

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

351.81



Szerző:

Cím: *Kőbánya... a Beszkártról reméli közlekedésének megjavítását...*

Forrás:

Uj Nemzedék

Bn 1926. 4. 8.

(Köt. v. fiz.) (Oldal)

Hely

Idő

"1926"

Személy

H

Kőbánya, Ujpest, Kispest és környéke a Beszkártról reméli közlekedésének megjavítását és a forgalom fellendülését

Nagy feltűnést keltett az Uj Nemzedék ankétja a villamoshálózat kiépítéséről

Még egy pár szó a Beszkártról és vonalairól!

Az Uj Nemzedék nemrégiben részletes és terjedelmes cikkben számolt be azokról a visszáságokról amelyek a Beszkártnak vonalhálózatát képezik, haladéktalanul orvosolnia kell. Kifejtettük, hogy egy ország fővárosának, amely arról ábrándozik, hogy a világ nagyvárosai, metropolisai közé könyvelje el úgy a falai közé tévedő idegen, mint bennszülött lakossága, annak legfontosabb törekvései közé: a közlekedés kiépítését, olcsóbbá és kényelmesebbé tételét kell emelnie. A közlekedésnek nevezett finom érhalózat tökéletesítését fokoznia kell a lehetőség határain belül, s ha szükséges, még azon túl is, mert ez az alfája és omegája annak a hatalmas vérkeringésnek, a mely egészséges, pezsdítő lendületet adhat egy nagyváros forgatagának.



A jó közlekedés

Életkedvet, munkakedvet, meglegedettséget varázsol a járművekre szoruló közönség lelkébe, sőt mit több, idegenforgalmat is teremthet. Ma, amikor a közlekedés terén a korlátlan lehetőségek korárlják, nem elég, ha egy főváros közönségének abból csak izelítőt nyújtunk hogy azután annál keservebb legyen a nélkülözés.

A rossz közlekedés

ellenkező érzelmeket vált ki a közönségből és megbénítja, guzba köti a nagyváros liktetését. De még ennél messzebbi terveket is tönkretelhet: korlátok közé szorítja a terjeszkedést, a közegészségügyre pedig veszedelmesen károsná válik. Rossz közlekedés mellett a nagyváros tömegbérházainak összezsúfolt lakossága ezerszer is meggondolja, hogy elhagyja egészségtelen odút — ahol a gyermekek satnyán, betegen nőnek fel — és felcserelje a külső periferiák napfényes, jó levegőjű helyeivel. Ezek mulnak el anélkül, hogy a belterületek lakásmisériái enyhülnének és a szociális nyomorúság káros kinövésai eltűnnének.

A polgároknak az a rétege, amelynek egyébként az anyagi hozzávalója is megvan, világvárosi közlekedés mellett szívesen építkeznék a külterületeken, de hiányos vonalhálózat mellett még a gondolatától is visszariad. Így kapcsolódnak az említett kitelepülési, terjeszkedési folyamat hiánya és a közegészségügy ijesztő adatai egymásba. Budapest közlekedési viszonyai a háborus esztendőök és az utánuk következő idők nyomorúságaihoz viszonyítva lényegesen javultak ugyan, de az is kétségtelen, hogy

a mai közlekedési viszonyok még távolról sem elégitik ki egy világvárosok közé számító főváros érdekeit és jogos igényeit.

A hibák és hiányok ismertetésével egyidejűleg felhívtuk a BESZKART figyelmét azokra a módozatokra is, amelyeknek segítségével és megszivleléssel könnyen

betömheti az ásitó réseket. A cikk megjelenését követő héten özönével kaptuk a köszönő leveleket és felhívásokat, amelyekben arra kérnek bennünket, hogy a Budapest népének érdekében megindított akciónkat tovább folytassuk és az előző cikkből kimaradt jogos panaszokat is szövétegyük. Nagy meglegedésünkre szolgált az általános érdeklődés, amely cikkünk nyomán támadt és örömmel adunk helyet a hozzánk beérkezett újabb panaszoknak, annál is inkább, mert önálló megállapításainkkal teljesen egyeznek.



