

A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZ-EGYLET KÖZLÖNYE

OFFIZIELLES ORGAN DES UNGARISCHEN INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINES

BUDAPEST, IV., REÁLTANODA-UTCA 13—15

ALAPÍTÁSI ÉV: 1866

TELEFON: 185-330

GRÜNDUNGSJAHR: 1866

TARTALOM: Városfejlesztés és városrendezés Budapesten. *Dr. Ruzitska Lajos*. 97. old. — A kályhák meleghasznosításának megjavítása. *Hajba Géza*. 102. old.**SZEMLE.** Rovatv.: *Beliczay András*. Völgyzárógáták a Tisza vízjárásának szabályozására. — *y* — 103. old. — Az ón ki-küszöbölése Németországban. *Cike Gábor*. 103. old. — A STUD. — *y* — 103. old.**SZAKIRODALOM.** A M. kir. Országos Öntözésügyi Hivatal 1940. évi jelentése. 103. old. — VDI-Jahrbuch 1940. *B. A.* 104. old.**EGYLETI KÖZLEMÉNYEK.** Személyi hírek. 104. old. — Tervpályázati eredmények. 104. old. — Tudósítás a választmány 1941. évi május hó 27-én megtartott (776. számú) rendkívüli üléséről. *Vitéz Gyimesi János*. 104. old. — A Magyar Racionális Bizottság közgyűlése. 104. old.

Városfejlesztés és városrendezés Budapesten.

Dr. RUZITSKA LAJOS.

Rövid történelmi visszapillantás. Hozzászólás Budapest törvényhatósági bizottsága által 1932 júniusában kiküldött külön bizottságnak *Budapest városfejlesztési programja* cím alatt 1940 április 30-án kiadott jelentéséhez. A legközelebbi teendő és a távolabbi jövő feladatai, különösen a közlekedés terén.

Aki szeretettel és türelemmel tanulmányozza Budapest Székesfőváros fejlődését a három város egyesülése óta (az 1872:XXXVI. tc. alapján), az bizonyos bele-törődéssel állapíthatja meg azt, hogy sok jóakat és a gyakran nyilvánosságra került szép tervek ellenére is, hivatalos részről nagy, átfogó és távolra kiható elgondolások, azoknak tervekben elfogadott rögzítése, de különösen azoknak végrehajtása a valóságban csak igen ritkán történt meg.

Noha már József nádor idejében — különösen az 1838-i nagy árvíz után — megindult Buda és Pest rendezése és szépítése, elsősorban az általa alakított *Szépítési Bizottság* útján, melynek elnöke volt; mégis csak az 1870:X. tc. alapján felállított Fővárosi Közmunkák Tanácsa írta ki 1871-ben az első általános városfejlesztési és városrendezési pályázatot.

Érdemes ezzel egy kissé behatóbban foglalkozni, annál is inkább, mert egyes beérkezett pályatervekben olyan nagyvonalú és távolba látó eszmékre akadunk, amelyeknek megvalósításától nagyon is messze állunk. Sőt több pályázó már akkor rámutatott olyan megoldásokra és betartandó szabályokra, melyekkel sok azóta elrontott szabályozást és fél megoldást el lehetett volna kerülni. Nem akarok itt másra rámutatni, csak például a ma is vitatott új városháza elhelyezésére, vagy a Duna mentén kialakítandó főközlekedési útra, melyeknek nagyvonalú megoldását már ezekben a tervekben megtalálhatjuk.

A városháza elhelyezését például egyik pályázó — a város főközlekedési útjainak egyidejű megoldásával — úgy tervezi, hogy a városba vezető főutak közül a Váci-, Kerepesi- és Üllői-utat a Belvárosba kívánta egyenesen és széles kialakításban bevezetni. Az utak metszéspontja a mostani Apponyi-térre esik. A városházát erre a térre helyezte volna el, míg mellette a mai Petőfi-tér táján széles utat tervezett ki a Dunához. Innen vezetett volna át a Duna-híd is a Döbrentei-térre. Micsoda nagyszerű megoldás lett volna ez. És vegyük tekintetbe, hogy ez a terv 1871-ben született, amikor még nem állottak oly leküzdhetetlen nehézségek ennek az igazán nagyszabású tervnek megvalósítása útjában.

Általában a Fővárosi Közmunkák Tanácsa akkori

elgondolásainak nagyvonalúságát bizonyítja maga a kiírás is, mely általános részében előírta, hogy

a pályázat célja egy olyan általános elrendezési tervnek elkészítése, mely Buda és Pest teljes egészét... mint az ipar, kereskedelem és közlekedés középpontját... egy világváros szintjére emelje föl.

