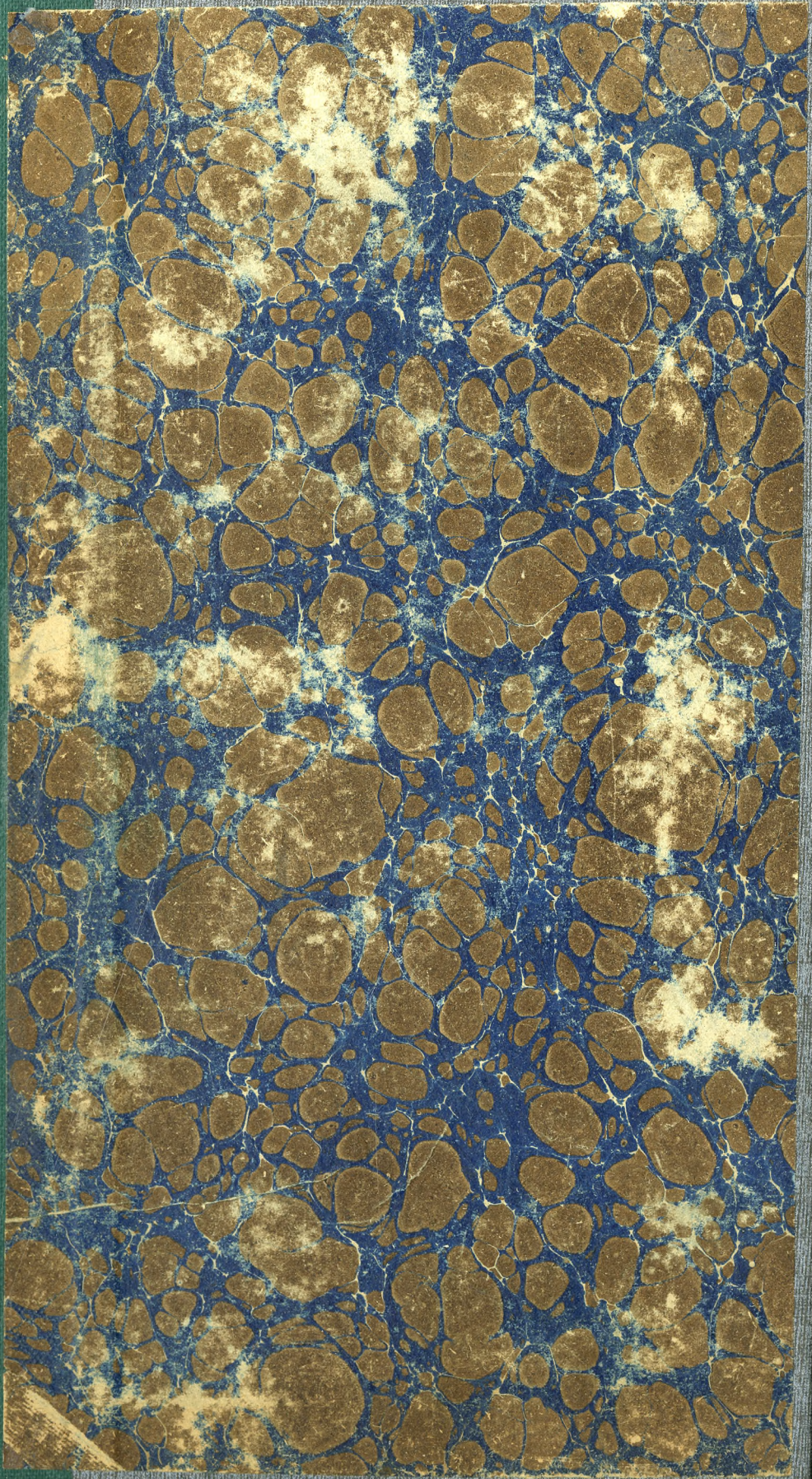


Politikai  
röpiratok.

137.



137  
1204

✓  
EGY

# KOMOLY SZÓ

A

VASUTAKAT ÖSSZEKÖTENDŐ HÍD TÁRGYÁBAN.

EGY TÉRKÉPPEL.



BUDÁN, 1871.

NAGEL BERNÁT BIZOMÁNYA.

TISZTAJÖVEDELME AZ ÁRVIZKÁROSULTAKÉ.

L 1573200767700

PEST,  
KHÖR ÉS WEIN KÖNYVNYOMDÁJA,  
Dorottya-utca 14. szám.

Közmunka s közlekedési ministeriumunk m. 1870 decz. 9-én <sup>511/1870</sup> sz. a. a képviselőház asztalára *tudomásvétel s illetőleg helybenhagyás czéljából* letévé a budapesti Dunaszabályozás tervezetét költségszámításával s némi ujmutatással a később előterjesztendő vasút-hidra.

