



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *W. G.*
Cím: *Budapesti földalatti gyorsvasutak.*
Forrás: *Magyarország*

Bp.

(Hely)

1919. 26.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Gisztályozás

Tárgy

385. 859

Hely

"1919"

Idő

Budapesti földalatti gyorsvasutak

A sajnálatra méltó budapesti embernek a létfenntartásért vívott harcban nap-nap után meg kell küzdenie egy olyan ellenséggel is, a melyhez hasonló a nyugati nagy metropolisok közönsége nem ismer: a budapesti villamosossal, régi, rövidlátó közlekedésügyi politikánk egyik tipikus emlékével.

Közönségünk tülekedik, topi, rugja egymást, panaszkodik, de beletörődik a változhatatlanságba és ezeket az állapotokat nagyrészt még a háboru számlájára írja. Már pedig ha a háboru sok minden bajunknak az okozója is, de a budapesti villamosmizériák a város gyors fejlődése és a fejlődéssel lépést nem tartó közlekedésügyi viszonyainak következtében, a háboru nélkül is bekövetkeztek volna. Naponta felmerül már most a kérdés, miként lehetne ezeken a bajokon segíteni. Két szempontot kell itt megkülönböztetnünk: az egyik, a meglévő berendezések átmeneti javítása, a másik, nagystílű új berendezések létesítése, amely utóbbiak azonban hatásukat csak évek múlán éreztetnék. Az átmeneti értékű javításokra ez alkalommal nem szándékozunk kitérni. Ehelyett nagy vonásokban azt akarják a közönség tudatába átvinni, hogy milyen irányban összpontosítsa figyelmét és szívesen ezáltal is a jövő forgalmi eszközeinek helyes kialakulását.

Budapesti jövő közlekedése csak akkor lesz tökéletes, ha abban döntő szerepet játszatunk a földalatti gyorsvasutaknak. Ne kén-

zeljük azonban itt mai földalattink további fejlesztését. Ez teljesen hibás volna. Hibás különösen azért, mert egy ilyen magasjártatú földalattinak mindenütt az utcai irányát kell követnie és építése éveig éppen a legforgalmasabb utvonalakon, az uttest felbontása miatt, megakasztja a teljes forgalmat. A létesítendő új budapesti földalatti gyorsvasutaknak mélyjáratuaknak kell lenniök, amelyek 30-40 méternyire haladnak az uttest alatt és így vonalvezetésük az utvonalak irányától teljesen független.

Első megvalósítandó vonal gyanánt ajánlatkozik, egy a keleti, déli és nyugati pályaudvarokat összekötő körvonal a következő megállóhelyekkel: keleti pályaudvar, körönd, nyugati pályaudvar, budai Margithíd, Széna-tér, déli vasút, Döbrentei-tér, Ferenciek-tere, régi népszínház, keleti pályaudvar. A megállóhelyek távolsága ne tévesszen meg. A pár perces gyaloglás a legközelebbi megállóhelyig bőven megéri, a ritkábban fekvő megállóhelyek révén elérhető gyorsabb utazás által. Ha a vonatok sebességét óránkénti 60 kilométerre vesszük, akkor a leirt kört körülbelül 30 perc alatt beutazhatjuk. Ez az egy adat is megvilágítja azt az óriási előnyt, amelyet egy földalatti gyorsvasút a közönségnek nyújt.

A jelenlegi villamosoknak néhány éven belül a város belső periferiájáról teljesen el kell tűnniök és helyüket részben a földalatti gyorsvasutaknak, részben pedig a motoromnibuszoknak átengedniök. A felszedett földalatti villamosok anyaga nem vész kárba, mert az a külteleken és a kisebb vidéki városokban felhasználható.

Eddig az elmélet! Ennek a gyakorlati megvalósításához azonban tőke kell. És ez volna az a pont, amelyen mindjárt létesülésükben megkezdhetnénk a vasutak szociálizálását. Induljon mozgalom a közönség körében a szükséges tőke összeadására. A befektetés teljesen biztos és kamatozó. Követelje a közönség, hogy a földalatti gyorsvasutak építési tőkéjének összehozására becsássanak ki az egyesült budapesti villamosvasutak, állami felügyelet mellett, száz koronás részvényeket, amelyek lehetővé teszik, hogy a legkisebb tőkével rendelkező ember is hozzájárulhasson ezen vasutak építésének lehetővé tételéhez, beleszólhasson azok ügyvitelébe és részesedhessen a haszonban.

Es még egyet. Vonjuk be földalatti gyorsvasutaink építésébe az angol tőkét is. A vasutak építéséhez ugyanis elég különösen képzett magyar mérnök, művezető és munkás áll rendelkezésre, de nem állnak rendelkezésünkre a szükséges segédgépek. Különösen pedig a Duna alatt vezetendő vonalrészek építéséhez szükséges, pneumatikus kamarákkal ellátott furópajzsok. Ezeket, a hozzáértő szakmunkásokkal együtt Angliából kell hozatnunk, mert míg ezeket a gépeket a magyar ipar megtekintheti, addig évek telnek el. Erre pedig Budapesti közönsége annál kevésbé várhat, mert ha földalatti gyorsvasutaink építkezését ma kezdjük meg, már akkor is alaposan elkéstünk vele.

W. G.