A pályázat határideje 1871 november 1-én volt. Tíz pályázó nyújtotta be pályaterveit a hozzátartozó műszaki leírással. A műszaki leírások (memorandumnak nevezik a beadók) megvannak Egyeletünk könyvtárában (V. oszt. 426. sz.). Kilenc pályázat szövege német, csak egy készült magyar nyelven.

A pályatervek maguk, úgy látszik elvesztek. Szemtanuk szerint valószínű, hogy a Közmunkák Tanácsának a proletár diktatúra alatt elrendelt erőszakos kiöltöztetése alkalmával tűntek el.

A pályázók jórésze a távoli jövő nagyszabású elrendezését tartotta szem előtt, amint azt a leírásokból ki lehet olvasni.

Nagyvasúti vonalhalózat kialakítását, Duna alatti alagutakat, a Duna partján végigvezető főforgalmi utat és alatta elrendezendő kétvágányú vasutat Újpesttől a Csepel szigetre, esatlakozással az akkor megépült összekötő vonalhoz és hasonló nagyszabású közúti terveket, térkialakításokat és középület elhelyezési elgondolásokat találunk a pályatervek leírásában.

Hol tartanánk Budapest városfejlesztésében, ha ezeknek a terveknek csak egy részét következetesen végrehajtották volna?

Az összes pályatervekre nézve jellemző, hogy valamennyi pályázó előbb a nagyvasutak és főútvonalak helyes és célszerű elrendezésével foglalkozik és ezekhez idomítja a város rendezését.

Ez olyan fontos és alapvető kiindulás, melyet most sem volna szabad szem elől téveszteni. Különösen nem akkor, ha tekintetbe vesszük azt, hogy 1889 óta semmi lényeges és alapvető változás a nagy vasúti elrendezésben nem történt.

A nagy vasúti hálózat kifejlődését részletesen és tervvázlatok mellékelésével ismerttettem e Közlöny 1939. évi 1—3. sz. havi füzetében.¹

Nem akarok itt tehát ismétlésekbe bocsátkozni, hanem csak leszögezem azt az ott megállapított ténnyt, hogy 1889 óta — tehát most már 52 év óta — lényeges elvi változás nem történt a budapesti pályaudvarok elrendezésében s különösen semmi a személypályaudvarok elhelyezésében. Mert mindaz, amit azóta építettek csak a meglévő berendezések jobb kihasználására és bővítésére volt jó. Joggal elvárhatjuk tehát, hogyha a főváros jövő fejlesztésének kérdését a *következő századra* ki akarjuk dolgozni, akkor elsősorban a közlekedés gerincének — a nagyvasúti elrendezésnek és jövő fejlődé-

¹ *A budapesti nagyvasúti pályaudvarok rendezése* cím alatt az 1939. évi jan.-márc. havi füzet 1—48. oldalán.

sének irányát kell megállapítanunk. Csak ezzel összefüggően határozhatjuk meg a főközutak helyes vonalvezetését, a pályaudvarok előtt szükséges terek kialakítását, a gyorsvasút és közúti vasutak helyes csatlakozását, szóval az egész forgalmi hálózat egységes elrendezését.

Igen jól érezte ezt a törvényhatósági bizottság 1932 június hó 27-i közgyűlésén kiküldött külön bizottság is. Hiszen elnöke — dr. Harrer Ferenc — az 1932 szept. 1-én kiadott elnöki előterjesztésében, mely a bizottság jövő munkaprogramját foglalta össze, már leszögezte a nagyvasúti megoldások alapelveit, kiindulva abból a helyes felfogásból, hogy *a modern városok fejlődésének... elsődleges döntő tényezői: a nagyvasúti vonalaknak a városon miként való átvezetése és a pályaudvarok elhelyezése.* De mindjárt utána megállapítja, hogy: *bár a most említett elvek egyrészét már a budapesti pályaudvarokról szóló 1872. évi IX. tc. indoklásában megtaláljuk, mégis az államvasutak továbbfejlesztése akkor sem történt a fővárossal karöltve készített egységes terv alapján, hanem mindig csak esetről-esetre, a pillanatnyi szükség szerint és határai között.*

Pedig minden igyekezetünkkel azon kell munkálkodnunk, hogy ez többé elő ne forduljon, hanem végre megszülessen az az egységes — a főváros minden érdekét kielégítő — nagyvasúti rendezési terv, mely egyúttal a városrendezés főforgalmi útirányait is meghatározza.

Ezzel szemben mégis mit kell megállapítanunk a kiküldött külön bizottság hét éves tárgyalásainak eredményeképpen? Szomorúan kell látnunk a bizottságnak 1940-ben kiadott je'entéséből,² hogy a nagyvasúti kérdést nem sikerült megoldania, sőt mégcsak ki mozditania sem sikerült ötven év előtti állapotából.

