

Budapest fejlődését hosszú évtizedekre megbénítja a vasúti pályatestek tervezett felemelése

Írta: DORNER GYULA miniszteri tanácsos,
a törvényhatósági tanács tagja

A városrendezés különböző problémái olyan szoros kapcsolatban vannak a fővárost környező vasúthálózattal, hogy ezek racionális rendezése nélkül, lehet ugyan városrendezési részletkérdéseket megoldani, de a legfőbb városrendezési irányelveket megállapítani és a városnak gerincét alkotó főúthálózatot megszerkeszteni nem lehet.

Ismertes tény, hogy a fővárost körülvevő vasútvonalak úgy fejlődtek ki és úgy kapcsolódtak össze, amint az egyes vonalak építésének időrendi sorrendjében, az építő érdekeltségek (osztrák államvasút, déli vasút, magyar államvasutak) vasútépítési érdekei kívánták; de ebben az így előállott hálózatban sem logikát, sem racionális céltudatosságot, sem pedig messzenéző városrendezési gondolatot felfedezni nem lehet. Azért nehéz megérteni, hogy a nyugatról és délnyugatról érkező bécsi és fiúmei vonatok miért kocsikázzák körül a fél várost, hogy azután a város keleti szélén jussanak be a pályaudvarba, s a kelet-ről és délkeletről jövő ceglédi és lajosmizsei vonatok miért szelik kétfelé a várost, hogy ismét egy óriási vargabetűvel a város északi szélén kerüljenek révbe.

Ilyen vonalvezetést a külföldi nagy városokban alig látni, ha csak azt, — különleges terepviszonyok miatt, — a vonal kifejtése nem teszi szükségessé.

Ezek a város területét körülölelő és metsző vonalak azok, amelyek a városfejlesztésnek legnagyobb akadályai.

Míg a sugárirányban befutó vasútvonalak csak kisebb akadályai a városrendezésnek, addig a körülölelő vonalak rendszerint igen komoly, tökéletesen el sem is hárítható gátjai a város fejlődésének.

Ezekből a városrendezési akadályokból fakadnak azok az évtizedes panaszok, amelyeket a közéletben „a halálSOROMPÓK ügyének” elnevezése alatt szoktak emlegetni.

Hosszú tárgyalások és ankétezesek eredményeként született meg az a megoldás, amely a halálSOROMPÓKAT úgy akarja megszüntetni, hogy a ceglédi kétvágányú vonalat felemelt pályán vezeti, a keresztelő uccák forgalmát pedig a pálya alatt juttatja át a külső területekre.

Igen sok vitára adott okot ez a megoldás, s igen jelentős azoknak a tábora, akik azt állítják, hogy a magas pálya, — akár parkozott töltés rézsűkkel, akár díszesebben megépített falakkal oldják meg a kérdést, — kedvezőtlen képet fog adni, s hosszú időre gátja lesz az átmetezett városrész fejlődésének. Anélkül, hogy ezzel a vitával behatóbban foglalkoznánk, egy olyan körülményre kívánok rámutatni, amely fontossága dacára nem igen szerepel az argumentumok között.

Ugyanis akár milyen kedvező lenne is a felemelt pálya szépészeti megoldása, kétségtelen, hogy a felemelt pálya beláthatatlan időre mai helyére szegezi a kőbányai alsó pályaudvart,

s így kettévágja Budapestnek ezt a fejlődő kerületét. Ez a helyzet a kőbányai területre, — amit két oldalról vesznek körül pályaudvarok, — úgy egészségügyi, mint városfejlesztési szempontból igen hátrányos, s annak évtizedekre való lefixírozását komoly városfejlesztési politika meg nem engedheti. Eddig túrni kellett ezt a helyzetet, mert azon — pénz hiányában — nem lehetett változtatni. De most, amikor a ceglédi pálya felemelési munkálataiba 14 millió pengőt akar az államvasutak vezetősége és a főváros beruházni, — ezt a pénzt tehát valahonnét elő kell teremteni, —

minden elképzelhető megoldást meg kell fontolni, hogy ezt a hatalmas összeget ne féleredményeket nyújtó építkezésekbe öljük bele,

hanem keressük azt az optimumot, ami nemesak a vasutak, hanem a főváros igényeit is kielégíti.

