

# Milyen legyen a budapesti gyorsvasút?

Az Új Magyarország hosszasan foglalkozott már azokkal az általános és gyakorlati szempontokkal, amelyeket a háború után megvalósítandó gyorsvasút építésénél figyelembe kell venni. Szakértők véleményej nyomán megítéljük, hogy a gyorsvasútnak nem szabad körvonalyezetésűnek lenni. A létesítendő vonalak irányának megszabásánál főszempontként azt jelöltük meg, hogy a gyorsvasút a környéket minél szorosabban kapcsolja bele a főváros életébe. A gyorsvasút és a nagyvasút kérdését tárgyalván, céloztunk arra, hogy ezen a téren meg kell találni a helyes együttműködést s végül bizonyos az is, hogy a gyorsvasút csak akkor áll hivatása magaslatán, ha átszeli a város üzleti negyedét és lehetőség szerint sűrű járatokban sok embert hosszú útvonalon szállít.

Vitéz Magyar Győző székesfővárosi főmérnök három földalatti vonal építésével kívánja megoldani a gyorsvasúti problémát. A megoldásban szereplő és a tehermentesítés elvének figyelembevételével készített gyorsvasúti hálózat két egymásbatolt patkóalakú vonalból és a már meglévő földalatti meghosszabbításából áll.

Az első az úgynevezett *pesti patkó* a kőbányai alsó pályaudvartól indul és a Kőbányai-út, valamint a mai körvasút külső oldala és a Péceli-utca mentén a ferencvárosi pályaudvarhoz vezet, innen a Mester-utcán át egy áttöréssel a Ráday-utcába torkollik, majd a Kálvin-tér, Kecskeméti-utca, Egyetem-utca, Petőfi Sándor-utca, Teleki Pál-utca, Honvéd-utca, Pannónia-utca, Dráva-utca és Aréna-út érintésével a Béke-utca előtt véget ér. A vonal hossza 12 kilométer, az állomások száma 15, a megállóhelyek közti átlagos távolság 860 méter.

Vizsgáljuk meg milyen szolgálatot tesz az úgynevezett pesti patkó a főváros és a környék utazóközönségének. A vonal mindenekelőtt összegyűjti a délkelet felől jövő főkive-

zető vonalak utasait. A Kőbányai-út, a kőbányai alsó pályaudvar, az Üllői-út, a Gyáli-út, a ferencvárosi pályaudvar, a Mester-utca és a külső vonalon felszálló közönséget azután lerakja a város belső hálózatán a nagykörút, a kiskörút, a Kossuth Lajos-utca, a mai földalatti és a Tisza István-utca vonalában. A belső szakaszokon összegyűjtött közönséget a pesti patkó kiviszi az északi és nyugati irányban vezető útvonalakhoz, a Váci-úthoz és a Béke-utcahoz. A távolabbi jövőben a patkó alsó és felső ága a felső rákosi rétek, illetve az alsó rákosi rétek irányában meghosszabbítható.

A budai patkó a kelenföldi pályaudvartól indul és a Szent Korona-útja, Vitézektere, Haller-utca, valamint a Romanelli-utcán át egy áttöréssel a klinikán, a Teleki-téren és a temetőn keresztül a Keleti-pályaudvarra megy. Innen a Hernád-utcán és egy újabb áttöréssel keresztül a Munkácsy Mihály-utcába vezet, majd az ottani művésztelepen át kifut a Nyugati-pályaudvar felé. Innen a Katona József-utca, Margitsziget és az irgalmasrend kórház-

## Nagy iparvállalat keres

azonnali belépésre könyvelési osztálya részére kereskedelmi érettségivel, gyakorlattal rendelkező

## könyvelőt, vagy könyvelőnőt

Levelezési osztálya részére néhány fiatal, gyakorlattal bíró magyar

## gyors- és gépírónőt

Magyar állampolgárságú, öskeresztény pályázók kérvényeit kérjük „Nagyipar” jeligére vitéz Nagyselyki hirdetővállalathoz, VII. Erzsébet-körút 23.

