



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: Erekly Károly
Cím: A földalatti gyorsvasut

Forrás: Vállalkozók Lapja

Bp
(Hely)

1928. 1. 25.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy 385. 859

Hely

Idő

"1928"

Személy

Helyszám

385. 83 "1928"

A földalatti gyorsvasut kérdése.

— Erekly Károly előadása. —

Az Egységes Községi-Polgári Párt folyó hó 17-én értekezletet tartott, melyen a fővárosnak egyik legaktuálisabb problémáját, a földalatti gyorsvasut tervét vitatták meg. Az anketon nemesak a községi párt bizottsági tagjai jelentek meg nagy számban hanem a főváros érdekelt üzemének és ügyosztályainak vezetői és főbb tisztviselői, valamint számos szakferti is. Az anketot Gaár Vilmos nyitotta meg és röviden rámutatott a gyorsvasut fontosságára és felkérte Erekly Károlyt, hogy ismertesse a kérdésnek közébbi tervezetét.

Erekly Károly hosszabb előadás keretében számolt be közlekedésünk helyzetéről, annak fogyatékoságáról és annak gyökeres megoldását és a mai lehetetlen helyzeten való segítés egyedüli módját a földalatti vasut létesítésével reméli elérhetőnek.

Előadását azzal a ténymegállapítással kezdte, hogy a földalatti gyorsvasut építésénél *nincs szükségünk idegen, külföldi mérnökökre*, mert hiszen a magyar mérnökök világviszonylatban is a legelső helyen állanak és a magyar tervezők is minden tekintetben megállják a nagyversenyben a helyüket, ellenben *szükségünk van külföldi tőkére*, mert enélkül a földalatti vasut terve nem valósítható meg.

A földalatti gyorsvasut nem alkalmas a megoldásra, ezért a legnagyobb városokban a földalatti gyorsvasutakra tértek át, mert hiszen ennek technikailag sincs semmi akadálya. A Duna alatt már most is vannak betoncsövek és *geológusaink megállapításai szerint a főváros talaja jobb és keményebb, mint az a futó homok, amelyen Berlin épült*, ahol ennek dacára lehetett földalatti gyorsvasutat építeni és üzembe helyezni, anélkül, hogy abból a házakra a legkisebb kár is háramlana.

Hosszasabban ismertette a különböző utiránytervezeteket, ezekről azonban szerinte

mindaddig beszélni sem lehet, amíg azokat ugy forgalmi, mint geológiai szempontokból részletesen és szakszerűen meg nem vitatják. A főváros szempontjából a *legfontosabbnak tartja a műszakilag megállapítandó alaptőke nagyságát, azonkívül a háramlási időt és a megváltási lehetőségeket*, nehogy esetleg a fővárosnak olyan időben és olyan ár ellenében biztosították csak a megváltás, ami rá nézve kedvezőtlen volna. Teljesen mellékes szempont, hogy a koncesszió mennyi időre szólna, csak a megváltás módzatainak a megállapítása jár rendkívüli fontossággal. *A szerződést úgy lehet és kell megkötni, hogyha az üzem nem mutatkozik rentábilisnak, vagy annak idején a pénzügyi viszonyok rosszak lesznek, ugy a Főváros egyáltalában ne vegye át a vasutat.*

Természetesnek tartja, hogy mindezeket a kérdéseket a legalaposabban és a legkisebb részletre kiterjedően kell megfontolni és beható tárgyalás alá venni. Ez idő szerint csupán csak arról van szó, hogy a *szakértőiak szóljanak hozzá szakszerűen* és mondják meg véleményüket. *A főkérdés az, hogy kell-e Budapestnek földalatti gyorsvasut, vagy sem.* Itt megjegyzi, hogy a Beszkárt 1927-ben elérte a 300 millió utas létszámot és a nemzetközi statisztikai adatok tanulságai szerint, ennek a gyakorlati következménye, hogy *ez a milliós város megéri a földalatti vasut megépítésére.* Budapest közlekedése a mai fejlettség mellett egyáltalában nem mondható kielégítőnek. A helyzet ma sajnos az, hogy az ország távoli pontjait érhetjük el kevesebb idő alatt, vagy ugyanazon idő alatt, mint amely idő alatt Budapesten egyik városrészből a másikba juthatunk. Ameddig például a Ludovicától valaki Óbudára utazik, addig gyorsvonnattal elér Hatvanba, vagy Székesfehérvárra. *A gyorsvasut megépítése és üzembe helyezése Budapest további természetes fejlődését idézi elő*, ezzel szemben a közlekedési eszközöknek hiánya miatt esetleg rövid időn belül Budapest erős

visszafejlődése következhetik be. *A földalatti gyorsvasut hihetetlen és óriási munkaalkalom lenne és egyuttal lehetőség mutatkozna a kormány ama álláspontjának a megváltoztatására is, hogy semmiféle újabb külföldi pénzt nem enged behozni ebbe az országba.*