E tervezet a főváros alatt elterülő számos községek életkérdéseibe vágván — zokon vették ezen rólunk nélkülünk-féle intézkedésnek több részleteit s Tökölén. a Csepel szigeten, összejövén e részbeni sérelmeiket egy emlékiratban f. é. jan. hó 9-én, valamint Gorove akkori közlekedési minister úrnak, úgy Nyári Pál képviselőjük által a képviselőháznak is bemutatatták, — Pest városa közönségét is egy Gamperl főpolgármesternek kézbesített átiratban a főváros érdekei szempontjából szintén pártolásra híván föl. E föliratokat aláírták a Csepel sziget összes községei u. m. Becse, Csepel, Csép, Loré, Makád, Ráczeve, Sziget sz. Márton, Sziget sz. Miklós, Sziget-Újfalu, Tököl s azonkívül Albertfalva és Promontor előljárói s képviselői, a ráczevi uradalom és számos magán birtokos; — ~~az országban jogosan megállás nélkül magán birtokosok!~~ — A miniszteri javaslat pedig azóta behatóbb bírálat nélkül — (a képviselőháznak sajnosan nem lévén szakértőkből álló technikai bizottsága) — törvénynyé cikkelyeztetett, s a közlekedési ministerium maholnap Pest városa ellenzése daczára s a kérelmezők kárával fait accompli-ban fogja birni teljes, többé kérdés alá sem vonható absolutoriumát.

Ez ügyek azonban mind — nemcsak ezen tekintetbe sem vett községek magán ügyei, hanem — országos érdekűek is lévén, szükségesnek találjuk azokat szélesebb körben is közelebbről megismertetni.

Mindenek előtt megütközést idézett elő Csepel sziget lakosságánál azon javaslat, melynél fogva egy tetszés szerint korlátozható szilipuyulás kivételével „*az egész soroksári Dunaág elzárása javasoltatik*” mivel nemcsak fővárosunk óriási léptekkel emelkedő kereskedelmének ezen egész ágbán olcsó s könnyű szerrel szabályozandó biztos és nagy kikötőre van

szüksége; hanem ez ág elzárásával valamint a Reitterféle csatorna, mely Pest hátsó talajának emelkedésével éppen „kifogástalanná“ válaud, úgy a Dunát a Tiszával összekötendő csongrádi nélkülözhetlen csatorna lehetősége is örök időkre el volna zárva. *Kérték tehát, hogy ez ág ne zárassék el végkép, hanem felül alul zsilippel láttatván el, az egész ág biztos s idővel nagy-szerű kikötő-csatornává alakíttassék át.*

De még nagyobb rémületbe ejtette a szigetbelieket azon megállapodás, mely szerint „a balparti vagyis csepeli védtöltés csak a budai löportorony-örháza átellenig vitetnék;“ minthogy azon esetben, ha e védtöltés nem folytattatnék az egész Csepel sziget hosszában, a megszakadt védtöltésen alul a soroksári Dunaágból kiszorított víztöbblet — árvíz idején a jobb parti magaslatok miatt nyugat felé nem terjeszkedhetvén — okvetlenül a védtelen Csepel szigeten keresztül a soroksári ágba vissza fogna ömleni s ily alkalommal egynemely szigeti helységet a földszinéről elsöpörni. *Ese-deztek ennél fogva, hogy valamint a budai kikötő minden — árvíztől meg-kerülhető — oldalról védtöltéssel biztosíttatik, úgy a Csepel szigeten lévő községek s a soroksári kikötő biztosítására is évenként lefelé haladva az át-nézeti térképen l—m-ig tervezett védtöltéshez hasonló gút folytattassék a Csepel szigeten is, s ez értelemben a benyújtott javaslat módosíttassék.*

Hasonló indokból Albertfalva sem lehet megnyugodva azon, hogy a jobboldali védtöltés csak a budai löportoronyörházig tervezetik s onnan a budai hegyek közé vitetik: mert ámbár tudja, miszerint a 24 millió csak a főváros biztosítása s emelésére szavaztatott meg; de nem ismerheti el méltányosnak sőt jogosnak, hogy e biztosítás az ő vesztére történjék s pedig ily indokolatlan módon. A ministeri előterjesztés ugyanis azt mondja, hogy a budai kikötő árvíz elleni biztosítására „a budai löportoronyörháztól a székesfehérvári útig védtöltések tervezetnek“, azaz érthető nyelven: a Dunától a budaörsi hegyekig a budai határon drágán kisajátítandó területen keresztül egy majdnem kétszer oly költséges védtöltés javallatik, mint az ez örháztól a promontori vasúttöltésig szükségeltetnék a Duna mentén — tenát oly területen, melylyel az állam rendelkezhetik s melyből t. i. a töltés által mentett árterület eladásából még jövedelme is volna az államnk. A különben is árvizeknek kitett, — ez idén is\*) jégárvízborította Albertfalvát a közlekedési ministerium jelen tervezetével a soroksári Dunából megszapodott víztömeg folytán teljes kiöntésnek tévén ki, — egyuttal ezen mesteremberekből álló sajátképen a fővároshoz tartozó községet, a Gellérthegy s Promontor között létesítendő gyár- s iparvárosnak ezen alaptelepítvényét magától a várostól e költséges hosszú védtöltés által ok nélkül elszakítja. *Kéri tehát, hogy a sokkal hosszabb vonal helyett Promontorig építtessék ki a védtöltés: a mű örök időkre fog szólni s nagyobb biztonságot nyújtani a mögötte elterülő gyár- s iparvárosnak.*

\*) midőn a jég nem a Gellérthegy alatti zátonyon feneklett meg, hanem köztudomásulag a szabadon zajló soroksári ág mellett Promontornál torlaszkodott el — világos intőül, hogy folyamaink veszélyes helyeiken mindvégig látassanak el védtöltésekkel.

