

A GYORSVASUT

16

Feledésbe merült gyorsvasut-tervek —
 Terveket dolgoztak ki, de nem számoltak a
 jövedelmezőséggel — A budapesti gyorsvasut minden
 kilométere 6—72 millió aranykoronába kerülne — Európa nagy
 városai között Budapesten a leglassabb a közúti közlekedés — Nincs
 rendszeres közlekedési statisztika — A pályaudvarok végleges elhelyezése
 és a főváros csatornázatának ujjaépítése nélkül a gyorsvasutat nem építhetik föl

Az első földalatti vasut Európában tudvalevőleg Budapesten 1896-ban épült. A vasut komoly közlekedési érdekeket nem szolgált, nem is azzal a céltalattal építették: inkább luxusvasutnak, azzal a rendeltetéssel, hogy a millenáris kiállításra kiszállítsa a vendégeket és a külföldnek mutogassák. A vasut azóta nem is fejlődött. Sem a járművek, sem pedig a szállított utasok száma nem szaporodott. A háboru alatt, amikor a más közlekedési eszközök teljesítőképessége mecsökkent és amikor a város kénytelen volt az autbuszjáratokat az Andrássy-uton beszüntetni, kisebb arányu fejlődés tényleg jelentkezett.

Röviddel, a vasut építésének befejezte után Zipernovszky Károly, műegyetemi tanár és társai a párizsi tervek mintájára egy Metropolitan nevű keskenypágányu földalatti vasutat akartak építeni, amely a nyugati pályaudvartól indult volna ki és a Szabadság-téren keresztül a Közvágóhidnál végződött volna.

Sem ez a terv, sem pedig Jellinek Henriknek a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság egykori vezérigazgatójának a főváros tanácsához benyújtott két terve nem valósulhatott meg. Az egyikkel a cinkotai helyiérdekű vasutat akarta magasvasut gyanánt a Dohány-utcán keresztül a Károly-kaszárnyáig behozni. A másik terv szerint, a vonal a nyugati pályaudvartól indult volna ki, ugyan-csak magasvasut formájában és vasszerkezetű viadukton át haladva a külső Váci-uton és a Hungária-köruton át egészen a Ferencvárosi pályaudvarig huzódott volna. Nem sokkal erre. Zie-linszky Szilárd műegyetemi tanár lépett a nyilvánosság elé egy tervezettel. Az elgondolás lényege az volt, hogy a nagy vasuti pályaudvarokat a föld alatt kettősvágányu pályával köti össze és a pályába bekapcsolja a Déli Vasutat is. Ámde a terv végrehajtása, amely kétségtelenül fejlődés nivóján állott, akkor sok és szinte áthidalhatatlan nehézségekbe ütközött volna, amire később rájöttek. Azután a földalatti vasut gondolata a napirendről jó időre le is került, mignem Kelemen Móric külföldi tanulmányutjáról hazatért és 1912-ben a Mérnökegyesületben ösmertette tervezetét és ő használta először a gyorsvasut kifejezést is. Kelemen tervezete szerint a jelenlegi földalatti vasutat az egyik oldalon a Dunáig kellett volna meghosszabbítani, a városligeti végállomásnál pedig magasvasut formájában kettévágava folytatódott volna. Az egyik ág áthidalta volna a Nyugati pályaudvarból kiinduló ceglédi és bécsi vonalat és a Hungária-köruton, valamint az új hungária-körúti Dunahídon Óbudán végződött volna. A másik ág a ceglédi vonalon át, nyilván szintén magasvasut formájában az Erzsébet királyné-utrament volna ki. Ezenkívül a tervező mérnök szükségesnek tartotta két egymást keresztező fővonal

létesítését a főközlekedési utvonalak irányában és pedig Ujpestről kiindulva a külső Váci-uton, Vilmos császár-uton keresztül a Károly kaszárnyáig, innen az Apponyi-téren és Egyetem-utcán át az Üllői-uton, ahol csatlakozott volna a szentlőrinci helyiérdekű vasuthoz, viszont a másik utvonalat voltaképpen egy keresztezőnek tervezte, amely Zuglóból indul ki a Rákóczi-uton át és a Duna alatt haladt volna Budára, ahol kettévágott volna, az egyik ág a Kelenföldre, a másik pedig a tervezett budai belső köruton át a Fogaskerekűnél végződött volna. Ehhez kellett volna csatlakozni az Erzsébet-híd budai hídfőjétől kiinduló és a Farkasréthez kivezető vasutnak. A tervek, amelyeket akkor a mérnökökzvélemény és a közlekedési szakemberek nagy érdeklődéssel fogadtak, csak-hamar szintén lekerültek a napirendről.

