

Budapest belső részeinek rendezése.

A Magyar Mérnök és Építészegylet mű- és középítési szakosztálya f. é. június 17-én tartott ülésén Wittenbarth Győző mérnök előadást tartott Budapest belső részeinek rendezéséről különös tekintettel a pályaudvarok elhelyezésére, a gyorsvasut vonalvezetésére, az Andrásy ut betorkolására, a Városháza és a Nemzeti Színház elhelyezésére és az Erzsébet sugárut irányítására.

Az előadást a következőkben ismertetjük: Az utóbbi években szemeink előtt játszódott le a közúti járműközlekedés rohamos átalakulása. Benne élünk a jelen rohanó korában és mind többen és többen szerzik meg az autót, a gyors közlekedési eszközt. Ezt mutatja a statisztika. A jelenlegi aránylag még csekély autólétszám mellett is az egyes utkereszteződéseknel, tereknél, hidfőknél igen nagy forgalmi torlódások állanak elő. Ezért a városokban a közlekedés igen meglassul, pedig hol vagyunk még London, Párizs és Berlin forgalmától, ahol egy-egy kereszteződési ponton 30-70 jármű halad át percenként, holott nálunk a legnagyobb forgalmu kereszteződésnél a Rákóczi ut és a Körut metszéspontjánál átlagosan még csak 13-15 jármű esik egy percre.

Ugyanigy új fogalom kell, hogy legyen a városrendezés egészségügyi szempontjaiban az autók által kibocsátott u. n. kipuffogó gázok

ártalmas hatásának alapos megismertetésére. A kipuffogó gáz a legsúlyosabb mérgező hatású gázok egyike, amely lehülve súlyosabb a levegőnél és így szélcsendes időben mintegy szürkés felhő üli meg a forgalmas utcákat. Ezeknek a gázoknak erősen mérgező hatása azonnali halált okozhat.

De nemcsak az emberekre ilyen ártalmas ez a gáz, hanem a növényekre is. Példa erre Párizsban az óriási forgalmu Avenue des Champs Elysées két faszorja, melyeknek két szegélyező gyönyörű sorát a gázok pusztították el.

Most már földalatti utvonalakot akarnak építeni, hogy a nehéz helyzetben valahogyan segítsenek. Párizson kívül ugyanilyen tervek készülnek Londonban is. Ezzel szemben a helyzet Budapesten az, hogy igen kevés főutvonalkunk van és azok is igen szűk keresztmetszetűek, éppen ezért a főváros teljes forgalmi csődjének elkerülésére itt az utolsó óra, hogy a főintéző körök cselekedjenek. Figyelembe jön az a körülmény is, hogy a főváros lakossága állandó emelkedést mutat.

Ami most már a fővasúti pályaudvarok elhelyezésének kérdését illeti, tudjuk, hogy a városfejlődés során három nagyobb pályaudvarunk alakult ki, melyek közül a Keleti-pályaudvar 157, a Nyugati 128 és a Déli pályaudvar 32 vonatot indított, illetve fogadott,

Ezek közül mind a Keleti, mind pedig a Nyugati a toldások dacára is zsufolt. Ezen zsufoltság megszüntetésére a mai fejállomás-rendszer helyett a nagy teljesítőképességű átmenő-állomás rendszer volna megvalósítandó, még pedig oly módon, hogy az összes fővárosba futó fővasutak központositva lennének, a beérkező és kiinduló szerelvények pedig föld alatt, vagy magasban vezetve, a városban átvontatva két vagy három helyen adnának alkalmat a fel- és leszállásra.

Egyik terv szerint ez a vonalrész Üllői ut, Károly körut, Vilmos császár ut lett volna, a másik szerint a mai Budapest-Ceglédi fővonal jelenlegi pályája. Azonban egyik megoldás sem helyes. Ilyen körülmények között nincs más megoldás, mint ha a mai fejállomás-rendszert megfelelően tovább fejlesztjük. A Nyugati-pályaudvar megfelelő új elhelyezésére meg van a kellő hely és ezt már illetékes helyen elfogadták.

A Keleti-pályaudvar hasonló módon a mai felvételi épület mögé volna helyezhető. Ezen a részen a Kerepesi ut és Verseny ucca közt 290 mtr. széles terület áll rendelkezésre, hol 23 csarnoki vágány volna elhelyezhető, ahol a napi teljesítmény 350 volna a jelenlegi 157-el szemben.

