

Egyetemes szakülés januárius 19-én. Elnök *Czigler Győző*, jegyző *Mihályfi József*, jelen volt 200 tag és több vendég. Az elnök üdvözlővén a vendégeket és a tagokat, fölkérte *Zielinski Szilárdot*, az út-, vasút- és hídépítési szakosztály által választott előadót, hogy a budapesti személypályaudvarok áthelyezéséről és az ezzel kapcsolatos kérdésekről előadását legyen szives megtartani.

Zielinski Szilárd szabad előadásában külföldi példákkal igazolta, hogy e kérdést nem szabad úgy felfogni, mintha az pusztán az állomások áthelyezésének kérdése volna, hanem, hogy ez tulajdonképen fővárosunk forgalmi viszonyainak alapos rendezésével függ össze.

Egy főváros forgalmi igényei három egymástól különböző jellegű csoportba foglalhatók: és pedig a városnak a nagy, azaz országos forgalommal való csatlakozására, a fővárosnak a környékre irányuló forgalommal való szoros kapcsolására és a tulajdonképeni *belső forgalomra*.

Egy nagy város forgalmi viszonyait csak akkor mondhatjuk helyesen rendezetteknek, ha e három csoporthoz tartozó forgalom külön-külön helyesen van berendezve, s e berendezések egymással szerves kapcsolatba hozva.

A vasutak fejlesztő hatásával igazolta be azt, hogy a pályaházak áthelyezésének kérdése közvetlen folyománya ama fokozottabb igényeknek, a melyekkel ma a nagy közönség az utazásra fordított időből minél többet megtakarítani kíván és követelése annál minuciózusabb, minél gyakrabban kell rövid utat megtennie, a mi különösen a város belső forgalmában és a város környékére irányuló forgalomból tapasztalható.

Ezekből az általános néző pontokból ugyanarra a következtetésre jutott, mint akkor, a mikor speciálisan Budapest forgalmi viszonyait és igényeit tárgyalta. Megvilágította a kérdést a három említett forgalmi igény mai állapotával. Kifejtette, hogy fővárosunkban az országos, a környékre irányuló és a város belső forgalma mely módon hozható nálunk kapcsolatba. Kiterjeszkedett arra, hogy a város rendezése és a rendezéssel kapcsolatos esztetikai követelmények milyen megoldást követelnek és a főváros beruházási megterhelése mily módon függ össze e kérdéssel és mi a feltevéle annak, hogy a város e tekintetben a legkevésbé terheltesek meg.

Ezekből, valamint több műszaki szempontból arra a következtetésre jutott, hogy fővárosunk speciális viszonyai között leghelyesebb e kérdést úgy megoldani, hogy a pályaházak a város belsejében, lehetőleg annak közepén nyerjenek elhelyezést, ott, a hol a város belső forgalmát közvetítő városi vasutak csomópontjai vannak, és e pályaházak berendezése olyan legyen, hogy azon a vonatok csak egyszerűen áthaladjanak, illetőleg csak annyi ideig álljanak, amíg azt a személyszállítás követelményei megkívánják.

A vasút bevezetésének mikéntjére, hogy az föld felett, viaducton, vagy földalatt, alagutakkal történjék-e, határozottan a földalatti vezetés mellett foglalt állást és ezt az álláspontját számos példával támogatta.

Az előadásból meggyőzően domborodott ki, hogy mennyire helytelen volna forgalmi kérdésünket ismét központi pályaudvarral megoldani, mert ettől a rendszertől, a forgalom mai igényei mellett, a világ városok újabb berendezéseikben már mindenütt eltérnek.

Miután végül az eddig felmerült eszméket röviden jelezte volna, t. i. a nyugati pályaudvarnak 750 méterrel kihelyezését, vagy fölemelését, az angyalföldi nagy pályaudvart, végre a város északi és déli végén tervezett rendező pályaudvaroknak a városban vezetett földalatti vasúttal való összeköttetését, ez utóbbi vonal néhány pontján egy-egy hotel-

állomással, — azok részletes tárgyalását egy következő alkalomra tartotta fenn.