Albertfalvára nézve általában ohajtandó volna, hogy a Gellérthegy s Promontor között elterülő egész róna „Új Buda“ név alatt vétetnék gyár- s iparvárosnak mérnöki szabályozás alá; mert e célra a főváros összes környékén nem találunk ennél alkalmasabb területet, s e szempontból tanácsos volna Albertfalvát örömteljes csatlakozásra fölhívni. E község nem fekszik távolabb Pest centrumától mint Ó-Buda és sokkal közelebb mint Új-Pest, Kőbánya vagy Erzsébetfalva; s ez okból a Buda város mérnöki tervezete a közmunkatanács által függőben volna tartandó — mindig szem előtt tartva, hogy e városrésznek — mint legkésőbbben épültnek — a főváros legszabályosabb elővárosának kell lenni.

\*

Ezek körülbelül a nevezett községek magán ügyei; országos főfontosságúnak azonban a vasutakat összekötendő hídra eddigelé tett ministeri újmutatások, valamint a községeknek e tárgyban kérelme, s miután e híd ez ülésszak egyik forcirozott tárgyát képezendi — kötelességünk egy kissé bővebben vele foglalkozni.

A közmunka s közlekedési ministerium által a budapesti Dunarész szabályozása kapcsán a képviselőháznak m. é. decz. 9-én bemutatott át- nézeti térképről s az ez alkalommal tett jelentésből e hídra vonatkozólag láthattuk, hogy „a korlátolandó soroksári Dunaág egy része (!) szintúgy „mint a sz. Gellérthegyen alól nyert tér is nagyon czélszerűen (!) vizes „doksokkal láttathatnak el, és ez utóbbiak az ott átvonuló vasutkapcsolattal „közlekedésbe hozható kikötők ké alakíthatók át.“

„Ezen fölül a budai kikötő vasút által a Gellérthegybe építendő köz- „pince-helyiségekkel is összeköttetésbe hozható.“

„Ez utóbbi kikötő, melyben a víz 5' 9" magasságban fogva tartatni, „úgy van tervezve, hogy az érkező le- vagy felrakodó hajók akár a szabad „Dunában a töltés külső oldalán, akár pedig a kikötői doksokban, akár „végre a parton is kiköthetnek, szállítmányaikat mindenhol a part mellett el- „vonuló vasútra közvetlenül átrakhatják, vagy a vasuton érkező szállítma- „nyokat fölvehetik, mi által a szekerekkel való közvetítéssel járó sokszori fel- és lerakás megkiméltetik.“

„A kikötőt bezáró töltés külső oldalán tervezett vasút 12'-ra zerus „felett fogva építtetni, és úgy mint a kikötőben csak 6'-ra a 0 fe- „lett fekvő vasutak is a budapesti 52' magas fekvésű „összeköttetési vasútba beágazni sat. sat.“

Nem birjuk fölfogni, miért sallangoztatik föl ennyi haszontalan piperé- vel ezen éppen a legveszedelmesebb Dunakanyarulóban beiszapoltatásánál fogva majdnem lehetetlen budai kikötő?! Örülünk, ha a Duna az itteni 200 öl széles új medrében békén tova megy, a miről a szakértők éppen nincsenek megnyugodva. Már maga a közlekedési minister által meghívott szakértő enquete is a Dunának e szelvényben eddigi 550 ölből 200 öl széles új mederbe való szorítását „a legnehezebb műszaki föladatok közé tartozónak mondja,

melynek megoldásánál csaknem előre látható egy oly időszak, midőn maga a munka végrehajtása nagy akadályát fogja képezni a hajózásnak, sőt a melyben egyáltalában nem lesz kizárva Pest városára nézve egy rendkívüli rögtönös veszély lehetősége; s — mégis — itt, e szelvényben akarja a közlekedési ministerium még a vasuti hidat is keresztül vezetni! — Mint mondtam, örülünk, ha a Duna ez új medrében békén tova halad; nem hogy még akadályul a vasuti hid oszlopaít is bele állítsuk — még pedig ötöt! 10 millionyi költséggel!! he sem várva a Dunaszabályozás hatását a mederre, a milliókba kerülendő hid pilléreit bizonyos alámosásoknak gondatlanul kitegyük s virágzó fővárosunk most már az 1838-inál százszorta nagyobb értékét könnyelműen végveszélynek áldozzuk föl!

Ez ügyben eddigel valóban egyedül a főváros közmunkatanácsa mutatatta be mélyebb szakismerettel belátását, midőn m. é. decz. 15-i ülésében kimondotta, hogy „e vasuti hidat lejjebb, nagyobb körben, a Lagymányoson keresztül”, tehát nem messze onnan akarja vezetettetve látni, hol a közlekedési ministerium a székesfehérvári útig tervezte a védtöltést, azaz „a leendő gyár-  
városon keresztül; mert kívánatos, hogy ezen vasút a gyárvárost közepén szelje — s e nézetéhez rendíthetlenül ragaszkodik is.”

