

ívő fejlődését biztosítani, az összes szempontok figyelembe vételével? A mai összeköttetések főleg a teherforgalmat szolgálják, így azok nagyközönség előtt alig ismeretesek. De tovább a modern gazdasági élet, a közlekedési igényeket oly nagy mértékben fokozza, hogy egy helyes közlekedési közvélemény kialakulása szükséges a kérdéskomplexum helyes megoldásához.

Ötvastuk a királyvágány felhasználását; a pályán „A” és „B” pontokkal jelölt rövid összeköttetés köti ma össze a nyugati pályaudvar utján a gödöllői fővonalal. A vonal német rendeltetésétől kapta, mikor is az udvari vonatokat a nyugati pályaudvar megkerülésével Rákos-rendezőtől a halálsorompók vonalán felvitték Kőbánya felsőre és onnan a hatvani vonalon Gödöllőre.

Egy másik összeköttetés hízalda állomáson kapcsolja össze a nyugati pályaudvar Kőröspályaudvar—Kőbánya felső pályaudvaron át a Kőbánya felső p.-u.—Ferencvárosi összekötővonal felhasználásával a B-C-D-E-F pontokon át a keglédi vasutvonalal. Ezen két összeköttetés között nagy forgalom lebonyolítására egyáltalán nem alkalmas az erős emelkedések és keskeny görbületi viszonyok miatt; a királyvágánytól az „A” ponttól kezdve szűnik meg a halálsorompók vonala, az egyáltalán tehát a pályán sem jöhet, minthogy éppen az „A”-G vonalat akarjuk megszüntetni. Befejezés előtt áll most az „F” ponttól Kőbánya hízalda állomáson át a Ferencváros p.-u.-ig egy új kétvágányú, nagy teljesítőképességű fővonalág építése, mely kifejezetten abból a célból létesült, hogy miután a marhegyi fővonal egyelőre reánk értékkel nem bír, így azon új vonalág szerves összeköttetést létesítsen a keglédi vasutvonal és Ferencváros—Kelenföldön át a brucki fővonalal és így a nyugattal. És itt eljutottam fejtegetéseimnek egyik sarkpontjához.

Mint említettem, Budapest közlekedési kérdései igen nagy komplexumot ölelnek fel. Nagy-Budapest bekapcsolása Közép-Európa közlekedési hálózatába, a vízi és szárazföldi forgalom összekapcsolása, a távolsági személyforgalom mikénti megoldása, a teherforgalom rendezése, a periferiákat szervesen összekötő városi gyorsvasút, a Boráros téri és Hungária uti új Dunahidakra támaszkodó belső közúti vonal, a mai intenzíven beépített Budapest közúti közlekedésének mentesítése, a főváros élmezőnyét, közgazdaságát szolgáló közlekedési igények kielégítése szükségessé teszi, hogy minden kérdéseket egységes átfogó szempontból itéljük meg és az igények felismerése után az azokat kielégítő közlekedési alapmunkáit szervezzük le.

Mint mondtam, Kőbánya hízalda állomáson át az F—E—H delta-ág nagyteljesítményű kétvágányú pályaként épített keglédi vasutvonalon fekvő Kecskemét—Nagykőrösi gyümölcsforgalomnak gyors lebonyolítása céljából Nyugat felé. A Déli vasút előbb-utóbbi államosítása szükségessé fogja tenni, hogy a mai csonka és izolált lokális jellegű déli vasuti pályaudvar szerves kapcsolatba hozzuk a főváros közlekedési rendszerével; beleillesszük a déli vasuti csonka fejállomást az előbb említett jövő Nagy-Budapest közlekedési vérkeringésébe. Ennek lehetősége az előbb említett új deltaág segítségével adva van; csupán a keglédi és déli vasuti vonal metszéspontjának III-ik deltaágát kell visszaállítani, hiszen a földmunka ott meg van. (I—K pontok). Így eljutunk egy közvetlen összeköttetéshez a keglédi fővonal és a Déli vasút állomás között, mely összeköttetés előnye Buda városrészeire bővebb fejtegetést nem igényel. A közlekedési igények felismerése és azok kielégítési módjainak kutatása útján, önként adódik a dolog további fejlesztése; a déli vasuti fejállomásnak hosszanti átmenő pályaudvarra való kiképzése a Duna balparti vasúthálózatba való bekapcsolása útján.