**Befőzéshez** használjon „Fregoli“ befőzőport!



„Fregoli“ gyártmányok minőségi áru!

- „Fregoli“ fűszerkeverék,
- „Fregoli“ fahéjpótló,
- „Fregoli“ vaniliapótló,
- „Fregoli“ szegfűborspótló.

Gyártja: Dr. Várady Lajos Ferenc vegyészeti gyára, Budapest, IX. Angyal-u. 35. Telefon: 330—768.

nak érintésével egy kerten keresztül a Mechwart Ádám-terre, onnan a Szász Károly-utcán és a Görgey Artur-utcán át a Széll Kálmán-tér érintésével a délvasúthoz megy. Ez a vonal négy pályaudvar érint, hossza 15 kilométer, az állomások száma 19, a megállók egymásközötti átlagos távolsága 840 méter.

A budai patkó alsó ága *összegyűjtené a dél felé tartó sugárirányú közlekedési vonalak közönségét* a kelenföldi pályaudvar, a Tétényi-út, Fehérvári-út, Budafoki-út, Soroksári-út és a pesti patkó alsó ágának vonalában. *Az itt felszálló közönséget a gyorsvasút szétesztaná a főváros belső forgalmi hálózatán:* az Üllői-út, Baross-utca, a Népszínház-utca, Fiumei-út, Keleti-pályaudvar, Kerepesi-út, Thököly-út, Damjanich-utca, Andrássy-út és a Podmaniczky-utca vonalába. *A belső városrészekben felszálló közönséget a gyorsvasút szétesztja az északi irányban és nyugat felé haladó forgalmi vonalak között:* a Nyugati-pályaudvar, Váci-út, Béke-utca, a pesti patkó felső ága, a Margitsziget, a szentendrei Hévíz, Zsigmond-utca, Keleti Károly-utca, Széll Kálmán-tér. Retek-utca, a délvasút, valamint a Gömbös Gyula-út vonalai között. A budai patkó a későbbi fejlődés során meghosszabbítható. Az alsó ág Budaörs, Budakeszi irányába.

A harmadik gyorsvasúti vonal a Vörösmarty-térről indul és a mai földalatti villamos pályáján haladva az Andrássy-út meghosszabbításánál felkanyarodik a kőbányai felső pályaudvar és a Nyugati-pályaudvar között közlekedő úgynevezett körvasút külső oldalán létesítendő pályatestre. A vonal a Kerepesi-útnál végződik. Ez a reláció összegyűjti a Kerepesi-út, Thököly-út, Erzsébet királyné-útja, az Andrássy-út külső szakaszának, Hermina-útnak, az Aréna-útnak közönségét s ezzel tehermentesíti a Rákóczi-út befelé irányuló forgalmát.

A gyorsvasúti vonaloknak a pályaudvarokkal való kapcsolata kedvező. A vonalak által érintett kőbányai és ferencvárosi pályaudvar a jövőben olyan szerepet tölthet majd be, mint amilyent ma a kelenföldi pályaudvar, amely annak ellenére, hogy a város közepétől messze van, mégis nagy forgalmat bonvolít le. A pályaudvar peronjai ugyanis közelebb vannak a villamoshoz, mint a Keletinél. Nem is szólva arról, hogy az utazás a Keleti-pályaudvarhoz időbe és pénzbe is kerül.

A külterületi pályaudvarok használata csökkenti majd a főpályaudvarok terhelését. A felszálló közönség a főpályaudvarokat, a leszállók a mellékpályaudvarokat használják. Az elsőnél a vagon, a másikonál a villamos üres. Ez így gazdaságos, mert a közönség megoszlik. A felszállás ugyanis időben elhúzódik. A forgalom szempontjából mindig az érkező utas a veszélyes. A rendezés tehát az összes pályaudvarokat a helyükön hagyja. Ha ugyanis az állomásokat kihelyezik, akkor a vonatok által megtett utat túlnyomórésztben

taxival kell lebonyolítani. A forgalomban ez sokkal kellemetlenebb, mint a vonat, s ami a legrosszabb, pénzbe kerül. Nem egyszer többre, mint az egész utazás vasuti költsége.

