



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztalvozas

351.81

Szerző:

Cím: *Egyelőre nem hidalják alá a „halálsorompót”*

Forrás:

*Pesti Napló**Bn**1924. 11. 1.*

Hely

Idő

„1924”

Személy

Egyelőre nem hidalják alá a „halálsorompót”

Az államvasút megváltoztatja menetrendjét — A villamos szárnyvonal kiépítésére a bukmékerek adnak pénzt

Az új lóversenytér közlekedése

(Saját tudósítónktól.) A Magyar Lovaregylet, mint már ismételt jelentettük, a jövő év május havában nyitja meg új versenytérét. A pálya tribünjei készen állnak és hogy ezenfelül mit kell még odakinn létesíteni, arról a napokban részletesen beszámoltunk. Mindezt könnyű kellő időben megcsinálni és sok pénz sem kell hozzá. Van azonban még egy nagyon fontos, sőt legfontosabb kérdés, mely sürgős megoldásra vár. Ez pedig a lóversenytérhez vezető közlekedés megszervezése, ami ugyan nem olcsó mulatság, de mégis olyan dolog, amit májusig meg lehet és okvetlenül meg is kell csinálni.

A versenytéri közlekedésnek két ágazata van. Az egyik a kocsiközlekedés, mely a tehetősebb embereket érinti. A másik a villamosközlekedés, melynek révén a tömegeket, a lóversenyzés legigazább fentartó elemét kell a futtatások színhelyére kiszállítani. A kocsiközlekedésnek van egy nagy és egyelőre sajnos, leküzdhetetlen akadálya: az úgynevezett

»halálsorompó.«

Az új versenytér a Kerepesi út jobboldalán van, szemközt az államvasút ceglédi vonalának »Ferenc József-laktanya« állomásával. A Kerepesi út közvetlenül ez előtt az állomás előtt keresztezi a vasúti vonalat. Ahányszor gyorsvonat, vagy tehervonat arra halad, a Kerepesi utat sorompóval lezárják. Ha pedig személyvonatról van szó, mely a Ferenc József laktanyánál megáll, akkor az úttest addig marad zárva, amíg ez a személyvonat az állomáson vesztegel. Ehez még az is járul, hogy az em-

lített állomás közel van a Keleti pályaudvarhoz és beleesik a pályaudvar vonalrendezési, illetőleg tolatási rayonjába. Ezeknek a körülményeknek a torlódása okozza azt, hogy a Kerepesi utat elzáró »halálsorompó« naponta harmincszor, negyvenszer is le van eresztve és hogy mindannyiszor a Kerepesi út kocsiközlekedése megakad. Már most tessék elképzelni egy lóversenynapot, amikor a futtatások megkezdése előtt egy félórán belül kétezer, esetleg háromezer gépkocsi, fiakker és konflis igyekszik a versenytér felé! Tessék elképzelni különösen a késő délutáni helyzetet, amikor a futtatások végeztével ez a töméntelen kocsi úgyszólván tíz percen belül törekszik ismét bejutni a városba! Világos, hogy

ez katasztrófális állapot, amely, ha nem változtatnak rajta, számtalan súlyos baleset okozója lehet.

— Itt tulajdonképpen csak egyetlenegy gyökeres megoldás volna kívánatos: a Kerepesi útnak a halálsorompón keresztül való aláhidalása, úgy amint például az Aréna úton alá van hidalva a Nyugoti pályaudvar rákospalotai vonala. Ez a megoldás azonban rengeteg pénzbe kerül. A főváros, melynek pedig általános forgalmi érdekből is el kellene végeztetnie ezt a munkálatot, vonakodik arra most ráfordítani azt a néhány milliárdot, amibe kerül. A Magyar Lovaregylet pedig egyrészt nem hajlandó a főváros helyett megcsináltatni ezt a munkát, másrészt pedig ő sem tud annyi pénzt előteremteni, hogy ezt is, de egyúttal a villamosközlekedés kiépítését is finanszírozza.

füz.) (Oldal)

Erre a másik módzatra nézve, mint értesülünk, már kész terv áll rendelkezésre és ennek megvalósítására meg is indultak a tárgyalások. Egyszerűen arról van szó, hogy

az Államvasút a ceglédi vonal számára új menetrendet dolgozna ki,

még pedig olyant, hogy a versenyek kezdete előtt és a futtatások befejezése után egy-egy óráig semmiféle vonat, sőt semmiféle tolató szerelvény sem haladna el a Ferenc József laktanya állomás előtt, úgyhogy abban az időszakban, melyben a versenytér kocsiközlekedése lebonyolódik, egyáltalában nem kellene lezárni a halálsorompót. Az eddigi tárgyalásokon ez a megoldás lehetőnek bizonyult és így van remény rá, hogy az új tavaszi menetrend gondoskodni fog a kritikus órákban a Kerepesi út állandó nyitvatartásáról.

