

SZAKIRODALOM.

Gáll Imre dr.: A gyorsvasút kérdése közlekedés-
politikai megvilágításban. Különlenyomat a Városi
Szemle XXVIII. évfolyamából (1942. évf. 1. sz.) —
44 l., 2 ábra.

A figyelemreméltó tanulmány, mely a szerzőnek 1940 elején Egyletünkben tartott előadásának szövege, első felében hat *külföldi gyorsvasutat* ismertet, és azok körülményeiből a következő jellemző és helyes *következtetéseket* vonja le:

1. a gyorsvasút ne legyen körvonal vezetésű;
2. a gyorsvasút a város környékét minél szorosabban kapcsolja be a város életébe;
3. a gyorsvasút és nagyvasút kérdését nem szabad külön tekinteni, hanem meg kell találni a helyes együttműködést; végül
4. a gyorsvasút akkor áll hivatása magaslatán, ha átszeli a város központját, a város üzleti negyedét, és lehetőség szerint sűrű járatokkal sok embert hosszú útvonalon szállít.

Mindezek olyan következtetések, melyeket a leendő budapesti gyorsvasútra nézve is irányadóknak és betartandóknak ismerhetünk el.

Megjegyzéseinket a tanulmánnyal azonos sorrendben soroljuk fel.

A budapesti *nagyvasúti pályaudvarokra* vonatkozó megjegyzéseinkhez hozzáfűzhetjük, hogy a mostani berendezések teljesítőképességének további számbavehető fokozása már semmiesetre sem lehetséges. E tekintetben a MÁV. kimerítette az adott helyzet minden lehetőségét. További pepecselésnek nincs helye.

Az *érdekerületre* nézve is helyes az a fölfogása, hogy a környéknek a fővárossal való jó közlekedése sokkal inkább a vidék érdeke, mint a fővárosé. A vonzókörök megállapítására érdekes kísérletet végzett a fővárosi tisztviselők és altisztek elhelyezkedésének vizsgálatával. Ebből kiderül, hogy a vidéken lakó 2003 alkalmazott közül mintegy 1190, vagyis 59% lakik a MÁV. vonalai mentén (a tanulmány ezt a következtetést nem vonja le). Mennyivel nagyobb lehet még ez a százalék a MÁV. vidéken lakó alkalmazottainál.

Mindez élénk bizonyítéka annak, hogy milyen fontos szerepet tölt be a nagyvasút máris a közeli környéki forgalom lebonyolításában, vagyis a gyorsvasút feladatkörében. Ennek tervszerű kihasználása és fokozása nálunk elsőrangú érdek, ami sok új beruházástól is mentesítene.

Feltétlenül helyeseljük szerzőnek azt az álláspontját, hogy, ha a gyorsvasút építéséből ki is kapcsoljuk a gazdaságosság követelményét, az üzemből ezt már nem tehetjük. Az üzemnek ki kell fizetnie magát, különben nincs létjogosultsága a gyorsvasútnak.

Nem volt azonban helyénvaló a budapesti gyorsvasúti kérdés megoldására megjelent tervek közé bevenni a *Ruzitska*-féle tervet. Ez a terv ugyanis csak annyiban érinti a gyorsvasutat, amennyiben kifejti, hogy a gyorsvasútnak feltétlenül szorosan csatlakoznia kell a nagyvasúti pályaudvarokhoz, sőt egyes vonalai egyenes folytatásai lehetnek a nagyvasút környéki forgalmának. Ilyen értelemben mutatja be egy terven az összes elgondolható gyorsvasúti vonalakat, melyek a távol jövőben a nagyvasúti tervvel kapcsolatban megépülhetnének. De Ruzitska tervében a váro-

son keresztül vezetett nagyvasúti alagutas vonalrész egyáltalában nem tekinthető gyorsvasúti vonalnak, hanem ellenkezően, a nagyvasút *távolsági* forgalmának átvezetésére szolgál.

Igazi gyorsvasúti terv tulajdonképpen csak a *Sztrókay*-féle. A *Kemény*-féle terv is csak a nagyvasúti forgalom körbenvezetésének egy torzszüleménye, melynek téves és hibás voltára a tanulmány is helyesen mutat rá.