De a ministerium is ragaszkodik eredeti tervéhez, s meglehet sajnálva az eddigi előmunkálatokra kidobott nyomorult pár ezer forintot, ime — bemutatja a képviselőháznak e hid tervezetét, mely szerint „az összekötő vasút még „az osztrák államvasút kőbányái állomása előtt néhány száz öllel nyugatnak „kanyarul, áthalad a városi bérföldeken, metszi a létesítendő új népkert dél-  
nyugati sarkát, tovább haladva metszi a befásított legelő délnyugati sarkát „és a tábori kórháztól délre a városi fatér s a szappan- és gyertyagyár „között a Dunához ér s a Dunán áthaladva s elhaladva a nádorkert „mellett megkerüli a Gellérthegy déli sarkát és a déli vasut „budai alagutjának torkolata előtt egyesül a déli vasuttal. A „vasut nem halad a földdel egy színben, hanem töltésen. Minden közleke-  
„dési út számára a töltésen átjárók hagyatnak, úgy hogy a közlekedes „minden veszély nélkül lesz szközölhető. Az összekötő vasut legnagyobb „műve kétségtelenül a dunai hid lesz. Az áthaladási ponton a Duna körül-  
„belül még egyszer oly széles, mint a Gellérthegy déli sarkánál, de a tervbe „vett (!) Dunaszabályozás a Dunát itt előbbi szélességének  $\frac{2}{3}$ -re fogja össze-  
„szorítani. Ha a Dunaszabályozás már készen volna, a hid itt sokkal „olesőbban volna előállítható; de mivel a kormány e hid építésével nem „várhat a Dunaszabályozás befejezésére, kénytelen a hidat több „mint kétszer oly hosszúra építtetni. A lehető költségkimélés „szempontjából a kormány mindazáltal oly értelmű tervet fogadott el, hogy a „hid azon része, mely a szabályozás után is föllálland, a legmasszívabb anyag-  
„ból készüljön. A hid ezen része vasból építve, ívek nélkül a vízben álló há-  
„rom és a parton álló két oszlop (a Dunaszabályozás befejeztéig ezen két „oszlop is a vízben áll) által tartatik. a hid azon része pedig, mely a Duna-  
„szabályozás után elesik, fából épül szintén a vízben nyugvó számos fa-  
„oszloppal. Ha a Dunaszabályozás befejezte után a hid ezen utóbbi része „fölöslegessé válik, töltés által fog pótoltatni. Az összekötő vasut egészen „államköltségen épül; az üzletkezelést az államvasutak igazgatósága vinné(?); „az érdekelt vasuttársaságok pedig használati díjat fizetnének (?). . .

„Ezen terveket a kormány az ülészak kezdetén előterjesztendi a törvényhozásnak, és ha a törvényhozás elég jókor elfogadja a javaslatot, az építés még októberben veszi kezdetét. A nagyszerű (!) mű költségeit pontosan alig lehet meghatározni, de közel 10 millio forintra fog menni.“

Tehát, ha Dunaszabályozás **volna**, a híd sokkal olcsóbb **volna**; de minekutána nincs, annálfogva a hídnak még kétszerténél is drágábban *kell* építtetnie: mert a ministeriumnak talán éppen a husügyi bizottmány nyomása alatt **itt kell** építeni!

Szegény híd!

„A nagy világon e kívül  
Nincsen számodra hely,  
Áldjon vagy verjen sors keze,

Itt állnod, — állnod — s — dűlnöd **kell!**“ mint ideális basilikánknak. — Az is jó, hogy *e híd egészen állam költségén épül!* — hihetőleg; mert nem találkozik oly kötözni való bolond, ki millióit e **kellő** (!) helyre eltemesse; — mi természetesen erre már érettebbek lévén, könnyen dobhatjuk ki *a meghatározhatlan 10 milliókat!*

Ezen egész ministeri tervezetben — igazat szólva — az összekötő vasútnak csakis kiindulási pontja helyes: a mily távolban esik ugyanis ez Pest középpontjától, oly távoli körben kellene egyaránt vezetettnie az egész összekötő vasútvonalnak, (hacsak nem akar satyra lenni a tervezett négyzetnek „körvasut“ elnevezése); mert az által, — hogy a Dunához közeledtében eltérve a korvonaltól — ismét 1500 öllel közelebb hozza Pest centrumához annak 52' magas töltését ugyannyira, hogy az állói, soroksári s egyéb utak s utcák közlekedése csak alaguton tartható fön, — végkép elzárja Pestet a Duna mentén délfele való terjeszkedésében, — elzárván egyttal e töltéssel a légjárástól is, az ugy is legkedvezőtlenebb egészségügyet tökéletesen tönkre teszi s — Isten meitsen árvíztől! — végpusztulásnak áldozza föl.

Budán sincs értelme, miért „*kell e vasútnak a Gellérthegy déli sarkát megkerülni, sőt a budai indóházba vezetetni:*“ talán, hogy a Gellérthegybe építendő közpinczehelyiségekkel összeköttetésbe hozassék? Hiszen szántsándékkal keresve sem lehet ennél rosszabb helyet találni pinczehelyiségeknek: fölül a déli nap hevének folyvást kitett agyagburkolat, belül Vulcan tüzelte gránittömb. A térképen azonban egy merész vasútkanyar a tervezett budai kikötő felső részéről *0 feletti 6' és 12' magas kettős vonalon* nem messze a sáros fürdőtől bevezet hihetőleg alaguton e nem Bacchus, hanem Plutó lakta helyiségekhez: mert a hol a térképen e pinczék tervezvék s különösen a merre a vasút e pinczéből kivezet, *a hegy legalább is 100 lábnyira emelkedik zerus felett*, s pinczét ásva még talán szerencsésen valami uj meleg forrásra akadnánk! Mirevaló mindez? főleg miután a kereskedelem úgyis már megtalálta a maga pinczéit: Promontor tele van pesti borokkal, s ha a legjobb homokkőből álló promontori hegyet éjszaki részén az albertfalvi vasútállomás közelében fele költséggel közpinczehelyiségekké alakítjuk s Pesttel vasuti összeköttetésbe hozzuk, — a vasuti összeköttetés bőven fogja kárpó-

tolni a számításba sem vehető távolságot, ha a pinczék jóságát semmi tekintetbe sem vesszük is. Csak helyben ne szűkölködjünk, a midőn tele vagyunk ürességgel!

