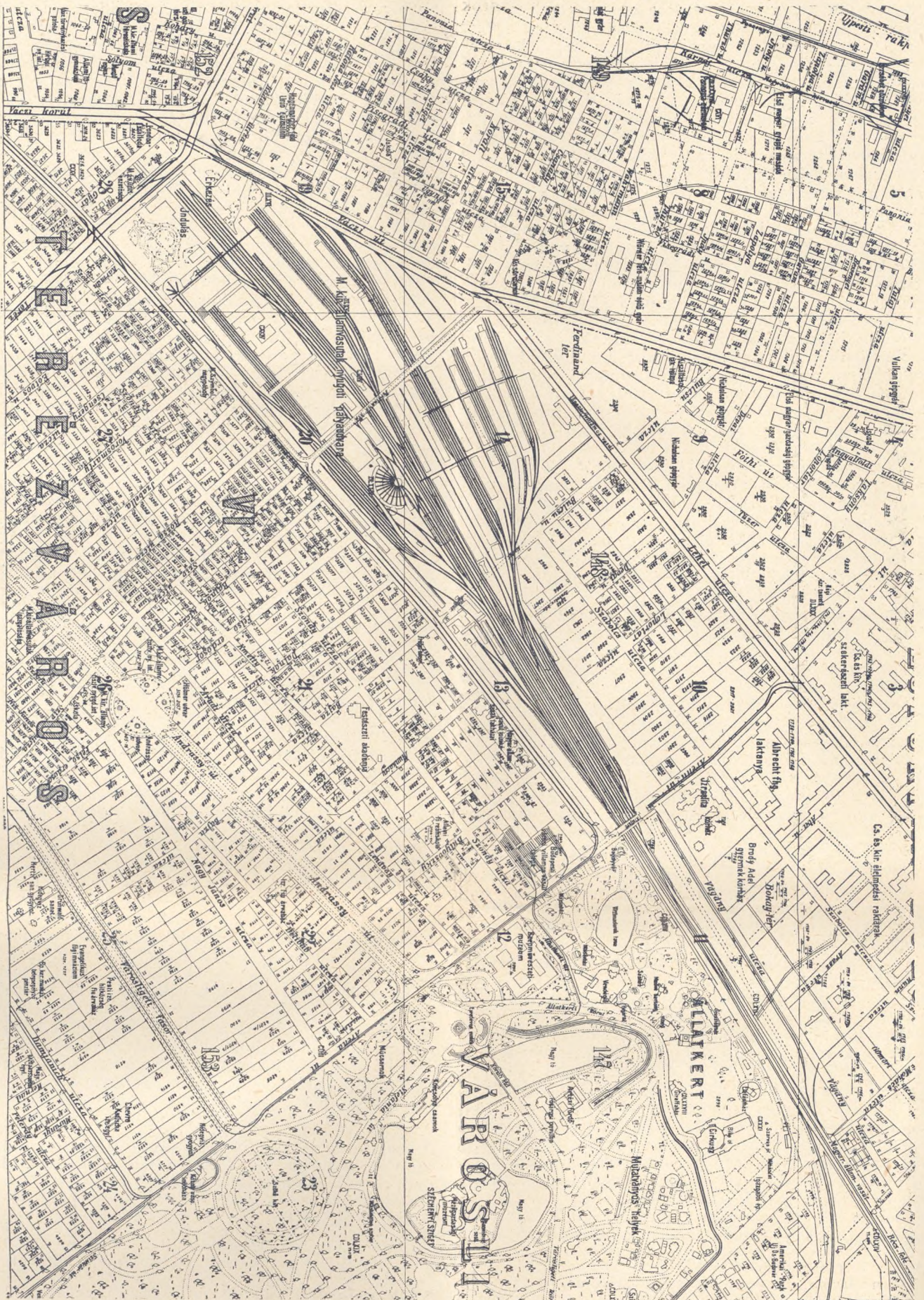
<sup>8</sup> Princz Gyula: Budapest földrajza.

<sup>9</sup> Schoen Arnold: A pesti negyedik céllövölde. Pest-Budai Almanach, 1919.

<sup>10</sup> Princz: i. m. és Feldmann: Wegweiser durch Pest und Ofen, 1855.

az ellenmondás. Az új Lipótvárosnak eredetileg még Hild Jánostól és József nádortól származó utcaháló-

zata, igen helyesen és érthetően, egyáltalán nem szá-  
molt azzal, hogy a városnak máig is egyik leglevegő-



3. ábra. A Nyugati p. u. helyszínrajza.

sebb, legegészségesebb részét később majd gyárakkal, malmokkal tűzdeljék teli.

De e tüneteknek már 1860—1870 között megnyilvánult értelméről képtelenek voltak az illetékes körök tudomást venni. Pedig ez határozottan, már 1860—1870 között, arra utalt, hogy a város várható fejlődése hamarosan körül fogja ölelni a Nyugati pályaudvarnak érzéketlenül és a város e részének már ekkor pedig kibontakozott fejlődési irányával szembeállítottan kiszemelt területét.

Az a rövid néhány év alatt lábrakapott nyüzsgés, mellyel a gazdasági élet nemcsak a pályaudvarnak a szerviták majorja területére való helyezésére, hanem főként a vasútközlekedés megindulására nagy lendülettel reagált, intésül kellett volna, hogy szolgáljon minden, a városépítéssel érdekei és a vasútközlekedés közötti nyilvánvaló összefüggéseket nyílt szemmel megfigyelő városépítő számára, arra nézve, hogy valami nincs rendjén a pályaudvar elhelyezése körül. Így kellett volna, hogy történjék annál is inkább, mert ami az illetékesek megfigyelőképességén tülegett, arra 1871-ben, Budapest városzabályozására kiírt nemzetközi tervpályázatnak csaknem valamennyi résztvevője figyelmeztette az illetékes köröket. A pályázók dicséretére legyen, hogy ez az egyhangú intelmük annak ellenére történt, hogy a városépítészeti tervpályázat kereteit megszabó magyar hivatalos programpontjai az ugrászerű fejlődés küszöbén álló Budapest két főpályaudvarának, a Nyugati és Keleti pályaudvarnak kiszemelt területeit, valamint az összekötő vasút nyomvonalát, mint elfogadandót, készen adták át a pályázók számára. A pályázati kiírásnak a mai Nyugati pályaudvarra vonatkozó része így hangzott: „Miatán már megállapítást nyert, hogy a Terézvárosnak és a Lipótvárosnak azok a részei, melyek a közéjük ékelt dél-keleti államvaspályaudvar (mai Nyugati pályaudvar) által kettéválasztódtak, már a legközelebbi jövőben három összeköttetést fognak nyerni, még pedig egyet a Városliget középvonalában,<sup>15</sup> egyet az Aréna-útnál, egyet pedig a Hajtsár-útnál (ma Bajza-utca),<sup>16</sup> ennél fogva e két városrész szabályozásában e körülményeken kívül még az is tekintetbe veendő, hogy idővel a teherpályaudvar további kihelyezése fog lehetővé válni,<sup>16</sup> amelynek esetére már most kell a Teréz- és Lipótváros megfelelő utcáinak megfelelő összekapcsolhatóságáról gondoskodni.”<sup>17</sup> A Nyugati pályaudvar teherpályaudvara 60 éve még mindig azon a helyen terpszekedik, ahová a régi Pest régi laikus hatóságai 80 évvel előbb elhelyezték.

Pest e városrendezőinek gazdálkodására még jellemzőbb a mai Keleti pályaudvar elhelyezésének története. Ezt a nemzetközi pályázat kereteit szerkesztő Ország Sándor, bármilyen hihetetlenül is hangzik, a Nyugati pályaudvar mintájára, ugyancsak a Nagykörútra, még pedig a mai Rákóczi-út sarkán, akarta elhelyezni. Ez a vidék még 1871-ben teljesen beépítetlen volt.

Bármennyire is befolyásolták a pályázókat a hatóságoknak ezek a városfejlődés várható alakulását kitapintani képtelen előírásai, valamennyi pályázó mégis felszólalt legalább a Nyugati pályaudvart a réginek helyére telepítő hivatalos elhatározás ellen. Viszont amit a pályázók egyhangúan elvetettek a Nyugati pályaudvar esetében, nem látván az elvek azonosságát, ugyanazt mindegyik elfogadta a Keleti pályaudvar tervezett elhelyezésénél. A pályázókat minden valószínűség szerint különösen a kiszemelt terület beépítetlensége tévesztette meg. Pl. a zseniális Feszl Frigyes, a pesti Vigadó mestere, pályázatában a Nyugati pályaudvar elhelyezése ellen így érvelt: „Az osztrák állami vaspálya mindaddig az illető városrész fejlődésének egyetlen

hátránya volt. Mi tehát ezen pálya udvarát kétféle módon vontuk szabályozási tervünkbe. Először feltettük, hogy megmarad, mit azonban nem javallunk, mely esetben a szükséges átkelések okvetlenül keresztülviendők. A második esetben, ha t. i. eltávolítatik... az esetben a Városligetén kívül eső és a Duna mellett Újpestig terjedő telkeken is az építési kedv nagy lendületet nyerne, mi már magában is a tervezett rendezések gyors kifejlődésének hatalmas emeltyűjét fogná képezni.”

