



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Bicskey Jenő*
Cím: *Nagy-Budapest gyorsvasútja*

Forrás: *Ujság*

Bp.
(Hely)

1942 VIII. 15
(Idő)

(Köt. v. szám)

Osztályozás

Tárgy *385.859*

Hely

Idő *"1942"*

Személy

Helyszín

Nagy-Budapest gyorsvasútja

Irta BICSKEY JENŐ
műszaki főtanácsos

Három esztendővel ezelőtt a Lánchíd pesti hidfőjét, majdnem egy évnyi időtartamra, hatalmas deszkafalakkal bástyázták körül. Amikor leszedték a burkolatot a kíváncsi szemek elől, bizottság jelent meg és az akkori hírlapi cikkek azt röppentették világgá, hogy a hidfő alatt épült *alagutat* a pesti gyorsvasút miatt furták.

Azóta elhalált a gyorsvasút ügye, csak a 10-es villamosvonal sinautobuszának zöreje veri fel a közlekedés berkeinek csendjét és más probléma került felszínre: a városrendezés.

Pedig a városrendezést csak a közlekedés függvényeként lehet, vagy a tételt megfordítva, a közlekedést a városrendezéssel együttesen kell megoldani. Mint a jól működő gépszerkezetben a fogaskerekeknek, úgy kell ezeknek a megoldásoknak is összeilleniük. Az egységes közlekedés nélkül a városrendezés nagy munkája is meddő marad.

Ha régen, immár 1901 óta, vajdiki is ez a kérdés, az új földalatti vonalak építéskor itt lesz az ideje a végleges, kivitelre kerülő, összefüggő terv megállapításának.

A főváros forgalmi viszonyainak rendezésében nemcsak a város belső forgalma, hanem a helyiérdekű vasutak által érintett közvetlen környék, sőt — a MÁV-pályaudvarokra befutó vonalaknak a város belsejébe való vezetése révén — az országos közlekedés is, szervesen kapcsolt egészet alkot. Mindezek a feladatok úgy oldandók meg, hogy, a jövő fejlődés igényeit is tekintetbe véve, egységiesen legyenek továbbfejleszthetők.

Előbbi cikkemben rámutattam az 1901. évi földalatti vasuti tervezetre. Most ismertetem az 1931-ben — hiszen már ennek is több mint tíz éve — felmerült gyorsvasuti elgondolást.

Talán vannak, akik azt mondják, vagy mondhatják, hogy Budapest még nem érett meg, még nincs szükség a gyorsvasuti forgalom bevezetésére. Ezeknek a „Legyen úgy, mint régen volt” dallamát zümmögőknek hadd mondjam el, hogy mi a gyorsvasút és mik a gyorsvasuti közlekedésnek szükséges és elengedhetetlen feltételei?

A világvárosi közlekedőeszköztől, akár vasut, akár más géperejű jármű legyen is az, azt követeljük,

hogy *egyidőben nagy tömegeket szállítson minél gyorsabban az utcai forgalom zavarása nélkül. Természetesen minél olcsóbban is.*

A nagyvárosok utszini forgalmának növekedése azonban előbb vagy utóbb eléri azt a sűrűséget, hogy az utak *területe* nem tudja kielégíteni a forgalom igényeit. Legjobban megérezhető ez a területi elégtelenség az utak kereszteződésénél, ahol a különböző nemű járművek és a gyalogjárók olyan torlódását okozza, hogy a közlekedést teljesen megbénítja. Ilyenkor nincs más segítség, mint az, hogy a *különböző nemű forgalmat egymástól szintmagasságban (niveauban) elválasztják.*

Ezért építették már 1907-ben a budai lánchídi villamos aluljárót és utjabban a Margithid mindkét végén, valamint a Boráros-téren a gyalogforgalom elválasztására az aluljárókat. Így igyekeznek majd ideiglenesen megoldani a Berlini-tér és a Kálvin-tér nagytömegű forgalmát.

De nemcsak a különmemű forgalom zavarja egymást, hanem a forgalom növekedésével az *egyneműek is. Ugyanazon a vonalon olyan sürű*

egymásutánban követik egymást a járművek, hogy az *utazási sebesség már nem elégítheti ki a nagyváros lázasan tüktető, siető igényeit. Tehát megérett a forgalom a külön pályatest építésére.*

Ha tehát ezek a kényszerítő hatások megvannak, akkor a szükséglet csak az utca szintétől külön szinten fekvő, minden keresztezéstől mentes pályatest elégítheti ki. Ez a „gyorsvasút”.

Nem akarok hosszasan kitérni a gyorsvasút egyéb követelményeire: minden elágazásnál megállónak kell lenni, hogy a nagysebességi vonatok ütközése kizárassék, továbbá arra, hogy a megállóhelytávolságok többszöröse az utszini távolságoknak. A kanyarulatok ivsugarának, a sínrendszernek, a nagy sebességhez képest, megfelelő méretűnek kell lenniök. Térközi jelzőberendezéseket kell építeni, *csak jeggyel lehet felszállni, úgy mint az a mai Andrassy-uti földalattinál van. De hiszen ezek már csak akkor felmerülő követelések, ha épül a gyorsvasút.*

Addig is lássuk az 1931-es tervezet hat vonalát, illetőleg a vonalak megállóhelyeit.

