

# Légvédelmet!

A légvédelem terén Magyarországon történetek már intézkedések, de mindent összevéve, még nagyon az elején vagyunk. Külföldön már nagy szervezkedéssel és áldozatkészséggel fontos intézményeket és szervezeteket hoztak létre, nagy gyakorlatok történtek és a legtöbb országban fölkészültek a légitámadás mérhetetlen veszedelmének az elhárítására. Nekünk még sok pótolni valónk van, de a legnehezebben már túl vagyunk. Az első és legfontosabb feladat az volt, hogy a magyar közönség megértse, milyen nagy érdekek fognak itt kockán és hogy elsősorban a társadalom felelősségére és áldozatkészségére vár a feladat, hogy önmagát megvédje a levegőből rázúduló tűz, gáz és gránát veszélye ellen. Ma már Magyarországon is mindenki tudja, hogy a védekezés nemcsak szükséges, hanem kötelessége is a társadalomnak és mindenki ziven támogatja a hatóságokat abban a munkájában, hogy a társadalmat önön érdekükben megszervezze és a légitámadás veszélyével szemben ellenállóképessé tegye. A szervezésnek legnagyobb része Budapest székesfőváros területére esik. Ez a nagyfővárosi hatáskör a székesfőváros XIV. ügyosztály hatásköre lett, dr. Némethy Károly m. kir. kormányfőtanácsos, tanácsnok a főintézője a légvédelmi szervezkedésnek. Megkérdeztük

## Dr. Némethy Károly

a légtámadás nagyfővárosi feladatairól és eszközeiről s kérdéseinkre a következő érdekes választ kaptuk:

— A közigazgatás sok irányú tevékenységében új feladatként jelentkezik a légtámadás. Célja légi támadás esetén a tömeg lelki nyugodtságának biztosítása vagy legalább is a tömegesen szélcsendes megnyilatkozásoktól való visszatartása, a támadás által szenvedhető károknak a lehetőség szerinti csökkentése, a közrendnek és közbiztonságnak támasztása esetén is minden körülmények között való biztosítása, végül a károknak rövid idő alatti megszüntetése és az életnek mielőbb a szokott rendbe való visszatérése.

— A pár szóval megjelölt munkaterület a feladatoknak oly tömegét nyújtja, melyet ma a szervezés kezdetén teljes egészében át sem láthatunk.

— A sikeres védekezés lelki alapjainak megerősítésénél legelőszóbb az volna, ha a lakosság minden tagja tájékozva lenne a riadó pillanatában és a légi támadás alatt megkövetelt magatartásáról, valamint a gázvédelem elemeiről. Az ezirányú kioktatásra különös súlyt fogunk helyezni és azt hirdetések, népszerű nyomtatványok, újságpropaganda, rádióadások, ingyenes légtámadás előadások tartásával és légtámadás filmek bemutatásával fogjuk előmozdítani. A hatóságok ezirányú munkáját a „Légtámadás Liga” fogja hathatósan támogatni.

— A közeledő támadást hangárnyékolt terület kizárása mellett készült riasztó berendezés fogja közölni a lakossággal és azzal egyidejűleg elsőtűzberendezés útján az ellenség tájékoztató képességének megnehezítése céljából koromsötétbe borított a közületet.

— A fővárosban kísérletezéseket végeztünk és megállapítottuk, melyek azok a helyek, amelyekre a speciális riasztószírnak hangja nem hangzik el. Háztömbök és más akadályok zavarják ugyanis a hang terjedését s így jönnek létre olyan területek, amelyeket a szírnázásnál külön kell figyelembe venni. Ezek az úgynevezett hangárnyékolt területek, melyeknek megfelelő riasztást külön elgondolással kell lehetővé tenni.

— A zsúfolt építkezési rendszerrel a gyújtóbomba a legnagyobb veszély. A veszély csökkentése érdekében a padlástereket lomtalanítatjuk, a tetőszerkezetet és a könnyen gyúló anyagokat impregnálásal lángállóvá tétetjük.

— Az életbiztonság fokozását szolgálja a nyilvános és magán légtámadás óvóhelyek létesítése. Az idevágó törvényes rendelkezések előkészítése alatt állnak és azok életbe léptetése után fokozott iramban fogjuk megindítani az erre vonatkozó munkálatokat.

— A közbiztonsági szervek munkája a légi támadásokkal kapcsolatosan megszorozódik és ezért a békésülésiglethez méretezett szervezetet kiképzett és felszerelt légtámadás szolgálatosokkal — *segédrendőrökkel* — kell megerősíteni, oly mértékben, hogy az a közrendet minden körülmények között biztosítani tudja.

