

A fővároskörnyéki vasúthálózat fejlesztésének irányai

írta BICSKÉI JENŐ

műszaki főtanácsos

Sok szó esik mostanában a napisajtó hasábjain, de politikai beszédekben is a vidékről, a faluról. Legutóbb ezen a helyen Fodor József fejtegette a kultúra és a falu kapcsolatait. Ezek az írások felölelik nemcsak a Nagy Magyar Alföld és a Dunántul községeinek kulturális kérdéseit, hanem a magyarok Istenének segítségével és a honvédsereg erejével visszaszerzett Kárpátalja, Erdély és Bácska népességének is ilyen vonatkozású állapotát.

Sehol sem olvastam azonban, hogy az ország fővárosától alig pár kilométerre fekvő községek és városok népességének gazdasági és társadalmi szintjét oly mélyrehatóan fontos és döntő módon befolyásoló tényezőjével, a közeli környék közlekedésének kérdésével szakszerűen foglalkoztak volna.

Ismeretes, hogy a nagyvárosok belső területén, sőt egészen a közigazgatási határokig a közforgalmat részben a földszini és földalatti villamos közutvonalak, részben az autóbuszok bonyolítják le. Ezek a közlekedési alkalmatlanságok azonban nem válnak be a várossal gazdaságilag összefüggő községek, telepek forgalmának kielégítésében. Erre csak a belső forgalommal szervesen érintkező és abba bekapcsolódó helyi érdekű vasúthálózat alkalmas.

Közgazdasági szükség is követeli, hogy a főváros környékének vasutvonalai minél messzibbre kiépüljenek.

Csak egy tekintetet kell vetni a főváros közelebbi és távolabbi környékének térképére, hogy belásuk azt, hogy mit minden irányú fejlődés tekintetében a kedvező vasúti összeköttetés. Ahol a helyi érdekű jellegű villamosüzemű vasutak megépültek, ott alig pár esztendő alatt a fejlődésben hihetetlen emelkedést mutatott az élet.

A gyors és sűrű vasútforgalomnak köszönhető Újpest, Kispest, Pestszenterzsébet, Budafok, sőt legújabbban Rákosszentmihály, Cinkota, Mátyásföld és Gödöllő is lakosságának szaporodását, mind sűrűbben emelkedő gyárkémények tövében a községek lakosainak gazdasági téren való gyarapodását. A pestszenterzsébeti és csepeli vonal mentén a villamosvasutak megépítése előtt termékelten homokbuckák terültek el.

Rá akarok mutatni azokra az iránynyomokra, amerre a közgazdasági szükségszerűség nyomása alatt vagy már meglévő vasutakat kell meghosszabbítani, vagy új vasutat kell építeni.

I.

GÖDÖLLŐ — ASZÓD

A budapest—kerepes—gödöllői villamosvasutat még át sem adták a közforgalomnak, máris jelentkezt a vonal Besnyő-kolostorig való meghosszabbításának szüksége. A kerepes—gödöllői vonal ugyanis 1911 november 25-én nyílt meg és ezt megelőzően már 1911 március 7-én megtartották a gödöllői—besnyőkolostori 4,2 kilométer hosszú vonalrésznek, majd az 1913-ik évben az Aszódig vezetendő 14,4 kilométer hosszú helyi érdekű villamosvasúti vonalnak közigazgatási bejárását. Az előkészítő munkálatok közben tört ki a nagy háború. Annak ellenére, hogy körülöttünk folyt a vér- és aranyáldozatot követelő nagy erőpróba, az érdekeltség sürgető kívánságára 1917 január 16-án megtartották a vasút engedélyezési tárgyalását. Azóta szükségmunkaként kiépült 1920—21-ben a vonal földmunkája. A vasút nem épült meg, a hatalmas töltéseket lassan elmossa az idő, a bevágásokat betölti az oldalokról omló föld. Mennyi munka! Mennyi pénz!

Pedig napról-napra jobban érzi ez a vidék, hogy mai forgalmi kapcsolata a fővárossal nem elég erőteljes, mert nem alkalmazkodik a követelményekhez, amelyek hozzáfűződnek.