A mellékelt vázlatban vastag vonallal jelöltem ezen cca 7 km hosszú javasolt összeköttetést. Jelen sorok hivatásának és keretének nem felel meg, ha ezen új vasutvonalat műszakilag taglalnám; 1908. évben megjelent közlekedéspolitikai tanulmányomban teljes részletességgel irtam le ezen új nyomvonalat, itt csak annyit, hogy ezen javasolt vonal a déli vasuti állomás folytatásában egy darabon cca 1,5 km hosszban mint viaduct magasvasut vezetne, a Városmajort átlépve, rákanyarodik a Rózsadomb déli lejtőjére; végig vonulva a Rózsadomb és a Hármashatárhegy Duna felőli lejtőjén, az óbudai temetőt átlépve, a téglagyárak mögött hosszú, de enyhe kanyarodóval bekapcsolódik Óbuda Máv. állomáson a nyugati p. u. esztergomi vasutvonalba; a újpesti összekötő hid és Angyal föld állomáson át megvan a közvetlen összeköttetés a nyugati pályaudvarral. Így a nyugati p. u. a Déli vasut p. u. közbeiktatásával egy a halálsorompóvonalat helyettesítő kapcsolatot nyer nemcsak a keglédi vasutvonalal, hanem Déli vasut p. u.—Kelenföld állomáson át a Duna jobbpartii vonalakkal is. (Folytatjuk.)

A nagyvasutak forgalmi viszonyainak rendezése Budapesten

A halálsorompók kiküszöbölésének ezzel kapcsolatos lehetőségei.

Hazánk vasuti hálózatának kialakulásakor, két teljesen különálló vonalhálózat létesült, melyek egymással csak az idők folyamán előállott közlekedési igények folytán kerültek egymással összeköttetésbe.

