



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: .....

Cím: *Földalatti villamosra van szüksége Budapestnek*

Forrás: .....

*Az Est*

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely

Idő

1927

Személy

Bp  
(Hely)

1927. 11. 10.  
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

## Földalatti villamosra van szüksége Budapestnek

**„Az Est” megszólaltatja a közlekedési probléma megoldásáról a szakembereket**

— Az Est tudósítójától —

A főváros közgyűlésén nem akar véget érni Budapest költségvetésének tárgyalása és közben megakad minden munka, az emberek belefáradtak a folytonos éjszakai megbeszélésekbe és a nagy problémákat, amelyek ránehezednek erre a várostra, — nem érnek rá megoldani.

**A legégetőbb kérdés a közlekedés megszervezése.**

Azt már észrevették, hogy a közlekedésnek mai forradalmi korszakában, amikor a tömegszállítás lebonyolítása a főprobléma, a villamos elérte teljesítőképességének határát. Maga a villamosvasút jelenlegi irányítója mondta éppen *Az Est*-ben, amikor arról panaszkodtunk, hogy a kirándulóhelyekről, sportpályákról, szóval mindenütt, ahol nagy tömeg gyűl össze, — a forgalmat ideálisan lebonyolítani nem tudják, mert erre kevés a kocsipark, *olyan nagy tartalékokat kellene tartani, amelyek az üzem rentabilitását megzavarnák.*

A főváros vezetősége ennek ellenére a villamos fejlesztésére gon-

dolt, amikor éppen a nyilvánosság terelte rá a figyelmet az autobuszokra. Valahogyan eddig luxusnak tekintették az autobuszokat és tisztára mint játékszereket kezelték, amelyekkel a város irányítói büszkélkedhettek. A közvélemény nyomása alatt be kellett látniok, hogy éppen ez az a tömegközlekedési eszköz, amely a villamosvonalak hibáit hivatva van kikorrigálni. Budapestben szűkek az uccák, — még akkor is, ha csak a régi forgalmat vesszük figyelembe — új villamos sínparokat lefektetni eddig is nehézségekbe ütközött. Amint azonban fejlődik az autóforgalom és a kocsi parkirozására hely szükséges, a villamosközlekedés egyszerűen csődöt mond.

**Nagy nehezen belátták, hogy az autóbuszforgalom kifejlesztésére kell a súlyt fektetni.**

már régen elhatározták ötven új autóbusz beszerzését, ellenben csiga lassúsággal halad a gondolat megvalósítása és a magyar gyárak ajánlata szerint csak egy esztendő múlva tudják az autóbuszokat az uccára bocsátani. Az ügyosztály már elkészült jelentésével, a közgyűlés tárgyalása miatt azon-

ban csak most péntekre tudják összehívni a közlekedési bizottságot.

Az autóbusz azonban csak rövid forgalmak lebonyolítására való.

**Hiányzik a magyar fővárosban**

**a gyorsvasút, amely a város egyik végéről a másikra néhány pillanat alatt oda dobhatná a tömegeket.**

Maga az a körülmény, hogy a közlekedési rendőrt, illetve a villanyrendőrt a körütn két helyen felállították, a villamosközlekedés meglétségét jelentette. Az átjáróhelyeken sokáig kell várni a villamosnak. Egyre rosszabb és rosszabb lesz a helyzet e tekintetben és ha másutt is kénytelenek lesznek a forgalom növekedése miatt a kétségtelenül helyes rendészeti intézkedést életbe léptetni, akkor hamarosan elérkezünk oda, hogy **hihetetlenül hosszú ideig fog tartani, ha valaki villamossal akar végigdöcgni a fontosabb útvonalakon.**

**A gyors közlekedés másképpen, mint földalatti villamossal megoldani nem lehet.**

Ezt tudja mindenki, viszont azonban, amikor a kérdés felvetődik, az illetékesek azonnal rávágják: **nincs pénz!** Aztán hosszan kezdik magyarázni, hogy a mai viszonyaink között ez lehetetlen és még az sem remíti őket vissza a kicsinyes okoskodásoktól, hogy **Budapest volt az úttörő ezen a téren.** A newyorki földalatti állomásán táblát helyeztek el s azon olvasható, hogy **az első földalatti vasutat Budapestben építették meg, ellenben mondanunk sem kell, hogy a legtekélyesebb azóta Amerikában van.**

Az igaz, hogy a fővárosnak **nincsen pénze,** viszont azonban az is tény, hogy a külföldön járt bizottsági tagok közül többen foglalkoztak ezzel a problémával és komoly tökések hajlandóknak mutatkoztak a budapesti gyorsvasút megépítéséről tárgyalni. Ha a külföldi tökések ezt jó üzletnek vélik, akkor talán van rá itthon is megoldás. Akárhogy vesszük is a dolgot, mindenesetre azzal elintézni ezt az ügyet, hogy **anyag nehézségek miatt nem lehet megcsinálni, még sem lehet.**

Eber Antal azzal vádolja meg a főváros vezetőségét, hogy nagyon derék, szorgalmas emberek vannak közöttük, de **nincs meg bennük az az irányító szellem, az a nagy koncepció, amely egy ilyen város vezetéséhez szükséges.** Talán ezért is húzódik ilyen sokáig ilyen kérdéseknek a megoldása. *Az Est* most felveti ezt a problémát.