A MÁV a budapest—aszódi vo-

nalon nemzetközi forgalmat bonyolít le, amely messze túlhaladja a helyi gazdasági érdekek szükségletét. Hiszen Aszód és környéke lakosságának egy része, mint tisztviselő, alkalmazott, a fővárosban talál állandó foglalkozást, más részét pedig ipari, mezőgazdasági, kereskedelmi kapcsolatok fűzik a fővároshoz. Megfelelő sűrűségű közlekedési eszköz pedig nem áll rendelkezésére. Ezért kellene megfontolni, hogy egy, a nemzetközi viszonylatoktól független forgalmu vasút építtessék, amelynek üzeme, menetrendje tisztán a helyi viszonyokhoz simul.

II.

Budapest—Kőbánya—Pécel

Különböző időpontokban, különböző vasúterdekeltségek foglalkoztak a fővároskörnyéki vasutak építésének kérdésével. Azok a részvénytársaságok, amelyek Budapest környékén a vasúti közlekedést irányították, már régen Rákosszabab, Rákoskeresztúr és Pécel felé fordították figyelmüket. Ma sincs azonban eldöntve, hogy ez a három hatalmas község, amelyek mindegyikének lakossága megközelíti a tízezret és annyi fővárosi foglalkozásban lévő embernek szolgálnak állandó lakóhelyül, miért nem kapcsolták be villamosvontatású közlekedési eszközzel a fővárosi élet forgalmába?

Rákosszabab mindössze 7, Rákoskeresztúr 11 és a végpont Pécel 16 kilométernyire fekszik a fővárostól. Ezzel szemben — nem mintha őket nem illetné meg — Budaörsre vagy Törökbálintra, amely 17,3 kilométerre fekszik, már 1914 óta 20 vonattal, óránként közlekedő villamosvasút bonyolítja le a forgalmat.

Sehol másutt a kulturvilágon, ahol a tőke természetrajzának megfelelően, elhelyezkedést keres és kamatozni kíván, nem volna lehetséges, hogy ilyen óriási méretekben fejlődött világvárost a közvetlen közelében fekvő ilyen községekkel villamosvasút össze ne kösse.

Csak meg kell figyelni, hogy — különösen reggel és este — a mun-

kába jövő és munkából távozó utasok ezrei mint préselődnek be a MÁV-kocsikba, hogy a város legkülönbözőbb pontjain fekvő munkahelyeikre jussanak vagy onnan távozzanak. Csak látó szemmel kell nézni, hogy az országuton mint követik egymást végelelathatlan sorban a kerékpárok és a közúti fuvarok százszámra menő kocsijai, hozzák a nagy fogyasztó fővárosba termelvényeiket, éppugy, mint egy századdal ezelőtt.

Semmi műszaki akadály, semmi pénzügyi ok nem volt arra, hogy ez a vonal ki ne épüljön.

Mennyi villa és kertés kis ház épülhetne ezekben a községekben, ha az olcsó és gyors közlekedés kérdése megoldatnék! Mennyi hivatalnok és munkás tudná délutáni és esti szabadidejét kertjében értékesíteni, ha hivatalos órája vagy a gyári sziréna lefuvása után azonnal elhagyhatná a fővárost a félóránként közlekedő helyi villamosvontattal!

Nem terjeszkedhetem ki most arra, hogy ennek, az egyéni jólét szempontjából milyen hatása volna? A fővárosi bércszárnyakból kiszabadultán, a lakberek ólomsúlyu nyomása alól kimenekülve, főzélék- és gyümölcstermesztéssel, baromfitenyésztéssel toldhatná meg vékony fixfizetését sok adóalany és helyet adna a fővárosi lakásokban olyanoknak, akiknek foglalkozása nem engedi meg a környéken lakást.

III.

Budapest—Vecsés—Monor

Mindazok a megfontolások és érvek, amelyek az előbb ismertetett vasút megépítése mellett szólnak, itt is felsorakoztathatók. Egy és más tekintetben azonban még kiegészítésre szorulnak. Itt már nemcsak a személyforgalom fellendítése volna várható a villamos üzemszerű, gyorsjáratu vasúttal, hanem lényeges *teherforgalom* is ki-fejlődne.

Monoron, de a közbeeső Úlló és Vecsés községekben is minden feltétel megvan ahhoz, hogy a környék földművelő népe, ha meg-