



Iktatószám

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.5

Hely

Idő

1913.

Személy

Helyszám

Szerző

Cím *A pályaudvarok kitelepítése.*

Forrás:

*Pesti napló*

Bp.

(Hely)

1913 VIII/13

(Idő)

(Köt. v. füz.)

## A pályaudvarok kitelepítése.

Egy év óta minduntalan felmerül a pályaudvarok kitelepítésének a hire. Mint valamely zseniális megoldást emlegetik ezt az ötletet, már telkeket ajánlottak fel, terveket vizsgáltak át, a Máv. igazgatósága bizottságokat küldött ki, amelynek munkásságáról talpraesett kommunikék látnak napvilágot. Arról van szó, hogy először a nyugati pályaudvart helyezik ki, mintegy három kilométernyi távolságra, tehát az újpesti határ felé, ahol még messzi síkságok terülnek el, kaszálók, rétek, munkáslakások és a kültelki ifjúság rögtönzött sporttelepei. Az illetékes körök erre az elhatározásra saját indokolásuk szerint a főváros rohamos fejlődése készíti. Budapest, mondják, nagyon helyesen, túllépte azokat a kereteket, amelyek két nagy pályaudvarunk, a nyugati és a központi építése és szervezése idején körülhatárolták. Ez a köztudomású megállapítás hozzáférhetetlenül igaz. A főváros igen szerencsésen és igen gyors tempóban vesz részt a többi metropolisok versenyében. Az elfogulatlan szakértő, ha világvárosokról tart előadást, Budapestet nem mellőzheti. A tétel tehát igaz, a konkluzió azonban helytelen.

A pályaudvarok elhelyezése dolgában a külföldön, Berlinben, Londonban, Párisban, Brüsszelben azt az elvet követik hogy a rendező- és teher-pályaudvarokat messzi a város szívéből építik, a személypályaudvaroknak azonban, mind sűrűbben és mind közelebb a város érveréséhez adnak hajlékot. Magától kínálkozik e pompásan bevált módszer helyessége, még ott is, ahol az utcai közlekedés ideális magaslaton áll, a várost földalatti vasutak villámgyors vonalai hálózják be, az utcákon olcsó és kényelmes auto-

busz robot, a bérkocsi-rendszer korrekt iparág és az autotaxi számban és árban mindenkinek rendelkezésére áll. Az utas, aki idegenül és elfogódva érkezik meg a nagyvárosba, alig hagyja el vasuti kupéját, már a zajló élet középpontjában találja magát, nincs kitéve közlekedési műériáknak, néhány perc múlva szállásán lehet és nyugodtan pihenheti ki az utazás fáradalmait, vagy üzletei után siethet. Ezt a kitünő gyakorlati elvet legtökéletesebben Londonban és Berlinben vitték keresztül. A sok milliós lakosú városok forgatagában nem tévedhet el az idegennyelvű, új impresszióktól megzavart utas. A vonat nyílt pályán vagy alagutakon berobog véle a város belső részébe, ugyszólván a pályaudvar zsibongó halljából a szállodája portáskülsőjébe lép. Londonba utazol olvasóm és Hollandia felől közelíted meg a földkerekség legegényibb és legzürzavarosabbnak tetsző városát, a karcsu, ritmikusan száguldó angol vasut a Viktória-pályaudvaron áll meg véled. A város középpontjában szállsz ki és akár magas caben, akár potom olcsó autotaxin öt-hat perc alatt a Piccadilly köröndjén lehetsz. Ha azonban a város északi részén óhajtasz tanyát ütni, úgy fiülkédben maradsz és a vasut lassan tovább dőcög, London alatt vagy Londonon át, míg az északi gyárvárosban, amelytől a világ vége csak néhány mértföld lehet, nagyot szipolva megáll és a Finsbury-pályaudvaron találod magad. Ha Páris felől érkezel a gögös brit nemzet fővárosába, úgy London legnépesebb utcáján a Strandon stoppol a mozdonyod. Ez a Charing-Cross pályaudvar, amelyet valamikor ezernyolcszázötvenben építettek és senkinek sem jut az eszébe azzal az okoskodással, hogy London valamelyest fejlődött azóta, az egész épít-

menyt kinordatni a szemze miso partjára, túl a hidakon, ahol a végtelen zöld mezők ragyognak. Berlinben ugyancsak a város középpontjában állnak meg a zsúfolt vasuti kocsik, hogy Párisról, Hamburgról, Rotterdamból, Brüsszeli, Rómáról ne is beszéljünk.

De mindezekben a városokban a pályaudvarok kitelepítése nem volna olyan kegyetlen csapás az utazóközönségre, mint éppen Budapesten, ahol az utcai közlekedés méregdrága és az idegen oly szörnyű mértékben van kitéve a bérkocsisok zsarolásának, a járóművek fogyatékos voltának. Képzelienek el egy idegen ajku utast, akit a tudásvágy hazánk fővárosába hajtott, minő tragikomikus szenvedéseken megy majd át, amíg Újpest határából, a kitelepített pályaudvarról dunaparti vagy nagyköruti hoteljébe érkezik. A nyugati pályaudvarhoz nyulni a jelen körülmények között bűn. Budapest fejlődése nem ok a város közepén fekvő pályaudvar kitelepítésére. Ellenkezőleg. Ez az örvendetes fejlődés követeli, hogy a pályaudvarok maradjanak a régi helyükön és a Máv. azon gondolkozzék, hogy a Ferencvárosi, Kőbányai Kelenföldi és egyéb rendező- és kitérő-pályaudvarokat mint lehetne szaporítani Budapest határain belül.