Vagy talán a pesti kereskedők által épen ségésen nem kívánt s mégis minden áron erőszakolt budai kikötő teszi kívánatosá az összekötő hid vasútvonalának Budapesthez ily közelben való vezetését? — Már mondtuk, hogy óvakodjunk a Dnán e szelvényben még pedig idő előtt remekelni; azonban maga e budai kikötő is az ő kacskaringós vasutaival s pinczehelyiségeivel tervezett alakjában kivihetetlen, vagy pedig az annyiszor emlegetett Gellérthegy és Promontor közötti gyár s iparváros az utopiák országába tartozik. Tessék megnézni a közlekedési ministerium által bemutatott, elől hivatkozott, minden képviselő kezénél levő s itt folyton szem előtt tartott „átnézeti térképet“: Budától a löporonyórházig hány vasútvonalon megy keresztül a buda-promontori ut? *Kilenczen!* — Hát a székesfehérvári országút? — Először is egy kettős vonalon, mely a pinczehelyiségekbe vezet, azután e kettős vonal visszakanyarulásán, majd egy darabig ezekkel párhuzamosan, míg ismét kikerül e kettős hálózatból, hogy az összekötő vasútvonal alá s végre a kikötő külső vonalán kiszabadulhasson, — *csak nyolcz vonalból!* — Alagút e vidéken a talaj fekvésénél fogva általában nem lévén alkalmazható; mert a kikötő 6' és 12' magasságáról fölfelé jövő vonatok még nem emelkedhetek annyira: ennél fogva az ez utakon a fővárosba kényszerült összes dunántuliaknak lehet alkalmuk nyolczszor-kilencszer az ide s tova rohanó mozdonyok által szétzuzatni, — mit a ministerium „minden veszély nélkül eszközölhető“-nek állít, — — legjobb esetben pedig — — — órákig föltartóztatni.

Kisértsük csak meg e vasúttömkeleg Ariadne-fonalának, — ezen a legmerészebb kanyarokban ( $\frac{1}{225}$  —  $\frac{1}{125}$ -ig) emelkedő vasútvonalak hosszát kiszámítani, s úgy fogjuk találni, hogy — magának a kikötőnek kocsival meg sem közelíthető belső s külső számtalan vasutait számításba sem véve — annak felső részén a kikötő Duna-felöli oldaláról egy ikervonal 922 öl hosszúságában vezet a pinczehelyiségeken keresztül a budai vasút alagútja felé, mindkettő 1844 öl; a kikötő belső oldaláról vezet egy 1087 ölnyi merész kanyar az összekötő vasútvonalba vissza; azután következik az összekötő vasúttöltés a budai indóházba 2715 öl hosszúságban; azon alul a kikötő alsó része belső oldalától egy az összekötő vonalba visszakanyaruló 1275 öles vonal, s végül legalul ismét ikrek az alagút felé 1700 öl hosszúságban, mindkettő egyre másra 1992 öl, azaz: *mind a kilencz vasútvonal 8913 öl hosszú  $\frac{1}{4}$  mértföld legdrágább területen, melyet egészen az államnak kellene kisajátítania, — — oly hosszú vonal, mint a Pest-kőbányai kiindulási ponttól a budai pályaudvarig s onnan az albertfalvi állomásig.* Ha tehát a ministerium e tervezett vasutakat kiépítteti, éppen kétszer annyiba fognak kerülni, mint egy Pest-Kőbánya-Csepel-Albertfalvi körvasút; — e mellett a budai gyár s iparvárost e vasúttömkelegben lehetetlenné tévén, — magát Budapestet is a Duna mentén egyedül lehetséges délfelé való terjeszkedésében végkép megakadályozza, éjszakra az osztrák államvaspályától már úgy is fojtogatván — századok multával a haza vesztét fogja okozni. Mert ne felejtjük — — — fővárosunk felvirágzása egyedül a Duna mentén lehetséges, mennél akadálytalanabb kereskedelmének terjeszkedésétől függ; fővárosunk

nagyságától pedig ismét majdnem maga az ország létele: egyes városokat, tartományokat elfoglalhat ugyan az ellenség, egy nagy, népes fővárost alig, — mutatja Páris s Franciaország. — A kormány s Pest városa milliókat adna, ha a Pest északi részéről beléje ékelt osztrák államvasut indóházát s az ottani gyárakat eltávolíthatná, s mégis most már dél felé is vasuttöltéssel akarják lehetlenníteni a Duna mentén való terjeszkedést s az új budai gyár- s iparvárost!! Hogy lehet ily szűk határokon belül egy nagyszerű főváros jövőjét megállapítani?! — —

De — hát mi kényszeríti a miniszteriumot e majdnem összes 758 mértöldnyi vasutainkat összekötendő hidat e minden tekintetben veszélyes s mégis czéltalan helyen az általa ki sem számítható milliók árán — ide építeni?