A *nagyvasúti személypályaudvarok elhelyezésének kérdése Budapesten* című fejezetet — úgy véljük — jobb lett volna elhagyni, annál is inkább, mert néhány nem mértékadó adattal a jövőre nézve helytelen megállapításokat tesz. A fej- és az átmenő pályaudvari forma körüli vita ma már túlhaladott. A szakértők megegyeznek abban, hogy nagy városokban a fejpályaudvar helytelen, és ilyen elbírálásban részesültek az újabb fejpályaudvarok is. (Lipcse, Milano, stb.)

Az átmenő pályaudvarokra való áttérés éppen a városok jövő fejlődése és a pályaudvarok jó elhelyezhetősége miatt elengedhetetlen követelés.

Ami a pályaudvaroknak és a lakosság elhelyezkedésének az összefüggését illeti, e tekintetben önkényes és nem bizonyítható a szerző becslése, hogy az utasforgalomnak csak 10%-a igazodik a lakóhelyekhez. Természetes, hogy a lakosság elhelyezkedése nem egyedüli feltétel, de mindenestre kívánatos, hogy lehetőség szerint minden lakos minél könnyebben és minél rövidebb úton érhesse el lakásától a pályaudvarokat.

A nemzetközi forgalomra nézve pedig mostani (például 1939. évi) adatokat igazán nem lehet mérvadónak tekinteni. Az első világháború óta igazi nemzetközi forgalomról nem is beszélhetünk. Csak annyi bizonyos, hogy a mostani háború sikeres befejezése után a nemzetközi forgalomban nagyon nagy fejlődésre számíthatunk, és erre kellően fel is kell készülnünk, mert Budapest éppen a legfontosabb nemzetközi útirányok metszéspontjába esik.

Végül lássuk, mit mond a tanulmány a valóban létesítendő budapesti gyorsvasútról. Erre — igen óvatosan — csak általános irányokat állapít meg, de ezeket is az észak-déli irányban összekeveri a nagyvasúti kérdéssel.

Vác és Monor között nem fejlődhet ki még gyorsvasút szükségessége; ebben az irányban csak Ujpest és Vecsés között számíthatunk a központ felé és abból kifelé irányuló forgalomra. Ha többet vennénk számításba, akkor éppen a tanulmány elején helyesen megállapított gyorsvasúti alapelvekkel kerülnénk ellenkezésbe. A gyorsvasút elhelyezésében a tengelykereszt alkalmazása közlekedéspolitikai, de üzemgazdasági szempontból is valóban helyes elv. Így tehát az észak-déli irányban a fenti Ujpest—Vecsés közötti irány helyes. A kelet-nyugati irányban keletről kiindulva a budai oldalon villaalakú kiképzés gondolható el, mely egyrészt dél felé elhajolva a kelenföldi pályaudvar, észak felé pedig a déli pályaudvar érintésével a Hűvösvölgy irányában haladhatna és így a budai oldal leglakottabb vidékeit kapcsolná be.

Ilyen irányú vonalvezetést lehetne a tanulmányban foglaltak alapján levezetni. Sajnos, a szerző ezt a következtetést, tekintettel hivatalos állására — óvatosságból — nem vonta le.

Az utolsó fejezetben kimondottan a *gyorsvasút kérdését a környéki forgalom lebonyolításának kérdésével összekötve* kívánja megoldani. Ezt a következtetést a londoni példából vonia le. És itt keveri össze a nagyvasút és a gyorsvasút különálló feladatait.

Minekünk azonban sokkal inkább a helyi adottságokból és nehéz pénzügyi helyzetünkéből kell kiindulnunk, és ezért inkább a meglévő berendezéseket, tehát a HÉV-et és a nagyvasút meglévő vonalait. Csak ezekkel együtt és ezek *kiegészítő* felhasználásával szabad gyorsvasúti hálózatunkat megoldanunk.

A végleges vonalvezetés hiánya azonban nem kisebbíti a tanulmány értékét, melyhez hasonló fejtetések és komoly tanulmányokat a kérdés nagy horderejénél fogva minden irányban kívánatosnak tartunk. *Ruzitska.*