A külön bizottság 1940 áprilisban kiadott jelentésének részletesebb tárgyalása, különösen a közlekedés szempontjából.

Foglalkozunk egy kissé részletesebben ezzel a jelentéssel, hiszen ebben foglalta össze a főváros 50—100 éves fejlődésének — a városfejlesztésének — összes irányvonalait.

Mindjárt az előszóból megtudjuk, hogy a bizottság igyekezett meghallgatni minden olyan illetékes tényezőt, melynek akár hivatalból, akár szaktudásából kifolyóan befolyása lehetett a megoldandó kérdésekben. Arról azután a bizottság igazán nem tehet, hogy ezeknek a hivatalos fölvilágosításoknak egy része nem tudott a jövőbe tekinteni és nem tudott olyan eszméket felszínre dobni, amelyek egy távoli nagy fejlődésnek szükségyszerű alapjává válhatnak. Sajnos, ez különösen a nagyvasúti kérdések megoldására áll. És ha végignézzünk a felsorolt neveken, akkor csodálkozással állapíthatjuk meg, hogy olyan szakférfiak, akik nagy vasúti tervekkel évtizedeken keresztül hivatalból foglalkoztak, csak másodrendű városi vasúti és autóbusz kérdések tárgyalásában vettek részt. Majdnem úgy fest a dolog, mint hogyha a nagyvonalúságot hivatalból távol akarták volna tartani a bizottság munkájától.

De térjünk rá magára a jelentésre. A *Bevezetésben* mindjárt igen súlyos, de igaz bírálatot mond többek között a bizottság a nagy vasúti kérdés eddigi állapotáról. Fölteszi a kérdést:

Volt-e Budapestnek közlekedési politikája, volt-e elgondolása a fővárosba befutó nagyvasúti vonalak vezetésének és a pályaudvarok elhelyezésének a városfejlesztéssel összhangba hozatalára; volt-e gyorsvasúti elgondolása; koncepciózus közúti vasúti terve?

² A kiadott jelentés címe: *A törvényhatósági közgyűlés külön bizottságának jelentése. Budapest városfejlesztési programja.* Megjelent Budapest székesfőváros házinyomdájában. 1940. 150 old. 4^o és 10 drb (nagyobb részében 1 : 25.000 léptékű) térképmelléklettel.

Felelete pedig a következő:

Mindebből semmi. Budapest azzá, ami ma, terv nélkül alakult, fejlődését sok tekintetben a véletlen, de inkább a közszükséglet és a magánérdek erőinek eredője irányította, ez az eredő pedig gyakran erősen eltolódott a közérdekl'rovására.

Erős, de sajnos, a valóságnak megfelelő megállapítás. Ez is lehetett az oka annak, hogy a főváros már 1932-ben a városfejlesztés elveinek megállapítását egy külön kiküldött bizottságra bízta, noha a törvény a városfejlesztés kötelező megállapítását csak 1937-ben írta elő a városrendezésről és építésügyről szóló VI. tc.-ben. A fővárosnak tehát előrelátó gondoskodása folytán elegendő idő állott rendelkezésre az előmunkálatok — elsősorban a városfejlesztési terv — elkészítésére és így annál biztosabban remélhetjük, hogy a törvény szerint az 1944 január 31-ig elkészítendő és megállapítandó általános rendezési terv kellő előrelátással készülhet el. Ennek a rendezési tervnek megállapítását a törvény a Fővárosi Közmunkák Tanácsára bízta. Így tehát adva van a módja annak, hogy egy központi főhatóság az egyes hivatalok és üzemek terveit és érdekeit összeegyeztesse és a közérdeknek legmegfelelőbbben kialakítsa. Erre vonatkozik e cikk végén előadandó javaslatom.

A bizottság a városfejlesztés vezérfonalait, a fent ismertetett bevezetés után a következő kilenc fejezetben tárgyalja, úgymint: I. Természeti és társadalmi adottságok, II. Telepítési politika, III. Vízi utak és kikötők, IV. Nagyvasutak és légiforgalom V. Forgalmi úthálózat, VI. Városi vasutak és autóbuszhálózat, VII. Városszépítés, VIII. A városrendezés jogi eszközei, IX. A városrendezés pénzügyi politikája.

Ehhez a sorrendhez megjegyzi, hogy ezt azért kellett így tárgyalni, mert a vízi utak és nagyvasutak a forgalmi úthálózat számára adottságok, míg ellenben a városi vasutak, gyorsvasút és autóbusz vonalaknak ehhez a forgalmi úthálózathoz kell igazodniok. Hangsúlyozottan reámutat tehát a bizottság milyen alapfeltetele az egész rendezésnek a nagyvasúti hálózat előzetes és végső megállapítása.