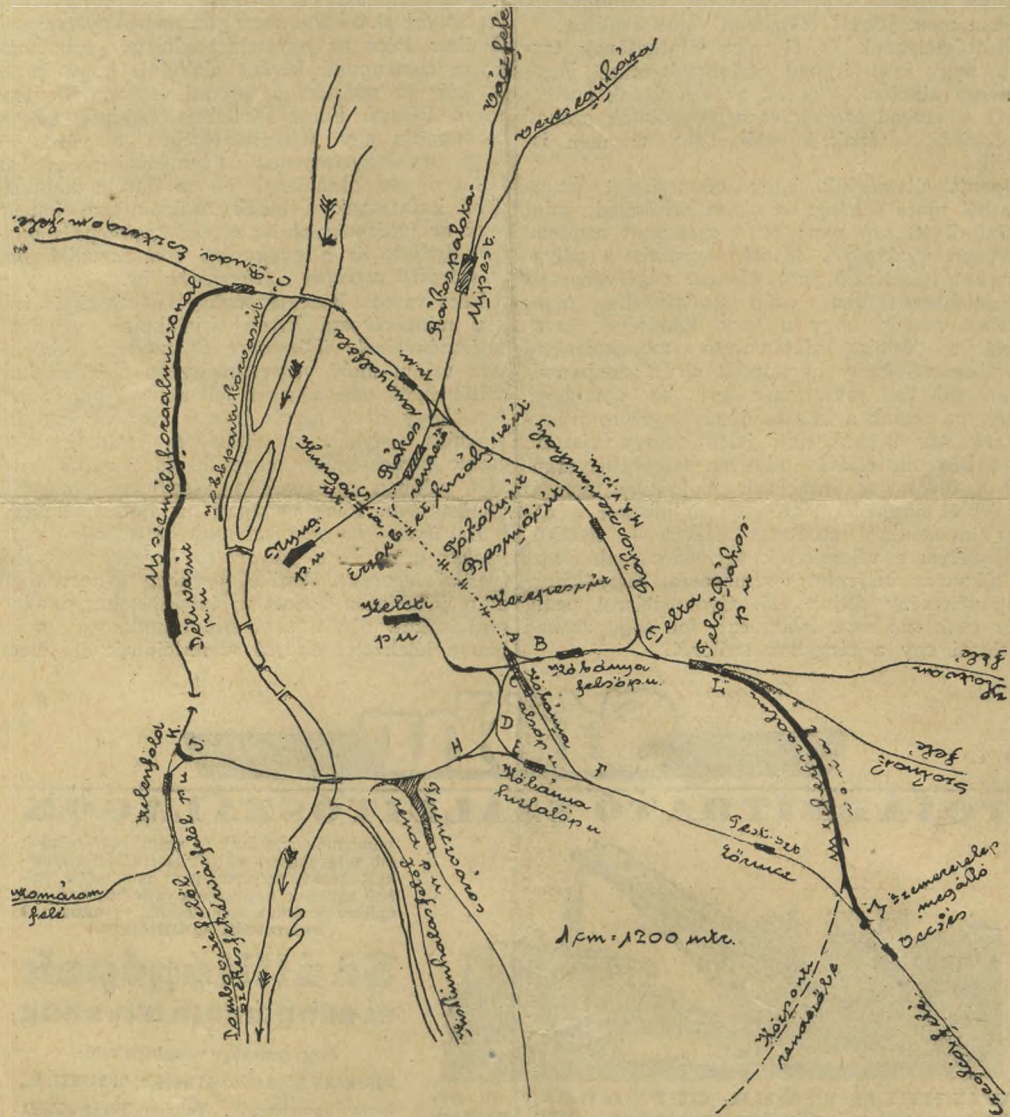
Az egyiknek a bázisa a nyugati pályaudvar volt, ebbe kapcsolódott egyrészt dél felé a Cegléd—Temesvár—Orsovai vonal, észak és nyugat felé a Galánta—Zsolna, illetve a Marhegyi fővonal. A másik vonalrendszer a Keleti pályaudvarra támaszkodott és egyesítette magában Kelenföld állomáson a Dunajobbparti, Ferencváros és Rákos állomásokon a Duna balpartján fekvő vasutvonalakat. A régi osztrák-magyar államvasutttársaság először említett vonalrendszerre csak annak államosítása után kapott több kapcsolatot a másodiknak említett tulajdonképpeni MÁV. törzhálózattal. E vasutvonalak megépítésekor Budapest fejlődésének és világvárosi kibontakozásának körvonalai még felismerhetők nem voltak; a keglédi vasutvonalat nagy földmunkák és hidak építésének elkerülése céljából a legrövidebb vonalon, sik terepen vezették be a mai halálsorompók helyén a nyugati pályaudvarba.

vasutvonal eltávolítása Budapest II-ik megalapítása volna, hiszen az intenzíven beépített főváros ma egy téglány formájába foglalható, melynek hosszú oldala a Margit-hidtól a Boráros térig, a mai 4-es relációju Beszkrvonalnak felel meg; a rövidebb szára a Keleti pályaudvartól a Gellérthegyig terjed. Majd 50 százaléka a főváros területének, mely beépítésre legjobban alkalmas, éppen a halálsorompók vonala mentén terül el; a Hungária körút és a körvasút között.

De nemcsak Budapest nagyarányú fejlődésének megnyitása céljából kell a halálsorompók vonalát kiküszöbölni, hanem számos egyéb közlekedéspolitikai kérdés indokolja a keglédi vasutvonalnak új, a meglévőknél szervezesebb összeköttetését a mai két nagy személypályaudvarunkkal, a Keleti és Nyugati pályaudvarral.

A teherforgalom rendezése is csak úgy lehetséges, ha a keglédi vasutvonalat a többi dunajobbparti vonalakkal szervezesebb összeköttetésbe hozzuk. Ezen cikk keretében természetesen ezen számos szempont taglalása nem fér, így csak azt jelölöm ki cikkemnek tárgyát:

1. mely összeköttetések léteznek ma a keglédi



Budapest terjeszkedésének legtermészetesebb lehetősége — ha a főváros térképére fektünk — a Hungária ut és a Körvasút közötti alig beépített területen van. A halálsorompók kiküszöbölése, illetve a vázlaton pontosan jelölt

vasutvonal, illetve a nyugati és keleti pályaudvar között;

2. felhasználható-e ezek bármelyike a halálsorompók vonalának megfelelő pótlására;

3. mely megoldás volna a legalkalmasabb a