A háboru közepe táján mindinkább jelentkeztek közlekedési nehézségek. Bárczy István készített egy tervezetet, amely a meglévő földalatti vasutat használta fel és azt a Hungária-körutig meghosszabbítva és azt ezen át, valamint a Kerepesi-uton alakult volna ki a körvasut. A szakértők Bárczy eszméjét nem tartották megvalósíthatónak, mert hiszen ilyen körvasutal a város igazi közlekedési igényeit nem tudták volna kielégíteni.

1921-ben Sztrókey István, a BESZKÁRT. vezérigazgató helyettese bocsátott nyilvánosság elé egy gyorsvasut-tervezetet. Ó aránytalanul nagyobb hálózatot tervezett, mint korábban Bárczy István és Kelemen Móric. Ez a terv körülbelül 60 kilométeres vonalat ölelt fel, részben földalatti, részben magasvasut formájában. Sztrókey vonalvezetése a Széna-tértől indul, az felöleli az összes pályaudvarokat és helyiérdekű vasutakat és kifutott volna az építés alatt lévő csepeli kereskedelmi kikötőbe. A Sztrókey-féle tervezet hibája, az volt, hogy a tervező egyszerre tulsokat akart markolni. Rendkívül bonyolult volt a vonalvezetés, pusztán azért, hogy az minél nagyobb területet öleljen fel és így helyenként nagy kerülőkre vezetett volna, ami kétségtelenül a vasut rendtábilítását veszélyezteti. Mindenesetre Sztrókey érdeme, hogy a gyorsvasut számos részletkérdését megoldották. Ő az egyes állomások kereszteződéseiről tervezetet is készített és igazolni igyekezett azt, hogy Budapesten is lehet minden nagyobb nehézség nélkül gyorsvasutat építeni. Csak eggyel nem számolt a vasut jövedelmezőségével. Már pedig nyilvánvaló, hogy a külföldi példák nyomán a gyorsvasutba fektetett rendkívül nagy töke jövedelmezőségének nagyfontosságú kérdését nem szabad elhanyagolni és azt legalább bizonyos mértékig biztosítani kell. A helytelen vonalvezetés tette tönkre a bécsi Stadtbahnt, ugyancsak ez a helytelen vonalvezetés, amellyel főlöszleges kerülőket csinálnak, azzal a súlyos és elviselhetetlen következménnyel járt, hogy pl. a

londoni gyorsvasutak tulnyomórésze éveken keresztül jelentős veszteséggel dolgozott. Ugyanis nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a gyorsvasut építési költsége már a béke éveiben is kétvonalu pályát számítva, kilométerenként 5—6 millió koronát tett ki és csak egyes földfölötti, könnyebb vasszerkezet alkalmazásánál sikerült az építési költségeket kilométerenként 3—3½ millió koronára csökkenteni. Ezek a költségek a háboru után legalább 25—30 százalékkal növekedtek, bár bizonyos, hogy ma már a földalatti vasutak építésénél sokkal kevésbé vagyunk az emberi kézi-erőre utalva és nagyobb mennyiségben lehet alkalmazni azokat a géberendezéseket, amelyeket a külföldi földalatti vasutak építésénél az újabb időben oly nagy sikerrel alkalmaztak. De még így is bátran lehet számítani minimálisan 20 százalékos anyagdrágulást vagyis nem 5—6, hanem körülbelül 6—7.2 millió aranykoronába kerülne a gyorsvasut minden kilométerre.

A helyzet ma valóban az, hogy a földfölötti villamosvasutak eljutottak teljesítőképességük legvégső határáig. Erre mutat a sok üzemzavar, a pontatlan és soha be nem tartható menetidő, a kocsimenetek sorrendjének folytonos változtatása és fölborulása, a tartózkodás bizonytalansága, egyszerűen azok a sajnálatos és a most érvényben levő közlekedési politikával és technikai fölkeszültséggel ki nem írható jelenségek, amelyek az utazóközönségnek annyi bosszúságot szereznek, és a vasutvállalat és a közönség között kellemetlen összeütközésekre szolgáltatnak bőséges alkalmat. A közúti közlekedés mizériái nem a véletlen művének következményei sokkal inkább inkább annak a ténynek, hogy a részvénytársulat nem tud alkalmazkodni az egyre fejlődő nagyváros közlekedésével szemben megnyilvánuló követelményekhez. Lehet ez szervezeti hiba, lehet ezt annak is be tudni, hogy a nagy beruházásokra nem áll megfelelő tőke a BESZKÁRT rendelkezésére, viszont a vasutvállalatba befektetett tőke rentabilitását biztosítani kívánják. A legforgalmasabb utvonalakon nem lehet több kocsi járni és a mindinkább fejlődő közúti forgalom, különösen az egyre emelkedő autóforgalom a földfölötti villamosvasutak utazási sebességét mindinkább csökkenti. Új vonalakat sem lehet már építeni a város belső területén, úgy, hogy a földfölötti villamosvasut mizériáin csak három metódussal lehetne segíteni. Először nagyszabású utszélesbbitéssel és új utak nyitásával. Ezt a módot alkalmazta számos külföldi nagyváros ott, ahol ez lehetséges. Párizs az elmúlt évben nyitotta meg a meghosszabbított Haussman boulevard-ot. Londonban a Kingsway megépítésével egész háztömböket romboltak le. A nagy amerikai városok, különösen Chicago, óriási összegeket költenek erre a célra, de már Berlin is megakadt évekkal ezelőtt ilyirányu terveinek megvalósításánál. Ezidőszertint ilyesmire még kevésbé lehet gondolni Budapesten. A másik mód, amely erre alkalmasnak látszik, az autobuszközlekedés fejlesztése. Ma a közvélemény abban a téves föltevésben él, hogy az autobuszközlekedés kiterjesztésével a főváros közlekedési bajait egycsapásra meg lehet szüntetni. Itt a tévedés, mert az utcák korlátolt szélessége, amely az egyéb közle-