Az I. és II. fejezethez. Nagyon helyes bevezetése a jelentésnek, hogy a természeti és társadalmi adottságokból indul ki. Ezekből itt bennünket csak a következők érdekelnek. Szakértők véleménye alapján megállapítja, hogy a főváros területén sehol sincsen olyan talaj, melynek kedvezőtlen állapota miatt az építkezést ott nem lehetett volna megengedni. Sőt hozzátehetjük, hogy a főváros alatt nagykiterjedésben elterülő kiscelli agyagréteg a földalatti építkezés szempontjából igen kedvező. Nem kell tehát egyáltalában félni a földalatti építkezés nehézségeitől. Ez a nagyvasúti vonal Duna alatti átvezetése szempontjából nagy fontosságú.

Fontos még a lakosság elhelyezkedése. Itt talán jobban lehetett volna hangsúlyozni azt, hogy a lakoságnak a budai oldalra húzódása az utóbbi években határozottan megállapítható. Ezt majd a most lefolyt népszámlálás részletes adatai alapján sikerülni fog nyomatékosan bizonyítanunk.

Megjegyezhetjük még, hogy mindezekhez az adatokhoz 6 kitűnően megszerkesztett nagy méretarányú világos rajz is hozzá tartozik. Általában véve a telepítési politika egyes fejezeteiben legfeljebb azt kifogásolhatnánk, hogy a sok felsorolt elgondolásban a jelentés alig foglal el szilárd, végsőnek nevezhető álláspontot. A bizottság úgy látszik nem is akart dönteni, hanem azt inkább a törvényhatósági bizottság közgyűlésére bízta. Sajnos így alig lehet nagyot alkotni, mert a közgyűlés rendszerint megegyezések útján hozza határozatait, s így felelősség nélkül. A felelős tényezők pedig rendszerint nem akarnak vagy nem mernek állást foglalni.

A jelentésben foglaltak közül számos esetben tudnánk erre nézve példát felsorolni. Mellőzve azonban ezeket, fontosabbnak tartom a közlekedési kérdések szemügyrevételét.

A III. fejezethez. *A vízi utakat* annyira a természet jelöli ki, hogy azoknál legfeljebb az egyes felhasználási módokról lehet vitatkozni. Általában véve a javasolt beosztás megfelel a kívánásoknak. Kívánatos volna azonban, a lágymányosi kikötő melletti terület felhasználási módjának végső meghatározása. Elsősorban állandó kiállítási épület részére kell fenntartani a helyet. Kérdéses, hogy e mellett elfér-e ott még a tervezett nagy sport-tér, a tervezett Nemzeti Stadionnal. Semmi esetre sem szabad azonban, ennek a területnek még a szomszédságát sem, felhasználni a jelentés szerint később oda elhelyezhető szénkikötő részére. Az ezzel velejáró szénport és hajófüstöt a legtávolabbra kell tartani a sport és kiállítás területétől. Eme terület jó közlekedésének biztosításáról azonban feltétlenül ugyancsak gondoskodni kell. És ez a hely éppen azért alkalmas kiállítás és sport részére, mert azt mind nagy vasúttal, mind közúti vasutakkal, autóbusszal és hajóval is jól meg lehet közelíteni.

A IV. fejezethez. Elérkeztünk az itt tárgyalandó legfontosabb kérdéshez: *a nagyvasútak elrendezéséhez.* Ujból és szomorúan kell megállapítanunk azt, hogy ebben a tekintetben a bizottság a jövőre nézve semmi irányítást nem tudott adni. Ez az eszmegényiségnek és egy helyben topogásnak legjellemzőbb fejezete! De ennek *nem* a nyolc évig dolgozó bizottság az oka, hanem az illetékes dönteni hivatott hatóságok tudatos vagy tudat alatti tartózkodása és évről-évre ingadozó magatartása a nagyvasúti kérdések tekintetében.

Láttuk már, hogy a bizottságnak 1932-ben készült elnöki előterjesztése ebben a kérdésben helyes megállapításokat rögzített és a jövőre nézve is követendő irányelveket tűzött ki. Tehát csakis a közbeeső hivatalos tájékozódások és tárgyalások, együttvéve inkább a hivatalos helyeknek minden távolba néző és jövőt mérlegelő álláspontjának hiánya az, ami a városfejlesztés gerincének helyes megállapítását megakadályozta. Úgy látom, hogy enélkül a városfejlesztési terv legnagyobb része a levegőben lóg. Nincs meg az az alaphálózat, amihez az egész forgalmi hálózatnak alkalmazkodnia kell és így ezt a hiányt most már sürgősen a végső rendezési terv elkészítése előtt (tehát 1944 előtt) pótolni kell, mégpedig lehetőség szerint olyan előrelátással, mely a következő száz év emberi mértékkel mérhető fejlődésének megfelel.

