

Budapestre vonatkozó újságcikkek

385.5



Szerző:

Cím: *A pályaudvarok kérdése*

Forrás: *Esti Újság*

Bp.
(Hely)

1913 IX 14
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

"1913"

Személy

Helyszám

A pályaudvarok kérdése.

A pályaudvarok kérdését egy napra újból az előtérbe állították azok a megjegyzések, a melyek a minap egy fővárosi bizottsági ülésen elhangzottak. Való igaz, hogy a pályaudvarok szűkek, mai elhelyezésükkel és összekötő vágányaikkal akadályozzák Budapest fejlesztését, berendezésük pedig a lehető legprimitívabb. Sehol a világon a modern nagyvárosokban nincsenek többé szűk peronnal épített *fejállomások*, a hol a befutó forgalom megreked. Mindenütt átfutó rendszerrel és *láncolatosan épített pályaudvarok* bonyolítják le a személyforgalmat, a mely a megfelelő sinpárhoz nem óriási kerülővel, hanem földalatti alagutak és lépcsők segítségével juthat el.

Budapesten is el kell következnie végre a pályaudvarok reformjának. A főadat kettős: jól kell megválasztani az új pályaudvarok helyét és helyes rendszerrel kell megoldani úgy a pályaudvarok megépítésének, mint összekötésének kérdését. Az előbbi főadatra egész sereg bevált rendszerű külföldi pályaudvar kínálkozik mintául. Az utóbbit viszont, vagyis a pályaudvarok összeköttetését a főváros fejlődésének helyi érdeke, valamint az országos forgalmi érdek dönti el.

Az Államvasut műszaki tényezőire nagyobb föladatot az utóbbi hárit. El kell dönteniök a pályaudvarok helyét, úgy hogy a döntés legalább egy évszázadra szóljon, s meg kell állapítaniök a pályaudvarok összeköttetésének vonalát. Főületesen nézve a dolgot, az egész nem is olyan nagy föladat és nem technikai, csupán pénzkérdés. Az átépítés és a szükséges területek ki-sajátításának költsége mutathat föl csupán ingadozást a kérdésnek szerencsés, vagy elhibázott volta szerint.

Valójában a probléma nem ilyen egyszerű. Széles szemhatárt követel, a mely össze bírja egymással egyeztetni a legszerencsésebb pénzügyi és műszaki szempontokat. A pénzügyi szempontról itt nem szólnunk. Csupán jelezni kívánjuk, hogy a pályaudvarok átépítésének sürgetése, a mennyiben nem mindig jóhiszemű, azt célozza, hogy a közvélemény nyomásával bele lehessen kergetni a kereskedelmi kormányt a reformmal kapcsolatos telekspekuláció karjába.

A probléma legfanatikusabb sürgetői ugyanis nem bírják a pályaudvarok reformját a pályaudvarok ki-helyezésétől, vagyis új területek megszerzésétől elválasztani. Tudvalévő, hogy a Wekerle-kormánynak, mely a pályaudvari problémával először foglalko-

zott szervesen és a megoldásra is ter-tervezett Kertváros így sokkal értéke- vet dolgoztatott ki, az volt az állás- sebbé lenne. Azok előtt, a kik ezt han- pontja, hogy a pályaudvarokat a ma- dolgoztatják, természetesen nem ez a fő- helyükön kell meghagyni. Ez a meg- Erre nézve nagy is még az ellenét a kor- oldás ugyanis abból indult ki, hogy a- mány és a főváros moztatóinak óhaj- főváros utrendszere és kereskedelmi- tása közt. A kormány szociális szem- forgalma a pályaudvarok mai elhelyez- pontból sem tartja megengedhetőnek, kedése alapján alakult ki. Afféle szer- hogy a pályaudvar oly messze essék a zett jogok is keletkeztek, a miknek főváros belsejétől és az oda áthelyez- sérelme nélkül a pályaudvarok át- nemkedő kereskedelmi középpontot az uta- helyezhető!

A kérdést valóban a Wekerle-szem- csak idővesztéssel és villamos, valamint pont figyelembevételével kellene meg- helyi érdekű vasuti költséggel érhesse oldani. Am a kormány műszaki köze- el. Sőt a főváros nem is gondoskodott geinek eredeti tervét visszatartja a te- még megfelelő tömegközlekedésről, lekspekuláció, a mely a kihelyezés re- mert a közgyűlés üzleti hatalmasságai ményében több nagy telekérdekeltségel- az autobusz-javaslat megvalósítását is szerzett, részint az államnak való el- lehetetlenné bírják tenni!

Most tehát így áll a kérdés, nem ugy- és reménységére. Ezek a telekspekula- a hogyan a főváros részéről szeretnék lánsok részben a községi életben is sz- állítani. A kormány nem szűkkeblű Bu- repet játszanak s így módjukban á- dapest és az ország érdekével szem- hogy a kormányt ne csak az ország- ben, sőt a pályaudvari reform költségé- közvélemény, hanem a főváros nyomá- nek első részlete már a jövő évi költ- alá is helyezték. ségvetésben szerepelni is foq.

Igy jött létre a mostani, de még min- dig csak alternatívának mondható terv, mely, hir szerint, 500 méterrel he- lyeznék kijebb a Keleti pályaudvart mai helyéről. A Nyugati pályaudvart a közgyűlés egy befolyásos üzletembe- reből álló csoportja pláne három kí- lométerrel szeretné eltolatni s a főváros- sal is ilyen értelemben tétettek lépést, azt hangoztatva, hogy az Angyalföldön