Főérvül az hozatik föl részéről: a közlekedési ministeriumnak a Duna partján elhaladó vasutak összeköttetésére a legrövidebb, legegyszerűsebb s ennél fogva a kereskedelemre nézve is legelőnyösebb vonalat **kellett** keresnie s **kell** kiépítenie! — — —

De hiszen a legrövidebb összeköttetés a pesti s budai (?) indóházak közte a Tüköry töltésen s a Margit-sziget alatt tervezett hidon keresztül van! ? Hogy a most tervezett vasút s hídja a legegyszerűsebb s a kereskedelemre nézve legelőnyösebb vonal lenne, — kereken tagadjuk. Az előttünk fekvő átnézet térkép szerint ugyanis minden a pesti indóházakban megrakott teher s személyszállító waggon- s vonatnak a budai pályaudvarba kell visszakerülnie. Ez pedig nem a legrövidebb vonal s a közlekedésre és kereskedelemre nézve éppen nem a legelőnyösebb szállítási mód! Azt hittük, hogy a pesti központi indóház létrejöttével a budai pályaudvar minden országos értékét elvesztette és csakis a Budára s onnan szóló árucikkek lerakódó helyéül fog szolgálni. Vagy nem volt-e már eredetileg is a legnagyobb oktalanság a budai pályaudvart e zsákutczába telepíteni, hol sem ő nem terjeszkedhetik s a Krisztinavárost is gátolja közlekedése s terjeszkedésében?! — Vagy talán a világforgalomnak e zsákutczába való visszaterelése Budavárosának nyújtott kedvezmény akar lenni? Az — talán — lehet a déli vasuttársaságnak; de a világkereskedelemsnek s nevezetesen országunk kereskedelmének nem előnyére, hanem világo számokban kimutatható hátrányára van.

Vegyük csak higgadtan a forgalmat, melynek közvetítésére ez összekötő vasut-híd vonala hivatva van, s észleljük meg előlegesen e kereskedelmi forgalom irányát. Szerintünk az összekötő vasut hídja az éjszakeről, éjszak-keletről s keletről nyugatra s délre az adriai tengerre s a középtengeren keresztül az atlanti oceánra, — valamint más oldalról a fekete tengerről, délkeletről s keletről nyugatra s nyugat-éjszaknyugatra s visszasiető árucikkek közlekedési vonalául fog szolgálni. A meglévő vasutvonalakat e czélra tekintetbe véve, a közlekedésben legrövidebb s ennél fogva a kereskedelemre nézve is legelőnyösebb vonal az, **mely Pestről a lehető legegyszerűsebb vonalban a Duna jobb partján Bécsnek és Triesztnek haladó Bicske-Tata-Szőny\*)-bécsi s dél-trieszti vonalba szakad.**

\*) Hogy ezen állami garancia nélkül Bécsnek vezető vonal a legegyszerűsebb, legelőnyösebb s — könnyen védhető lévén — hadászati szempontból is a legelőnyösebb, — azt az esztergomiak s különösen a kőszentelepek tulajdonosai sem tagadhatják. Miután leg-

E legegyszerűsebb vonalat pedig megkapjuk, ha a ministerium által a pesti kőbányai parknál tervezett kiindulási ponttól egy átlót húzunk a budainál a Dunához sokkal közelebb fekvő albertfalvi állomáshoz, mely egyuttal a Pest városházától mint középponttól huzott kör egyik érintőjét képezi. Hogy ez egyenes a ministerileg javasolt kiindulási ponttól a disznószállások mellett elhaladva, a városi legelőn s lóversenytéren keresztül a szénaraktárnál a soroksári kikötőn és Csepel szigeten át a Duna folyása miatt a budai puska-portoronyórház feletti tájon, körvonallá görbül, az csak előnyünkre szolgál: mert az egyenes vonal távol vinne az erőszakolt budai kikötőtől; a Duna folyása miatt pedig Budának homorult vasutvonal lehetővé teszi e vasutat valamint a Bicske-Szőny-bécsi vonallal egyenes vonalú összeköttetésbe, — úgy a budai kikötővel is azon előnyös kapcsolatba hozni, melyszerint — a közmunkatanácscsal egyetértőleg Uj-Budát csak egy vasutvonal metszené keresztül, — s a kikötőben 6' és 12' magasságban megrakott waggonok ily távolságban már fölemelkedhetnének az 52' magas összekötő vonal színeére. Ezt egy 1500 ölnyi vasuttal ellehet érni, a mi hatszorta kevesebb, mint a 8913 ölnyi sokkal drágább s veszedelmesebb kanyarok, melyek azonföül, hogy e tájon minden közlekedést gátolnák, — még a gyárvárost is lehetlenné tennék.