— A gyújtóbombák, mint a légi támadások legveszélyesebb harciszerepei által okozott tüzesetek számbeli valószínűsége miatt a közületek hivatásos tűzoltói feladataikkal megbirkózni aligha tudnak és ezért a hivatásos tűzoltók létszámát se-

gédszolgálatosokkal kell megfelelően kiegészíteni.

— A gáztámadásokban rejlő veszélyek elhárítására gázfelderítő és gázmentesítő járókat kell szervezni. A gázfelderítő járók a harcászati mérgezett területeket felkutattja, megjelöli az alkalmazott harcászati mérgezett részt lezárja és az őt nyomon követő gázmentesítő járórt azonnali gázmentesítésre utasítja.

— A gázok hatása a gyakorlatban, hála Isten, eddig nagyrészt ismeretlen. Amilyen szörnyűnek látszik első pillanatra, annyira vigasztaló, hogy a természet maga is gondoskodik a védekezésről. A szél, a légáramlás, a köd, az eső, a növényzet mint természetes védőeszköz, amelyek szerencsés esetben a legjobb védelmet nyújtják. Figyelembe kell venni azt is, hogy nagyobb terület elgázosításához rengeteg mennyiségű harcigáz kell.

— A légitámadás rombolásai következ-

# Gyorsközlekedést!

Budapest városfejlesztési programjához tartozik a Közmunkák Tanácsának az a nagyszabású terve, amellyel meg akarja valósítani a világvárosi forgalmak lebonyolítására alkalmas gyorsközlekedési főutvonalat Budapesten. A számbajelölhető európai fővárosok közül Budapest az egyetlen talán, amelynek nincsen a gyors közlekedés céljaira alkalmas földalatti hálózata és így a város forgalma majdnem százszázaléki az uttesteken bonyolódik le. A Közmunkák Tanácsát a főforgalmi ut kiépítésénél az az elgondolás vezette, hogy a rendkívül költséges földalatti vasút kiépítése helyett olyan főforgalmi utvonalat épít, melyen lehetőleg nincs keresztezés és a járatok meggyorsítására minél távolabb lehet helyezni egymástól a megállókat. Budapest természeti fekvése mellett pedig erre legalkalmasabbnak a Dunával párhuzamos irány, vagyis maga a Dunapart mutatkozott.

A tervek szerint Óbuda rendezésével egyidejűleg történik meg az Óbuda—Hungária körüli hid megépítése, vagyis Óbudának és Újpestnek a Cityhez való közelebbhozása. Az óbudai hid megépítésének legnagyobb jelentősége éppen abban áll, hogy Budáról és a budai hegyvidékről, valamint az Újpestről jövő forgalmat a legrövidebb úton, tehát az egyenesben bonyolítja le. A Közmunkák Tanácsa terve szerint ugyanis a gyorsforgalmi főutvonal az óbudai hid pesti hídfőjétől indul ki, majd a Dráva-utcán keresztül kijut a Dunaparra, amely végighalad egészen a Boráros-térig, innen pedig a Soroksári-úton át a Közvágó-hidig.

Az óbudai hid megépítésének szükségességéről, valamint a gyorsforgalmi főutvonal megvalósításáról

## Dr. Álgay-Hubert Pál

a Közmunkatanács alelnöke a következőket mondotta a Nemzeti Újság munkatársának:

— Az óbudai hid felépítéséhez mintegy 24 millió pengőre van szükség, amelyből 14 millió pengő magának a hidnak, 10 millió pengő pedig a járőrök építési költségeire esik. A 14 millió pengő költség biztosítottnak tekinthető az 1931. évi X. törvényekről rendelkező alapján szedett ingatlanforgalmi pótlétek jövedelméből, úgy, hogy mire ezek a jövedelmek a jövő év végén a Horthy Miklós-híd megépítése után felszabadulnak, semmi akadálya sem lesz az óbudai hidépítés megkezdésének. A hid építése 1938-ban megkezdődhetik s a megkezdéstől számított mintegy 3—4 év múlva a forgalomnak átadható lesz.