Erre nézve az utóbbi tíz év alatt is jelentek meg nagyszabású elgondolások, melyek egyúttal mind igyekeztek megfelelni azoknak az alapelveknek, melyeket a Mérnök Egylet 1901-ben — a Budapesti forgalmi viszonyainak rendezése című nagyszabású tárgyalásai végén — egyleti határozat formájában foglalt össze. Ezek az elvek ma is érvényesek és betartandók. Ezek alapján igyekeztem a budapesti pályaudvarok végső elrendezésére vonatkozó tervemet is elkészíteni és az Közlönyünk 1939 évi jan.—márc. havi havifüzetében meg is jelent. Ennek részleteire itt tehát nem is térek ki, csak összefoglalom a tervnek azokat a városrendezési előnyeit, melyek a nagyvasúti fővonalak föld alá helyezett kapcsolatából származnak.

A föld alá helyezésnek legfőbb előnye az, hogy ezáltal a nagyvasút a város területéből a legkevesebb helyet foglalja el. Részben azért, mert a vonal egy része a föld alá kerül, tehát az útszíni területet nem foglalja el, másrészt, mivel átmenő pályaudvarokkal épülhet, melyek részére kevesebb hely kell és melyek a ki- és beszálló forgalmat is szétosztják a város különböző helyeire és ezzel a közönség igényeit is jobban kielégítik. Végül a vasúti forgalom összes szükséges berendezéseit (mozdonyszínek, rendező-vágányok, posta és gyors-teherpályaudvarok stb.) a város külső, be nem épített területeire helyezi át. Nem is említve a légvédelemmel összefüggő nagy előnyöket, sőt a Duna két partjának biztos összeköttetése miatt annak feltétlenül szükségességét.

A föld alá, illetve részben az útszint alá helyezés

következménye az is, hogy igen nagy területek szabadulnak föl utcák és terek részére. Így például tervemen a mostani déli pályaudvar körül elterjedő egész városrész felszabadulna a mai forgalmi szempontból is feletlenebb hátrányos szétszakítottaságából. A Vérmező, Mészáros-, Csend- és Gömbös Gyula-utcák közötti terület teljesen átépülhetne és egymással közvetlen összeköttetésbe kerülne. A déli-pályaudvar mai elrendezésében a Csend-úctól — a déli vasúti alagút kapujától — annak legészakibb sarkáig — az Endresz György-térig — ezt a városrészt teljesen szétszakítja. Másfél kilométer hosszúságban ma ez a terület csak a Márvány-utcai híddal van egymással kapcsolatban. A tervezett útszint alá helyezéssel a mostani déli vasúti pályaudvari épület körül egészen le a Krisztina-körútig a Karácsonyi-telek bevonásával nagyszabású tér és utca elrendezés válna lehetővé, ahová több középületet, pl. a budai új színházat is el lehetne helyezni. Azonkívül az új pályaudvar előtt megfelelő nagyságú tér keletkezne és a Mészáros-utca megfelelően kiszélesedne.

De ugyanilyen gyökeres átrendezést lehetne végrehajtani a nyugati-pályaudvar környékén is. A Vörösmarty-utcaig visszatolt állomási épület előtt nagy tér keletkezne, mely a közúti forgalom kitünő rendezésére bőséges lehetőséget nyitna. A Berliini-tér mai lehetetlen állapotában ezzel megszűnne. A Lípót- és Terézváros közvetlen összeköttetésbe kerülne, mert a pályaudvar előtt a városrészek egymásba olvadnának. A pályaudvar mögött az utcák — a Bulesu-utcaúttól kezdve — szintén összeköthetők, mert ott a vágányok útszint alatt haladnának el.

A tervvel összefüggő többi városrendezési előnyöket itt nem kívánom tovább felsorolni, csak az ott elmondottakra hivatkozom. Külön csak a ceglédi vonal végső megszüntetésére hivatkozom még, ami egyúttal szomorú példája annak, hová vezet az egységes tervnek hiánya, amikor a lehetetlen útkeresztezők egy részének megszüntetése miatt, most épül a ceglédi vonal felemelése. Ez a felemelés azonban a pályaudvarok elhelyezésének végső megoldásával nincsen semmi szerves összefüggésben, mert erre a pályaszélekre egy végső rendezés keretében nincsen is szükség. Így a most épülő pályát majd csak az ott elhelyezhető gyorsvasút részére lehet fölhasználni. Ime, a legjobb példa arra, hogy egységes terv hiányában milyen drága megoldásokkal lehet csak a türethetetlen állapotokon segíteni.