Ugyanekkor azonban Feszl Frigyes is magáévá tette a hivatalos felfogást a mai Keleti pályaudvarnak a mai Nagykörút és a mai Rákóczi-út kereszteződésében való elhelyezésére vonatkozóan.

„A hon javára” jeligéjű kitűnő pályaterv ismeretlen szerzője is így érvelt: helyes, Pestnek a Duna hatalmas kanyarulatában végbement települése mellett, a beáramló sugárutak összenyalábolása koncentrikusan futó főútvonalak révén. Ám rámutatott arra a „kardiális hibára” is, mely e rendszer számára abból a ténykörülményből adódott, hogy „Pest-Buda korábbi építőigazgatói nem szövegezték meg még a 30-as években azt a tervet, mely a város közelebbi fejlődésére irányt mutathatott volna. Ha ez megtörtént volna, nem történhetett volna meg a ma előttünk álló helyzet, hogy az államvasutak pályaudvara a belváros közepéig nyomulhatott.” Ez a pályázó is kitűnően rátapintott a kérdés elevenjére. Meglátta a nyugati pályaudvar elődjének elhelyezéséből adódható veszedelmeket, szinte már csirájában.

A Nyugati pályaudvar, melynek tervbevett elhelyezése ellen tehát a nemzetközi tervpályázat résztvevői így tiltakoztak, mégis megmaradt és végkép kiépült, minden intelem ellenére, ott, ahol való elhelyezése ellen pedig annyi kitűnő érv hangzott el.

Érdekes, hogy másfelől pedig, ugyanekkor, a Keleti pályaudvarnak tervbevett elhelyezését, melyet pedig a pályaterv készítői — a hivatalos ötlettől befolyásoltan — egyhangúan elfogadtak, a MÁV időközben elejtette, hogy a Baross-téri mai helyére telepítse. (4. ábra.) Ez az intézkedés azonban abban a keretben, melyben megtörtént, mégis értelmetlen és okatlan volt, mert emellett egyidejűen és egyszersmind a Józsefvárosi pályaudvart, mely a Keleti pályaudvar elődje volt, eredeti helyén hagyták egész terjedelmében, azzal a változtatással, hogy az egykori személypályaudvart teherpályaudvarra degradálták, a városból pedig, mellette, kihalították a Keleti pályaudvar területét.

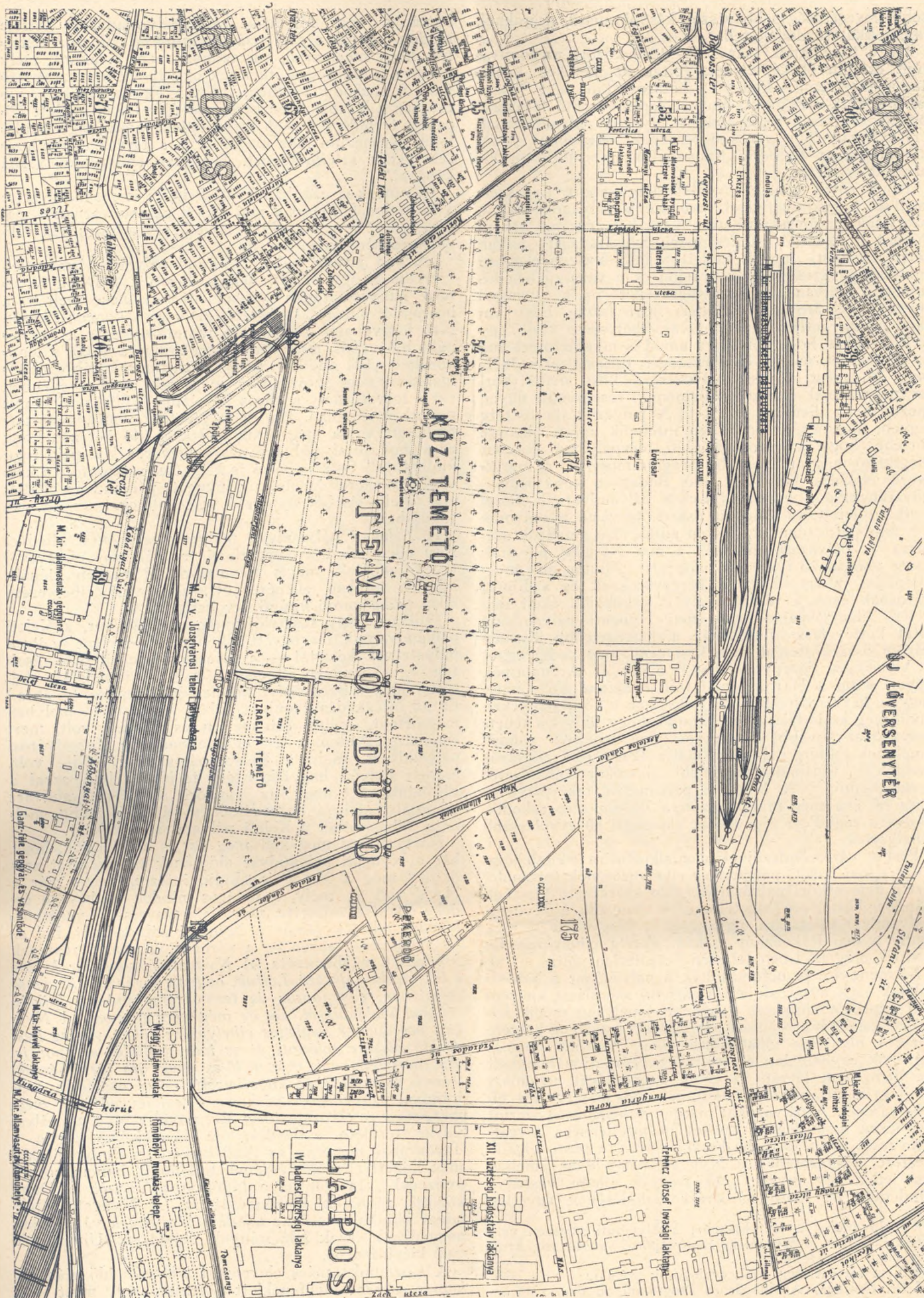
Közvetően meg kell még azt is említenünk, hogy bár a Nyugati pályaudvar elődjének elhelyezését eredetileg még a MÁV jogelődje intézte, mégis már a MÁV volt az, mely, a főváros minden életbevágó érdeke ellenére, odatette, még a magyarországi vasútközlekedés bölcsőkorában, a Nyugati pályaudvart, hol az — elhelyezése révén — a város egyik nagy részének fejlődését megbénította. *A Nyugati pályaudvar hatása e tekintetben ijesztő. Láttuk, hogyan sorvasztotta el már csirájában, egy fontos és természetes módon fejlődő útvonal kialakulását. De ez még nem minden. A Nyugati pályaudvar végleges elhelyezése révén végleg Pest északi részére tolodott át az ipari fejlődés súlypontja. Az ipartelepeknek már a 40-es évek óta tartó északi irányú településéből következett — az uralkodó széliránnyal való összefüggésben — Pest levegőjének mérgezése és elkormosítása. Ezenkívül a Nyugati pályaudvar területe évtizedek óta bénaságban tartja a Terézváros nemcsak az Andrassy-út és Podmaniczky-utca között elterülő részének fejlődését, hanem hosszú évtizedek óta gátolja a Lipótváros Váci-út és Duna közötti részének kialakulását is. A Nyugati pályaudvar hatalmas területe akadályozta meg a város lakónegyedének észak felé irányuló fejlődését, Újpest felé való kiépülését is.*

A Közmunkatanács eleveníti fel hosszú idő után azt a már sokszor megfeneklett akaratot, mely most — a Margitszigetre való tekintettel — legalább a külső Lipótvárosnak a Dunára néző részét igyekeznie kiépí-

<sup>15</sup> Valószínűleg a mai Erzsébet királynő-úti szintben való kereszteződésről, a hirhedt halálsorompóról van itt szó. Erről még alább is beszélünk.

<sup>16</sup> Nem történt meg, csak gyalogosok számára.

<sup>17</sup> Dr. Ország: Ausführliches Programm zu dem Concours für die Verfassung eines allgemeinen Vertheilungs- und Regulierungsplanes der Hauptstadt Budapest, 1871.



4. ábra. A Keleti- és Józsefvárosi p. u. helyszínrajza.

teni. E törekvés sikere azonban nyilvánvalóan reménytelen. Városrészek mesterséges kiépítése, ha e városrész forgalma béna, nem sok reménnyel bíztat. A Köz-munkatánács igyekezetének sikere közvetlenül össze-függ a Nyugati pályaudvar problémájával.