— Az óbudai hidnak a forgalmi jelentősége igen nagy és az, ugy Óbudának, mint a pesti oldalon a hídfőnél fekvő városrészeknek a fejlődésére nagyon nagy hatással lesz. — *azonban csak akkor, ha az óbudai hidat a belső városrészekkel, a Duna mentén haladó megfelelő közlekedési vonalakkal köttjük össze.* A budai Dunaparton, az Ujlaki rakparton át máris kiépítés alatt, közeli megvalósítás előtt áll egy új utvonalnak az óbudai kivező utnak a megépítése, azonban a Lánchídtól kezdődően ennek az utvonalnak a kellő gyors és jó összeköttetése a belső városrészekkel nincsen meg és csak igen nagy nehézségek árán lenne létesíthető. Egyébként is ez az utvonal inkább a belső budai részekkel való összeköttetés céljait szolgálná.

— *Még fontosabbnak és nagyobb jelentőségűnek tartom azonban, hogy az óbudai hid pesti hídfőjét a pesti Dunaparton a város központjával összeközzük.* Ugy a külső Lipótváros, mint Újpest és Rákospalota, de maga Óbuda is, az óbudai hid megépítése után a pesti

tében megszakított vagy megrongált közüzemi berendezések és vezetékek szakszerű helyreállítására légtámadás műszaki és helyreállító osztagok feladata lesz.

— A rombolások folytán keletkezett törmelékeltakarítását, az uttestek helyreállítását, az omladozó építmények megtámasztását és lebontását, a betemetett élőlények és javak kiasását a légtámadás munkásosztagok fogják elvégezni.

— A légi támadások alkalmából várható sebesülések, gázsérülések, szerencsétlenségek az egészségügyi szolgálat megfelelő kiegészítését kívánja. Szükségessé válik tehát a légtámadás egészségügyi és mentőszolgálat megszervezése. Szükséges lesz még a kórházaknak segélyhelyekkel és szükségkórházakkal való kiegészítése.

— A polgári légtámadás működőképességének biztosítása nem egyedül a közigazgatási hatóságokon mulik. Mulhatatlanul szükséges a társadalom legszélesebb rétegeinek megértése, odaadó támogatása és öntevékenysége. Bizton remélem, hogy a magyar társadalomban ez alkalommal sem fogunk csalatkozni.

Dunaparti uttal kell, hogy a kellő összeköttetést a pesti oldal centrumával megkapja. Eppen ezért rendkívül nagy jelentőséget tulajdonítok nemcsak egész Budapest közlekedése szempontjából, hanem a nagyszabású, észak-déli gyorsközlekedési utvonalnak, amely Újpest és Rákospalotától kiindulva, tulnyomó részben a Dunaparton haladva, egészen az összekötő vasúti hidig terjedne. E gyorsforgalmi utvonalnak a pesti Dunaparra eső szakaszán az az óriási természetadta előny használható ki, hogy a Duna partján keresztelő forgalom nincsen és így olyan zavartalan és nagy gyorsaságu közlekedés fejleszthető ki, amilyen más belső városrészekben csupán csak rendkívül nagy pénzáldozatok árán megvalósítható földalatti közlekedési utaknál van meg.

— A gyorsközlekedési utvonal nemcsak a gyors személy- és teherautóközlekedés számára szolgáló uttesttel épülne ki, hanem egyuttal a gyorsvillamos közlekedést is magában foglalja. *Ebbe az észak-déli közlekedési főutvonalba kapcsolódna be a körutak forgalma és a körutak és a hidak közvetítésével a kelet-nyugati főközlekedési vonalak. Ide kapcsolható be a nem nagy költséggel megépíthető csatlakozása az Andrássy-uti földalatti vasútnak és ugyanebből a dunamenti főutvonalból fognak kiindulni a jövőben megépítendő egyéb, rádiálisan haladó földalatti közlekedési vonalak, végül pedig ebbe lesz bekapcsolandó az óbudai hídról jövő forgalom is, amiáltal egész Óbuda, az óbudai hidon és a pesti dunaparti fő közlekedési utvonalon át kiváló összeköttetést nyer a város központjával.*

A Váci-úton való vezetés által válik lehetségessé az óbudai hídról jövő forgalomnak ebbe az utvonalba való bekapcsolása, mert hiszen a hid magassága folytán a hídról jövő forgalom a parttól csak megfelelő távolságban érkezik le a térszínre. A gyorsforgalmi utvonal a Dráva-utcaán át kanyarodnék ki a Dunaparra. Az ettől északra fekvő dunapartot ugyanis a teherhajózás részére szükséges fentartani, — azonkivül innen kezdve dél felé van meg már jelenleg is a rakpartoknak a megfelelő kiépítettsége. Az egész dunaparti utszakaszon, a Dráva-utcaától egészen a Lánchídig a gyors villamosvonal az alsórakparton vezethető és pedig legnagyobb részben annak a belső szélén. *Árvíz ellen az alsó rakpart szélén építendő és korlátként is szolgáló fal, valamint a kellő szigeteléssel készített burkolat védi meg az utvonalat.* A parlamentnél szénészeti okokból a gyorsvillamos nem vezethető a parlament előtt és ezért itt, a villamos forgalma a föld alá lenne helyezve és pedig a parlament alapjainak és épületének teljes sértetlensége és zavartalansága érdekében a parlament háta mögött lenne vezetendő.