Nem hagyta azonban említés nélkül országunk mai pangó állapotát és abbéli aggodalmát fejezte ki, hogy ha nagyobb beruházásokra magát az állam mihamarább el nem határozza, a melyre a legalkalmasabbnak Budapest forgalmi viszonyainak rendezését jelezte, a mikor majdnem az összes nagy- és kisipar, számtalan munkáskéz nyerne több évre tekintélyes elfoglaltságot, akkor veszélyeztetve látja az ország adózó képességét.

A nagy tetszéssel fogadott, és az egyesületi Közlönyben egész terjedelmében megjelenendő előadás befejeztével *Szesztay László* kért szót.

Szesztay László: Köszönet illeti meg az előadó urat, hogy a székesfőváros pályaudvarai elhelyezésének országos érdekű kérdését szőnyegre hozta s alkalmat adott e fontos kérdés egyesületünkben minél szélesebb mederben való megvitatására. Remélem, hogy a mai előadással az ügy befejezve nincs, s hogy a további részletes vita folyamán szaktársaink kifejezést fognak adni a kérdéstről alkotott véleményüknek, melyekből majd kikristályosodik a helyes megoldás s egyesületünk megalkotandó véleménye irányt fog adni a közvéleménynek is.

Olyan általános érdekű technikai kérdésekben, — mint a minő a főváros forgalmi viszonyainak rendezése, — a közvéleménynek egyesületünkben kell kiindulnia. Az adott esetben azonban a nagyközönség véleményalkotásával megelőzte egyesületünket s ma már, mihelyt a kérdés megoldásáról van szó, mint szálló ige lép előtérbe e pár szó: «*a nyugati pályaudvar kihelyezése*», mintha az lenne a kérdés egyedüli megoldása. A helyzet pedig az, hogy a pályaudvarok kihelyezése nem megoldja, hanem agyonüti a kérdést.

Az még egyedül a szerencse, hogy a laikus közvélemény ez állásfoglalása nem hatolt még fel az irányadó körökhöz s hogy ott még e tekintetben sem állásfoglalás, sem döntés nem történt, miért is semmiesetre sem végünk hiábavaló munkát, ha e kérdéssel alaposan foglalkozva, a megvitatás eredményét, az esetleg kikristályosodó helyes megoldást vagy megoldásokat együletünk alkalmas módon az irányadó körök elébe terjeszti.

E reményem támogatására hivatkozom *Hegedűs Sándor* kereskedelemügyi miniszter úr szavaira, melyeket az elmúlt ülésünkben egy e tárgyban hozzáintézett interpellációra adott válaszában mondott. E szavak a következők:

«Az államvasutakkal kapcsolatosan a fővárosi pályaházaknak a kérdéséről kívánok nyilatkozni. Hogy a fővárosi, különösen a keleti és nyugati pályaházak most veszedelmes forgalmi pontokká lettek az által, hogy nagyon sok vonatnak lebonyolítása van oda irányítva, az tagadhatatlan. Ezen segíteni kell, az bizonyos. Már hónapok óta behatóan foglalkozom ezzel a kérdéssel. De nem oly könnyű elhatározni egy tervet, nemcsak azért — s ez elől nem zárkozom el, — hogy a hangoztatott jelszónak a valósítása, hogy t. i. kell tenni a pályaházakat s átadni ezek helyét a középítkezésekre, finánciális kérdés, de ez egyuttal forgalmi politikai kérdés is. Másutt nagyvárosokban, Londonban, Párisban, vagy Kölnben, Frankfurtban a lakosság meg tud barátkozni azzal, hogy a lokomotív ott zakatol közöttük. Nálunk a helyi forgalom igényei, a forgalom okszerű s a publikum igényeit kielégítő lebonyolítása szintén tekintetbe veendő, tehát nem határozhatjuk el könnyelműen a pályaudvarnak két három kilométerre való kitolását. Úgy is mint takarékos miniszternek, úgy is mint a forgalmi politika vezetőjének kötelessége minden tervet keresztülrágni és megkísérelni mindaddig, a míg egyáltalán valami lehetséges, mindent arra

hogy eme radikális dolog, tudniillik a pályaudvarok kihelyezése elkerültségek.»