A ceglédi vonal felemelésének helyességét egy gyönyörű tanulmányban okolta meg egyik műegyetemi tanár, — vasútépítési kitűnőségünk, — de akik szerencsések voltak ezt a zseniálisan felépített meg-

okolást hallani, sajnálattal kellett megállapítanunk, hogy abban majdnem kizárólag a vasút vonatási érdekei jutottak szóhoz, a városrendezés és fejlesztés nézőpontjai azonban csak igen mellékes szerepet játszottak. Eppen ezért nagyon nehéz ezeknek a fejtegetéseknek végső konklúziójába belenyugodni, s szinte akaratlanul is keresi a gondolkodó polgár a jobb megoldást.

A budapesti vasútvonalak és pályaudvarok kérdésének racionális megoldása régi témája a szaköröknek, s ezen a téren szebbnél-szebb gondolatokat s javaslatokat ismerünk, a Budapest alatt átfutó földalatti vonal és pályaudvartól, a dunaparti sülyesztett fejpályaudvarig, de mindezeknek a nagyszabású terveknek az a közös hibájuk, hogy nem számolnak a pénzügyi lehetőségekkel, s ennél fogva azok nem a ma számára születtek meg, hanem egy messze jövő szükségleteit akarják kielégíteni.

Már pedig hazánk megcsónkítottasága és a főváros anyagi helyzete egyenesen megtiltják azt, hogy a jelen idők elkerülhetetlen szükségletein felül, olyan befektetéseket is végezzünk, amelyeket a forgalom érdekei kényszerítőleg nem parancsolnak, rentabilitásuk kétségessége pedig egyenesen tilt.

Ha mindezeket mérlegeljük, s gondolatmenetünket az a törekvés vezeti, hogy a ceglédi vonalat a kőbányai alsópályaudvarral együtt egészen megszüntessük, de amellet a vasúti forgalmi és vonatási igényeket is kielégítsük, csakhamar rájövünk arra, hogy

a mai ferencvárosi pályaudvar tájékán kell egy új hatvágányos átmenő pályaudvart létesíteni,

s ebbe kell beletorkoltatni a ceglédi és lajosmizsei vonalakat. Azért gondolunk átmenő pályaudvarra, hogy az utasok kiszállása után az üres szerelvény, az összekötő vasúti hídon át a kelenföldi pályaudvar tájékán építendő új rendezőpályaudvarba futhasson be, ahol a fűtőházak és egyéb mellékberendezések létesülhetnek. Ugyaninnét a kelenföldi új rendezőpályaudvarról indulhatnak a ceglédi vonatok, s az új átmenő ferencvárosi pályaudvaron az utasokat felvéve haladhatnak tovább.

Ugyanebbe az átmenő pályaudvarba futnának be a szabadkai, fiúmei és bécsi vonatok is és utasikat leadva tovább haladnának

a Kispest tájékán építendő második új rendezőpályaudvarba.

Ezt a jelentős forgalmat egy hatvágányos átmenő pályaudvar, — éppen az átmenő pályaudvaroknál a fejpályaudvarokkal szembeni nagyobb kapacitásánál fogva, — könnyen le bírná bonyolítani, s a keleti pályaudvar is tehermentesíthető volna, mert ezáltal a keleti pályaudvarba csak a miskolci és újszászi vonatok futnának be. A nyugati pályaudvar is csak az Esztergomból és Szob felől oda-irányuló forgalmat venné fel, az összes többi vonat

az új ferencvárosi nagy teljesítőképességű átmenő pályaudvarba

futnának be, a ceglédi vonat belső vonala pedig a kőbányai alsó pályaudvarral együtt teljesen megszüntethetővé válnék. Hogy pedig a nagy teherforgalmú Kőbányának Cegléd felé is maradjon pályaudvara, ez a pályaudvar a mai hízalada tájékán volna létesítendő.