De térjünk vissza a bizottság jelentésére. A *Nagyvasútak* című fejezet elején kifejtett általános elvek egészen helytállóak, de az ezekből vonható következtetéseit a bizottság már nem vonta le. El helyet belenyugodott a közlekedési kormány egy legutóbb — 1937/38-ban közzét — értesítésébe, mely minden valószínűség szerint a reménytelennek látszó trianoni helyzet és egy helyben topogás szüleménye, s amely szerint: a hosszú éveken keresztül leszűrt nagyszabású pályaudvar rendezési tervet *elejtette és lényegében a mostani helyzetet kívánja véglegesíteni, a legszükségesebb átalakítások elvégzésével.*

Ezen az alapon született meg a bizottságnak is már 1938-ban kialakult véleménye a nagyvasúti kérdésben. Mindenki beláthatja, hogy az azóta lefolyt országgyűlés és a még remélhető végső kialakulás folytán ez az álláspont most már teljesen tartóhatatlan.

Különben is Budapest helyzete Közép-Európában olyan természetadta középpontot képvisel, amelyet ideiglenesen talán ki lehetett volna a fejlődésből bizonyos fokig kapcsolni, de a Németország és a Balkán, másrészt a nyugat és a kelet között a mostani nagy átrendezés után várható gazdasági fellendülésben, biztosan lehet számítani a forgalom nagyszabású emelkedésére.

Egy pillantás az 1. ábra térkép-vázlatára, mindenkit meggyőzhet arról, hogy Budapest nem eshet ki a nagy nemzetközi forgalomból, mert rajta



1. ábra. Budapest az európai főútvonalak kereszteződési pontja.

keresztül vonulnak a legfontosabb nemzetközi forgalmú útirányok. De erre megfelelően be is kell rendezkednünk.

Miként a vázlatból kitetszik, nemcsak Németország keletre irányuló teljes forgalma, hanem az északi skandináv, sőt részben Oroszország nyugati része is erre talál levezetést a Balkán és az Európára mind fontosabbá váló Afrika felé. Ugyanez áll azonban a nyugati országok keleti forgalmára is, mert ez is itt vezet keresztül Kisázsia és a távoli kelet felé. Mindebből az következik, hogy az átmenő személyforgalom mind vasúton, mind a légitforgalomban Budapesten fog keresztül vezetni, tehát az erre épülő berendezéseinket a legnagyobb előrelátással és e nagy fejlődési lehetőségnek tekintetbe vételével kell már most megterveznünk. Ennek szolgálatában áll az átmenő földalatti pályaudvarok elrendezése, a vasúti vonalak tervezett egységes összevonása és főképp a távolsági és helyi forgalomnak teljes szétválasztása. Mindezekkel elérhetjük azt, hogy a természetesen erre irányuló forgalmat a jó berendezések folytán még a távolabbi körzetből is ide vonjuk és ezzel a szükséges költséges beruházások gyümölcsötzetését s mind Budapest városának, mind az egész országnak jövő fejlődését a leghatásosabban elősegítsük.

Azt a fel-felhangzó érvelést, hogy a mostani zavaros nemzetközi viszonyok között a jövő fejlődését nem lehet előre látni, már csirájában is, mint teljesen alaptalant, el kell vetnünk. Vannak bizonyos változatlan földrajzi tények és ma is már számbavehető gazdasági fejlődési irányok, melyek előbb-utóbb az úgynevezett béke-parancsok szüklátókörrrel megszabott határait szétrombolják és a természetes világforgalmi irányok érvényesülését újra visszaállítják. Ezáltal a

közlekedés természetszerű lefolyását visszanyeri, sőt még bizonyára lényegesen fokozódni is fog. Erre való tekintettel kell igen nagy előrelátással a Budapesten áthaladó nagyvasúti hálózatot megterveznünk, azért is, mert fővárosunk a nagy középeurópai forgalom metszéspontjában fekszik.

Ennek a nagy átmenő forgalomnak egyrészt itt célszerű átvezetést kell találnia, másrészt nagyszabású elrendezésével és a székesfőváros minden részének alkalmas hozzáillesztésével, mintegy önként kell ki-nálkózni a nemzetközi forgalom megszakító és pihenő állomásául. Akkor egyúttal igazán nagyszabású idegenforgalmi berendezése is válik. És ha még hozzávesszük, hogy Budapest gyönyörű természeti fekvése, gyógyfürdői, kultúrája és szórakozási lehetőségei már amúgyis idevonzzák az idegeneket, akkor igazán elsőrangú kötelességünk emez országos és nemzetközi forgalom jogos igényeinek messzemenő kielégítésére felkészülnünk.