A minister úr e szavai arra vallanak, hogy irányadó körök keresik a helyes megoldást s csak annak hiányában hajlandók a kihelyezés kérdésével foglalkozni.

Ime egy helyes, egyszerű és radikális megoldás kínálkozik abban az ideában, melyet Zielinski t. barátom nevének szerény elhallgatásával előadása végén érintett s ez az idea a már régebben megpendített «központi fővasút» eszméje.

A központi fővasút tervének főerőssége abban rejlik, hogy nem centralizálja a forgalmat egy ponton, hanem igen célszerűen elhelyezett több forgalmi gócpontot teremt s ezeket a gócpontokat a legegyszerűbb és legtökéletesebb összeköttetésbe hozza egymással.

Budapest kiterjedése és hatalmas fejlődése már tullelt bennünket azokon a határokon, melyeken belül igényeinket egy központi pályaudvar, még ha az a városi forgalom centrumában nyerhetne is elhelyezést, kielégíthetné. Előre kell bocsátanom, hogy nézetem szerint a központi pályaudvar forgalma nem csupán azt a kívánalmat fejezi ki, hogy benne a különböző irányú vasúti vonalak egyesíttessenek s így a fogalom és a vasúti üzlet centralizáltasság; hanem e forgalom kiterjeszkedik a pályaudvar területi elhelyezésére is olyképpen, hogy egy központi pályaudvar csak akkor felel meg nevének és hivatásának, ha elhelyezésével a városi forgalom központját megközelíti.

Egy centrális pályaudvar, a város periferiáján elhelyezve a forgalomban ahhoz hasonló helyzetet teremtene, a milyen abnormális lehet egy olyan lény szervezetének életműködése, melynek szíve, ez az erek hálózatát a vér éltető forgalmával ellátó központi pályaudvar, nem mellkasában, de lábában fekszenék.

Egy központi pályaudvar helyén van azokban a nem nagy népességű és kiterjedésű, fejlődésükben nagyobbrészt megállapodott városokban, mint például Köln, vagy Frankfurt, természetesen itt is olyan centrális elhelyezéssel, mint a hogy e városokban a pályaudvart tényleg elrendezték. Kölnben például a központi pályaudvar a város centrumában a híres dómhoz oly közel fekszik, hogy annak idején a tervezési pályázat feltételei közé azt a kívánalmat is felvették, hogy a pályaudvar architektúrája simuljon a dóm architektúrájához; Frankfurtnak szép berendezésű pályaudvara pedig a város központját 1400 méternyire közelíti meg.

Nagyobb metropolisokban, melyek közé székesfővárosunkat is büszkén sorozhatjuk, nem egy központi pályaudvarról, hanem több forgalmi gócpont kreálásáról s ezek szerkesztéséről lehet szó.

Ez az alapelv képezi a «központi fővasút» eszméjének gerincét s ebben rejlik a terv egyik nagy erőssége.

Általánosságban foglalkozva a központi fővasút eszméjével nem kerülheti el figyelmünket az a hasonlóság, mely e terv és a berlini Stadtbahn között van.

A központi fővasút északi szerelő pályaudvara, honnan a délfelé irányuló vonalak vasutai indulnának ki s keresztül haladva a főváros területén a személyforgalmat felszedve hagynák el annak határait, megfelel a berlini Stadtbahn charlottenburgi állomásának, mely a Stadtbahn nyugati végén fekszik, s melyből a keleti vonalak vonatai indulnak ki, s haladnak keresztül Berlin területén.

Viszont a központi fővasút déli szerelő pályaudvara a Stadtbahn sziléziai pályaudvarának felel meg, mely a Stadtbahn keleti végén fekvő déli nyugati vonalak kiinduló pontját képezi.

Ez az analogia nincs a terv hátrányára, sőt ellenkezőleg a bizalmat ébreszti fel maga iránt, mert e hasonlóságból nyugodtan következtethetünk arra, hogy létesítése esetén a

központi fővasút átalakító hatása a forgalomra, a székesfőváros és környékének különböző relációira ugyanaz lesz, a minő hatást a Stadtbahn Berlin és környékének fejlődésére gyakorolt.