Ezekután *kitért azokra a kifogásokra*, amelyek a sajtóban és másutt felsorakoztattak a terv ellen. Mindenekelőtt utalt itt arra, hogy ezeknek legnagyobb része nem más, mint nai vitás. A gyorsvasut megépítése és üzembe helyezése miatt nem kell a házak összedülésétől félni sőt az is mese, hogy a talajviszonyok alkalmatlanok és az is tévedés, hogy egy kilométer vasutnak a megépítése 10 millió pengőbe kerülne. Azon természetesen nem csodálkozunk, hogy ennek a nagy koncepcióju tervnek ellenzői is vannak, mert hiszen, csak gondoljunk vissza arra az időre 1867-ben, midőn Jellinek megcsinálta az első lóvasutat, milyen képtelenebbnél képtelenebb kifogásokkal és ellenvetésekkel fogadták a tervet, s mégis ebből fejlődött az a hatalmas, többszáz kilométeres villanyos vállalat, amelyet ma a Beszkár representál. *A közgazdasági életet csakis a vállalkozások állíthatják talpra*, nem szabad tehát a visszautasítás álláspontjára helyezkedni, annál kevésbé, mert hiszen hiába várunk külső segítséget, első sorban csakis önmagunkra számíthatunk. Mi pedig csakis az ilyen nagy és egyben szükséges alkotásokkal vihetünk friss vérkeringést a gazdasági életbe.

Erekly Károlynak szakszerű előadását az értekezlet a legnagyobb megértéssel fogadta. Mindenesetre ugy *Ereklynak ezen előadása, valamint az ezen kérdéshez szóló további szakszerű hozzájárulások remélhetőleg nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy a gyorsvasut kérdésében ugy a szakörök, mint a Főváros közönsége helyes álláspontokra helyezkedjék.*

Erekly előadásához első sorban Glücksthal Samu szólott, ki azon véleményének adott kifejezést, hogy magával a gyorsvasut gondolatával szimpatizál és a gondolat felvetéséért Ereklynak hálaival is tartozik, azonban *ellene van annak, hogy egy olyan monopolisztikus nagy üzem koncesszióját, mint a gyorsvasut, kiadja a főváros kezéből és magánvállalkozássá tegye.* Kérdi,

honnan fog előkerülni az a 100 millió utas, aki a földalatti villamos rentabilitásához engedhetetlenül szükséges. Vajjon azok, akik a földalatti vasutat igénybeveszik, utazni fognak e földfeletti villamoson és megfordítva? Kétségbevonja, hogy mindkét vasut rentábilis lehessen, ha mindegyik más-más kézben lesz.

Becsey Antal felszólalásában annak a felfogásának adott kifejezést, hogy a földalatti vasút terve ma már nagyon is aktuális. Egyben utalt azon tényre, hogy a külföldön üzemben lévő földalatti vasutak egyáltalában nincsenek ellenséges viszonyban a többi közlekedési eszközökkel. Szerinte a gyorsvasut csak földalatti lehet, s csak azt kell megfontolás tárgyává tenni, hogy milyen közlekedési politika szerint épüljön meg; hogy ki legyen a gazda, arról még ráérünk tárgyalni.

Scheuer Róbert nézete szerint nemcsak egyedül a gyorsvasut kérdésevel kell foglalkozni, nemcsak ezt a kérdést kell kiragadni a többi sürgős problémák közül, hanem szükséges hogy egy általános közlekedési politikai program keretében vegyék ezt is boncolás alá.

Szelnár Aladár az automobilisták nevében örömmel üdvözli a kezdeményezést és annak megvalósulásától közlekedésünk gyökeres megjavulását és megoldását reméli.

Martin János főmérnök véleménye szerint nem az a fontos, hogy ki építi meg a földalatti vasutat, mert kétségtelen, hogy az csak vállalkozó lehet, hanem az a fontos, hogy kinek fogja megépíteni; magánvállalkozásnak, vagy pedig a fővárosnak. A kérdést szakemberek ankétja elé kell terjeszteni, egyébként pedig helyesnek tartja egy nemzetközi tervpályázat kiírását. (!)

Ereky röviden reflektált az elhangzott felszólalásokra és a gyakorlati példák alapján kimutatta, hogy a gyorsvasutak építése által újabb és újabb területek kapcsolódnak a közgazdasági élet vérkeringésébe és ezáltal úgy a kereskedelemnek, mint a kultúrának, nemkülönben a közlekedési vállalatoknak csak előnye származhatik ebből.

Gáár Vilmos az ankét elnöke záróbeszédében utalt arra, hogy a mai megbeszélés egyáltalában nem akart döntést provokálni semmilyen irányban, hanem a szakszerű és magas nivójú vitával csak a kérdés megvilágítását óhajtotta elősegíteni és a közvéleményt tájékoztatni erről a fontos közlekedési problémáról.