Viszont a Nyugati pályaudvar elhelyezése kérdésében a MÁV — úgy látszik — nem készíti elő azokat a változásokat, melyek már évtizedek óta időszerűek. Sőt, mintha a MÁV a főváros érdekeivel homlokegyenest ellentétes passzivitását szinte tradícióvá készülné emelni. A MÁV, gondolkodásának mozdulatlanságával ma is sorvasztja a városnak azokat a részeit, melyekre e pályaudvart, a környező városrész mai kifejtett állapotától egészen eltérő állapotban, hat, illetve nyolc évtizeddel előbb elhelyezték. Hiszen akkor még, mikor e pályaudvar elhelyezése ellen a nemzetközi termékek pályázói oly nagy számban tiltakoztak, ez a pályaudvar még valóban a város legszélén állott. A Váci-út—Duna köze még teljesen beépítetlen volt. A ceglédi vonal hosszában, valamint a mai körvasúton túli részek mentén fekvő beépült területek, továbbá az Erzsébet királynő-út és a Thököly-út közti városrészek még nem is állottak. Ma pedig? Ma pedig már a ceglédi elágazás is, a Hungária-körút—Franciá-, Pongrácz-, Mexikói-, Albertiirsai-utak és a Korponai- és a Vaspálya-utak között, az Erzsébet királynő-úti, Thököly-úti, Korponai-úti szintben lévő útátszelésekkel, kiépített városrészek között húzódik.

A MÁV gondolkodásának változatlan mozdulatlanságára mi sem jellemzőbb, mint az a legutóbbi magatartása, mellyel e városrészeknek, a ceglédi vágánynak a körvasútra való kihelyezésére irányuló, kívánságától a legmerevebben elzárkózott.

A MÁV pályaudvarpolitikájának — talán pénzügyi okokban gyökerező — konzervativizmusára legjellemzőbb az az elhatározása, hogy a ceglédi vonalat nem hajlandó kihelyezni a fejlődés megkívánta természetes útjára, a körvasútra, hanem mai nyomvonalán magas töltésre helyezi. Mi tűnik ki mindebből? Az, hogy a MÁV kitart a ma már anakronizmussá vált rendszer minden részlete mellett, amelyet ma már túlhaladottá tesz az a körülmény, hogy a pályaudvar és a környező városrészek egymásközi viszonya tökéletesen megváltozott, az eredeti és 80 évvel ezelőtti viszonyok képest. A MÁV-nak azonban, úgy látszik, az azóta ötszöröseire nőtt Budapestnek teljesen megváltozott városrendezési érdekei és szükségletei iránt nincs kellő érzéke. Nem enged deltáinak, átjáróinak, aluljáróinak, szintben való keresztezéseinek, hurokvágányainak mai rendszertelen rendszeréből. Nem mer, vagy az anyagi nehézségek békájában nem tud az előtte tornyosuló problémák megoldásához hozzáfogni.

Hozzá tartozik a kérdés történetéhez Zielinski Szilárdnak a pályaudvarok ügyében 1901-ben megindított harca is. Zielinski úgy akarta a fővárost megszabadítani pályaudvarainak nyomasztó problémáitól, hogy a Nyugati és Keleti pályaudvarokra befutó vonalakat a föld alá kívánta süllyeszteni, úgy, hogy egyben a pesti oldal e két fejállomását, egymásközt létesítendő összeköttetésük révén, átmenő állomássá igyekezett átalakítani. Zielinskinek ez a Magyar Mérnök- és Építész-Egylettel együtt, a MÁV ellen indított harca hamarosan oly lendületet vett, hogy még a MÁV csökönységét is sikerült megingatnia. Nyomában a MÁV felvetette a Nyugati pályaudvarnak a Hungária-körútig való kitelepítése gondolatát. Ezt a megoldást Feszli Frigyes pályatervében már 1871-ben, elsőül, javasolta. A MÁV engedékenysége azonban nem tartott hosszú ideig. Ma már — úgy hírlik — a MÁV 1902-ben felvetett javaslata ismét oda változott, hogy, bár elismeri a mai Nyugati pályaudvar kitelepítésének szükségességét, de az új felvételi épületet már nem az 1902-ben kiszemelt helyére, hanem csupán a mai pályaudvar területének a Szinyei Merse- és Eötvös-utak közötti részére kívánja áthelyezni.

Fölösleges bővebben megindokolni, hogy ez az álláspont teljesen azonos azzal, hogy maradjon minden a

régiben. Mert ezzel a Lipótzs és Terézváros maig átszelt részei tovább is átszelve maradnának, azaz a a Nyugati pályaudvar mai helyzetéből eredő összes bajok fennmaradnának.

Reális számítással lehetne ma is arra gondolni, hogy pl. Feszli Frigyesnek szép gondolata, a Nyugati pályaudvarnak a Hungária-körútra való kihelyezése tekintetében, Bécs főpályaudvarainak mintájára, valósuljon meg. Az előzőkből láthatók már a körvonalai annak a



5. ábra. A Déli p. u. helyszínrajza.

felbecsülhetetlen nagy előnynek, melyet Budapest város-építészetére a mai Nyugati pályaudvartól ilyen módon való szabadulás jelentene. Ne feledjük, hogy egyedül a Nyugati pályaudvar vágányhálózata és a felvételi épülete körüli építmények által elfoglalt terület, mely e rendezés révén felszabadulhatna, Zielinski számítása szerint a Teréz-körút, Vilmos császár-út, Podmaniczky-utca, Lehel-utca és az Állatkert között, csak a vágány-elágazásig, mintegy 155.000 négyszögöl területet képvisel. Ebben még nem szerepel azonban a ceglédi vonal által elfoglalt, szintén hatalmas terület. De erről majd alább.

IV. Mindaz, mit a Nyugati pályaudvar területe által megzavart városföldrajzi egyensúly megbontásáról elmondottunk, fokozott mértékben érvényes az 1858—60-ban mai területére telepített Délivasúti pályaudvarra, nemkülönben az 1868 óta fennálló Józsefvárosi pályaudvarra, valamint a Dunai pályaudvarra nézve is. Különösen a Déli pályaudvar előidézte helyzet kétségbeesítő. A Krisztina-térrel szomszédos területe Buda legbelsőbb központját, mint valami rosszindulatú képződmény, tartja állandó feszültség alatt, legnagyobb akadályát alkotva Buda legújabb települési irányának, mely végre a budai hegyek felé irányul. (5. ábra.)

A Déli pályaudvar területe, mintegy másfélkilométer hosszban Buda belterületében fekszik. Arra, hogy hogyan tette tönkre máris e pályaudvar Buda e városrészének természetes alakulását, jellemző tünetek a következők. Ama forgalom számára, mely az Erzsébet-hídról, a Lánchídról, vagy pedig magáról a Naphegyről, a Krisztinavárosból, a Krisztina-térről igyekszik a Mártonhegyre, az Orbánhegyre, nem állhat más út rendelkezésre, mint vagy a Győri-úti, vagy a Csendutcai felüljáró. Így van ez, bárha e két pont közötti távolság mintegy ezer méter. Így vágja ketté a Déli pályaudvarra behúzódó vágányrendszer, másfél kilométer hosszúságban, Buda e belső városrészét. A nagy forgalmat vezető utcáknak egész rendszerre nekiütődik a pályaudvar vágányzatának, — folytatás, átkelés, felüljáró nélkül. A Ráth György-, Greguss-, Enyedi-, Királyhágó-, Hertelendy-, Fery Oszkár-utcák, továbbá a Hantos-út, a Kapitány-, Táltos-, Csörzs-utcák, a pályaudvar egyik oldalán éppúgy, mint a másik oldalán a Karácsonyi-, Pályas-, Mészáros-, Róka-, Nyárs-, Tibor-, Zolt-, Aladár-utcák és a Villányi-út beléütődnek a Déli pályaudvar vágányrendszerébe. Ez útvonalak közötti forgalma csak a legkacsaringósabb kerülrökn képes vagy a Győri-úti, vagy a Csendutcai felüljárókra vergődni. Ehhez képest a Böszörményi-út mentén elterülő városrész képtelen a Krisztinavárossal, vagy rajta át Pesttel a természetes tényezők révén kínálózó vonalon közlekedni.

Mindez a felsorolt tünet más nyelven annyit jelent, hogy a Déli pályaudvar területe elsorvasztotta Buda közötti forgalmának természetes fejlődését. A Déli pályaudvar ilyen forgalomsorvasztó szerepe még a Nyugati pályaudvarénál is sokkal rosszabb. Mert míg ez utóbbit széles főútvonalak ölelik körül, a hozzájuk jutó forgalom átvezetésére, addig a Déli pályaudvar területe felé zuhogó forgalom ilyen elterelésére a szűk Mészáros-utca, a Győri-út és a Győző-utca képtelen.