Hogy pedig e vonal rövidebb a közlekedési ministerium által föllállítottnál, számokkal is kimutatható. — A közlekedési ministerium vonala ugyanis a kiindulási ponttól a Dunáig 2430 öl, az összekötő hid 200 öl, a Dunától a budai vasut alagutjáig 1755 öl, az alagut s pálya az indóházig 960 öl, onnan vissza az albertfalvi állomásig 3660 öl azaz összesen 8945 öl s a budai pályaudvarban haszontalanul töltött s visszapótolhatlan drága idő vesztesége! A Pestről Albertfalvára huzott s Csepel szigeten „körvasut“-tá görbült átló pedig kiindulási pontjától a nagy Dunaáig 3595 öl, a hid 200 öl, az uj budai állomásig 1500 öl, tehát összesen 5295 öl vagyis 3650 öllel rövidebb, mint a tervezett, s azon megfizethetlen előny, hogy a kereskedő áruja s az utazó nem kénytelen Budán vesztegleni, hanem Pestről a lehető legegyszerűsebb vonalban megakadás nélkül szállíttatik a bicskei vonalon Bécsbe s a székesfehérvárin Triesztbe.

Ez utóbbi vonal még azon esetben is rövidebb, olcsóbb s előnyösebb, ha a közlekedési ministerium a tervezett s Budára visszakanyaruló vonal mellé a vasutakkal ugyis tulhalmozott budai kikötőből még egyet vezetne az albertfalvi állomás felé; mert a mennél egyenesebb ugyan e vonal magában véve, annál feljebb esik az albertfalvi állomástól, melyhez pedig mi diagonalist huztunk — az eddigi mértani alapigazságok szerint a legegyszerűsebb kötvonalat. — Hogy a soroksári Dunán létesítendő kikötőn keresztül vonuló vasut hídjá sokkal kevesebb költségbe kerül, mint a budai kikötőben tervezett, — nemcsak azon összehasonlításból számolható ki: mennyivel olcsóbb az elzárt s összeszorított soroksári ágon keresztül a hid a budai kikötőben 52' magasságban vezetendő hídnál? hanem abból is, hogy Csepel

---

inkább Budapesttel akarnak összeköttetésben lenni, e vonalból A. Galláról fele költséggel építhetnek maguknak szárnyvonalat az általok erőltetett, a Dunával s osztrák államvaspályával párhuzamos, hegyormok- s hasdékok között roppant költséggel s állami garanciával építtetni kívánt szögletes vasutvonal helyett.

szigeten a községek ajánlották a szükséges töltés meghordását, míg az utóbbit az államnak egészen a maga költségén kell létre hoznia.

Az előlnevezett községek tehát nemcsak saját érdekükben, hanem Budapest biztonsága, egészségügye s terjeszkedésében rejlő fölvirágzása érdekében, különösen pedig az összes ország kereskedése, sőt a világforgalmi kereskedelem előnyei szempontjából kérték: *hogy e vasutvonal a Csepel szigeten keresztül vezetessék, kötelezvéen magukat a szigeten szükségelt vasut-töltés meghordására, ha az ország ez összekötő hid két oldalán nekik — habár korlátolt teherre — közlekedési hidat nyit.* E hid századok multával ugy is szükséges lévén, utódaik könnyebbségére most kérik azt egyidejüleg kiépíttetni s így örök időkre biztosítani a Duna mindkét partjával való közvetlen összeköttetésüket.

E rövid érveléseket még következőkben ismételt indokokkal kívánjuk istápolni :

1-ör. Az általok kért vonal csakugyan mint millio lakost körítő „körvasut“ alakjában tűnik föl, míg a tervezett az osztrák államvasuttal alig 400.000 embernek lakhelyet engedő négyzetet képez.

2-or. Kérvényezett vonaluk töltés nélkül magasabb talajon vezetettvén, Pestet terjeszkedésében még e vasutvonalon túl sem gátolja, — szabad légjárástól sem zárván el, egészségügyére is jobb hatással lesz.

3-or. Ohajtott vonaluk a Dunának már megállapodott medrén vezetvén keresztül, — a vasutakat összekötendő hid a Dunaszabályozással egyidejüleg fele költségén vétethetnék foganatba. A pillérek itt a viz emelkedésével egyforma, előre pontosan kiszámítható és semmi változásnak ki nem tett mélyedés alá esnek, mialatt a ministerileg javasolt helyen a Duna magának új medret ásni kényszerítettvén, határozottan ki sem mutatható : hol fogja medrét a legmélyebre ásni, s ennélfogva a pilléreket mind háromszorta nagyobb mélységre s nagyobb költséggel kell állítani s mégsem fognak annyi szilárdságot s biztonságot nyújtani, mint a megállapodott mederben. A soroksári Dunán szükségelt hid ellenérvelése magában összeomlik, mihelyt arról van szó, hogy az ág teljesen elzáratik; ha pedig egészben kikötővé alakíttatik — az esetre is megadatott a válasz.

4-er. Budapestet csak a kereskedelem teheti nagygyá s tekintélyessé. Hogy az egész világból ide folyjon össze a világkereskedelem, annak szabad vámmentes raktárákat, doksokat s kikötőket kell állítanunk, s e célra nincs kizemeltebb helyünk, mint a Csepelsziget felső csucsán ezen kérvényezett vasutvonal által kikerekített háromszög, hol az akár vizen, akár szárazon jött transennalis árucikknek mintegy teremtett helyök van, míg a tervezett e csucsot kizárja köréből.