kedés lebonyolítását gátolja, az autobuszforgalomnak éppen egy határt szab, mint a villamosközlekedésnek. Azonkívül az autobuszt drága tarifával dolgozik, úgy, hogy az autobuszt Budapesten a nagy tömegek szállítására alkalmas közlekedési eszközök se nem válhatik. Európában e tekintetben csak London kivétel, de ezt is a régi történelmi fejlődés indokolja. Párizs óriási összegeket fizet rá évenként az autobuszközlekedésre és ezt a villamosvasut bevételeiből fedezi. Nálunk még gondolni sem szabad arra, hogy az autobuszüzemről olyan hatalmas vállalkozást csináljanak, mint Londonban, ahol 4—5000 autobuszt közlekedik. A szakszerű vizsgálat így valóban nem vezethet más eredményre, mint arra, hogy a forgalom közlekedési bajain csak a gyorsvasut megépítésével lehetne segíteni. Nálunk különös nehézséget okoz az a körülmény, hogy a fővárost a Duna két részre osztja oly módon, hogy a két részt csupán néhány forgalmi ut köti össze és emellett olyan hidak, amelyek már eddig is eljutottak teljesítőképességük határáig. A Margithidon a nap bizonyos óráiban a legnagyobb nehézségekkel lehet átjutni. A Lánc hidon az autóközlekedést egy lovakkal vontatott teherkocsi vagy targonca percekre megállítja. A közlekedés egyébként is az összes európai nagyvárosok közül Budapesten a leglassabb, amint azt Kelemen Móric mérnök a múlt évben megjelent közlekedéspolitikai tanulmányában számszerűen is kimutatta.

Hogy szociális és közgazdasági szempontból mit jelent a főváros számára a gyorsvasut, azt nem is kell különösebben hangsúlyozni. Ha a munkás vagy tisztviselő, aki messziről igyekszik be a városba és másfél vagy két órát tölt el villamoson, az utat megtehetné 15—20 perc alatt, szabad idejét pedig önképzésre, szórakozásra, sportolásra vagy gazdasági tevékenységre fordíthatná.

Ámde a gyorsvasut propagálói, egy fontos dologról megfeledkeznek, arról tudniillik, hogy a gyorsvasut építésének előkészületei hosszú időt és nagyszabású terveket igényelnek. Arra mindenképpen szükség van, hogy a főváros végre egyszer szerves közeledési programot állítson fel. Szinte mosolyt kelt, hogy az autobuszüzem autobuszoikat rendel és még mindig nincs tisztában azzal, hogy ezeket milyen vonalakon járassa és egyáltalán hol merül fel az ilyen járatok szükségessége? Más városok rendszeres közlekedési statisztikát vezetnek, külön tanulmányozzák, hogy a város mely pontjai azok, amelyek a közlekedési eszközök továbbfejlesztésére leginkább rászorulnak.

A gyorsvasut építésének kérdése persze nem oldható meg anélkül, hogy a főváros pályaudvarainak végleges problémáját el ne döntsék. Azután itt van a város teljesen elhanyagolt csatornahálózata, melyről már évekkal ezelőtt megállapították, hogy elégtelen, sőt köztisztasági és közegészségügyi szempontból sem felel meg. Már pedig a csatornahálózat és a földalatti vasut szorosan összefügg egymással.

A budapesti gyorsvasut kérdése tehát nem olyan egyszerű dolog és legkevésbé alkalmas arra, hogy a BESZKÁRT. egyes vezérigazgatójelöltjei azt rek-lámeszköznek használhassák föl.