A Déli pályaudvar hatása e városrész közúthálózatának kialakulására egyébként is már olyan torzítóan működött közre, a fennállása óta eltelt hat évtized óta is, hogy félős, vajjon e városrész képes lesz-e még egyáltalán kiheverni a vasútforgalmi központ egyoldalú érdekei által keréketört utcarendszernek mai hibás vonalzatát.

A Józsefvárosi pályaudvarnál pedig, ha nem is ilyen mértékig, de a jövő fejlődést tekintvén, hasonló a helyzet. A Dunaparti pályaudvar kitelepítéséről pedig olyan mértékben kell gondoskodni, amilyen mértékben közeledünk a Boráros-tér és a Lágymányos között létesítendő közötti híd megépítésének időpontjához.

Külön tanulmány keretébe illene a kérdés, azért itt csak megemlítjük, hogy pályaudvaraink szervezete is mennyire elavult. Hiszen valamennyi, immár a város beltelkévé vált területen halmozza össze a teherpályaudvartól a fűtőházig mindazt a berendezést, melyeket a modern pályaudvartechnika ma már kivétel nélkül a várostól távolabbi területeken épít fel. Egyetlen példa élesen rávilágít a helyzetnek ebből a szempontból való tarthatatlanságára is. Amint a Nyugati, Keleti és Déli pályaudvarok ma már a város belterületén tanyáznak, úgy mindhárom a város belterületén tartja a fűtőházait is. Egyetlen kivétel a nyugati fűtőház, melyet a MÁV, az utóbbi években, Trianon nyomán támadt üzemi gazdasági megfontolásból — egyelőre — megszüntetett. Am az északi fűtőház, néhány száz méterrel

északra, pótolja — a kedvezőtlen légjárési viszonyok révén sokszorosára növelten —, a Nyugati pályaudvar korom- és pernyeáradatát.

V. Egy pillantás Budapest 1868-i térképére, bőségesen tájékozott azoknak a mérhetetlen hibáknak sorozatáról, melyeket a főpályaudvarok elhelyezésére vonatkozó 1871-i döntés mind a fővárosra, mind a MÁV-ra, valamint az országos érdekekre egyaránt jelentett.

Az illetékes körök döntésükben az 1868—1870-ig kiépült néhány vonalnak Budapestre behúzódó vágányai kötötték végzetes állásfoglalásukhoz. Hiszen eme állásfoglalásuk időpontjában még csupán a Józsefvárosi pályaudvar mai épülete, a mai Nyugati pályaudvar épülete helyén telepített régi „vaspályaudvar“, továbbá a Délivasút máig is megmaradt épülete állottak még. Egyéb semmi. Túlzás nélkül elmondhatjuk tehát, hogy azok, akiknek kezében volt a döntés joga, szinte totemszerű tisztelettel nézték azt a meglévő néhány vonalat, melyek még a magyar vasutak bölcsőkorában Budapestre befutottak és minden egyéb országos érdeket alárendeltek az akkor meglévő berendezések alacsony szintjének.

Ha mindehhez hozzáfűzzük, hogy a Budapesttel összefüggő vágányoknak, pályaudvaroknak megannyi berendezése, az óriási rendezőpályaudvaroknak, a postaszolgálattal kapcsolatos telepeknek, fűtőházaknak, a teherpályaudvaroknak, továbbá általában a Keleti pályaudvarnak és a végleges Nyugati pályaudvarnak, valamint az ezzel kapcsolatos biztosító berendezéseknek létesítése — kivétel nélkül — 1871 utánra esett, teljes méreteiben értékelhetjük az 1871 után történt hivatalos döntés végzetességét. Láthatjuk, hogy Budapest városépítészete talán soha többé vissza nem térhető alkalmakat volt kénytelen elmulasztani, szinte kizárólag a MÁV egyoldalú érdekeinek alárendelt állásfoglalások miatt.

A fejlődés előtt álló Budapest fejlődő vasútforgalmi központjainak elhelyezésében, a pályaudvarok fokozatos létesítésének szelleméből teljességgel hiányzott mindenfajta előrelátó kezdeményezés. Az egymásután következő évtizedek során a MÁV teljes közömbösséggel állott a főváros népesedési mozgalmának lüktető hullámzásával szemben.

VI. A MÁV 1871-i eljárását egyetlen körülmény menti. A közmunkatanács, melynek kezébe tették le Budapest város szabályozásának ügyét, középítési igazgatóvá tette meg azt a Lechner Lajost, kinek terve, bár a városszabályozási nemzetközi tervpályázat I. díját vitte el, a tévesen rávallott nagy előnye ellenére, minden jövőbelátó koncepció híján szűkölködött. Vezető elve úgy látszik a takarékosság volt s erre való tekintettel az irányadó köröket valósággal lebeszélte a tenni valók szükségességéről. Nemesak elalkudta a problémákat, hanem azt is tagadta, mintha Budapest városépítészetének egyáltalán lennének is problémái.<sup>18</sup>

A MÁV pályaudvarpolitikai eljárását is, a budapesti pályaudvarok elhelyezése tekintetében, bizonyos értelemben, Lechner Lajos magatartása menti. Hiszen Lechner Lajos pályanyertes városrendezési pályaműve, mely bár az útszélességek, víz-, gáz- és csatornavezetékek problémáit, az Ördögárok ügyét, a középületek elhelyezésére vonatkozó megjegyzéseit hosszú oldalakon keresztül, kimerítően írja le, a pályaudvarok ügyéről mindössze ilyen semmitmondó állásfoglalásig jutott: „Úgy az Államvasutak, mint a Délivasúti pályaudvar a városhoz közel helyezendő el.“ Tehát „ott hagyandók, hol jelenleg vannak“. Megokolásul pedig csak ilyen közhelyeket említ: „A személpályaudvarokat megközelíthetetlen utakon, órányi távolságra helyezni, külső városba, ilyesmi Nyugat-Európában ismeretlen fogalom.“ „Az északi pályaudvarnak az építészeti tanács megjelölte helyen való elhelyezése, a Nagykörút és Keresztesi (ma Rákóczi)út kereszteződésénél, szerencsés (!), mert ezen a helyen minden előny, és igény, amit csak

<sup>18</sup> Vámos F.: Budapest városképeinek átalakulása. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1926.

egy személypályaudvartól igényelhetünk, egyesül." Ime, Lechner Lajos, kinek a főváros problémáit és érdekeit kellett volna megoldania és szemmeltartania, nem lát egyéb kérdést a mai Keleti pályaudvar elhelyezésében, csupán azt, vajjon a vasutak érdeke mit kíván. A főváros érdekeinek oltalmazásával is megbízott hivatalos szakember félreismerete szerepét.<sup>19</sup>

*És Budapest városát csak különös szerencséje óvta meg attól, hogy a Nyugati és Déli pályaudvaroknak szerencsétlen elhelyezése után, egész utcarendszerét végső katasztrófába nem döntötték a mai Keleti pályaudvarnak a mai Nemzeti Színház elé tervbeveti elhelyezésével.*

VII. Annak a filmnek, melyet Budapest városépítészetének egyik sarkalatos problémájáról pergettünk le, mielőtt a tennivalókra vonatkozó javaslatokat megrogzítanánk, azzal vetünk véget, hogy rámutatunk a tényre, hogy a városok keletkezésének szülőoka, az ipar és a kereskedelem, valamint a kettőnek anyagcseréje: a közutakon és a vasutakon lebonyolódó közlekedés. Nyilvánvaló tehát, hogy a városok fejlődésének leg-hatalmasabb emeltyűje, az ipar és a kereskedelem eme anyagcseréjének zavartalan biztosítása és elősegítése, mind az utcákon, valamint a kétféle forgalom érintkezési helyeinek: a pályaudvarok mentén is. E zavartalanságnak biztosítása, a városigazgatás legelemibb joga és kötelessége, annál is inkább, mert a kétféle forgalom zavartalanságának biztosítása: a városok és vasutak együttes érdeke.

Budapest főváros esetében is minden illetékes tényezőnek szövetkeznie kell a közös cél elérésére, hogy a főváros közúti forgalma, a pályaudvarok területei révén közbeékelte hatalmas forgalmi akadályoktól, még oly nagy anyagi áldozatok árán is és a fejlődés zavartalanságához fűződő óriási nemzeti érdekek javára, megszabaduljon.

Az is nyilvánvaló azonban, hogy a közlekedés vasúti részét lebonyolító óriási vasútvállalatok érdeklőpolitikája teljesen elhibázott, ha ez abban a hitben él, hogy kötelességeit és saját érdekeinek védelmét már azzal is kiérdemelte, ha gondolkozását a síneken mozgó közlekedésnek terjedelmére barrikádozta el. De az előzők nyomán már világosan áll előttünk az is, hogy a vasutak érdeke, akár ha el is tekintünk attól az összefüggéstől, mely a MÁV-ot az állomhoz, tehát az országhoz, ennek révén pedig az ország kultúrközpontjához, a fővároshoz kapcsolja, nem lehet más, mint az ország fővárosáé.