A bizottsági jelentésnek a nagyvasutakkal kapcsolatban felemlített még egy pontjára kell reámutatnom. A bizottság úgy véli, hogy a környéki forgalomnak lehetőség szerint minél nagyobb részét a főváros közlekedési eszközeinek kell átvenniük a nagyvasúttól. Ez hibás és viszonyaink között pazarló elgondolás. Ahol a nagyvasút mellett alakultak ki sűrűn lakott elővárosok, ott a nagyvasút forgalmát kell megfelelően sűríteni és fejleszteni, oda egészen kár lenne a közúti vasutat is bevezetni. Mert a nagyvasút is kiszolgálhatja a szomszédos forgalmat, csak helyesen kell erre a célra megszervezni. Sokkal fontosabb, hogy mindegyik forgalmi eszköz használja ki lehetőségeit a legjobban és a közönség kívánságainak legteljesebb kielégítésével, akkor ez az összhangzatos

működés meg fogja hozni az egész terület legcélszerűbb forgalmát. Nem egymástól forgalmat elhódítani, hanem minden részt kellően kihasználni, legyen az összhangzó együttműködés, alapelve.

Az V. fejezethez. Sokkal megnyugtatóbb fejezet a *forgalmi úthálózatról* szóló rész. Itt látszik, hogy átgondolt és már a Közmunkák Tanácsa által elfogadott főúthálózat alapján készült a jövő fejlesztés terve.

Csak az elindulásnál van baj. A bizottság ugyanis előjáróban helyesen állapítja meg: *fontos, hogy a forgalmi úthálózat szerves kapcsolatban álljon a közlekedés egyéb eszközeivel, tehát a vízi utakkal és vasutakkal.* De, hogy lehessen ezt a kapcsolatot megtervezni, mikor nincs előrelátó és a távolabbi jövőnek is megfelelő vasúti terv? Egy újabb ok, sőt követelő parancs a hiány sürgős pótlására.

Az országos főútvonalaknak bevezetésénél fog a legtöbb nehézség beállni. A főváros határánál kifejlődött sűrű beépítésű községeket megfelelően át kell törni, vagy drága újvezetésű felső vonalakkal kikerülni, mint ahogy ez az új repülőtér bevezető útján most épül. A mai állapot teljesen megokolja azt a nézetet, mely a Fővárosi Közmunkák Tanácsának hatáskörét már régebben ki akarta terjeszteni ezekre a községekre, hogy az ilyen akadályok kifejlődését csirájában elfojtsa. Sajnos, a beavatkozás későn jött, de mégis jobb, mint hogyha végkép elmaradt volna.

A VI. fejezethez. *Városi vasutak és autobuszhálózat.* Természetesen erre is áll a nagyvasúti elgondolás hiánya. Pedig különösen a gyorsvasutat kell a nagyvasúttal legszorosabb összhangban megtervezni. Sok helyen a szomszédos forgalomnak egyenes folytatása lesz a gyorsvasút, különösen, ha a szomszédos forgalmat üzemgazdasági szempontból is helyesen a gyorsvasút befogja tovább vezetni a város belsejébe. A legnagyobb összhang és kölcsönös kiegészítés tehát éppen a nagyvasút és gyorsvasút között szükséges; természetesen éppenúgy a többi közlekedési eszközzel is. A kifűzött fejlesztési terv ez utóbbi követelménynek meg is felel. További részletezésbe fölösleges is lenne behatolni, mert a bizottság jelentése a jövő feladatait helyesen állapította meg.

Legfeljebb a gyorsvasút építési idejének időszzerűségéhez fűzzük hozzá még azt, hogy nemcsak a lakosság száma döntő e tekintetben, hanem elsősorban a közlekedési szükséglet. Ez pedig a lakosság elhelyezkedésétől, a nagyobb városszéli lakótelepek fekvésétől, a lakosság foglalkozási helyeitől, a pályaudvarok helyétől, a kereskedelem gócpontjaitól, végül a kiránduló és szórakozóhelyek fekvésétől, vagyis a lakosság naponként megismétlődő vándorlási irányától függ. Tehát kisebb lakosság esetében is időszzerűvé válhat a gyorsvasút megépítésének szükségessége, különösen ott, ahol megfelelő közlekedési eszköz nincs, vagy a meglévő már csak hiányosan tudja a szükségletet kielégíteni. Mind a két esetre Budapesten már van példa.

Még egy újabban megismétlődő érthetetlen terv ellen kell tiltakoznunk. Vannak, akik a gyorsvasúti vonalakat csak a Dunáig akarják vezetni és úgy látják, félnek a Duna alatti átvezetéstől. Ilyet még elgondolni sem szabad. A két városrészt minden módon össze kell kötni, mert a Dunáig haladó forgalom alig van, míg a két városrész között nagy forgalom bonyolódik le. Azonkívül a Duna alatti építkezésnek, a műszaki fejlődés mai állapotában, nincs akadálya.