Nézzünk hát ki először is Kőbányára. A X. kerületnek, illetve a szorosán vett Kőbányának, ennek a nagy, népes s a mostani közgazdasági válságban is örvendetesen fejlődő gyárvárosnak, már régóta megvannak a maga különleges kivánságai — mondjuk így — közlekedési fájdalmai. Már évekkal ezelőtt sürgették a kőbányaiak, hogy a Baross-utcai vona-

vonallal kapcsolják össze. Kérésük teljesítésére annakidején illetékes helyen ígéretet is tettek. Alig százméter hosszú sánc elhelyezéséről kellene itt gondoskodni s ezzel a Baross-utca felől érkező kőbá-

nyai utasokat megkímélnék az átszállás kellemetlenségeitől.

Régi óhaja továbbá Kőbányának és Rákosfalvának (X. kerület) az is, hogy

a Külső Jászberényi-uti vonalat a Szolnok felé vezető vasut hidja alatt a Fehér-uton át hosszabbítsák meg Rákosfalváig, esetleg kapcsolják össze a zuglói végállomással.

A rákosfalvaiak s a környéken lakók e kapcsolat hiján, hogy ügyes-bajos dolgaikat a X. kerületi előjárócsőgőn, adó-felügyelőcsőgnél stb. elintézhessék, csals óriási kerülővel, többórás ut árán, retentő sok időpazarlással járhatnak el Kőbányára. Kőbánya, Pestszentlőrinc és Kispest muelőbbi összeköttetését már előző cikkünkben is sürgettük, most csak arra akarunk rámutatni, hogy Kispestnek — a Gyömrői-ut végétől egy kőhajtásnyira fekszik, — a hosszú Gyömrői-ut lakosságának s az utat sűrűn szegélyező gyárak munkásainak, tisztviselőinek, a kerületbe, a városba járó tanulóiifjuságnak sárban, hóban gyalog kell megtenniük ezt a hosszú utat, mert nincs közvetlen összeköttetés.

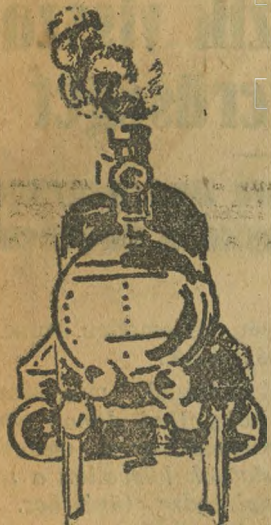
Igaz ugyan — s ezzel az indokolással halogatják a kérdés megoldását — hogy a Kíspest és Kőbánya között levő Vagygyár-utcánál megállnak ugyan a MÁV

egy-egy vonatai, ezek azonban időhöz kötöttek, nagy közökben járnak és életveszélyesen zsúfoltak. A Külső Gyömrői-út mellett levő gyárak munkásainak kétharmad része Kőbányán lakik, de sokan járnak át Kíspestre és Pestszentlőrinc-re is munkahelyükre. Ennek a hiánynak pótlását — átmenetileg — úgy gondoljuk megoldhatónak, ha a X. terület Liget-tértől — Kőbánya szívéből — a Gyömrői-út végéig Kíspest határáig reggel hat órától az esti órák

ig a Beszkárt két autóbust járatna. Ez annál is könnyebben lehetne mert a Gyömrői-út burkolata keramit.

A Beszkárt azzal sem védekezhetik, hogy az autobuszközlekedés nem volna eléggé jövedelmező, — ezt az utasok nagy száma miatt kétségbevonjuk — de még ha úgy is volna, a közönség érdeke miatt sürgősen meg kell valósítani.

