

FŐVÁROSI ÜGYEK.

A budapesti körcsatorna.

Sándor László műszaki tanácsos a kereskedelmiügyi minisztérium megbízásából nagyszabású tervet tár az ország és Budapest közvéleménye elé. A terv tárgya a hajózható budapesti körcsatorna, mely a pesti oldalt ivelné át az újpesti Dunától a Soroksári Dunáig, nem új, csak a megoldása az, a melyet becsessé tesz, hogy számot vet a jövő Nagykör Budapestjének életérdekével. Tudjuk, hogy már hatvanas évben foglalkozott a körcsatorna létesítésének eszméjével Reitter Ferenc, a ki Budapest akkori dimenziója alapján a csatornát a mai Nagykör tájékára tervezte. A komoly és érdemes tervek sorában ezt a tervet egy évtizeddel ezelőtt a Kvassó Jenő-féle nagyszabású terv követte, melynek egyik változata tavaly is foglalkoztatta az ország műszaki közvéleményét.

Most a Sándor-féle terv az, mely igen érdekes városfejlesztő szempontjait a lehető legjobb megoldás alapján kívánja szolgálni és kéri, hogy a közfigyelem feléje forduljon. Alább ismertetjük ennek a *harmincöt millió koronás* megoldásnak részleteit. Ezek az eddig közreadott részletek még nem aprólékosak. A jövő pompás képe a közreadott műszaki javaslatban még csak nagy vonásaiban van előttünk. A létesítésnek most még ugyszólván csak az elvi szempontjai kerültek a közönség elé, hogy lelkes híveket toborozzanak a megvalósításhoz. A javaslat és a hozzácsatolt térkép a vonalvezetéssel és annak műszaki föltételével ismertet meg bennünket, de már ebből kitetszik, hogy Sándor László helyesen érezte meg a földadatnak a fővárost, a helyi és az országos forgalmat érintő föltételét. Benne szerencsés ösztönrel talál megoldást a vízi és szárazföldi közlekedésnek az a közvetlen kapcsolata, mely egy oly centralizált forgalmu országban, mint Magyarország, az adott földrajzi viszonyok középpontjába szervesen illeszti be az ország fővárosát.

Jól tudjuk, mit jelent az országra és mit jelent magára Budapestre, a városfejlesztés és közlekedés nagy szempontjainak helyes összeegyeztetése. Sándor műszaki tanácsos előtt ez lebegett műve kidolgozásánál. Előtte már ma megcsillan annak a hatalmas Budapestnek a képe és imponáló aránya, a melyet többé kicsinyes a jövő zenéjének nevezni. Figyelmeztet rá, hogy a mai városvezetés kötelessége megvetni a jövő alapját. Külföldi példákkal agítál a mellett, hogy oly probléma megoldását, mely szorosán összetartozik a főváros jövő nagyságával, a városi földadatok közzé sorozzanak be. Sándornak az a helyes és egészséges álláspontja, ha nem is fejté ezt ki nyíltan, hogy a budapesti kereskedelmi kikötőt a körcsatornával együtt a főváros illessze be a saját földadatai közzé és megvalósításukat már ma megfe-

lőben készítse elő. A leendő Duna—Tisza-csatorna létesítése, mely ezekkel szoros kapcsolatba fog szintén kerülni, maradjon csupán az állam földadata.

A fővárosnak a saját földadatát lassankint már ma elő lehet készíteni, ha a körcsatorna létesítésének adva levő tervét a megvalósításra elfogadja. Biztosítani kell a csatorna vonalán mindazokat a területeket, a melyek a létesítendő hat zsilip és kikötő részére szükségesek lesznek. Az építő engedelmek kiadásánál mindenesetre már ma tekintettel kell lenni arra, hogy a csatorna mentét az odatelepitendő gyárvidék részére szabadon kell tartani. A végleges szabályozó terv közlekedési fővonalait is úgy kell megszerkeszteni, hogy a vízi és szárazföldi forgalom kapcsolatát szolgálják. A pályaudvarok elhelyezésének is a kikötőkhöz kell alkalmazkodnia.