A gyorsvasúti vonalak megépítése lehetőséget nyújt új kirándulónalak megnyitására is. Budapest jelenlegi kirándulónalvai túlterheltek. Igen alkalmas lenne például a budai patkó alsó ágának meghosszabbítása Budaörs, Budakeszi irányában. Ugyancsak ezt a célt szolgálja a budai patkó margitszigeti végállomása.

Végül meg kell vizsgálni azt a kérdést: mi történjék a gyorsvasút megépítése után a földfeletti villamosvonalakkal? A jelenlegi villamosvasuti hálózat a most ismert megoldással 30 kilométerrel bővül. Emellett azonban nem szabad feláldozni a legjobb villamosvonalakat. A mai villamoshálózat óriási érték, ezt összetörni, abl. l a legjobb viszonylatokat kivenni nem célirányos.

Ez a gyorsvasuti rendszer tehermentesíti a meglévő villamoshálózatot, az autóbuszvonalakat és a taxiforgalmat, s így a főközlekedési vonalak feszültsége csökken. Budapest lakossága pedig a mainak kétszeresére nőhet, amíg a forgalmi nehézségek újra jelentkeznek.. G. S.

**Lefoglalták a szakadarak a francia jegybank aranyát**

Washington, július 17.

A Nemzetközi Sajtótudósító jelenti: Henry Hopent, akit a de Gaulle—Giraud bizottság Martinique új kormányzójává nevezett ki, pénteken közhírré tette, hogy az Algírban székelő francia bizottság tulajdonába vette a francia jegybank aranyát, amelyet a háború kitörése után Franciaországból Martinique szigetére szállítottak és azóta ott őriznek.

Martinique törvényes kormányzóját, Robert tengernagyot időközben Portorica szigetére vitték, ahol internálják.

**Kassa városi épüeteiben felmondják a zsidók üzlethelyiség-berleteit**

Kassa, július 17.

Kassa város törvényhatósági kisgyűlésének, vitéz Schell Péter báró főispán elnöklésével tartott ülésén elhatározta, hogy a város a „Rákóczi nótája” című, részben Kassán és környékén készített film felvételi munkálatait ötezer pengővel támogatja. Bauernebl Szilárd felsőházi tag és a főispán felszólalása után a kisgyűlés annak az óhajának adott kifejezést, hogy a film Rákóczi városának sajátos történelmi jellegét tükrözze vissza.

A kisgyűlés a továbbiakban felhatalmazta a polgármestert, hogy a város tulajdonát képező épületekben levő zsidóberlőknek felmondhassa az üzlethelyiség bérletét. A „magyar hazaszeretet és áldozatkészség kassai oltára” mozgalom javára 500 pengő egyszeri adományt szavazott meg. A főispán lelkes szavakkal méltatta honvédeink téli holmival és más módon való támogatását célzó mozgalom jelentőségét. Közölte, hogy Abauj-Torna vármegyében és Kassán a jövőben minden előadás és mulatság rendezőjét felhívják, hogy a bevétel bizonyos részét a mozgalom javára ajánlja fel.

Jóváhagyta a kisgyűlés a város szlovákiai erdőbirtokának alkalmazottjaival kötött szolgálati szerződéseket. Pohl Sándor dr. polgármester ezzel kapcsolatosan hangoztatta, hogy Kassa városa azokat a szlovákiai alkalmazottait, akik becsületesen szolgálgják, továbbra is úgy tekinti, mintha minden változtatás nélkül alkalmazottjai lennének. Az erdőbirtokon tett körútja alkalmával meggyőződött arról, hogy a szlovákiai alkalmazottakat megnyugvással tölti el ez a gondoskodás.

**Erőszakosságok Északafrikában**

Lisszabon, július 17.

Mint Tangerből jelentik, a szövetségesek afrikai hatóságai betiltották a Mers El Kebir kikötőjében állomásozott francia flotta