



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Biro Dező*

Cím: *A budapesti gyorsvasút*

Forrás: *Nemzevár*

Bp
(Hely)

1928. 1. 4.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely

Idő

"1928"

Személy

Helv...

A budapesti gyorsvasút.

A sajtó hasábjain és a közlekedési szakértők nyilatkozataiban újban mindgyakrabban találkozunk a városi gyorsvasút kérdésével. Az egyik delutáni lap pedig most már úgy állítja be ezt a kérdést olvasóinak, mintha a gyorsvasút kérdésének megvalósítása ugyszólván a külsőbb állana. Természetesen ismét a külföld lenne az, amelyik pénzével a főváros segítségére jönne és *dus koncesszió*kért hajlandó lenne a budapesti gyorsvasutát megépíteni. Talán nem lesz fölösleges dolog, ha ebben a kérdésben mi is véleményt hangoztatunk, mert ezt a véleményt semmiféle üzleti érdekelttség vagy más hasonló szempontok nem befolyásolják és ebben a véleményben is kizáróan a város érdekeit tartjuk szem előtt.

Ha a külföldi metropolisos gyorsvasutainak keletkezését közelebbről megnézzük, látnunk kell, hogy ezek *nem ötletszerűen* keletkeztek, hanem ezeket akkor létesítették, vagy akkor alakították át gyorsvasutá, amikor a felszíni közlekedés már képtelen volt önmagát tovább fejleszteni és képtelen volt az igényeknek megfelelni. A gyorsvasut önmagában nem tudja hivatását megfelelően teljesíteni és föltétlenül szükséges, hogy a felszíni közlekedés is teljesítőképességének maximumára fokoztassék. A nagy világvárosok közül azok, amelyek gyorsvasutal rendelkeznek, mind jóval népesebbek Budapestnél és sokkal nagyobb kiterjedésűek is, mint Budapest. A fejlődés, természetesen, egyébként is oda gravitál, hogy a közlekedés a földszine alá vagy fölé helyeztessék, mert a mindjobban szaporodó autóforgalom idekényszeríti a közúti járműveket.

Meg kell azonban vizsgálnunk, hogy Budapest elérkezett-e már fejlődésének arra a fokára, amelynek egyik szükséges velejárója a közúti gyorsvasút? *Megállapíthatjuk, hogy Budapestnek felszíni közúti hálózata sínes még megfelelően kiépítve és óriási területek állnak ma is minden villamosvasúti kapcsolat nélkül.* A felszíni vasutaknál sokkal, de sokkal drágább gyorsvasutai építkezés sehogyan sem

talán meg számításait, ha a ma meg ki nem épített perifériákra kellene kivezetni drága vonalait. A gyorsvasut gondolata azokban a városokban vált be, amelyeknek nagy forgalma, kiterjedtsége, lakóinak nagy száma teljesen igénybe vette már a felszíni közlekedés lehetőségeit és amelyek közlekedési problémáit már csak a gyorsvasut tudja megoldani. Amikor a Beszkár 1923 január 1-én átvette az egyesített budapesti villamosokat, ugyszólván forgatóke nélkül kezdte meg munkáját és az azóta nagy méretekben lebonyolított rekonstrukciós munkálatokat teljesen idegen segítség nélkül, a saját erejéből, *bevételeiből és az alapjaiból kölcsönvett összegekből* végezte. Ez a gazdálkodás, természetesen, helytelen, mert egy, a háború és a háborút követő idők minden gazdasági nyomorúságát nyűgő generációtól lehetetlenség megkivánni, hogy későbbi generációk részére villamosközlekedést, illetve ilyenek berendezésének költségeit vállalja. A Beszkárnál is azzal a gondolattal foglalkoznak, hogy megfelelő anyagi eszközök előteremtésével folytatják most már nem a helyreállítás, hanem a továbbfejlesztés és továbbépítés évekig elmaradt munkáját. Ha a Beszkárnak 50-55 millió pengő kölcsönt sikerül szereznie — amely összeg végeredményben nem is olyan nagyon nagy, ha figyelembe vesszük, hogy a Beszkár jelenlegi bevétele évente körülbelül ötvenötmillió pengő! —, akkor ebből olyan beruházásokat tud végezni, jármű és egyéb felszereléseket, valamint új vonalakat tud építeni, amelyekkel legalább tíz esztendőre pótolni tud minden eddig elmaradt építkezést. Ebből az összegből a következő új vonalakat tudná megépíteni:

A Villányi-uti vonal első szakasza 320.000 pengő; második vágány a szentlőrinci téglagyár mentén és vonalmeghosszabbítás a temetőig 380.000; a Villányi-uti vonal második szakasza 944.000; kétvágányú Kőbánya-Rákosfalva-i vonal, a külső és belső Jászberényi-uti vonalak összekötésével 280.000; az Óbudai temetőhöz vezető egyvágányú vonal 380.000; a kétvágányú Óbuda-Pilatorigati vonal 360.000; az Erzsébet királyné-uti vonal kétvágányú meghosszabbítása Palota felé, a Hévíz vonalához való csatlakozással 352.000; a Kőzvágóhidtól a csepeli kikötőhöz építendő vonal 1.280.000; a kelenföldi vonal meghosszabbítása a Somogyi-uton a vasúti