I. vonal. *Újpest:* Szent István-tér. *Budapest:* Róbert Károly-körut, Aréna-ut, Nyugati-pályaudvar, Országház-tér, Szabadság-tér, Erzsébet-tér, Apponyi-tér, Kálvin-tér, József-körut, Ludoviceum-utca, Szent István-kórház, Hungária-ut,

Ecséri-ut, Kispest: Wekerle-telep. *Pestszenterzsébet:* Templom-tér. A vonal hossza: 18.873 méter.

II. vonal. Az Erzsébet-téren indul ki az I. számú vonalból és befut a mai Andrassy-uti vonalba. Megállóhelyei: Erzsébet-tér, Opera, Mussolini-tér, Hitler-tér, Aréna-ut, Széchenyi-fürdő, Hungária-ut, Rákospatak és a végállomás az Erzsébet királyné-ut végén, Palotaujfalu határánál. A vonal hossza 6813 méter.

III. vonal. A helyiérdekű vasut szentendrei vonalából Óbudán a Filatorigát állomás közelében indul. Megállóhelyei: Vörösvári-ut, Templom-tér, Széna-tér, Déli-ut, Csend-utca, Kelenföldi pályaudvar. A vonal hossza: 10.985 méter.

IV. vonal. A Széna-téren ágazik ki a III. vonalból és Csepel község főterén végződik. Megállóhelyei: Széna-tér, Pálffy-tér (Duna alatti alagut), Nyugati pályaudvar, Mussolini-tér, Rákóczi-ut, Üllői-ut, Boráros-tér, HEV, Közvágóhid állomás, Nagyvásártelep és *Csepel:* Fő-tér. A vonal hossza: 13.230 méter.

V. vonal. Az előbbi vonalból ágazik ki Óbudán a Flórián-téren és Kőbányán becsatlakozik az I-es vonalba. Megállóhelyei: Flórián-tér, Margitsziget (az épülő új hidon át), Fóti-ut, Szent László-ut, Eperjessy-ut, Thököly-ut, Mogyoródi-ut, Kerepesi-ut. Tomcsányi-utca és

Kőbánya—Liget-tér. A vonal hossza: 12.670 méter.

VI. vonal. Ez a vonal a III. vonalból indul ki a Hegyalja-utnál és Rákosszentmihály határáig halad. Megállóhelyei: Hegyalja-ut, Döbrentei-tér (Duna-alagut), Apponyi-tér, József-körút, Keleti-pályaudvar, MÁV cegléi vonal, Csernyus-utca és Rákosszentmihály. A vonal hossza: 9670 méter. Az itt vázolt vasutvonalak egy részét *magasvasutként*, más részét *a föld alá* tervezték, de sehol sem az utca térszínében, hogy ne akadályozzának másnemű forgalmat. Az I. vonalnak Ujpest és a Ferdinánd-tér közé eső szakasza, valamint a Szent István-kórház és Pestszent-erzsébet közé eső része magasvasut volna. A II. vonalnak a Hungária-uttól kifelé eső része magasvasut. A III. vonal az óbudai végállomástól a Zsigmond-térig magasvasut, innen a Marcibányi-térig alagut, a Marcibányi-tértől a Déli-vasutig földalatti, innen a Szent Imre herceg-utjáig ismét alagut, majd innen a végállomásig magasvasut. A IV. vonal a Széna-tértől egész a Nagyvásártelepig mint földalatti, míg innen a csepeli végállomásig mint magasvasut épülne. Az V. vonal az óbudai Flórián-tértől a pesti Fóti-utig magasvasut, majd innen a Ceglédi-uti MÁV vonalig földalatti és ezen túl végig

magasvasut. A VI. vonal is a Magyaródi-uttól, ahol az V-öst keresztezi magasvasut, addig pedig földalatti, ileltőleg dunaalatti.

Minden műszaki ember és a közgazdasági élettel foglalkozó tényező előtt világos, hogy ez a hatalmas méretű terv és program *évtizedek munkáját öleli fel*. De meg kell kezdeni legkésőbb, akkor, amikor a magyar földet védő karok ismét győzelmesen felszabadulnak és fegyver helyett a termelő munkába állíthatják erejüket. Legalább 2 év kell az előmunkálatok, a műszaki felvételek és részletes tervek elkészítéséhez.

A legkeményebb dió mégis a „nervus rerum“, a pénz... a pénz... Bizony az is kell. Ahozzávetőleg 75 kilométer hosszú gyorsvasut építési költségét, az 576 egységből álló új kocsi-parkkal együtt 1931-ben a tervezők 350 millió pengőben irányozták elő. Ugy gondolták, hogy először az Óbudáról a Margitsziget északi csucsánál épülő új hidon át az Andrássy-ut—Apponyi-téri vonalat építik meg. Ennek a szerintük „legégetőbb szükséges“ vonalnak megépítéséhez mindössze 20—25 millió kell.

Talán ennyi ma is futná, ha fő város, az állam és minden magyar elme és kár tettekre készen össze fogna.