

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.5

Hely

Idő

"1921"

Személy

Szerző:

Cím: *A Máv új rendezőpályaudvart épít*

Forrás:

Uj Nemzedék

Bp.
(Hely)

1921 III/10
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Ol)



Közp. nyomt. XX. cs. 23.

A Máv új rendezőpályaudvart épít

Rákosszentmihály és Pestujhely között épül 60 sín-párral — Egy új vasutvonal — Három fővonal kettősvágányu lesz

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

A magyar vasutak építkezési programját, megvalósításának küszöbén semmisítette meg az elvesztett háború. A MÁV. még a háborús évek alatt kidolgozott egy nagyszabású tervezetet, a régi nagy Magyarország kereteihez szabva.

A főváros áruforgalmának könnyebb lebonyolítására tervbevétték az északi és déli rendező pályaudvarok kiépítését. A déli pályaudvar tervét most végleg elejtették, de az északi rendezőpályaudvar munkálatai ma is folyamatban vannak. Az eredeti terv szerint Rákosszentmihály és Pestujhely között körülbelül százhusz vágányu, megfelelő épületekkel és tárházakkal felszerelt hatalmas teherpályaudvart építettek volna. Ennek azonban csak a felét építik ki most, körülbelül ötven-hatvan sín-párt.

Lázár Lajos dr., a MÁV. építési ügyosztályának igazgatója kijelentette az Uj Nemzedék munkatársa előtt, hogy az 1921-es évre tizennégy millió koronát irányoztak elő e rendezőpályaudvar építésére, azonban előreláthatólag ez az összeg is kevés lesz. A munkálatok lassan haladnak előre, főleg talpfákban nagy a hiány, úgyhogy jóformán csak a földmunkálatokat lehet egyelőre befejezni.

Elejtették azt a nagyszabású tervet is, hogy a budapest—fiumei és budapest—szabadkai fővonalakat Vecsés és Diósd között egy szárnyvonallal kössék össze, mely a Dunán Nagytétény alatt új hidon vezetne át. A magyar vasutak legnagyobb jelentőségű ujtása lenne a villamosüzemre való áttérés.

Ily módon, a szakértők számításai alapján, harminc-negyven százalékos szénmegtakarítást érhetnénk el, ami annyit jelent, hogy Csonkamagyarország jelenlegi széntermelése is elegendő volna a magyar vasutak ellátására. A MÁV. előterjesztést tett a kormányhoz, hogy próbaképen a budapest—adonyszabolcsi vonalat alakítsák át villamosüzeműre, a kereskedelmi minisztérium azonban még nem döntött az előterjesztés sorsáról. Ezt a vonalat a kelenföldi villamoserőtelep látná el energiával. Ha a kísérlet beválna, úgy Budapest környékén, esetleg az Esztergom-dórogi szénmedencében egy nagy, központi elektromos központot építenek, mely vasutvonalaink jó részét elláthatná villamosenergiával. Újabb terv szerint a szentendrei Dunaágban is létesítenének elektromos vizierőtelepet. Ennek az volna a rendeltetése, hogy ne csak a vasutvonalakat, hanem a fővárost is ellássa árammal.

Ez lenne az első igazán komoly lépés abban az irányban, hogy Magyarország folyóvizzeit kihasználják elektromos energia előállítására.

Legközelebb kiépítik a Rudóbánya—Barcsika vasutvonalat. Ez lesz az egyetlen új vasutvonal. Feladata, hogy Rudóbányát, Magyarország egyetlen megmaradt vasérctelepét bekapcsolja az intenzívebb forgalomba. Megkezdték a győr—brucki, budapest—kiskőrösi és szolnok—békéscsabai vonalak kettősvágányúra való kiépítését is.

A vonalak karbantartása igen súlyos bajokkal jár. A talpfák korhadtak, új készlet pedig nincs, a hiányokat pótolni nem tudják. Így újabban „megtoldják” a talpfákat, vagyis a sín alatti korhadt részét kicserélik a sínek közötti jókarban levő résszel.

A MÁV. több lakóházat is épített tisztviselőinek, főleg a menekülteknek — elhelyezésére. Még ebben az évben kész lesz a Podmaniczky-utcai nagy bérház, ahol 114 menekült vasutas család fog ott-honra találni.

fővárosi házinymoda 1920