

Nagy változások készülnek a fővárosi pályaudvarok forgalmában.

A Keleti pályaudvarra helyezik az összes expressz- és gyorsvonatokat. Csak a római gyors marad a Déli pályaudvaron. Egyes helyi vonatokat a Józsefvárosi és a Déli pályaudvarra akarnak áthelyezni.

A cegléd—szegedi vonalat a Keletire vezetik be, de kárpótolják a Nyugati megcsökkent forgalmát is.

A budapesti pályaudvarok forgalmának átcsoportosítása régi kedvenc terve a Máv igazgatójának. Hosszabb idő óta foglalkoznak már ezzel és az új tavaszi menetrendben végre megvalósul a tervek egyik főrésze:

a Keleti pályaudvar, amit népies nyelven mindig „központ”-nak neveztek, az összes budapesti gyors- és expressz-vonatok központi pályaudvara lesz.

A Keleti pályaudvaron megmaradnak a most oda érkező és onnan induló gyorsvonatok és ugyancsak oda futnak be és onnan indulnak tovább az *Orient expressz* és a *Szobon át közlekedő berlini gyorsvonatok* is, amelyeket a körvasuton irányítanak Újpest felé a régi marheggi fővonalra. A gyorsvonatok közül

csak a Déli pályaudvar két római gyorsvonatpárja marad ezentúl is Budán.

Viszont a cegléd—szegedi vonalat Kőbánya—Kispest pályaudvar fölött elágazva Kőbánya-hizláló teherpályaudvar érintésével rávezetik — egy régebbi terv elgondolása szerint — a Ferencvárost a Keleti pályaudvarral összekötő vasuti töltésre, úgyhogy

a cegléd—szegedi vonal is a Keleti pályaudvaron végződik.

Ez által költségesebb építkezések mellőzésével megoldják az ugynevezett

halálsorompók kérdését

is, az alföldi fővonalat tehát a Keleti pályaudvarra vezetik, ami által ez a vonal nemcsak körülbelül három kilométerrel lesz rövidebb, de közvetlen csatlakozást kap az ország összes fővonalaira, amelyek eddig is a Keleti pályaudvarról indultak ki.

A Keleti pályaudvar forgalmának ez az átcsoportosítása azonban csak akkor lesz teljes, ha már gondoskodtak bizonyos fokig

a Keleti tehermentesítéséről.

Ezt pedig a mostani tervek szerint úgy akarják elérni, hogy

egyes helyi vonatokat, elsősorban a munkásvonatokat, elhelyezik a Keletiről.

Három ilyen vonatpárt, amely Budapest és Hatvan között közlekedik, a Józsefvárosi teherpályaudvarra akarnak kitenni. Még a háboru előtt néhány évvel érkeztek, illetve indultak a Józsefvárosi pályaudvarról ilyen munkásvonatok, amelyek a környék gyári munkásságának érdekét szolgálták, de azután teljesen megszűnt a Keleti pályaudvar egykori elődének, a Józsefvárosi pályaudvarnak még ez a megmaradt személyforgalma is és az utasok részére fenn tartott helyiségeket (várótermek, pénztárcsarnok stb.) a teherpályaudvar rendeltetésének megfelelően használták fel. Most egyelőre azt is tanulmányozzák, vajjon csekély költséggel visszaállíthatók-e ezek a helyiségek és ha a számítás kedvezően alakul,

napi három vonatpárral újból átadják a személyforgalomnak a Józsefvárosi pályaudvart,

amely természetesen azontúl is megtartja elsősorban teherpályaudvar jellegét.

A Józsefvárosi pályaudvar ilyen átalakításával azonban mégsem tehermentesítenék lényegesen a Keleti pályaudvar személyforgalmát és éppen ezért azt is tervezik, hogy

a bicskei és az adonypusztaszabolcsi helyi vonatokat áthelyezik a Déli pályaudvarra

és így az egész fehérmegyei helyi forgalmat egységesen a régi Délivasutról irányítanák Kelenföldön át, amely most is a helyi forgalom legfőbb állomása.

A cegléd—szegedi vonal forgalmának elvesztéséért

a Nyugati pályaudvart más vonatokkal fogják kárpótolni,

mert várospolitikai szempontok úgy kívánják, hogy a Nyugati pályaudvar környékét a vác—szobi és esztergomi helyi forgalom kivül más vonalakról is táplálják. Ezt elsősorban azzal akarják elérni, hogy a *Hatvan és Békéscsaba irányából a személyvonatokat Rákospályaudvartól kiágazóan a körvasuton át vezetik be a Nyugati pályaudvarra.* Ez a vonal így alig négy kilométerrel lesz csak hosszabb, ami hosszabb utnál nem esik súlyosan latba, a fővárosi lakosság szempontjából indifferens, hiszen egyes városnegyedek részére még kedvezőbb, a dunaparti szállók és Buda részére pedig feltétlenül előnyösebb.

Mi lesz a Lágymányosi pályaudvarral?

A mai nehéz gazdasági viszonyok mellett valamivel távolabbi terv

a Fehérvári-ut mentén a Ferencváros—kelenföldi vasuti töltésen modern átmenőállomás építése.

A BEAC-pálya szomszédságában tervezik ezt az új állomást, amely nemcsak a Lágymányos, de a Boráros-téri hid átadása után a Belváros és belső Ferencváros lakosainak kényelmét is szolgálná. A berlini átmenő állomások mintájára a most meglévő vasuti töltés magasságában négy vágányon a legnagyobb átmenő forgalmat lehet lebonyolítani, amint ezt a berlini friedrichstrassei állomás napi több mint ezer személyt szállító vonata bizonyítja. Az átmenő teherforgalom részére az összekötő vasuti hid kibővítése sem lehetetlen, mert annak idején meghagyták a régi hid pilléreit és az emelkedő forgalom igényeinek kielégítésére a mai új összekötőhiddel párhuzamosan egy másik hid építhető. A mai forgalom mellett azonban erre a közeli jövőben még úgy sem kell gondolni.

Folytatják a villamosítást.

A budapest—hegyeshalmi vasuti vonal villamosításának tanulságain okulva,

a Máv. tavasszal megkezdí a hatvan—miskolci vonal villamosítását és pedig egyelőre a budapest—hatvani vonalszakaszon.

Az új esztendő tehát az államvasutak forgalmának fejlesztése terén sok hasznos tervet visz a megvalósulás stádiumába. A gödöllő—máriabesnyői óriási kanyarodó átvágását már befejezték és vasuttechnikai szempontból jelentékenyen könnyebb pályán közlekednek majd ennek az északmagyarországi fővonalnak szerelvényei.

Budapest városrendezésének fontos ügyét a Máv a maga részéről a meglévő pályaudvarok forgalmának átcsoportosításával igyekezik szolgálni addig is, amíg újabb pályaudvar építésére kerülhet sor.

Berecz Sándor.