Ha szükség van a sűrűn lakott és villamososoktól keresztül-kasul szótt belső területeken autobuszokra, akkor fokozottabb mértékben szükséges, hogy a minden közlekedési eszközt nélkülöző városrészeket kapcsoljuk be a gazdasági és kulturális életbe.



Ha már ezen a környéken vagyunk, beszéljünk a 40-es és 42-es viszonylatokról is és kérdezzük, miért nem lehet ezeket a vonalakat egyenesen bevezetni a városba. Ennek a két relációnak kocsijai és az Orczy-útról az Ullői-útra beforduló járatok — mint ha csak kerülnék egymást —, jobbra-balra kanyarodnak, nehogy valamiképpen egyenesbe jussanak. Mindössze — sokat mondunk! —

ötven méter sin volna szükséges ahhoz, hogy Kíspest lakosságának a kora reggeli órákban, de napközben is ne kelljen maratoni futást rendeznie és ne kelljen adáz tusát vivnie annak a sokezer munkásnak, levélhordónak, hivatalnoknak és tanulóknak, akik a város belsejébe igyekeznek.

A Beszkárt a Gyáli-útról is megfeledeznek. Ennek a hatalmas érszálnak a végén egész város épült fel, de villamos még most sem vezet végig azon. Holott az Ullői-út meghosszabbításában gyönyörűen lehetne sinpárt lefektetni egészen a Wekerle-telepig. Háromkilométeres sin lefektetése a feladat.

Keressük most fel a 87-es relációt, melynek kocsijai az újpesti vasuti hidtól Megyerig bonyolítják le a forgalmat és nézzük, mi itt a Beszkárt teendője. Budapestről, Újpestről és Rákospalotáról kora tavasztól késő őszi naponként százával, ünneppalán pedig ezrével keresi fel a nagyközönség, a vadászok a megyeri csárdát és környékét és a



szabad dunai strandfürdőt. A kocsik azonban nem futnak ki egészen a csárdáig, hanem a végállomástól még tízperces gyalog út van hátra. Az országuton a kocsik és az autók egész raja jön-megy s oly nagy port vernek fel, hogy a fürdőzők piszkosabban és porosabban érkeznek vissza a városba, mint amilyenek fürdés előtt voltak. Igazán csak pár száz méteres sin lefektetését kellene megkockáztatnia a Beszkárnak és ezáltal olyan új vonalat teremthetne meg, amely áldást jelentene a kirándulóknak, a villamosutasoknak pedig óriási hasznot hozna.

A Beszkárnak egyik legsürgősebb s tüzletileg kétségtelenül leghasznosabb befektetése volna, ha a HÉV gödöllői vonalán Rákosszentmihály—Nagyitcei állomás—Sashalom át Mátyásföldig hosszabbítaná meg járatait,

illetve a HÉV-vel megállapodást kötne és Mátyásföldig érvényesítené a főváros belterületein érvényes átszállójegyzeit,

amelyek ezidőszert csak Rákospalotáig érvényesek. Rákosszentmihály, Sashalom és Mátyásföldnek — együttesen több mint huszezer lakos — ugyszólván minden dolgozó lakója a fővárosban keresi kenyerét s naponta a közép- és főiskolai tanulók százai járnak ezekből a községek közül a pesti iskolákba, egyetemekre. Tavasztól őszi nyaralók özönlik el a községeket, akik szintén bejárnak naponta a fővárosba. A HÉV-jegyek átlag 150 százalékkal drágábbak, mint a pesti villamosjegyek, így a tisztviselők és munkások keresetük lényeges részét utazásuk költségeinek fedezésére kénytelenek fordítani. A Beszkárnak — óriási haszna mellett — kötelessége volna ezeknek az utasoknak segítségére sietni, de ha már ennek a fontosságát nem ismeri fel a társaság, akkor megnyugtathatjuk abban az irányban is, hogy ezekből a községek közül minden nap állandó, biztos és nagy jövedelme volna.