**Megszólaltatjuk a komoly szakembereket.**

**A sok idea között, amelyet felvetnek, lesz bizonyára olyan, amelyet meg lehet valósítani.**

Mindenesetre át kell menni a köz tudatba annak, hogy **a romokat már eltakarítottuk, mint ahogy a polgármester szereti hirdetni és most immár az alkotások útjára kell térni.**

Körülottnünk szerte a világban a városok rohamlépésben haladtak előre, Budapestben is érvényesülnie

kell már valami egészséges optimizmusnak, amely elveti a folytonos »nem lehet!« hangoztatását és ehelyett inkább *egyesítik a magyar gondolatot és a magyar erőt, nagy reformok megvalósítására.* Folyton arról beszélünk, hogy dolgozni kell, ennek elemi feltétele az, hogy a tömegeknek lehetőséget is adjunk a komoly munkára.

*Ereky Károly, aki mostanában hosszabb időt töltött külföldön, hogy a városrendezési ügyeket tanulmányozza, Európában Londonban is járt, ahol a legtökéletesebb a földalatti villamosvasúti rendszer. Ottani tapasztalataira támaszkodva, a fölvetett problémával kapcsolatban a következőket mondotta Az Est munkatársának:*

— A legfontosabb probléma a nagy tömegeknek gyors elszállítása az egyik helyről a másikra. Nagyjában ki is alakult agyamban egy terv, amely, azt hiszem, ezt a kérdést helyesen oldaná meg.

Hatalmas karéj alakú útrányról volna szó, amely félkörben fogná át az egész várost.

A kiindulási pont a *Retek uccánál lenne*, ahova befutnának a hűvösvölgyi, zugligeti és a budai villamosok, ez volna a gyűjtő központ és innen az utasokat azonnal levihetnők a föld alá.

— A villamos azután a *Pálffy térre rohanna*, még pedig légvonalban, a házak alatt. A Pálffy téren meg tudnánk kapni a földalatti villamos számára a *szentendrei helyiérdekű villamossal a környékről érkező utasokat, azután a*

*Duna medré alatt mennénk át egészen a nyugati pályaudvarig.* Ez a városnak ismét fontos gócpontja, *Újpest és környékének közönsége itt ömlik be a városba.*

— Innen azután a *keleti pályaudvarhoz kellene menni*, részint a vasúttal érkezőket, részint pedig Rákosszentmihály, Gödöllő és ennek a körzetnek utasait, akik szintén a helyiérdekűvel érnek be Budapestre, lehetne tovább szállítani.

— A földalatti villamosvonal azután a *Kálvin tér felé haladna*, ahová több oldalról hozzák a publikumot a villamosok. Az erzsébetfalvai, az Üllői útról érkező közönséget itt tudnánk elfogni és neki lehetőséget nyújtani a gyors közlekedésre.

A Kálvin tértől a következő fontos állomás a *Horthy Miklós út lenne*, illetve ennek az útnak a végén levő köründ, amely tulajdonképpen a később megépítendő *Boráros téri hidnak lehetne a budai központja.* Budának ezt

a részét így szintén bekapcsolnánk a város forgalmába, úgyhogy ez a vidék igen nagy fejlődésnek indulna.

A gyorsvasút csak külön prosperálhatna,

átszálló jegyeket tervezni a földfelettről a földalattira nem lehet, ez különben nincs sehol az egész világon. A

(Köt. v. füz.) (Oldal)

gyorsvasútnak csak az a feladata, hogy a lehető leggyorsabban lehessen a város minden pontját megközelíteni.

Nem akarom untatni a közönséget a különféle kezelési formákkal, hiszen a külföldi földalatti vasutak erre nagyszerű megoldásokat mutatnak. Mindenestre

a legkisebb személyzettel lehetne dolgozni s a mostani különféle ellenőrzési komédiákat mellőzni lehetne.

Ez volna véleményem szerint a fő irány, de magától értetődik, hogy később különféle mellékágakat lehetne a fővonalba bekapcsolni.

A földalattinak magán az uccán sehol sem lenne állomása, hanem egyes házakból, szállodákból liftek vezetnének le a földalattihoz.

Ez sem új, Londonban nagyszerűen megvalósították, a fő az, hogy az új villamos az uccán minél kevesebb alkalmatlanságot okozzon.

— Ez, természetesen, csak a nyers terv, de azt hiszem ezen az alapon el lehet indulni. Arra a kérdésre, hogy kifzetődik-e Pesten a földalatti villamos, feltétlenül azt kell felelnem, hogy igen. Az embereknel mégis csak kezd már szerepet játszani az, hogy az idő is pénz és ilyenformán nem kell a vá-

ros belsejében hosszú időt elpazarolni az utazgatással.

Legalább kétszázezer utast naponta le lehet vinni a föld alá és ilyen forgalom mellett nem lehet ráfizetni az új intézményre.

Az tény, hogy a külföldi tőke érdeklődését fel lehet kelteni ilyen tervek iránt, ami szintén bizonyíték a rentabilitásra, mert a tőke nem szokott érdeklődni rossz üzletek iránt.