Ahol az érdekek eme azonosságának felismerését „az országos vasúti hálózat kebelbeli kérdésének” téves értelmezése homályosítja el, ott semmi csodálatosság sincs abban a tényben, hogy a közlekedésnek zavartalanságát — mind a fővárosát, mind a vasutakét — a mesterségesen felidézett, hamis érdekellentétnek az a mindig szélesbülő szakadéka vágja ketté, melynek iskolapéldáját éppen Budapest városnak a vasútvállalatokkal, közlekedésének szabadságáért, évtizedek óta vívott eredménytelen küzdelme tárja elének. Ennek az évtizedes eredménytelenségnek azonban nemcsak a főváros közlekedésügye és városképe, nem is csak a MÁV és a Déli vasút közlekedésügye, hanem az egész magyar közgazdaság, egész kultúránk, melynek éppen Budapest a legfőbb ékessége, fizeti meg az árát.

VIII. A pályaudvaroknak a főváros közútrendszeréhez szabottan hibás elhelyezkedése évtizedek óta útonútfélen kiütözközik. Így történt ez legutóbb a Nyugati pályaudvarra befutó ceglédi vonal mentén is. A sajtó, a társadalom, indítottak mozgalmat a vonal halálsorompóinak megszüntetése érdekében. E mozgalom története túlságosan ismert ahhoz, hogy itt hosszadalmasan leírunk kellene.

Újabban a MÁV<sup>20</sup> és Zelovich Kornél műegyetemi tanár<sup>21</sup> egy-egy tanulmányban keltek, a sajtó és a társadalom mozgalmával szemben, a ceglédi vonal sártelenségének védelmére. Sem a MÁV, sem Zelovich Kornél tanulmánya nem bocsátkozik a pályaudvarok létével összefüggő főproblémák tárgyalásába. Mindkét tanulmány egyszerűen megkerüli azokat a problémákat, melyek hogy léteznek és hogy mennyire a főváros tésztének húsába és vérebe vágóan léteznek, ezt éppen e tanulmány mutatta meg kézzelfoghatóan.

A MÁV emlékirata és Zelovich említett tanulmánya statisztikai érvekkel kísérlik meg, bebizonyítani, mennyire megfelelő és mennyire nebánsvirág Budapest pályaudvarainak jelenlegi állapota. Egyesegyedül a Nyugati pályaudvarról kiágazó ceglédi vonalat tartják, a nyomvonalát átmetsző közúti vonalakkal szintben való keresztezések<sup>22</sup> kiküszöbölésére való tekintetből, a szükséges mérettel felemelendőnek.

Fontos azonban megemlítenünk, hogy Zelovich Kornél tanulmányának alapfeltevése, úgyszólván kiindulópontja: „Nagyvárosokban a szintben fekvő útjárók megszüntetése általában a vonal megtartásával és a vasút, vagy pedig az utak emelésével, illetőleg süllyesztésével történik, hacsak, kivételesen, a pályaudvart a belétorkoló vonalakkal együtt át nem helyezik.” Zelovich, úgy vélem, azzal tér ki a probléma gyökeres megoldása elől, hogy az utóbbi lehetőséget — már kiindulásában — ezzel az elintézésel zárja ki tanulmányának egész anyagából: „Arra nincs ok, s arról sohasem volt szó, hogy a pályaudvarba betorkoló vonalak áthelyeztessenek.” Az előzőkben közölt történeti anyagból nyilvánvaló, hogy a pályaudvarok kérdésében már 1871-től kezdve, nemcsak hogy újból és újból felmerült a pályaudvarkérdésnek, különösen a Nyugati pályaudvar kérdésének, a betorkoló vonalak áthelyezéséből álló gondolata, hanem maga a MÁV is 1901-ben kidolgozta a Nyugati pályaudvarnak a Hungária-körútra való kitélepítésére célzó és elsőül 1871-ben már Feszli Frigyes révén felvetett tervét, amint a MÁV idézett emlékiratában újból — igen helyesen — legalább elméletben, megállapítja: „a főváros jövő pályaudvarai elhelyezésének” időszerűségét. (I. m. 18. old.)

Egyébként mindkét említett tanulmány gondosan összeállított statisztikai érvek apparátusával igyekszik igazolni a MÁV-nak arra irányuló állásfoglalását, mely a ceglédi vonalkiágazás megszüntetését ellenzi. Ezeknek az érveknek, minden gondosságuk mellett is, alapvető hibájuk, hogy a statisztika érveit, valamint a belőlük levont következtetéseket egyoldalúan a MÁV érdeklőpolitikájába zárták be. Zielinski szavaival: „egy nagyobb kiváltságokat élvező vállalat” „kebelbeli kérdésének” tekintik Budapest pályaudvarainak majd évszázad óta vajudó problémáját. Zelovich attól agódkodik, hogy mert a ceglédi vonal megszüntetésével ennek forgalmát a balparti körvasútra kellene kihelyezni és mert e révén a Cegléd—Budapest-vonal 8-5 km-rel meghosszabbodnék, e vonal utasforgalma, a vonal egy bizonyos pontjától kezdve megcsökkenne. Az utasok már a Nyugati pályaudvart sokkal megelőzve, kiszállnának a vonatokból és — időt nyerendő — villamosvasuton utaznának a város belsejébe, tetemes tarifavesztéseket okozván a MÁV-nak. Zelovich okfejtésének tetemes részét ilyen tarifális számokkal való érvelés tölti ki. De végül is a MÁV-nak be kell látnia, hogy mert nem volt mozgékony idejében s a problémákat elodázta, e politikájával észrevétlenül Budapest közúti vasutainak malmára hajtotta a vizet. Ez a Zelovich által felhozott

<sup>20</sup> Máv: A ceglédi vonal útjáróinak megszüntetése, 1928. El nem mulaszthatom, hogy a Magy. Kir. Államvasutak igazgatóságának, nemkülönbön Görög Sándor m. kir. államvasúti főfelügyelő úrnak e helyütt is köszönetemet ki ne fejezzem, e tanulmány rendelkezésemre való bocsátásáért.

<sup>21</sup> Zelovich Kornél: A ceglédi vonal útjáróinak megszüntetése a székesfőváros területén. Városi Szemle, 1929, 88—113. o.

<sup>22</sup> Hieronymi Pál: A vasúti útjárókról és az azokon előforduló balesetekről. MMÉE közlönye, 1929, 257—265. o.

<sup>19</sup> Azt hisszük, csak a villamos- és autóközlekedés nyújtotta sebességekhez szokott ítéletünk felett törhet a fogatos közlekedés lehetőségeihez alkalmazkodó eme szerényebb koncepciójú tervek felett olyan könnyen pálcát. — Szerk.

aggodalom pl. már évtizedekkel előbb bekövetkezett a Kelenföldi pályaudvar—Keleti pályaudvar közötti összefüggésben. Bizonyos, hogy a MÁV a változott viszonyokkal mit sem törődő haladásellenes magatartása révén, az utasokat bizonyos távolságon elveszti. Am e veszély, mely már régóta sok viszonylatban úgy is megvan, el nem hárítható a kor szellemével való egyoldalú szembehelyezkedés és eddigi hibás pályaudvarpolitikájának egyoldalú továbbvitele útján.