Az új átmenőpályaudvar természetesen megfelelő hosszú fedett peronokkal és aluljárókkal épülne ki, hogy azon az idekoncentrált nagyforgalmat kényelmesen, könnyen és teljes biztonsággal le lehessen bonyolítani.

Ennek az elgondolásnak városrendezési szempontból előálló előnyeit alább sorolom fel.

A ceglédi vasútvonalnak és a kőbányai alsópályaudvarnak teljes megszüntetése városrendezési és fejlesztési nézőpontból olyan sokoldalú előnyöket nyújt, hogy azokat egy ujságceikk keretében méltatni alig lehet. De képet alkothatunk magunknak ezekről az előnyökről, ha emlékünke idézzük a panaszoknak azt az özőnét, amelyek évtizedek óta mind hangsúlyosabban és hangosabban követelték és követelik ennek a lehetetlen helyzetnek a megszüntetését. Ezek a pa-

naszok ezzel a megoldással egyszerre és gyökeresen megszűnnének.

Nem félmegoldást, nem megalkuvást jelent ez a terv, hanem végleges és gyökeres megoldást, amely egészen új fejlődési lehetőségeket nyújt a ma kettészelt városrészeknek.

De azon a hatáson kívül, amit ez az elgondolás megvalósítása a közvetlenül érintett városrészekre gyakorolna, még messzebbmenő városrendezési és közlekedési előnyöket is nyújt.

Az új ferencvárosi pályaudvar létesítése tehermentesítené a forgalommal túlterhelt Rákóczi utat,

mert a keleti pályaudvarba összeszűfolt vonatok egy részét innét elvonná s ezáltal természetesen a Rákóczi út forgalma is megcsökkenne. Ugyanílyen hatást váltana ki ez a terv a nyugati pályaudvaron is, s ezáltal gondolni lehetne a Podmaniczky ucca rendezésére is, mert a pályaudvar mellékvágányainak egy része feleslegessé válnék.

Természetesen a forgalom az új ferencvárosi pályaudvar felé erősen megduzzadna. Ennek azon-

Magyarország aranykioszorús mestere

SZLEZÁK LÁSZLÓ
harang- és ércöntőde, harangfelszerelés és haranglábgyár
BUDAPEST, VI., Frangepán ucca 77. szám
Telefon: Aut. 913-53



Bazilika részére készült 7945 kg új harang

Az 1900. évi párizsi világkiállításon díszoklevéllel, 1921. és 1923. évi vasipari kiállításon aranyéremmel, az 1925. és 1926. évi kézműipari tárlaton kormánydíszoklevéllel, 1927. és 1928. évi budapesti, székelyfővárosi, szentesi és szombathelyi kiállításokon nagy aranyéremmel kitüntetve. — Számos egyházi elismerőlevél! — Kültérgyűjtéssel díjmentesen szolgál! Előnyös fizetési feltételek!

Bründl János udvari szállító
Égészégügyi műszaki
berendezések gyára

Budapest, VII., Péterfy Sándor ucca 34. szám
Központi fűtés. — Melegvíz készülék. — Vízvezeték. — Csatornázási- és gázberendezések. — Berendez városoknak vízműveket, osztorházakat és dörítőtelepeket. — TELEFON: József 518-19.

SCHIFF MIHÁLY
passzománys-mester, Budapest, IV.
Prohászka Ottokár ucca 8. (Főlelelet)

EZÜST ÉREMMEL KIÜNTETVE. + TELEFON: AUTOMATA 534-76.
A legjobb kivitelben készítek mindefféle butorpasszományt, plimó- (paplan) szinórt, horgolt rózsát, csillag gombot és gomb-áthúzókat. Női ruhadíszeket, botokat, rojtokat, öveket, a legpreczbebb, művészeti kivitelben. Csillárszínórokat, továbbá selyem-és gyapjúfonal- adjuztálást és minden e szakmába vágó munkát.

BÁRÁNY JÁNOS CIPÉSZ MESTER
Arany és ezüst érem-
mel kitüntetve.