Oly földadatok ezek, a miknek harmónikus megfejtése ki fog hatni Budapest egész jövődjére, s éppen ezért kell örülni, hogy a főváros legfontosabb problémáját a Sándor-féle terv is napirendre tűzi, hogy áldatlan és alkotástalan korunk figyelmét nagyszabású gondolatok utjára terelje. Valóban kár lenne, ha ez a terv is az eddigiek sorsára jutna. A tanulmányból közöljük a következő részét:

A víziutak kérdésével újabban 1902—1904-ben a földmivelésügyi minisztérium kebelében fönnállott *Jolyócsatornázó-osztály* is foglalkozott, tervet is dolgozott ki, melynek kiinduló pontjául a *Rákospatak medre* szolgált, még pedig egyik változatban mint végig nyílt csatorna, másik változatban a kőbányai rész alagutban vezetett csatornakiképzésével. Mindkét irányu tervezetnek a soroksári Duna-ágba vezető torkolati része az ugynevezett *Illatos-árok* irányát követte.

A legújabb tanulmány tárgyát tevő Sándor-féle hajózó övcsatorna vonala szintén a Rákospatak medrének a Paskál-malomig való fölhasználása mellett, a közvetlenül érdekelt városrészeknek még *beépítetlen s az övcsatorna létesítésére ez idő szerint még egyetlen alkalmas területén vezet, a legrövidebb irányban:* a Kis- és Nagy-Zugló között, Rákospalvától nyugatra, a Ligetelki dűlön át, a kőbányai sertéshizaló érintésével, a Wekerle-telep és Erzsébetfalva északnyugati házsorait érintő Határ-utig s ennek fölhasználásával a soroksári Duna-ágban létesítendő kikötőbe.

A vasuti és vízi-ut kölcsönös átrakodása céljára a Tömöri-téren, Rákospalvára, Bosnyák-téren, a Külső Kerepesi-utnál, Kőbányai-utnál, az Üllői-utnál és végre a Mester-utcánál *belső kikötőket* fognak létesíteni, melyek mindegyike a közeli vasuti vágányokkal is összekötéssel bírna, hogy így a vasut és vízi ut közötti forgalmi csere, a közvetlen átrakodás lehetősége is előállhasson.

Az övcsatorna és tartozékainak összes költsége *35 millió koronában* van föltüntetve.

A befektetendő tőke jövedelmezőségére csupán a közel 22,5 kilométer rakodópart bérletéből és a csatorna-illetékből befolyó jövedelmet számítva, a mintegy 165.500 korona fentartási és üzemeltetési költségnek teljes fedezetén kívül *3 százalék állana az amortizáció céljára*, megjegyezvén, hogy e mellett az a jövedelemtöbblet, mely például a *kisajátított területek értékesítése*, valamint az a közvetett haszon is, mely az övcsatorna létesítésével a fuvar és szállítás költségét csökkentené, lényegesen fogja az övcsatorna jövedelmezőségét elősegíteni.

Igen érdekes és megszívlelésre méltó a szerzőnek a *szállítás költségében elérhető megtakarításra* vonatkozó tanulságos adata, valamint a Majnafrankfuti új kikötő létesítésénél követett s utánzásra ajánlott *telekértékesítéssel* elért eredményről közölt részlet.

Befejezésül végre rámutat a tervező ama tervmódozatra is, mely az övcsatornának teljes egészében való kiépíthetését egyelőre gátló körülmények el nem háritása esetén volna követendő, midőn tudniillik a Rákospatak medre, nemcsak a Paskál-malomig, de folytatólag *Rákospalváig* lenne a fővárosi hajózó-csatorna céljára fölhasználva és innen kezdve egy a Dunát a Tiszával összekötő hajózó-csatornának alkotná egyik részletét.

Ez utóbbi létesítés esetén azt is ajánlja Sándor tanácsos, hogy a késő jövőben, midőn a Tiszáról a Duna felé gravitáló forgalom olyan mértéket öltene, hogy a tranzító-, valamint a budapesti piacra irányított helyi forgalom egy részétől a hajózó nagy csatornának előbb jelzett, a székesfőváros belterületén átvonuló részlete mentesítendő volna, ugy ez esetben a főcsatornából Férihegy-pusztá tájékán elágazóan Szentlőrincen, Péterin át Soroksá-