Zelovich Kornélnek ez az érve, éppen a MÁV haladásellenes pályaudvarpolitikájának, a MÁV szempontjából is tarthatatlan voltát bizonyítja. Ez az érv is a mellett szól, hogy a MÁV szempontjából is mennyire elérkezett már a gyorsvasút problémája, melynek megoldása már évtizedekkel előbb, ha csupán a MÁV érdekeit tekintjük is, szintén a MÁV feladata lett volna. Feltétlenül helyes a MÁV érdekepolitikájának keretében, az a szempont, mely arra igyekszik, hogy a MÁV Budapest környéki forgalmának minél nagyobb hányadát tartsa kezében és bonyolítsa le, mielőtt az utasforgalom elhagyja a MÁV vonalait, illetve mielőtt Budapest közötti vasutait venné igénybe. Zelovich Kornél éppen csak ott téved, mikor a MÁV e természet-szerű érdekét Budapest forgalmának figyelembevétele nélkül, sőt Budapest fejlődésének bérére, minden egyéb érdek kizárásával érvényesíti. Statisztikai érvelésének okfejtéséből hiányzik azonban az a szempont, mely számításba venné, hogy a forgalmat nem a MÁV teremti, mely figyelembe venné, hogy e forgalmat a MÁV csupán lebonyolítja. Ha ezt a szempontot vesszük figyelembe, láthatóvá fog válni, mennyire nem ne-bántsvirág a ceglédi vonal megszüntetésének kérdése. Érthetővé válik e szempont világánál az is, hogy a mai helyzet igenis megváltoztatható. Csupán arról lehet szó, vajjon a MÁV javára, vagy közbenső forgalmi eszközökkel történjék-e e változtatás? De hogy ennek a szempontnak a vasút-állatok oldaláról a múltban nem volt olyan nagy súlya, miként ezt ma látjuk, hogy a pályaudvarkérdésnek ezt az oldalát a vasútállatok nem nézték mindig olyan totemszerű keretnek, melybe minden más keret és érdek magát belétörni kényszerülne, ezt éppen a Kelenföldi és Keleti p. u. közötti vonal igazolja, melyet a Zelovich Kornél érveinek súlyával ma talán le kellene rombolni, illetve a két pont közötti legrövidebb vonalra kellene át-helyezni, mert hiszen a Keleti pályaudvar a dunántúli forgalom számára kilométerekkel távolítja el Budapest-től a Dunántúlt, megnöveli a tarifát stb. Másik ilyen példa: vajjon miért vezetjük a Nyugati pályaudvarba a ceglédi vonalat, amikor a Keleti pályaudvarba való bevezetése inkább megfelelne a haladás és közlekedés ama kívánalmainak, melyekkel pedig szemben lévőnek tekintik Zelovich a ceglédi vonalnak a körvasútra való kihelyezését. Mindkét felhozott példa kifejező bizonyítéka annak a ténynek, hogy a pályaudvarkérdés meg-oldásában, már a vasutak kezdőkorában is, a beáramló vonalak hosszán kívül, sok egyéb szempont is számításba jött. Egyoldalú tehát az az érvelés, mely szerint mintha a ceglédi vonalnak a körvasútra való kihelyezé-sével, a 8,5 km vonalmeghosszabbítás révén, „a székes-főváros befolyási területét a ceglédi irányban lényege-sen csökkentenénk”. Egyoldalú az a megítélés, mely valamely milliós város pályaudvarainak kapcsán el-tekinthet attól a nagyvárosok életében is folytonos moz-gástól, mely utóvégre minden társadalmi alakulással együttjár. Budapest fejlődése már régen ránőtt azokra a keretekre, melyeket fejlődésének első idejében, a szűklátókörű szemlélődés számára megteremtett.

Bárhová is nézünk Budapest város térképén, szembe-ötöl az a valóság, hogy a városépítészeti hibáknak egész sora a pályaudvarok szerencsétlen elhelyezéséhez vezet. Egész városrészek elsoványodása, természetes fejlődés útján kialakuló főútvonalak elvetéltetése voltak a pályau-dvarok helytelen elhelyezésének eddigi következmé-nyei. Budapest teste e hibák révén évtizedeken keresz-tül a súlyos sebek sorát volt kénytelen elszenvedni. E sebek a város fejlődése révén most már elfekélyesed-

tek, mert gyógyításukra az orvosok, az operáció he-lyett, mindannyiszor felületi kezelést írtak elő. Ijesztő történeti tény, hogy 1871 óta a pályaudvarok elhelye-zése tekintetében, bár már sokszor megállapítást nyert a kérdés megoldásának halaszthatatlansága, nem tör-tént egyéb a halasztásnál. A pályaudvarkérdés törté-nete az elodázások története.

Már pedig ez a kérdés olyan természetű, hogy a fel-adatok megoldásának szükségét nem lehet elfojtani sem tarifapolitikai nézőpontok egyoldalú felhánytorgatásá-val, sem a problémaoldáshoz fűződő tömördek nehé-zségnek bonyolult szövevényétől való örökös húzódo-zással. A problémák elfojthatatlanul jelen vannak, az elodázások szükségének megindokolásának újabb és újabb, még oly változatos megfogalmazásától függetle-nül is. Hibás az a diagnózis, mely az igazi problémákat, a vasutak érdekepolitikája mögött, csupán harmad- és másodrendű kérdésekké degradálja.

A pályaudvarok problematikájának áttekintése nél-kül, a pályaudvarkérdés bármely részletkérdésében sem tehetünk egy lépést sem. A MÁV-nak a ceglédi vonal halálsorompói ügyében elfoglalt álláspontja végzetesen elhibázott ebből a szempontból is, mert nem a kérdés egész valóját tekinti át, nem az okok kauzális láncola-tát teszi bírálat tárgyává, hanem a bajokon csupán az okozat egyik csoportjának megrendszabályozásával kíván segíteni. A MÁV a ceglédi vonal felemelésének költségét a lehetséges változatok szerint, 11—19 millió pengőben állapította meg, de anélkül, hogy felvetné egyszersmind az ezzel a problémával összefüggő fő-problémák kérdését. Ezeknek leglényegesebbike: mi a MÁV terve Budapest pályaudvaraival? Hogyan kívánja megoldani azoknak a kérdéseknek tömkelegét, melyek a pályaudvarok kapcsán felmerültek? A jelek oda-mutatnak, hogy ilyen tervek a MÁV-ot 1871 óta sem foglalkoztatják. Ha pedig a MÁV mégis kidolgozta e kérdések megoldására vonatkozó tervét, lehet-e a ceg-lédi vonal kérdésének problémáját a pályaudvarok kérdésének problémájától úgy elrekeszteni, amint ezt a MÁV említett emlékirata, nemkülönben Zelovich Kornél tanuimánya tették? Vagy célszerű-e vajjon a ceglédi vonalon felmerült problémákat úgy „meg-oldani”, hogy egyszersmind a legteljesebb bizonytalan-ság uralkodjék a problémaoldók körében, a jövő pályau-dvarok kialakítása tekintetében? Célszerű-e az, hogy most a ceglédi vonal sorsában, a problémák teljessé-gére való tekintet nélkül, olyan döntés történjék, mely-nek megvalósítása 11—19 millió pengő értékű munká-val járna, de anélkül, hogy ne kellene aggódunk attól, vajjon a jövő, de egyelőre ismeretlen fejlődés kereté-ben, ez a hatalmas befektetés nem fog-e hiábavalónak, a reája fordított összeg kidobott pénznek bizonyulni?

A „halálsorompók” problémája a ceglédi vonal pro-blemájával, ez pedig a Nyugati pályaudvar végleges, jövő elhelyezésével függ össze. Tehát megengedhet-leen egyiknek megváltoztatásához hozzányulni, a má-sikra vonatkozó tervek és szándékok tisztázása nélkül. IX. Mi tehát a teendő?

Budapest három főszemélypályaudvara a felületes néző számára olyan képet nyújt, mintha mögöttük a beáramló forgalom valamilyen különválasztásának rend-szere rejtőzne. Ez azonban merő tévedés.

A Keleti pályaudvar sohasem a Kelet felől, a Nyugati pályaudvar sohasem a Nyugat felől, a Déli pályaudvar pedig sohasem a Dél felől érkező forgalmat bonyolította le. Az előző történeti vázlatból már láthattuk, hogy a három pályaudvar sohasem Budapest vasúti for-galmának égtáj szerint való különválasztását jelentette, hanem a három pályaudvar a magyarországi vasutak kezdő korában Magyarországon uralkodó három vasú-társaság pályaudvara volt. Budapest mai három pályau-dvarának elosztása tehát, csökevény, melynek soha-sem volt forgalmi jelentősége, csupán vasúttársaságok magánérdekeit szolgálták.

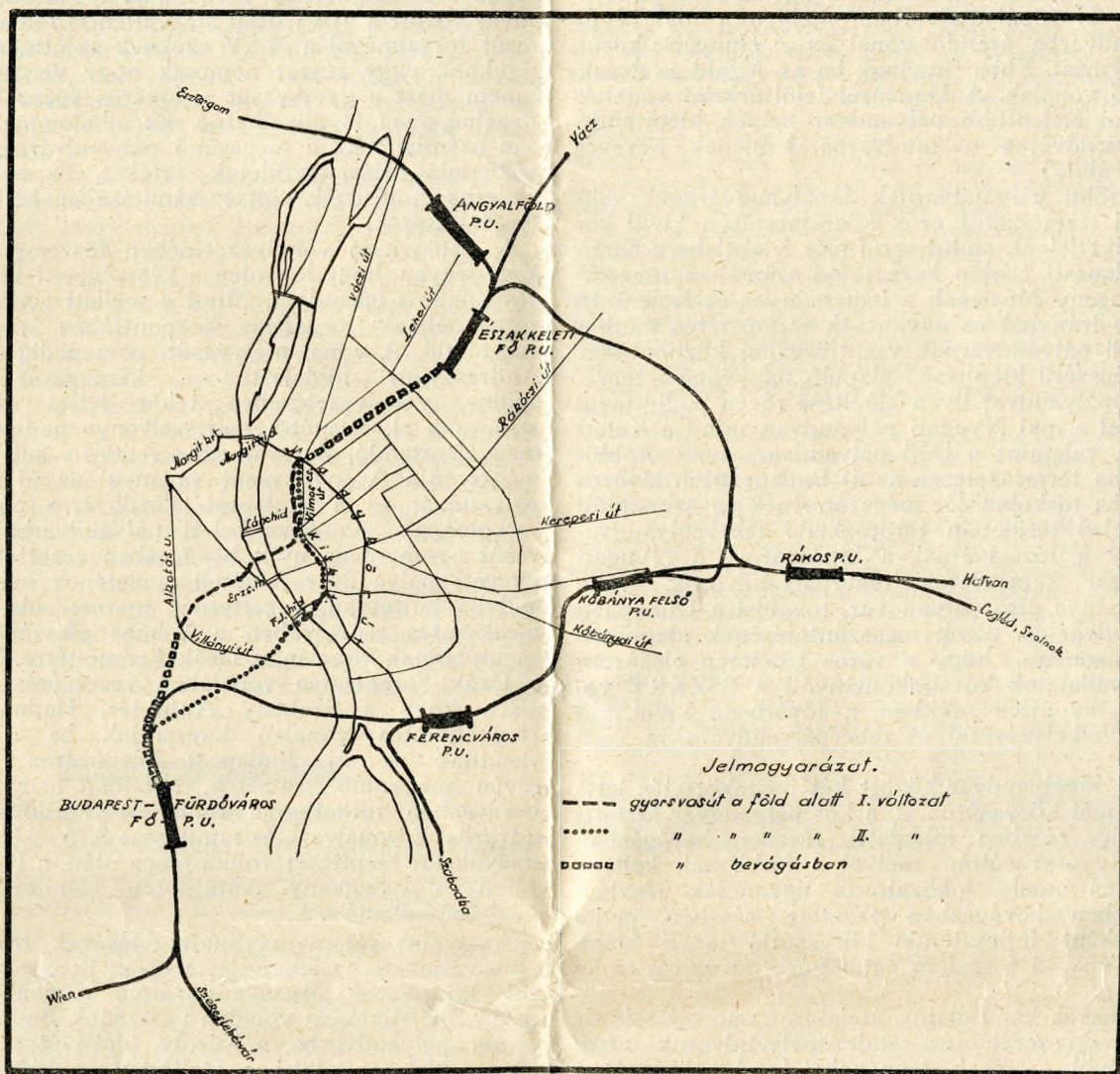
Ez a felismerés újabb könnyebbséget jelent annak a felfogásnak javára, mely ki meri mondani, hogy Buda-pest pályaudvarainak rendezéséhez nincs más mód,