Mint hogy a Déli pályaudvar jelenlegi 38 vonatforgalma nem túl jelentős, ezért úgy véljük, a jelenlegi méreteit jó ideig nem kell nagyobbitani és mivel ennek terjeszkedése egyébként is akadályokba ütközik, felmerül annak szükségessége, hogy majd annak idején ezt a pályaudvart kellőképpen leterheljük. Erre nézve a legmegfelelőbb és jövőbe látó megoldás volna, ha egy új pályaudvart létesítünk. Hogy erre szükség van, és még inkább lesz majd forgalombiztonságból a jövőben, ezt a fentebbieken kívül abból is következtethetjük, hogy a külföldi világvasutakban a távolsági forgalmu nagypályaudvarok száma a pestinél jóval nagyobb. Így Londonban 15, Parisban 8, Berlinben és Bécsben 6-6 a pályaudvarok száma. Ha tehát mi a három meglévő pályaudvarhoz egy negyediket létesítenénk, csak a közlekedés fejlődésével tartanánk lépést.

A Keleti pályaudvarra jelenleg hat nagy forgalmi fővonal fut be, ezek tehermentesítésére volna a legnagyobb szükség. A véletlen folytán van a város közepéhez igen közel új pályaudvar építése céljaira megfelelő hely. Ez a Közraktárak jelenlegi területe a Belváros szélén a jelenlegi súlyvonalától kb. egy kilométernyire a fővámház mögött, a Duna partján. Ennek a helynek megvan még az az előnye is, hogy a város súlyvonala ennek a tervbevett

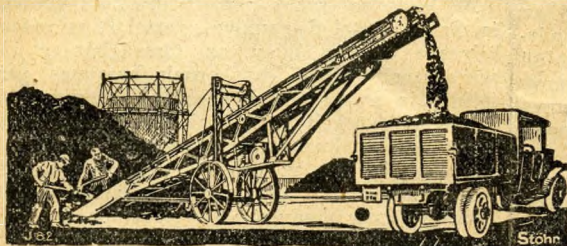
Sándor-féle sikfödém

Telefon: Lipót 988-59.

Budapest, VI., Izabella-utca 69.

STÖHR

TOVÁBBITHATÓ SZÁLLÍTÓSZALAGOK



WILHELM STÖHR, OFFENBACH A. M.
Spezialfabrik für Transportanlagen und Aufzüge.

mindenféle járművek és vasuti kocsik, hajók stb. megrakására és kiürítésére, bányatermékek, koks, szén, valamint mindenféle építési anyagok szállítására és felhalmozására, építkezési árkok kiemelésére — azonnal raktárról szállítható.

Szállítógépek és mindenféle felvonók

Magyarországi vezérképviselő:
HOFFMANN IMRE mérnöki és műszaki irodája,
Budapest, V., Mária Valéria-utca 15/a szám.
Telefon: Aut. 338-80. 54. m. á.

WILHELM STÖHR

SPEZIALFABRIK FÜR

OFFENBACH A. M.

TRANSPORTANLAGEN



Központi fűtések vízvezetéki berendezések ornamentikai bádogos munkák



FRIED ZSIGMOND

MŰSZAKI IRODA ÉS GYÁR
BUDAPEST, VIII., BAROSS-UTCA 76. Telefon: 324-84.

ánnyi és Fröhlich

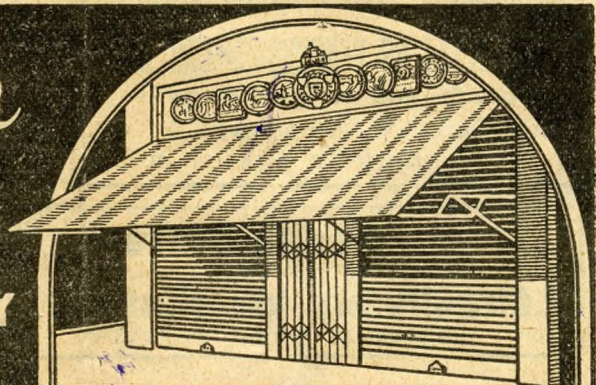
redőnygyár

T. KISFALUDY-U 5/V • TELEFON: J 323-76 • 459-36

SPECIALIS GYÁRTMÁNYAI:

REDŐNY • ACÉLREDŐNY • FAREDŐNY • VASZONREDŐNY
/IGH-TOLORACS • NAPELLENZO • SZERKEZETEK •

B. ABLAKSZELŐZTETŐ • SZAB. AJTOCSUKÓ • SZÍNHÁZI-VASFÜGGÖNY



területnek a helye felé közeledik. Ha itt a Vamház mögött kb. 100 méter széles sávot szabadon hagyva gondolunk a Duna partja mentén, a Mátyás uccától a Kinizsi uccáig kb. 200 méter hosszú és 70 méter széles pályaudvar területet nyerünk.