— *A gyors autóforgalom, amely a Váci-úton és a Dráva-utcaán a közepre helyezett vágányok két oldalán helyezkedik el, az alsó rakparton, a Duna és a villamosvágányok közé kerül.* A terv szerint az árvízvédő fal mellett 3 méteres gyalogjáró van. A gyalogjáró és a villamos között pedig 15 méteres szélesség marad. A kocsi pályá berendezése ezen a 15 méteres szélességben olyan, hogy a gyalogjáró mellett marad egy 3 méteres sáv a parkirozó kocsik számára és ezenkivül mindkét irányban a személy- és teherforgalom számára külön közlekedési utávok állnak rendelkezésre. A Lánchídnál egy kénnel és nagysugaru ível épülő aluljáró lesz készíthető, amelyen át a forgalom a Lánchídról a Ferenc József-térre és vissza irányuló forgalomnak keresztelése

és így minden zavarás nélkül haladhat keresztül. A Dunaszállóak előtti szakaszon a villamos a viadukt alá kerül, amely alatt elhelyezve, egyrészt teljesen zajtalanul, másrészt pedig esztétikailag a Dunapart képét nem zavarva, fog itt a villamosforgalom lebonyolódni. Az Erzsébet-híd és a Lánchid között lévő személyhajóállomások az Erzsébet-híd és a Ferenc József-híd közé telepíttetnek át. A felső rakparton itt igen nagy szélesség áll rendelkezésre, azonban forgalomtechnikai okokból, *nehogy a hajóállomások forgalma a gyorsvillamos forgalmat keresztelje, a gyorsvillamos e két hid közötti szakaszon is a föld alá lesz helyezendő és a földalatti vezetés által fogja a Ferenc József-hídról jövő forgalmat, tehát itt is szintbeli keresztelés és a forgalom akadályozása nélkül elkerülni.* A Ferenc József-hídon tuli szakasza a gyorsvillamosforgalomnak akkor fog megépíthetni, hogy ha 1942-ben a Ferenc József-hídtól délre lévő közraktárak és az elevátornak a bérlete lejár.

— Ennek az egész, több évre beosztható építési programnak a végrehajtása — a földalatti szakaszokat is beleértve — mintegy 15 milliópengős költséggel megvalósítható. Rövidebb időn, 1—2 éven belül azonban meg lenne építhető a parlament és az Erzsébet-híd közé eső belső szakasza ennek a gyorsforgalmi utvonalnak, amely már a végleges elrendezésben mintegy 3,5 milliópengős költséggel készíthető el.

— A hajózási létesítmények kitélepítése után következő lépés lesz a Lánchid aluljárónak a megépítése, majd pedig a villamosvonalnak a parlamenttől az Erzsébet-hídig terjedő szakaszán, az alsó rakpartra való lehelyezése. A gyorsforgalmi utvonalnak a belső szakaszról északra és délre későbbi időpontban bekövetkező végleges kiépítéséig tehát átmenetileg a villamos és a gyors autóforgalom a parlamentnél építendő rámpán jut le az alsó rakpartra, majd az Erzsébet-hídról délre jut ismét vissza a felső rakpartra. *Eme belső szakasz megépítése után tehát máris a Lánchídról jövő forgalmat súlyosan zavaró es akadályozó keresztelő forgalom megszűnik és a Ferenc József-tér kaotikus közlekedési állapota rendeződik.*

— E nagyjelentőségű fő utvonal megépítésének, amely Budapestnek, egyik legfontosabb ütőerét fogja kepezni, technikai akadályok nem állanak az utjában és aránylag nem nagy költségáldozattal, néhány éven belül elkészíthető úgy, hogy az óbudai hid forgalomba helyezéséig ez a hiddal szervesen összefüggő és csak együtt, egy hatalmas jelentőségű közlekedési alkotást jelentő elgondolás megvalósítható.

## A gyorsközlekedés főutvonala