mint hogy az egész mai rendszert meg kell változtatni. Az egész eddigi rendszert fel kell adnunk és helyette áttérni egy oly másik rendszerre, mely a pályaudvarokat a város külsőbb részeibe helyezze, még pedig úgy, hogy e pályaudvarok pályaszínvonalát már előre úgy állapítsa meg, hogy az új pályaudvar még az esetben se szolgálhasson a környező városrészek akadályául, ha majd a város fejlődésének egy újabb hulláma már az új pályaudvarig fog terjedni.

Új pályaudvarrendszerre való áttérést kívánnak a Hungária-körút szükséges fejlődési lehetőségei is. A Hungária-körút forgalma ugyanis majd csak most fog még megszületni, ha az új óbudai híd megépül, azaz amikor Óbuda közúti forgalmát az új közúti híd fogja

rendszer feladásával. Az előbbi megoldás révén csupán a beáramló vágányok mentén fellépő zavarok lennének megszüntethetők. Pedig a pályaudvarok mai rendszere mellett a városnak a pályaudvarok környékén húzódó egész területén a legkülönbözőbb, meggondolásra nagyon érdemes oly tünetek nyilvánulnak meg, melyek e zavaroknál mélyebben fekvő betegségekre mutatnak.

A pályatest színvonalának megváltoztatása útján ki-elégíthetjük ugyan a szintben való keresztezések ki-küszöbölésének feltételeit, de nem szüntethetjük meg azokat az előzőknél még sokkal súlyosabb bajokat, melyeket maguk a pályaudvaroknak mai területei a városfejlődésre jelentenek. Mert a pályaudvarokhoz be-



6. ábra. Budapest pályaudvarainak tervezett új rendszere.

leválasztani a Margit-hídról. De a Hungária-körút e megszületni készülő forgalmának ma még olyan akadályai vannak, melyeket egészen szintén csak a mai pályaudvarrendszer megszüntetésével küszöbölhetünk ki. Ezek az akadályok a következők:

1. A Lipótvárosi pályaudvar, melyet a Hungária-körút nyomvonala derékon szel ketté.
2. A váci vonalnak szintben való keresztezése.
3. A ceglédi vonalnak szintben való keresztezése.
4. A gödöllői vonalnak szintben való keresztezése.
5. A hatvani és szolnoki vonalnak egy aluljárós keresztezése.
6. A Gyáli-úti vágány szintben való keresztezése.

Ezek az akadályok csupán a beáramló vonalak mentén felmerülő akadályokat jelzik. Megszüntetésük vagy a pályatestnek az úttest alá, vagy fölé való építésével oldható meg, vagy pedig az egész eddigi pályaudvar-

áramló vonalnak szintben való keresztezései csak részleges akadályokat jelentenek, azokhoz a végzetes akadályokhoz képest, melyeket a város belső részeibe ékként benyomult pályaudvarok hatalmas akadályokként okoznak. Miként erre már rámutattunk, hiábavaló — ebből a szempontból —, ha csak egyoldalúan a beáramló vonalak szintemelését végezzük el, ha a bajok magván, a pályaudvarok területén mit sem változtatunk. Erre az eredményre kell vezetnie az oly vizsgálatnak is, mely a jelenlegi pályaudvarok teljesítő-képességét, a pályaudvarok fejlődési lehetőségeihez kapcsolva, kutatja. A Nyugati pályaudvar éppúgy, mint a Keleti pályaudvar, a mai, a békeévekhez képest igen megcsappant forgalom mellett is, már-már alig képesek a forgalmat lebonyolítani. További bővítésük pedig — elhibázott elhelyezésük miatt — a sok toldozás-foldozás után már csaknem műszaki lehetetlenné vált.

Nincs oly szempont tehát, a meglévőnek mindenáron való megtartására törekvő akaraton kívül, mely a mai rendszer megtartására szorítana. Viszont a pályaudvarok egész mai rendszerének feladását, illetve teljesen új rendszerré való kifejlesztését kívánja minden szempont, mely Budapest jövő fejlődésének a természetes hatóerők megmunkálása számára való visszaadására céloz.

Elfogulatlan szemmel tekintvén erre a problémára, fenntartandónak tartjuk továbbra is, a főváros személyforgalma szempontjából, a pályaudvaroknak bizonyos decentralizációját. De a forgalom szétválasztásául az eddigi hármás tagozódás helyett a kettébontást javasoljuk, úgyhogy a mai Keleti pályaudvar és Nyugati pályaudvar forgalmát egyesítenénk egy azon a ponton felállítandó új főpályaudvarban, melyen a mai Nyugati pályaudvarba áramló vonal és a Hungária-körút metszik egymást. Ebbe futnának be az Alföld és Észak felől érkező vonalak. A Dunántúl felől érkező vonalak pedig a mai Kelenföldi pályaudvar helyén kiépítendő Budapest-Fürdőváros pályaudvarba lennének bevezetendők. (6. ábra.)

A Kelenföldi pályaudvarnak főpályaudvarként való kiépítésénél természetes erők közrejátszásán kívül külön hangsúlyt jelent, amint erről már Klebelsberg Kuno gróf a Budapesti Hírlap karácsonyi számában megemlékezett, Pogány Móricnak a Lágymányos és Kelenföld rendezésére irányuló és ugyancsak természetes módon a Kelenföldi pályaudvarnak vasútforgalmi központként való szükségszerű kiépítésén alapuló nagyvonalú terve. A két új főpályaudvar ilyen kiépítése révén pedig megszűnne mind a mai Nyugati pályaudvar, mind a Keleti pályaudvar, valamint a Déli pályaudvar, mely utóbbinak forgalma természetesen az új Budapest-Fürdőváros pályaudvarba torkolna. De megszűnnének egyszersmind a város belső területein terpeszkedő teherpályaudvarok is. Így a Józsefvárosi, a Lipótvárosi, a Nyugati pályaudvarral kapcsolatos teherpályaudvarok, valamint a Kőbánya alsó pályaudvar, továbbá a Dunaparti teherpályaudvar is. Ezek megszüntetésének alapkövetelménye azonban, hogy a város területén elszórtan fekvő iparvállalatok kocsirakományait a BSZKRT vonalain kell, az éjjeli órákban, a fővároson kívül eső területeken elhelyezendő új teherpályaudvarokra vonattni.

A két új főpályaudvar között két összeköttetés létesülne: 1. a mai körvasúton, 2. a két pályaudvar közötti lehető rövid, részben földalatti, részben bevágásban vezetendő gyorsvasúton, melyet a MÁV-nak kellene kiépítenie és amely fokozatosan ugyancsak részben mély, részben bevágásban vezetett, részben pedig magasvasútként fejlesztendő körvasúttá lenne kiépítendő, a környéki forgalom egybefogására és gyors lebonyolítására.