BUDAPEST, IX., GRÓF HALLER UCCA 18.

Wörner J. és Társa
Gépgyár Részvénytársaság

Malomberendezések — Nyomdagépek — Lánggyár — Vasöntőde
Telefon: L. 905-74, 905-75. Budapest, V, Váci út 48. Alap. 1867.

Bauer Dénes utóda, Telefon: Aut. 539-59
HOFFMANN DÉNES okl. mérnök
bádogos, gáz, vízvezeték, esztor-
II., Szász Károly ucca 5. názási, központi fűtési vállalkozó

Zwilling Gyula
ÉPÍTÉSZ
VII., CSENGERY U. 30
TELEFON: JÓZSEF 433-69.

Korányi és Fröhlich
redőnygyár
BUDAPEST KISFALUDY-U. 5/F • TELEFON: J. 323-76 • 459-86
SPECIALIS GYÁRTMÁNYAI:
SZAB. PÁNCÉLREDŐNY • ACÉLREDŐNY • FAREDŐNY • VASZONREDŐNY
SZAB. AJTÓCSUKÓ • BOSTWIGH • TOLÓRÁCS • NÁPELLENZŐ • SZERKEZETEK

ban semmi káros következménye sem lehet, mert ezt a fokozott forgalmat

a Gyáli és Ullői úton, a Mester uccán, a Soroksári és Közraktár uccán át, könnyen le lehetne bonyolítani.

Különösen fontos szerep jutna a forgalom lebonyolításában a Soroksári és Közraktár uccáknak, amelyeket a dunaparti pályaudvar területéből könnyen ki lehetne szélesíteni. Mivel pedig a Vámház előtti piac az új központi vásárcsarnok felépültével úgymegszűnik, az ottani úttest is részt vehet a közlekedés akadálytalan lebonyolításában.

Nagy súllyal esik a mérlegelés serpenyőjébe a költségek kérdése, mert sem az államvasutak, sem a főváros nincsen abban a helyzetben, hogy felesleges kiadásokat magukra vállalhatnának. Ezért kell a költségek megállapításánál nagy gonddal eljárni.

Ha így a ceglédi pálya felemelésének költségeit összehasonlítjuk a javasolt új ferencvárosi átmenő-pályaudvar és az azzal kapcsolatos munkálatok költségeivel, akkor az összehasonlítás azt a kedvező eredményt adja, hogy

míg a ceglédi vonal felemelése 14 millió P költséggel járna, addig ez az új megoldás az új pályaudvar, az új rendező pályaudvarokkal és egyéb mellékberendezésekkel, a vágányhálózat áthelyezésével és kiegészítésével együtt nem kerül többé 9—10 millió pengőnél.

Az előnyösebb, gyökeres megoldás tehát olcsóbb, mint a ceglédi vonalnak félmegoldást jelentő felemelése.

Az itt leírt megoldás *nemcsak a halálsorompókat szüntetné meg*, hanem hosszú időre biztosítaná a budapesti vasúti forgalom *akadálytalan lebonyolítását* anélkül, hogy a régi pályaudvarokat ki kellene bővíteni. Még az összekető vasúti híd forgalmának megszaporodása sem lehet számbavehető akadály, mert hiszen ha ennek a hídnak a forgalmát *idővel* a forgalom túlságosan megterhelné, semmi akadálya sincs annak, hogy a *régi híd felszerkezetnek ma is meglévő pilléreire, egy új vashíd szereltessek rá, az így kiegészített híd négy vágánya* mindenféle ma elképzelhető forgalmat meggyőzzen.

Még a régi pályaudvarok mai túltengő vágányhálózatának bizonyos *visszafejlesztéséről* is lehetne szó, már pedig ez a visszafejlesztés egyik legfontosabb előfeltétele a budapesti pályaudvarok végleges rendezésének.

Nem a homályos messze jövő szükségleteit kívánja ez a tervezet kielégíteni, hanem a *mai nap égető bajait akarja orvosolni úgy, hogy a kivitel módja se a városfejlesztés, se a vasutak érdekeit ne sértse.*