A berlini Stadtbahn és Ringbahn már közel két évtizede forgalomban vannak s így mindazok a statisztikai adatok, melyekből e vasút forgalmára s arra az átalakító hatásra, melylyel e mű Berlin és környéke forgalmi, népesedési, sőt közvetve közegészségügyi viszonyaira gyakorolt, következtethetünk, rendelkezésünkre állanak.

Ezek a számok ékesen beszélnek s mondják a következőket:

Berlin úgy a távoli forgalom kényelmes lebonyolítása, mint a helyi és környékbeli forgalom olcsósága, gyorsasága és kényelmes volta szempontjából a nagy metropolisok között első helyen áll.

A gyors, olcsó és kényelmes közlekedés eredményezte, hogy Berlin lakossága a város belső részein ritkul, a külső részekben pedig sűrűsödik. A belváros kezdi azt a jellegét felölneni, mint London vagy New-York cityje, hol a kereskedelmi és hivatalos élet helyiségei tömörülnek egymás mellett, a lakosság pedig a perifériákra húzódik, hol olcsóbb, tágasabb lakást, jobb levegőt talál, s a belváros szűk utcái, sűrű építkezése helyett megnyeri a vidéki élet egészséges, természetes életfeltételeit s a mellett a gyors és olcsó közlekedés a hivatalos városrész könnyű megközelítését is biztosítja számára. Nem vonható kétségbe ennek a körülménynek befolyása a közegészségügy javultára s ezzel összefüggésben arra a számokban is kifejezhető tényre, hogy Berlin halálzási aránya 1880-ban 30⁰/₀₀ volt, s ez az arány 1890-ben 22⁰/₀₀-re szállott le.

A gyors és olcsó közlekedés Berlin vonzóerejét, melyet a vidékre gyakorol s melylyel a vidékieket a főváros közelébe való költözködéssre ösztönzi, még hatalmasabbá tette. Erre vall a metropolis és környéke népességének az utolsó két évtized alatt bekövetkezett hatalmas emelkedése. Berlin lakossága számának emelkedését jelző vonal a Stadtbahn megnyitása óta a fokozottabb szaporodásra való ugrást mutatja. Még nagyobb a környék népesedési mozgalma. Azok a telepek, helységek, melyek Berlin közvetlen szomszédságában fekszenek, ma ötszörte nagyobb lélekszámmal bírnak, mint közvetlenül a Stadtbahn megnyitása előtt.

A Stadtbahn és Ringbahn megnyitása óta a Berlinben azelőtt volt közlekedési vállalatok forgalma semminémű visszaesést nem jelez, a mi arra vall, hogy e régebbi vállalatok az új forgalmi eszköz által teremtett új élénkebb forgalom áldásaiban részesednek.

Nem kell sok próféta ihlet, hogy az ehez hasonló műnek létesítéséhez ugyanazokat a reményeket fűzzük, mint a melyeket a berlini Stadtbahn és Ringbahn e két évtized alatt várakozáson felül beváltott. Nagy előnye a központi fővasútnak, hogy az északi és déli szerelő pályaudvarok okszerű berendezésével a közbenső állomások teljesítő képessége olyan nagy lehet, mely a főváros igényeit beláthatatlan időre kielégítheti.

További előny, hogy megteremti azt a főeret, mely esetleges továbbfejlesztéssel módot fog adni a nagy gyorsaságú városi forgalom berendezésére.

A terv kivihetősége ellen építési szempontból komoly érv nem emelhető. A valószínűt megkönnyíti az a körülmény, hogy itt nem egy különböző társaságok eltérő érdekeit érintő létesítményről van szó, hanem az egy kézben: a magyar kir. államvasutak kezében lévő vonalak közé beékel s azokat teljessé tevő műről van szó.

Meg vagyok arról győződve, ha Párisban és Londonban a vasutak nem különböző vasúttársaságok kezében lennének, egy nagy város forgalmi kérdéseivel a tervezetthez

hasonló megoldáshoz nem egy, de több utánzásra méltó mintát találunk.

