

A budapesti körcsatorna.

— Kvassay Jenő miniszteri tanácsos terve. —

Nagyon érdekes és a jövőből felénk integető Nagy-Budapest egyik hatalmas részleteként tekintendő tervet dolgozott ki Kvassay Jenő miniszteri tanácsos, az országos vízépítési igazgatóság főnöke. A főváros külső területein, de az idecsatolandó községeken belül körülfutó körcsatorna terve ez, melyet most időszerűnek tart Kvassay a nyilvánossággal megismertetni. Ha a megoldás ideje nem érkezett is el, mindenesetre nagyon komolyan figyelembe veendő e tervet, mely beleillesztendő a főváros szabályozási tervébe.

(Az első eszme.)

A budapesti körcsatorna eszméjét első ízben Ketter Ferenc vetette fel. A Margit-hid alatt ágazott volna ki a Dunából az Alkotmány-utca tájékán és a Nagykörut mai vonalát nagyrészt felhasználva, a soroksári Dunaágban végződött volna. Ez a csatorna körülbelül ugyanazt a feladatot töltötte volna be a székesfőváros szabályozó tervében, amit Bécsben a Donau-Kanal, vagyis magát a Dunát és a vízforgalmat kívánta a város belsőjébe hozni.

Ezenkívül még az a különös rendeltetése is lett volna e körcsatornának, hogy az elzárandó soroksári Dunaágban a hajózást biztosítsa.

A munkálatok 19 millió koronára voltak előirányozva, a csatornához és a két parti uthoz szükséges területen kívül a kiásandó föld elhelyezhetése végett kisajátítandó terület és épületek értéke pedig mintegy 15 millió koronára rugott volna, ami azonban újból értékesíthető lett volna. E körcsatornából indult volna ki az ugyanakkor már tárgyalás alatt álló Duna—Tisza-csatorna.

A csatorna vonala.

A budapesti körcsatornának ma egyedül megvalósítható vonalozása csak a Rákos-patak medrének felhasználásával érhető el. Nevezetesen a főváros a Rákos-patak szabályozására már évekkel ezelőtt dolgozott ki tervet, melynek vonalozása a hajócsatorna követelményeinek is teljesen megfelel, csakis a méreteket kell majd annak idején megnagyobbítani, jobbra-balra szélesebb szalagot kisajátítani, hogy ott a vízforgalom lebonyolítható legyen.

A rákoskeresztúri határban meglevő völgyeletben vezetne fel a körcsatorna a vizválasztóig, me-



Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.611(049.3)

Hely

Idő

" 1912 "

Személy

Helyszám

Szerző

Cím A budapesti körcsatorna.

Forrás: Budapesti Napló

Bp.

(Hely)

1912 XI/7

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Oldalsz.

lyen áthaladva, a szenlőrinci határban visszafordulna nyugatnak, majd párhuzamosan folytatódna a kőbánya—ceglédi vasutal, míg nem megszűné az 50 öl széles erdőövben a székesfőváros határát és onnét kezdve ez erdőövben szállna le az erzsébetfalvi határ mentén a soroksári dunaágba.

Az egész csatorna hossza a vizválasztóig a Pákos-patak völgyében 17.5 km., a vizválasztótól a soroksári Dunaágig 11 km. Emelkedése a soroksári Dunától a gerincbögéig 34 méter, melyet a Rákospatak völgyében 4, a soroksári Dunaágtól Kőbányáig 5, összesen 9 hajózócséggel győzne le. A körcsatorna táplálása a soroksári Dunaágból, vagy a Rákos-patak torkolatánál történnék villamos centrifugális szivattyúk segítségével, melyek a szükséges áramot a soroksári vízerőtelepből nyernék.

E körcsatornának építőköltségei, a kisajátítandó területek értékét nem számítva, 30 millió koronára rugnak a kereskedelmi minisztérium csatornatervező kirendeltségének egységárai alapján, melyből 13 millió korona esik a rákospatak völgyi úgra, míg a soroksári medencébe visszatérő ág, ha a vízemelőtelepeket ott helyeznék el, 17 millió koronára költséggel létesíthető.

(Nagy-Budapest.)

A vonalozás még legnagyobb részben beépítetlen területeken halad keresztül, tehát a kisajátító költségek nagysága a csatorna megépítését lehetővé tenné nem teszi. Ha a csatorna a közvetlen jövőben nem is létesülhetne, mégis végleg meg kellene állapodni a vonalozásában és a városszabályozás tervébe oly módon kellene beilleszteni, hogy megvalósítása bármikor lehetségessé váljon.