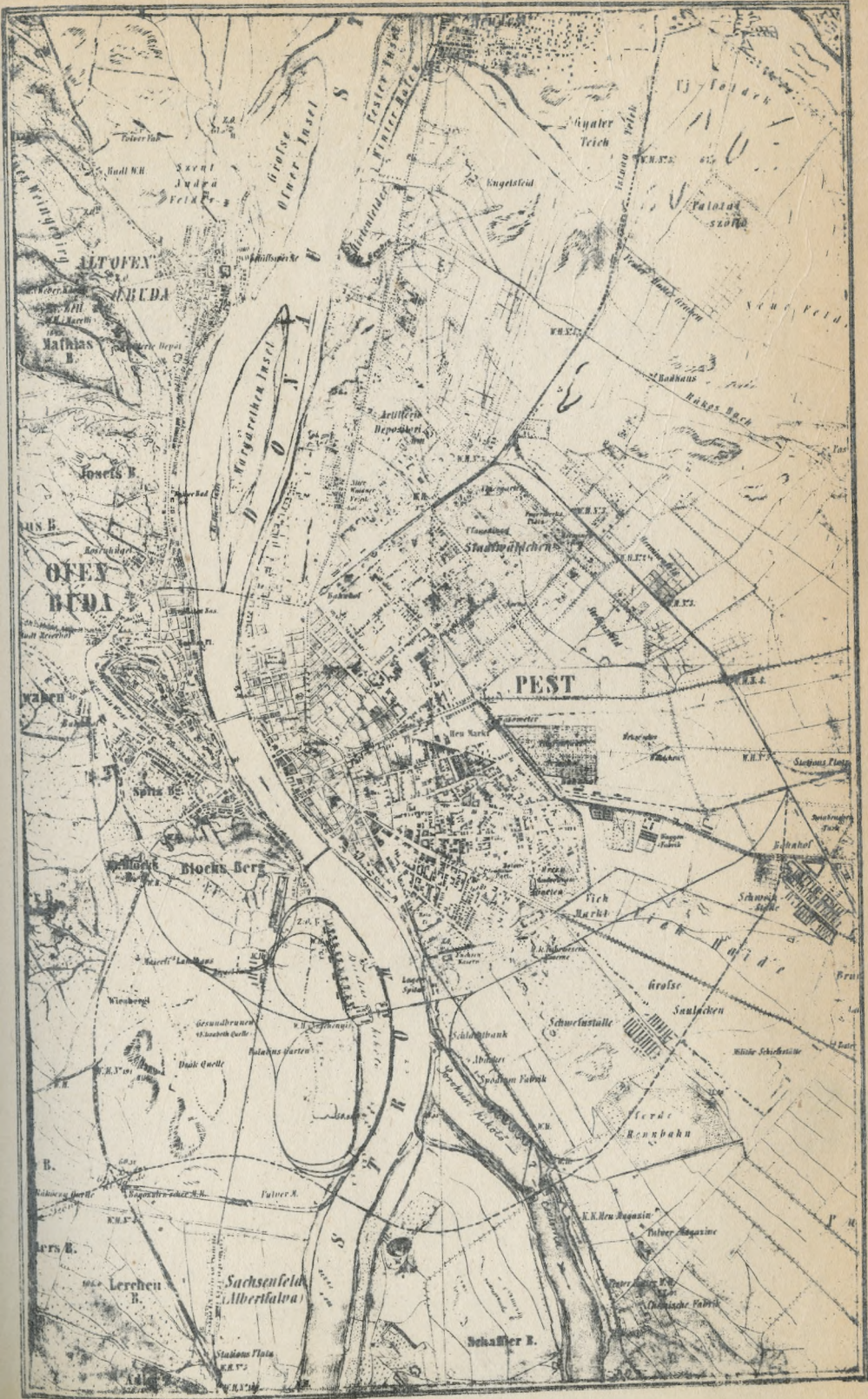
5-ör. A fővárosban szerteszélyel, sőt legroszabb helyeken letelepedett gyáriparunk is kíván már egyszer állandó helyet, hol nyugodtan megállapodhassék s mégis a legközvetlenebb vasutkapcsolatban legyen. E vidék az éjszaknyugati szeleknek kitett Szt. Gellérthegy s Promontor közötti róna, melyet a kérvényezett vonal kettéhasítván a felsőt gyárvárosnak, az alsót iparvárosnak kínálja; mindkettő az őket átszelő vonal által Bécscsel s Triesztel lévén

leggyeuesebb összeköttetésben, forgalmival az új budai pályaudvart fogja élénkíteni a Buda zsákutczaí indóház helyett.

6-or. Végül a századok multával Pesthez tartozandó Csepel sziget 20.000 lakossága is megérdemel némi tekintetet, s miután századok multával e sziget összeköttetésére csakugyan szükséges leend egy híd, — megérdemli a kiszámítást: vajjon nem olcsóbb-e e vasúthíd két oldalán Budapestnek előre egy negyedik közlekedési hídról gondoskodni — hihetetlen lévén, a mit iró némely bureauban hallott, hogy t. i. e híd még egyszer annyiba kerülne; a mi azonban mégis kevesebb volna, mint a ministerium által tervezett híd költsége.

Az egész nagyfontosságú ügy napi renden lévén, kötelességünknek tartottuk azt az ország ítélő széke elé hozni, nehogy milliók árán milliárdnyik károk okoztassanak.

Ungarn



DE-BALLAS GEZA