E rendszerrel kapcsolatos átalakító munkálatok — az új teher-, szerelő- és rendezőpályaudvarok megépítésén kívül — ezek lennének: 1. A körvasúton új kettős vágány lenne építendő a hatvani és a szolnoki vonal átterelésére. 2. Új kétvágányú vonal építése a ceglédi vonal átterelésére. 3. Új elterelő vágány építése Kőbánya alsó pályaudvar és Kőbánya-hízlaló forgalmának a Kőbánya felső pályaudvarra való terelésére. 4. Kőbánya felső pályaudvar új kiépítése. 5. Rákosszentmihály pályaudvar kibővítése. 6. Angyalföldi pályaudvar fejlesztése, a Lipótvárosi pályaudvar forgalmának lebonyolításához. E tanulmány célja, mely csupán egy terv körvonalait kívánja rögzíteni, nem lehet e terv tanulságainak részletes kifejtése. Csupán arra kívánom a figyelmet még felhívni, hogy ez utóbb felsorolt átalakító munkálatoknak költsége nem sokkal lépi túl a ceglédi vonal felemelésének költségeit. Ebből pedig az a nagyjelentőségű tanulság adódik, hogy a ceglédi vonal forgalmának a körvasútra való kihelyezése a pályaudvarok végleges rendezésének világánál külön nagyjelentőségű szerepet nyer. Ezzel a megoldással nem csupán a „halálsorompók” ügye nyerne megnyugtató megoldást, hanem a bajok igazi

fészkenek eltakarításához szükséges első lépést végezhethetjük el. Ezzel a munkával indulhatna meg tehát a pályaudvarok végleges rendezésének sok évre bezárható, mert csak sok év alatt lebonyolítható munkálata. Hogy pedig a MÁV-ot a ceglédi vonal forgalmának a körvasútra való áthelyezése révén az általa kimutatott tetemes veszteségek érnék, ez a szempont a pályaudvarok végleges rendezésének előnyei mellett szintén elveszti azt a súlyát, melyet a MÁV eddig, a „halálsorompók” ügyének egyoldalú figyelembevételével, számára juttatott. Hiszen ezek a veszteségek csak az új pályaudvarok felépítésének befejeztig tartó átmeneti veszteségek lennének, mert a mai Kelenföldi pályaudvar helyén felépítendő Budapest-Fürdőváros pályaudvar, továbbá az új Északkeleti pályaudvar között a MÁV által megépítendő földalatti gyorsvasút forgalmával a MÁV ezeknek az átmeneti veszteségeknek nagy részét nemcsak hogy visszahódíthatja, hanem mert e gyorsvasút a főváros egész belterületét átszelné, meg is növelhetné. Ez alkalommal nem vettem számba még a megszűnő pályaudvarok révén felszabaduló óriási területek értékét. Ez az új pályaudvarok építésének költségszámításában kell hogy szerepeljen.

A gyorsvasút vonalvezetésében főszempont az kell, hogy legyen, hogy lehetően a két végpont közötti egyenesvonalhoz igazodjék. Mind a mellett azonban a Belváros néhány forgalmas központjához érintően lenne vezetendő. A vonal mélyvasút, nem pedig — mint az Andrássy-úti földalatti — kéregvasút mintájára épülne, vonalvezetésében tehát teljes szabadsággal járhatunk el. Alagút-kereszttszelvénye pedig úgy lenne megválasztandó, ahogyan ezt a rendes vasuti úrszelvény megkívánja. A gyorsvasút vágányai az új Északkeleti pályaudvar és a Budapest-Fürdőváros pályaudvarba torkolnának. Az Északkeleti pályaudvarból a gyorsvasút nyomvonala nyílt bevágásban vezetettnek a mai nyugati pályaudvar felvételi épületének helyéig. Itt a mélybe bujtatván, vezetettnek nyomvonala, a Podmaniczky-utca tengelyében a Vilmos császár-útra, majd ez utóbbinak vonalán, a Deák Ferenc-térre. Innen vagy a Deák Ferenc-utca vonalában vezetnénk át a Duna alatt, hogy a Szebeny Antal-tér, Hadnagy-utca és Hegyalja-utca vonalán kapcsoljuk be a mai déli vasútnak az új Budapest-Fürdőváros pályaudvar révén megszűnő vonalába, ahonnan már ismét nyílt bevágásban futhatna a Budapest-Fürdőváros pályaudvarba. E vonalvezetés mindössze 3.75—4.00 km kettős mélyalagút kiépítését vonná maga után, a Deák Ferenc-téren és a Szebeny Antal-téren kiépítendő egy-egy közbeeső állomással.

A gyorsvasút nyomvonalvezetésének további megoldásváltozata az lenne, ha a Deák Ferenc-térről a Károly király-úton, Múzeum-körúton, Vámház-körúton és a Horthy Miklós-út vonalán vezetnénk Budapest-Fürdőváros pályaudvarba, a Károly király-út s a Dohány-utca sarkán, továbbá a Gellért-téren kiépítendő egy-egy földalatti állomással. Ez a változat mintegy 6.00 kilométer hosszúságú kettős alagút építésével járna együtt, viszont azzal az előnnyel járna, hogy a Rákóczi-útból közvetlenül átszelné a főváros legélénkebb közlekedő erét, továbbá, hogy általa a Gellért-tér, illetve a Gellért-fürdő fővasúti pályaudvarra lépne elő, amely lehetőség nem utolsó sorban szolgálhatná Budapest-Fürdőváros fejlődését.

Meg kell még emlékeznünk egy új, széles avenue-szerű út létesítéséről is, mely a mai Podmaniczky-utca egy részét, a mai Nyugati pályaudvar területének terét, kétszeresre kiszélesítve, vezetne a Nagykörúttól, az Állatkert mellett a Hungária-körútig, illetve az új Északkeleti pályaudvar előtt kiképzendő nagy térre. Ugyancsak nagy tér lenne kiépítendő a mai Berlini-térrel összefüggésben a Podmaniczky-utcának Teréz-körúti metsződési pontján is.

X. Óriási befektetést igénylő munkákról volt szó az előzőkben. De szükséges volt egyszer már, a józan megfontolást könnyen béklyókba törő gazdasági keret-

től függetlenül, elfogulatlanul, csupán a tárgy megkövetelte szempontokkal megvilágítani Budapest pályaudvar kérdésének, akárha az intézőkörök könnyelmű kényezlemmel meg is maradnak a mai rendszer mellett, akárha feladják azt, kihatásaiban mindenképen beláthatatlan jelentőségű problémarengetegét.

A történetkutatás a tényállás felderítésével mindenféle tudományágnak, még a természettudományokat sem véve ki, tanítómestere. Úgy kellene lennie, hogy a történeti tényállás ismerete megtermékenyítse a főváros pályaudvarproblémájának jövőbeli alakulását is. Az előzőkből az a valóság vált láthatóvá, hogy ennek a történeti tényállásnak talaját nem szabad elhagyniok a probléma megoldóinak. A városrendezés kérdései különben sem olyan természetűek, hogy csupán és egyoldalúan a mai, alapvetésében elhibázott keretek kátyujába rekedten lehetne róluk gondolkozni. Épp a történelmi tanulságok azok, melyek a való szükségletek előítéletnélküli tanulmányozása mellett, a városrendezőt bátoríthatják, a felmerülő kérdéseknek a maga lábán álló mérlegelésére.

Lehet, hogy a mai idők nem alkalmasak nagy alkotásokra. A fentiekben ettől függetlenül, arra igyekeztünk rámutatni, hogy melyek Budapest városépítészeti válságának igazi okai, mely úton lehet és kell ez okok kiküszöbölését megindítani és hogy még a mai gazdasági helyzetben is, mennyire lehetetlenség, dogmává merevíteni azt a tételt, mintha Budapestnek nem volt, nincs és nem is lesz többé pályaudvar kérdése, ha egyszer a hirhedt „halálsorompókat“ kiküszöböljük.

Az előzők, talán határozottan megmutatták, mennyire eleven problémája ma Budapestnek, nemcsak a ceglédi vonal sorompói miatt, hanem a maga teljességében, a pályaudvar-kérdés és hogy mennyire probléma marad ez akkor is, ha a „halálsorompókat“ a ceglédi vonal mentén, a hivatalos körök egyoldalú állásfoglalásán nyugvó előre látható felemelésével megszüntetik.

Az életet nem lehet, nem is szabad, megállítani, a fejlődést nem lehet, nem is szabad, gáncsolni. A problémákat az élet, a fejlődés szüli. De ha a problémák egyszer megszülettek, szembe kell velük szállni, nem pedig tagadni létezésüket, még kevésbbé megfutamodni előlük.

denk  
túra  
száz  
akad  
szak  
egy  
ven  
nagy

En  
mér  
vala  
nek  
szer  
látha  
javá  
rapí  
van  
lékle  
drág  
kun  
oszt  
Stat  
Wie  
móc  
kák  
nök

A  
föld  
szak  
tanu  
bás  
lyer  
től  
rend  
meg

A  
dém  
lokn  
kép  
nek  
mar  
szer  
Wid  
így  
veit  
sem  
is  
azo  
úja