Sokat lehetne még az előadó úr által felvetett kérdésekhez hozzáfűzőm, de nem akarom sokáig igénybe venni a t. egyetemes szakülés figyelmét. Az eddig elmondottak célja volt rámutatnom arra, hogy a székesfővárosunk forgalmi kérdéseinek nem a pályaudvarok kihelyezésében rejlik a helyes megoldása, hanem ellenkezőleg a forgalmi központnak a lehető tökéletes megközelítésében. A kérdés méltó arra, hogy szaktársaink vele minél behatóbban foglalkozzanak, meggyőződésüknek a további vita folyamán kifejezést adjanak, hogy így egyesületünk e kérdésben állást foglalhasson s ezzel majd a közvéleményt és az irányadó köröket befolyásolva hozzájáruljon a felvetett országos érdeklődő technikai kérdés helyes megoldásához.

Kádár Gusztáv: Előre is kijelentem, hogy rövid leszek. Teljesen egyetértek *Zielinski*-vel abban, hogy a forgalmat el kell választani helyi-, környéki és távolsági forgalomra. Budapest helyi forgalmát, helyesebben az utcai forgalmát szépen berendezett villamos vasúthálózat közvetíti. A környékbeli forgalomnak tényleg meg van az a hiánya, hogy nincsen bevezetve a város belsejébe. Ezen segíteni kell. A főváros környékbeli forgalmával kapcsolatban kell megoldani a város belső távolsági forgalmának kérdését. Ez a kérdés összefügg a pályaudvarok kérdésével s erre akarok megjegyzést tenni.

A mint a pályaudvarok nagyobb városokban megépülnek, azok környékén bizonyos berendezések létesülnek, a városrész fejlődésnek indul és ha a pályaudvarokat onnét elvonjuk, nagy értékdevalváció lesz a következmény.

Centrális pályaudvart építeni nem lehet, az még seholy sem sikerült; nem lehet ugyanis centrumba vonni a nagy város forgalmát, mert akárhova tennők a központi pályaudvart, ez a város egy részének nagyon jó, de másik részének nagyon rossz lenne.

A mi két pályaudvarunk eléggé szerencsésen van elhelyezve, egyik a legnagyobb forgalmú Kerepesi-úton, másik a szintén nagyforgalmú Váci-úton; és ez helyesen van így, mert nem a sétáló, hanem az utazó és iparos közönség érdekét kell kielégíteni és figyelembe venni a pályaudvarok elhelyezésekor. Fejállomásokkal is lehet a forgalmat lebonyolítani; nagy városokban majdnem csupa fejállomás van.

Az a kérdés most már, hogy a nyugati pályaudvar kihelyeztessék-e, vagy jelenlegi helyén maradjon.

Ha a nyugati pályaudvar kihelyeztetnék, a pályaudvar és környéke közt létrejött egyensúly, a mely kötve van a vasúthoz, csorbát szenvedne; elsősorban azon kell tehát gondolkodni, hogy lehet-e kielégően bővíteni ezt a pályaudvart a jelenlegi helyén és annak felemelésével meg lehet-e szüntetni a felhangzó nem alaptalan panaszokat; ha igen: ott kell hagyni, nem pedig azon gondoskodni, hogy valamivel kilebb helyeztessék. Az én fölfogásom szerint első dolog, hogy a nyugati pályaudvarból személy-pályaudvar legyen és ha csak lehetséges, a jelenlegi helyén maradjon.

Tessék meggondolni uraim, mielőtt e tekintetben véleményt alkotnak, hogy ha a mostani pályaudvarok csoportosítását megzavarnók és a vasutat egészen más utakon vezetnők be a városba: mit csinálnánk.

Az ideák nagyon szépek, de azt mondani, a mit *Szesztay* barátom mondott, hogy a *Zielinski* kartársunk ideája az egyedüli helyes megoldás, nem lehet. Tervezni lehet, lehet kísérletezni is, de a költségeket számítani mindenesetre kell; úgy odaállítani, mint egyedül üdvözítőt, nem lehet.