A következő fejezetekhez, melyek a városépítésről és a történeti és műemlékekről szólnak, annál kevésbé van hozzáfűzni való, mert azok jól átgondolt és általánosan elismert kívánságokat foglalnak magukban. Nem lehet azonban eleget hangsúlyozni a fásítás és a zöld területek szaporításának szükségességét.

Végül a jogforrások felsorolása és értelmezése és

a pénzügyi politika fejezetei fontos alapját alkotják a leendő városrendezésnek, de csak akkor, ha ez a városrendezési terv az elmondottak alapján egységesen és összehangolva elkészül.

Nézzük tehát, mi lenne a legközelebbi teendő? A Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke a Magyar Főváros című hetilapság múlt évi októberi 36. számában a folyó év munkatervére nézve kijelentette, hogy *a környéknek a fővárossal való egyre növekvő forgalma indokoltá teszi, hogy a Tanács a vasúti problémákkal is foglalkozzék. A környék forgalmi és szabályozási kérdéseit döntő módon befolyásolja a nagyvasúti hálózat. Ennek kérdését a Máv. vezetőséggel kell véglegesen tisztázni, hogy a további feladatok megoldhatók legyenek.*

Helyesen tűzte ki a jövő feladatát Bessenyei Zénó. Hozzá tehetjük azonban, hogy a megoldásnak végső időpontja megérkezett. Enélkül a városrendezés kérdésében sem lehet előrehaladni.

A legcélszerűbb volna tehát a Közmunkák Tanácsát megbízni azzal, hogy a nagyvasúti megoldás legcélszerűbb és a távoli jövő célkitűzéseinek megfelelő tervét készítse el és ezt a főváros egyéb közlekedési és városrendezési kívánságaival egyeztesse össze. Ebből a célból természetesen a Közmunkák Tanácsa műszaki személyzetét hivatott szakértőkkel ki kellene egészíteni, úgyszintén az egyes érdekelt hivataloknak is érdeke volna az, hogy oda legképzettebb szakeroit küldje ki. Ezek a kiküldendő szakértőik azonban ne az egyes hivataloknak nem a helyzet magaslatára emelkedő elgondolásait hozzák magukkal, hanem teljesen függetlenül tisztán műszaki tudásukat és tapasztalataikat használják fel a legjobb megoldás kidolgozására.

Az elkészült terveket pedig a Tanácsnak külső tekintélyes szakértőkkel kiegészített külön bizottsága bírálja felül és készítse elő a végső legfelsőbb döntésre, mely tehát független lehet az egyes üzemek és érdekelt hatóságok külön érdekeitől és tisztán az országos közérdeket tarthatja szem előtt.

Ha így cselekszünk, akkor még az ország és főváros javára megérhetjük ennek az évtizedek óta vajdó és elposványosított kérdésnek egészséges és nagyvonalú megoldását.

Addig is vigyázzunk azonban és semmiféle ideiglenes, a nagy célt keresztező építkezést ne engedjünk meg. És különösen vigyázzunk azokon a helyeken, melyek a nagy vasutak közelébe esnek, nehogy rosszul elhelyezett új építkezésekkel a későbbi megoldásokat megakasszuk. Csak a kelenföldi új autobusgarage Hamzsabégyi-úti elhelyezésre kívánok utalni, ahol a pesti és budai nagyvasúti összeköttetés-töltés elbontását megegyedték és ahol a kocsiszín elhelyezése miatt sem a kelenföldi rossz vasúti bejárat javítását, sem a déli pályaudvar felé a pályaudvarok kívánatos összeköttetését az önként kínáló módon végrehajtani többé nem lehet.

Amint a fentiekből láttuk, a főváros külön bizottsága beszámoló jelentésének vizsgálata különösen a nagyvasúti tervnek távoli jövőre kiható hiányára mutat rá. Igyekeztem ennek hátrányait minél részletesebben kifejteni és arra kérem t. kartársaimat, akik ezzel a kérdéssel foglalkoznak, törekedjenek szintén a kérdést minél szélesebb és alaposabb megvilágításban a közvélemény elé tárni és akkor talán elérhetjük azt, hogy Budapest közlekedési berendezései a jövőben a főváros nagyságához és nemzetközi jelentőségéhez illő keretben fognak megépülni.

Az ország megnagyobbodott területe, a visszatérő lakosság fokozott utazási szükséglete és a biztosan erős fejlődés előtt álló nemzetközi forgalom együttesen megkívánják a nagyszabású megoldás tervszerű és fokozatos végrehajtását.