

A budapesti pályaudvarok jövő sorsa

Irtó Pirovits Aladár

ny. székesfővárosi műszaki főtanácsos

A Magyar Mérnök- és Építész Egylet ebben az évben üli meg fennállásának hetvenöt éves jubileumát, amely alkalomból jubileumi előadássorozatot rendez.

Jóllehet a tárgyalásra felvett valamennyi kérdés már csak azért is aktuális, mert a kormány gazdasági programjában helyet foglalnak. Mindennek ellenére itt most csupán egyetlen problémára kívánjuk a figyelmet irányítani, — különösen időszerűségén kívül főleg azért, mert közülök egy sem olyan sürgős, mint a budapesti pályaudvarok kérdése, amire nézve a következőket kell előrebocsátanunk. Vitéz Horthy István MÁV-elnök kezdeményezésére a Magyar Közlekedési Társaság kebelében mozgalom indult meg, hogy egyes közlekedési ágak tűzessenek napirendre, amely uton azok gyakorlati érdekekből megvitathatók volnának. Első tárgyként Álggyay Pál dr. kereskedelemügyi államtitkárral egyetértően a budapesti pályaudvarok régóta napirenden levő, de még korántsem tisztázott problémájára esett a választás, amely tárgyalásra meghivandók lesznek: a főváros, a BSzKRT, a Közmunkatanács stb.

A pályaudvarok kérdésének döntő fontossága, főleg pedig tárgyalásának égető sürgőssége annál az oknál fogva állt elő, mert a városok rendezéséről szóló 1937. VI. t.-c ezt a lépést határidőhöz köti, amire nézve a következő elvi fontosságú megállapításokat kell közölnünk: Az említett törvény I. fejezete minden városra nézve „városfejlesztési program” készítését teszi kötelezővé, amelynek a törvény hatálybalépésétől (1938-tól) számított hat év alatt, a kormányhatósághoz való felterjesztés céljából el kell készülnie.

Az első és legfontosabb kérdés most már az, vajjon hogyan áll ezzel a kötelezettségével a főváros? A főváros programja a múlt évben elkészült ugyan, de a fővárosi pályaudvarok jövő sorsában semmiféle nagyobb változás nem lesz, hanem alapjában véve marad minden a régiben és csupán az idők során szükségesnek mutató bővítések és a legsürgősebb átalakítások végrehajtása utján kíván a kormányhatóság a bajokon segíteni. Rövid megokolásokból azt tudtuk meg, hogy a déli és a keleti pályaudvarok felhagyásának gondolatát a közvélemény úgy sem fogadta szívesen, a Lenke-téri pályaudvarral kapcsolatban pedig már eredetileg is nagyobb nehézségek merültek fel. Végeredményben tehát, a keleti és a nyugati pályaudvarok a távoljövőben is megmaradnak a mai helyzetükben és majd annakidején a bekövetkező igényeknek megfelelően fognak majd ezek bővíteni, vagy átalakítani.

Lényegében a fentieket tartalmazza Budapest városfejlesztési programja a nagy vasutak hálózata és a pályaudvarok kérdése tárgyában.

Ez a döntés a magyar mérnokség körében csalódást keltett, amelynek jogosultsága annál is inkább érthető, mert a városfejlesztő programban foglaltak szerint: „A nagy vasutaknak a főváros területén való átvezetése és a pályaudvarok mai elhelyezése a múltban nem a fejlődés irányának megfelelően történt. A nagyvasutak továbbfejlesztése sem a fővárossal karöltve, az érdekek kölcsönösségének alapulvételével ment végbe, hanem mindig csak esetről-esetre a momentán szükség szerint.

Akik Budapest jövő városképét lelkiszemeikkel világemporiumként, az európai világvárosok sorába tartozónak gondolva és ezen az alapon elképzelve látják, azok ezzel a most ismertetett programmal bizonyára kénytelenül szállnak szembe, mert alig lehet csak valaki is, akinek vágya nem az volna, hogy az a javaslat valósulna meg, amely szerint feltétlenül szükséges volna, hogy legyen egy-egy központi pályaudvara mind a bal-, mind pedig a jobbparti városrészeknek és ezek egy Duna alatti alagúttal köttesse össze, hogy ezúton a mai ósdi fejálmások átmenő állomásokká legyenek átalakíthatók, stb.

Az elől említett tárgyalásra, melyet, mint írtuk, vitéz Horthy István kezdeményezett, — felette nehéz és nagy feladat vár.

GYEHENNA

az ideális alágyujtó

aprófa nélkül! papír nélkül!

Főelárusító: Alágyujtó eladási iroda.

VI. Beczur-u 7 Telefon 220-079 516

Ügynököket felvesszünk!