Fontos kérdés az Budapestre, véleményem szerint is, hogy földalatti körvasutat létesítsünk, de annak a városi belső távolsági forgalom lebonyolítására kell szolgálni. Ezt a városi távolsági forgalmat közvetítő földalatti körvasutat,

a mely közvetítené a város belső és külső részei közötti forgalmat, a pályaudvarokkal összeköttetésbe kellene hozni, s akkor meg volna oldva a pályaudvaroknak a város belsejével való közvetlen összeköttetésének a kérdése is. De tovább megyek, ezt a földalatti körvasutal kapcsolatba kellene hozni a főváros környékére szétágazó vicinális vonalakkal is s ez által meg lenne oldva a környéknek a város belsejével való közvetlen forgalmi kapcsolata. A *Zielinski* tervezete a város távolsági belső forgalmát nem oldaná meg, e mellett tehát a városi távolsági forgalmat szolgáló vasutat előbb-utóbb szintén létesíteni kellene.

Ezeket ajánlom figyelmükbe a Tisztelt Tagtársaknak, mert nem tartanám helyesnek, hogy a város eddigi fejlődésének egyensúlyát megzavarjuk, hogy értékcsökkenés álljon be s hogy egyik környéktől elvéve, másiknak adjunk előnyt.

Alpár Ignác: Midőn az elmúlt év nyarán az építő ipari pangás réme ránk szakadt, sokat tárgyaltunk azon, hogy miképpen lehetne ezen a bajon segíteni. Akkor adódott az államvasúti kérdés és akkor született az eszme, a mely indító oka volt a mai fölolvasásnak; az időben t. i. a VII. kerület polgársága azt az eszmét vetette fel, hogy a nyugati pályaudvar kilebbtolása által oly építő területet lehetne nyerni, a melynek értékesítése födőznék a pályaudvar kitolásának költségeit. A VI. kerület a körüton túl teljesen el van választva az V.-től s ez e városrészeknek sem egészségi, sem más szempontból nincs előnyére. Én nem hiszem el *Szesztay* barátomnak, hogy a vasút az egészség fejlesztésére is jótékonyan hatna; mert ezt a podmaniczkyutcai házaknál beigazolvva nem látom. Nagyon szépek *Zielinski* fejtegetései, de arról, a miről itt szólni kellene, hogy a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet véleményét adjon, hogy a nyugati pályaudvarnak a Felső erdősorig való kitolása helyes-e vagy nem, erről még nem beszéltünk! pedig ez képezné a két szakosztály együttes ülésének tárgyát. Azt, a mit *Zielinski* elmondott, bevezetésnek tartom, hogy áttérjünk arra a kérdésre, hogy a nyugati pályaudvar kihelyezését célszerűnek tartjuk-e vagy nem. *Zielinski* a vasutat be akarja vinni a város kebelébe. Annak én is élveztem nagy előnyeit utazásaimban. Mindenesetre nagyon jó dolog ez, de az a kérdés, hogy ez a létesítmény ez idő szerint lehetséges lesz-e s ennek az igen jó dolognak útját álljuk-e akkor, ha a nyugati pályaudvart kilebb toljuk. Miért kell a teher-pályaudvarnak és a lokomotív tisztító-helynek a személy-pályaudvaron lenni, nem értem. S e dologhoz abból a szempontból is hozzá kell szólni, a mely szempontból ez a vita keletkezett. Dicsérem a *Zielinski*-terv eszméjét. Itt azonban csak arról legyen szó, hogy a nyugati pályaudvar a Felső erdősorig kitolassék-e, mi, véleményem szerint, ha megtörténik, jó dolog s nem is állja útját a *Zielinski* nagyszabású terve esetleges végrehajtásának.

T. értekezlet! Nagy feneket kerítettünk a dolognak s ezáltal kitértünk az elől, hogy a felvetett kérdésre a feleletet megadjuk; pedig erre nagyon sürgősen volna szükség, mert kérem szépen, ez a mozgalom azért indult meg, hogy az építő iparnak új munkatért nyissunk. Meghajlom a *Zielinski*-féle terv előtt s kívánom, hogy az megvalósuljon; de ha azt csak 100 év múlva tudjuk megcsinálni, még sem volna jó, ha a nyugati pályaudvar kérdése addig meg nem oldatnék s addig is a M. Á. V. füstölő lokomotívjei öljék a vidék lakóit.