A versenytéri látogatók tömegeit villamos vasúton kell a tribünök elé szállítani. Hogy ez gyorsan, lehetőleg kényelmesen és zavartalanul történjen, az fontos, sőt elsőrendű érdeke a versenyügynek, de érdeke a fővárosnak és a villamos vasútnak is, melyekre nézve a futtatás jelentékeny anyagi előnyökkel jár. Hogy pedig ezt a tömegszállítást pontosan, kifogástalanul meg lehet csinálni, annak bizonyítéka a bécsi példa a Freudenauba és onnan vissza

vezető villamosforgalom mintaszerű megszer-
vezésével. Ehez hasonló megoldást terveznek
nálunk is.

A versenytéri tribünök előtt valóságos vil- lamos-pályaudvart akarnak létesíteni

kellőszámú sínpárral, váltókkal és hurokvágá-
nyokkal, ahová versenykezdetkor torlódás nél-
kül percenként futhat be egy-egy villamos-
vonat és ahol verseny végeztével készen álló
vonatok tömege várná a közönséget, hogy szét-
hordja a város minden kerületébe.

A versenytéri pályaudvar maga azonban
persze nem elég. Szükséges még ezt a pályau-
dvart *kettős vágány segítségével összekötni*
a villamosvasút Ferenc József-laktanya álló-
másával és nemkevésbé szükséges kiépíteni és
rendezni a Hungária körútnak azt az eddig
rendezetlen részét, melyen ezt az összekötő
szárnyvonalat létesíteni kell. Amint látható,
ebben a tekintetben részint útépítésről, részint
villamos szárnyvonal létesítéséről, azaz rész-
ben városi, részben vasútvállalati feladat meg-
oldásáról van szó. A főváros és a vasútvállal-
lat hajlandók is a szükséges munkálatokat el-
végezni, ellenben nem hajlandó azt a *12–15*
milliárd papírkoronát előlegezni, amit itt be-
kellene fektetni. A Magyar Lovaregyletnek vi-
szont annyi készpénztökéje nincs, mert erre,
ami egyébként jellemző, amikor a pályaeépítő
vállalattal tárgyaltak, még nem gondoltak és
így ennek a fedezetéről sem történt gondos-
kodás.

Mindazonáltal kétségtelen, hogy ezt a mun-
kát el kell végezni, mégpedig úgy, hogy má-
jusra készen álljon. El is fogják végezni. Ha
másként nem megy, mégis csak a Magyar Lo-
varegylet fogja előlegezni a befektetendő tő-
két, vagy részben vagy esetleg egészben. Hogy
a pénzt honnan veszi, arra is megvan már a
kész terv. A Magyar Lovaregylet évről-évre
szokott működési engedélyt adni a bukméke-
reknek, akiktől természetesen a működési év
tartamára óvadék deponálását követeli. Most
a Lovaregylet ki akarja eszközölni a földmű-
velésügyi minisztériumnál azt, hogy *a fogadá-
sok közvetítésére vonatkozó engedély adassék*
*meg egyszerre minyárt három évi időtar-
tamra. Akkor viszont ő is három évi időtar-
tamra adná meg a bukmékek licenciáját*, de
ezektől aztán fejenként egy milliárdnyi óvadé-
kot követelne, mégpedig olyan kötelezettség-
gel, hogy ez az összeg csak három év elteltével
lenne visszafizetendő. Így elő lehetne teremteni
azokat a milliárdokat, melyeket a verseny-
egylet a városnak és a villamos vasutaknak
előlegezne és amelyekből azután megépülne az
út és a vasúti szárnyvonal. A város és a villa-
mos vasút a versenytéri közlekedésből három
év alatt könnyen le tudná törleszteni a befek-
tetett tőkét. A versenyegylet maga költség-
mentesen jutna a hiánytalan tömegközlekedés
óriási előnyeire. Ami pedig a bukmékeket
illeti, azoknak *az idén olyan ragyogóan jó esz-
tendjük volt*, hogy meg sem érzik azt az egy-
milliárdnyi kauciót. Úgyis a közönség zsebé-
ből kerül ki az erre való pénz, mely ilyen mó-
don mégis valamiképpen hasznára válnék a
versenyzés ügyének.