Az itt most szóba hozott új pályaudvar vágánycsatlakozása az összekötő vasuti hidtől 180 méter sugarú ívvel indulna ki a töltésen lefelé. A Szabadkai vonaltól az új pálya a dunaparti teherpályaudvar vasutvonalára mellett haladna, majd a kikötői főút után kb. 25 ezrelékes lejtővel ezalatt áthaladva, átmenne a hid és a ferencvárosi vonal töltése alatt és csatlakozna a keienföldi új vasutvonalhoz. Innét a dunaparti pályaudvar területén négy vágánnyal a földszin alá süllyedve az Elevátor mellett vezetne és jutna az állomási csarnokba. Az elgondolás szerint itt a Duna mentén sétány van tervezve, mely a pályaudvartól a Boráros téri hid alsó végéig terjedne. Így a Ferencváros a rég óhajtott sétányát végre megkapná. Az Elevátor tovább is szolgálhatná a maga célját, de bizonyára modernül átalakítva. A villanyerőre való átalakítással elfogtűnni a kémény és kazánház, a nagy füst, mely eddig ugyancsak nem szolgált a Dunapart képeinek emelésére.

Az új pályaudvar részletes elrendezése a szó teljes értelmében európai modern berendezésként van elgondolva, liftek, mozgólépcsők stb. alkalmazásával, úgyhogy az utazó publikum az akadályok teljes híjjával jutna el lakására.

Budapest gyorsvasuti rendszerét 1921-ben Sztrokay István Beszkr-tigazgató dolgozta ki, mely terv az ezen a téren szerzett eddigi tapasztalatok alapján és a gazdaságosság kellő mérlegelésével készült és az ebben foglalt tervezési szempontok eddig helyesnek bizonyultak. A cél az volt, hogy legolcsóbb építési rendszerrel teljesen üzembiztos és gazdaságos gyorsvasutak létesüljenek. Ezért a vonalak lehetőleg a föld felett vannak vezetve, a földalatti részek csak a beépített városrészekben építtetnének. Mint kiemelkedő részt az előadásból megemlítjük, hogy előadónk felhívja a figyelmet a távol jövőre, mikor a három hid (Ferenc József, a tervezett Boráros téri és az Összekötő hid) nem lesz képes a kifejlődő óriási személy és teherforgalom lebonyolítására és ezt igazolja ennek a vidéknek rohamos népesedése is, továbbá a majd folytonosan fejlődő kereskedelmi kikötő, a Kelenföld Albertfalvai részen a jelenben is tapasztalható nagy gyártelepülés, végül pedig a Lágymányoson és Kelenföldön máris kombinációba tett számtalan nagyszabásúnak gondolt középület, kiállítási terület. Ide van szánva a többek közt pl. a természettudományi múzeum, számtalan sportberendezés. A pesti oldalon már meglevő és jól fekvő Gróf Haller ucca teljesen alkalmasnak kínálkozik arra, hogy annak irányában egy újabb dunahid terve vétessék fel a városrendezés végleges tervezetébe. Ezekre nézve várostervet láttunk az érdekes előadás során, mely szervesen öleli fel a Kelenföld—lágymányos városrész területén elgondolt városképet. A balparti városrésze vonatkozólag is láttunk egy nagyklasszisu tervezetet, melyben a meglevő fontos középületeink, minők a Bazilika, az Operaház stb. ezeken kívül pedig a jövő tervei: az új Erzsébet sugárút keretében az új központi városháza, az evangélikus templom, az új nemzeti színház stb. megfelelő és méltó térkiképzés elgondolásával, kellő szélességű utak, mint a térhatást biztosító alkotások kombinációba vételével Budapest távol jövőbeli világvárosi képét mutatta be.

Az egész előadás rendkívül szorgalmat és lelkiismeretes munkát felölelő tanulmányról tett ékes tanubizonyságot, melyért a szakosztály elnöke nem is késett, nem csupán a szakosztály, de az egész technikai kar nevében is, őszinte és hálás köszönetét kifejezni P.