Jakab Dezső: A mennyiben *Alpár Ignác* a nyugati pályaudvar kihelyezéséről emlékezett meg, ő is e kérdéshez kíván szólni. Ha Budapest térképét nézzük, azt látjuk, hogy a nyugati pályaudvar olyan gócponton fekszik s akként csoportosulnak körülötte a főbb utak, hogy azokat onnan elterelni ma nem is lehet s azért e helyről a személy-pályaudvart elvenni nem szabad. Ha a pályaudvar 3—4-szer akkora lenne kibővítve s a nagy területet elfoglaló

raktárak eltávolíttatnának, akkor a teлектөmb háromszög-csúcsában lenne a személy-pályaudvar, a többi felszabadulna házépítésre, akár egészen a Hungária-körútig. Úgy, a mint Párisban készült az Orleansi vasút új pályaudvara, oldható meg a nyugati pályaudvar is. A régi indóház a város külső részében meghagyatott s földalatt elektromos füstmentes mórtorkocsik viszik be a város szívében levő új személy-pályaudvarba az egész vonatot. Így földalatti vezetéssel összeköthető a nyugati pályaudvar a keletivel s folytatálagosan megvalósítható *Zielinski* előadott eszméje, nem lesz szükséges Buda, Ferenc-, József- stb. városokból a netalán kihelyezendő pályaudvar eléréséhez már magában egész utazás. A felszabadult telkek a jelenleg elválasztott VI. és V. kerületet összekötik s a vállalkozás megindulásával az építésznek, mérnöknek s az iparosoknak kellő munkatér nyílnék.

Zielinski Szilárd: Félre értettek, ha mai előadásomat mint annak a kérdésnek konkrét tárgyalását fogták fel, a mely a Mérnök- és Építész-Egylet asztalára letétetett.

Én az alapos tárgyalás megindítását nem láttam más-ként helyesnek és célszerűnek, mint úgy, hogy egyik tag-társunk előzőleg kifejtse mindazokat az alapelveket, melyek e kérdés alapos tárgyalásakor szóba jöhetnek és megvilágítsa — bár általános vonásokban — hogy a külföldön e kérdés körül mik tapasztalhatók s nálunk ma e kérdésben mily viszonyok uralkodnak, vagyis hogy azok, a kik ebben az ügyben majd szólni vagy nézeteiket nyilvánítani fogják, a kérdés egész terjedelmére nyerjenek áttekintést.

Ezeknek az alapelveknek a megvilágítása, a nálunk és a külföldön e tekintetben uralkodó viszonyok tárgyilagos illusztrálása volt mai előadásom tulajdonképpeni célja.

A következő tárgyalás dolga a konkrét terveket venni elbírálás alá.

De igen tisztelt Uraim! ennél a pontnál kissé igazságo-saknak is kell lennünk. Mi itt beszélünk tervekről, költsé-gekről stb., holott terv ma még nincs.

Csak az eddig felmerült eszmék, mint eszmék küzdhet-nek és küzdenek meg itt egymással.

A küzdelemben én is szívesen veszek részt, ha arról lesz szó, amit *Szesztay* barátom mondott, hogy az én eszmémet is tárgyalni fogjuk. Mert az még ma csak egy fölvetett eszme arra, hogy a kérdést nálunk hogyan kellene megoldani, de az még máig, sajnos, megtervezve nincs.

A kérdés ma csak az lehet, hogy ez eszmék közül van-e valamelyiknek, s ha van, melyiknek van létjogosultsága?

Ezt a kérdést a következő alkalommal fogom tárgyalni, és akkor az összes eddig felmerült eszmékre ki fogok terjeszkedni s akkor fogok *Kádár Gusztáv* igen tisztelt tag-társunk összes ellenvetéseire visszatérni.

Tőle hallottam azt az ellenvetést, mely a mai vita folyamán elhangzottak között a legnyomatékosabb érv volt, hogy nem szabad a város egyensúlyát azzal megzavarni, hogy a pályaudvarokat a mai helyükről elmozdítsuk, mert ezekhez érdekeltségek, különösen a köréjük elhelyezett ipartelepek érdekei fűződnek, a mit respektálnunk kell e kérdés megoldásakor. De egyben kimondotta azt is, hogy a nyugati pályaudvart ő is csak személy-pályaudvarként kívánja fen-tartani, vagyis a teherforgalmat ott megszüntetni ő is helyesnek véli.

