

partfallal ellátott és kellő vágányberendezéssel felszerelt kikötő még kiegészítendő tárházakkal és darúkkal, mely esetben a legmodernebb módon beilleszkedik az átrakodó forgalomba.

Kétségtelen, hogy az említett három kikötő, nemkülönben a dunaparti teherpályaudvar és a szigetvágány csakúgy vasúttal, mint közúttal egyaránt szervesen összekapcsolandók. A vasúti kapcsolat már kiépítve. A Budapest—Ferenfvárosi pályaudvar, a Budapest—Dunabalparti teherpályaudvar, a szigetvágány, valamint a ferenfvárosi helyi kikötő között a vasúti és közúti megközelítés lehetősége biztosított. A folyó hó 20-án megnyílt gubacsi-hídi összeköttetés útján a vámmentes kikötő és a petróleumkikötő a most említett pontokkal megfelelő vasúti összeköttetést nyert.

A szigetvágánynak, valamint a ferenfvárosi helyi kikötőnek közúti hozzáférése célszerű. Ugyanezt azonban nem állíthatjuk a vámmentes és a petróleumkikötőről, mert ezeknek a közúton való megközelítése Erzsébetfalván, a Gubacsi hídon és Csepelen át egy olyan kerülővel történik, amely a Budapesttől Soroksárig vivő út hosszával egyenlő. Teljesen lehetetlen, hogy ezek a modern kikötők, amelyek ma már egy egész tankvárost alkotnak, közúti járművekkel csak ilyen kerülő úton legyenek megközelíthetők.

Kiépítendő a villamosvonal

A vámmentes kikötőnek és a közvetlen alatta létesült petróleum-kikötőnek a közúton lehetséges és célszerű megközelítésére feltétlenül szükséges, hogy a hajózó zsilipek alatt a soroksári ág felső torkolatán létesítendő hídon közúti és villamos vasúti közlekedésre rendezkedjünk be akként, hogy a vámmentes kikötőket ezen a hídon át egyenes vonalban közúttal kössük össze úgy a Dunaparti teherpályaudvarral, valamint a szigetvágánnyal és a Ferenfvárosi helyikikötővel.

Az előzőekben fejtegetett és úgy a viziszállítás, mint a vasúti szállítás szerves összekapcsolásának kérdésével összefüggésben nyilván látható, hogy a forgalom lebonyolításának teljességéhez tartozik a Budapestre befutó MÁV-vonalnak zavartalan működése. Ez a kérdés már erősen összefügg a budapesti pályaudvarok év-

tizedek óta tervezgetés alatt álló, de még ma is megoldatlan problémájával.

Bár sokszoros megállapítást nyert, hogy túrhelytelen állapot, miszerint a vasútak a legforgalmasabb útvonalainkat a város területén pályaszínből keresztezik, ami nemcsak rendkívüli módon zavarja a közúti forgalom folytonosságát, de számtalan esetben emberéletet is követel áldozatul azoknak a szegényeknek is, akik ezt a gyarló technikai megoldást létesítették és akik évtizedek óta tehetetlenül állnak a felvetett probléma előtt, hogy a vasútnak a főváros területén nem szabad pályaszínből keresztezniük a közúti vonalakat, hanem vagy a föld alá, vagy a föld fölé kell helyezni az egyik útvonalat.

Rendezni kell a főváros pályaudvarait

Ezt a veszélyes, káros és szegyetlenjes állapotot meg kell szüntetni. A MÁV-nak a külföldi kölesönből, avagy külön belföldi kölesönből elsősorban a budapesti pályaudvarok kérdését kell megoldania, mert enélkül a székesfőváros közúti forgalma hovatovább lehetetlenné válik.

Itt nem lehet azzal érvelni, hogy nincs pénz. Évtizedek óta ez a nóta járja és ez fogja járni a jövőben is, amíg végre nem akad valaki a kormányon, aki erélyes beavatkozással a pályaudvarok problémáját megoldja. Nekünk sohasem volt pénzünk nagyobb létesítményekre és ha néhanapján ennek dacára nagyobb beruházásokra került a sor, utána mindig megállapíthattuk, hogy a hozott áldozatba nem pusztult bele az ország. A pályaudvarok kérdése is ilyen, ezt meg kell oldani, sőt az állami vámmentes kikötő helyett *ezt kellett volna először* megoldani. De ma már a sorrendben nézetem szerint hibásan változás következett be, akkor tegyük teljessé a székesfőváros közlekedési hálózatát és tegyük lehetővé, hogy a 102.000 millióba kerülő vámmentes és petróleum-kikötő modern berendezése egy modern vasúti hálózatba kapcsolódjék bele. Ha már el tudtuk viselni, hogy a halálsorompók évről-évre szedték és szedik áldozataikat, akkor legalább most, amikor a kikötők megoldásának a problémája a vasúti hálózattal szerves összefüggést követel — mert enélkül hiábavaló lenne a több száz milliárdra rúgó kiadás — sürgősen oldjuk meg a budapesti pályaudvarok kérdését és ne várjuk be a székesfőváros közúti közlekedésének teljes esődjét.