útjárig 175.000; a hűvösvölgyi vonal meghosszabbítása Máriaremetén át Szőlőligetig 800.000; Kiágazás ebből a vonalból Pesthidegkútra 575.000; a kétvágányú teljes Hungária-körúti új vonal kiépítésén részei a Népliget-től a Tomcsányi-utcáig és a Kerepesi-úttól a Váci-utig 1.885.000; a kőbányai liget-térről a Gyömri-úton át Kispestre és onnan Pesterzsébetre vezető kétvágányú vasútvonal 1.600.000; a Tabán-Svábhegy-Budakeszi kétvágányú vasútvonal első szakasza a Döbrentei-térről a Széchenyi-hegyig 1.700.000; második szakasza a Széchenyi-hegytől Budakeszig 1.500.000; az újpesti Váci-uti vonal meghosszabbítása a megyeri csárdáig 175.000; kiágazás innen a Megyeri-úton a temetőig 185.000; összekötővonal Újpesten a Toldi- és

Deák-utcaán át, valamint a Károly- és Baross-utcai vonal II. vágánya 92.500; összekötés Újpesten a BUR-vasut Árpád-utcai vonala és a vidéki vasut Vasut-utcai vonala között 70.000; összekötővonal a Kispest-Sárány-utcaától a Wekerletelepen át Pesterzsébetre 700.000; a kőbányai új Köztemető-tömegforgalmának célszerű lebonyolítására szolgáló kiépítések 200.000 pengő.

Amint az itt felsorolt tételekből látható, az 1928. évben amugy is kiépítendő két új vonallal együtt ezek a tervezett vonalak *nem kevesebb, mint 13.437.500 pengőbe kerülnének.* Új áramátalakító telepek, új főműhelytelep, kocsiszínek, raktár- és laktanyaépítkezések, személyzeti lakóházak, kezelő épületek költségei címen, ha ezek az új vonalak létesíttetnek, *11.528.000 pengőre van szükség.* A kábelhálózat megerősítésére, konverterekre, új kapcsoló berendezésekre és az azokhoz szükséges magasépítkezésekre *2.600.000 pengő kell.* Az új vonalak megépítésével egyidejűen a Beszkár kocsiparkját is föl kell újítani, illetve ki kell egészíteni. Háromszáz új személyszállító motoros kocsit, 400 új kocsimotort, 200 régi motorkocsi átalakítása, 20 új földalatti kocsi villamos berendezése, valamint a meglevő kocsikon különféle javítások, módosítások, életmentő készülékek stb. szükségesegek. *Járművekre tehát összesen 22.730.000 pengő kell.* Az 1928. évi építő-programban szereplő munkákkal együtt ezek az új vonalak, építkezések, járművek és egyéb berendezések tehát kereken 55 millió pengőbe kerülnek.

Mintthogy a Beszkár nyugdíj- és egyéb alapjaiból évente négy-ötmillió pengőnél amugy sem tud többet kölcsön venni és mintthogy ez az

omt.

összeg a folyton fokozódó igények kielégítésére egyáltalában nem elegendő, meg kell a Beszkárnak, illetve a fővárosnak barátkoznia ezzel a gondolattal, hogy a *Beszkár részére 30—40 éves lejáratu kölcsönt szereznek* és ezzel lehetővé teszik a főtávazolt program megvalósítását. Ha ezt lehetővé teszik és ha a Beszkár az itt felsorolt vonalak megépítése mellett évenként a szükséges továbbfejlesztési munkát folytatja, akkor Budapest közlekedési mizériáin nagyon nagy mértékben, majdnem teljesen segítettek. Ezeknek az új vonalaknak a fölépítése hatálatlanul föllendítené a perifériákon az építkezést és ezek a vonalak hamarosan hasznothajtó vonalakká válnának. A perifériák kiépítése viszont a város belterületéről nagytömegű lakót vinné ki a külterületekre és csökkentené ezáltal is a belterületek közlekedési túlszűfoltóságát.

Egy ilyen építőprogram gyors megvalósítása gyorsvasut nélkül is hatalmas lökést adna a város fejlődésének. De a gyorsvasut megoldásának az a módja, amelyről dustantáziájú riporterek álmodoznak, hogy külföldi pénzérdekeltségek építenék azt ki és kapnának erre városi vagy állami koncessziókat, szintén nem valami egyszerű dolog. A város tulajdonában van jelenleg minden közúti és autóbuszvállalkozás. Nem lehet tehát közömbös a város részére az, hogy idegen tőkés csoport Budapest városában külön koncessziókat kapna és *a város engedelmével csinálna konkurenciát a város többi közlekedési vállalatainak.* A város viszont, ha maga akarja megépíteni a gyorsvasutat, arra sokkal nagyobb kölcsönt kell, hogy fölvegyen, mint az előbb fölemlített összeg, amellyel a

város mai közuti közlekedését teljesen föl tudná frissíteni és azt a kor színvonalára tudná emelni. Mindent egybevetve megállapítható az, hogy Budapesten a közuti közlekedés még nem fejlesztett ki addig a fokig, amikor már megállapítható lenne, hogy továbbfejlesztésére nincsen mód és a közlekedési igényeket már csak a nagy költségekkel járó speciális építkezést igénylő gyorsvasut tudja kielégíteni. Minthogy pedig nem lehet fejlődési fokokat büntetlenül átugrani, a közlekedés a teljesítőképséégének határáig el nem ér. Ezért tehát minden tényezőnek oda kell hatnia, hogy a város tegye lehetővé megfelelő anyagi alap nyújtásával azt, hogy a közuti közlekedés megfelelő módon kiépíttessék és ha ez megtörtént, a perifériák benépesülnek és az új vonalak is elérkeznek teljesítőképségük határáig, akkor, de csak akkor lesz aktuális a gyorsvasut problémája. Hogy azután ezt a gyorsvasutat meg tudja-e építeni majd a város maga, vagy a Talbot-centrálé módjára eladja-e majd magát külföldi kapitalista csoportoknak, az még a jövő kérdése.

Biró Dezső.