De engedelmet kérek, ha saját fegyverét használom ellene.

Azt mondta: hogy a nyugati pályaudvar szépen van ott, a hol van, azonban a jövőben csak személy-közlekedés köz-vetítésére szolgáljon.

Ezt elfogadom, mert én is ezt akarom, de akkor meg-szűnik e pályaudvaron a mai teherforgalom, tehát az a köré csoportosult ipartelepek éppen úgy zavarba jönnek, mint az én eszmém szerinti megoldással.

Engedelmet kérek, a keleti pályaudvar körül ipartelepek e szempontból nem keletkezhetek, mert az teherforgalom közvetítésére sohasem szolgált, ennél fogva annak elmozdít-ása nem fogja zavarni az egyensúlyt.

Ezt csak azért akartam ma már megemlíteni, mert nagyon alaposnak hangzó ellenvetés volt s így reflektálnom kellett reá.

A mi pedig *Kádár* igen tisztelt barátomnak azt a meg-jegyzését és kérdését illeti, hogy mit ellenkezünk a fejállo-másokkal, a mikor azok a külföldön is mindenütt alkal-mazva vannak és jól teljesítik szolgáltatukat? — válaszom a következő:

Kérem szépen, én is ugyanezt mondtam és azt én is elismerem a fejállomásokról, de meggyőződtem, hogy fej-állomást oly célra, a minőről itt van szó, a hol rövid idő alatt nagy forgalmat kell lebonyolítani, ma már ter-vezni nem helyes, s ilyen kérdést ma már csak áthaladó állomásokkal szabad megoldanunk.

Én nem mondom és nem mondtam és azt *Szesztay* barátom sem hangoztatta és — engedelmet kérek — sze-rénytelenség volna azt *Kádár* barátomtól is elfogadni, hogy az én eszmém volna az egyedül üdvözítő.

Egyedüli üdvözítő műszaki dolog nincs, mert ami a legjobb, két év múlva legrosszabb lehet, s ezt az állításo-mat éppen egy központi nagyszabású pályaudvar terve igazolhatná a legjobban.

A műszaki munkálat mindig csak egy bizonyos feladat megoldása és pedig mindig az az időben fennálló viszonyok, igények és azok kielégítésére kínálkozó eszközök leg-helyesebb és leggazdaságosabbnak ítélt összeegyeztetése.

Ismétlem, hogy én nem mondtam és nem mondom, hogy a én eszmém az egyedül üdvözítő, mert ha valaki jobbat fog proponálni, én fogom a legszívesebben fogadni.

A mi pedig igen tisztelt *Alpár* tagtársunk kérdését illeti, megnyugtatom, hogy ez a mai előadásom csak előzetes, csak előkészítő alap akart lenni, a melyen a vita meg-indulhat, de nem kitérés a közönség elének tárt kérdése elől, a miben hiszem, hogy határozott véleményt fogunk formálni és nyilvánítani.

Még csak arra nézve kérem igen tisztelt tagtársaim szí-ves véleményét és az igen t. Elnök urat is felkérem, hogy a tárgyalás folytatását mikorra kívánja, a mikor majd a tervek ismertetését tárom elő oly célból, hogy azokat a ma elő-adottak alapján kritika tárgyává tegyük.

Az elnök: Mélyen tisztelt egyetemes szakülés! Azt hiszem, hogy mindnyájan meggyőződünk, hogy milyen fontos e kérdés megoldása. Távol állott az elnökség részéről azt hinni, hogy ez előadással ez a kérdés be volna fejezve; csak előkészítő előadás volt ez, s ezzel a kérdéssel szakosz-tályaink is foglalkozni fognak. Én most az egyesület nevé-ben az előadó úrnak fáradságos munkájáért és a kartár-saknak érdeklődésükért köszönetemet fejezem ki és a mai egyetemes ülést bezárom!