Minden más vonalozás, akár kisebb, akár nagyobb megyünk, nemcsak földmunkában, de kisajátító és hidépítő költségekben is óriási többköltséget szűkségel.

Ha egyáltalán megokolt a székesfőváros fejlődése és jövője szempontjából a körcsatornáról beszélni, akkor a javaslatba hozott vonalozás kétségtelenül a leghelyesebb megoldás. Mert a Dunától kellő távolságban fekszik és a városnak és közvetlen vidékének oly részére biztosítja az olcsó vízközlekedés összes hasznát, melyekre nézve eléggé meg nem becsülhető, vagyis a melyekre nézve a Duna kedvező forgalmi hatása már majdnem teljesen elenyészik.

A tervezett körcsatorna az egykori Nagy-Budapestnek szerves összekötő kapcsa lesz. Kivételesen lehetséges csak oly kedvező helyzetet találni, hogy egy körcsatorna valamely városfejlesztés programjába annyira beleilljék, mint Budapestben; magának a városnak fejlődését semmiképpen sem akadályozza és hozzá még hivatva van, hogy a szomszédos községeket, melyekkel jóformán már össze van nőve, a legerősebb kapcsolással, az olcsó közlekedés megteremtésével és a hozzá támaszkodó iparfejlesztéssel fűzze legszorosabban a fővárosához.

Habár a körcsatorna a székesfőváros szépségét is nagyban emelné és az óriási háztömbökből álló köztömegnek kellemes és közegészségi szempontból is üdvös megszakítása volna: mégis e szempontok nem eshetnek oly súlyosan a mérlegbe, hogy az idevonatkozó tetemes költségeknek reáfordítását kellőleg megokolhatnák. Csakis az a nagy érték emelkedés, melyet egy jól elhelyezett körcsatorna

(A Duna—Tisza-csatorna.)

E körscsatorna, habár magában véve is előre meg sem állapítható hatással volna a székesfőváros emelkedésére, mégis országos közgazdasági fontosságúvá ama körülmény emelné, ha egyúttal a Duna—Tisza-csatornának lehet kiindulása.

A helyzet oly kedvező, hogy e két csatorna nemcsak minden nehézség nélkül egybekapcsolható, hanem még a körscsatorna is több, mint fele-költséggel építhető meg, ha a budapest-szolnoki csatornának kiinduló pontjaként épülne ki. Mert az által csakis a Rákos-patak völgyében tervezett csatornarész ~~hossza~~ a körscsatorna költségére meg-

építeni, míg a soroksári medencéből a szent-lőrinci határba eső találkozásig terjedő szakasza a Duna—Tisza-csatorna terhére esnék, a mi a körscsatornára nézve több, míg 17 millió korona megtakarítást eredményezne, ezenfelül elesnének a vizemelés költségei, mert a Duna—Tisza-csatorna táplálná a Rákos-patak völgyi hajózó csatornát is.

A pénzügyi megoldás.

Hogy milyen pénzügyi alapon volna a körscsatorna létesíthető, itt van két poroszországi példa, melyek mindegyikének a csatornaépítéssel elérendő értéknövekedés a megoldás lehetősége.

A Teltow-csatorna 40 kilométer hosszú. A telkek értéke már előbb is igen nagy volt, a csatornától balra és jobbra fekvő 500 méteres, vagyis összesen egy kilométer széles földszalag 100 millió márkát ért. A csatornaépítés 50 millió márkába került, de ezzel szemben az említett telkek ára 500 millió márkára emelkedett.

A Kaiser Wilhelm-csatornánál pl. Brunnhütelnél a telkek értéke 4 márkáról 8—12 márkára emelkedtek. Rendsburgnál a telkek értéke 50 százalékkal emelkedett. A csatorna közvetlen közelében az építkező telkek 200 márkáról 20.000 márkára emelkedtek.

Ez értékemelkedésekből kiindulva, illetőleg reájuk támaszkodva, kétirányú eljárást látunk Németországban érvényesülni. Az egyik abban áll, hogy a csatornaépítéssel kapcsolatban akár az állam, akár a csatornaépítő-vállalat megkapja a jogot a csatornával párhuzamosan húzódó, maximumán 1 kilométer széles földszalag kisajátítására, valamint ipari és építő célokra való parcelálására. A másik bonyolultabb eljárás az értéknövekedés adójának behozatalában áll.