



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Új forgalmi berendezések*

Forrás:

Budapesti Hírlap

Bp
(Hely)

1926. 10. 9.
(Dátum)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385,85

Hely

Idő

'1926'

Személy

Új forgalmi berendezések.

Budapest villamos közlekedése.

Körülbelül harminc éve annak, hogy a budapesti közúti vaspálya-társaság áttért a villamosüzemre és hálózatát kibővítette. Akkortájt lehetett, hogy a Baross-téren is megépítették a vágányzatokat, amelyekkel azután harminc éven át bonyolították le a forgalmat. Bizonyos, hogy ezek nem voltak teljesen ideálisak, különféle kifogást teltek ellenük, de végtére is valami különös baj a Baross-téren sohasem volt és így, ami harminc éven át fennállhatott, arra el lehetett mondani, hogy kiállotta a próbát. Most azonban megváltozik az egész.

Legnagyobb baja volt mindig ennek a vágányzatnak, hogy a Thököly-úti vonal a keleti pályaudvar indulási oldalánál közvetlenül a bejárat előtt vezetett el s állandóan veszélyeztette a pályaudvarhoz hajtó kocsik forgalmát és a gyalogosokét is, mert a forgalom éppen ott torlódik legjobban össze. Hozzájött ehhez később, hogy a Bethlen-utcai vonalat átvették a Baross-térre s ezzel még nagyobb akadályt gördítettek a kocsiforgalom elé és még jobban zavarták a gyalogosok forgalmát.

A mostani átalakítás nem enyhít ezen a bajon, hanem még fokozza, mert a társaság egész városrészek forgalmát erre az egy pontra tereli s a keleti pályaudvar homlokzata előtt valóságos pályaudvart létesít, melyen az egész Rákóczi-úti, Aréna-úti és Thököly-úti forgalmat keresztül akarja hajtani.

Az átalakítás alap gondolata tulajdonképpen eléggé tetszetős, mert, amint látszik, a Rákóczi- és Fiumei-utról kifelé irányuló

forgalmat a Baross-tér baloldalán egy vágányon egy irányban, az Aréna-ut, Thököly-ut felől s a keleti pályaudvar érkezési oldaláról befelé irányuló forgalmat pedig a Baross-tér másik oldalán szintén egy vágányon akarják az ellenkező irányban levezetni, a pályaudvar kijáratánál pedig le-

hető sok járat kocsijait akarják közvetlenül elérhetővé tenni.

Ennek az elvnek a keresztülvitele azonban olyan következményekkel jár, amelyek a szemlélő előtt máris aggodalmakat kelthetnek az átalakítás sikere iránt. Mert ezen túl nemcsak azokat fogják a Baross-szobortól balfelé vinni, akik a Thököly-ut irányában utaznak kifelé, vagy pedig a keleti pályaudvarról akarnak elutazni, hanem azokat is, akik az ellenkező oldalon lévő gödöllői villamoshoz akarnak eljutni, sőt még a kőbányai irányban és a kerepesi-úti temetőhöz menőket is, és a Népszínház-utca felől jövő 2-es számú kocsikat is erre fogják járatni. — Az ellenkező irányban pedig a Baross-tér tulsó oldalára fogják átvinni azokat, akik az Aréna-ut, Thököly-ut felől jönnek, sőt mondhatni az egész városligeti forgalmat is, mert a Rottenbiller- és Damjanich-utcai vonalon csak egyetlen egy kocsijárat marad meg. A keleti pályaudvar előtti vágánykapcsolódásokon át pedig az egész kétirányú forgalom keresztül fogja egymást.

Alig képzelhető, hogy ennyi és nagyrészt egymást keresztelő forgalmat ilyen szűk téren s annyi váltón és keresztelésen át simán lehessen lebonyolítani s kocsitorló-

dások ne legyenek. A közönség pedig nehezen fogja megérteni, hogy miért kell akkor, ha a Rákóczi-utról a köztemetői (Fiumei-) utra akar eljutni, először — nagy kerülővel — a keleti pályaudvarhoz mennie, s vajjon mit fog szólni az az utas, aki siet a gödöllői villamoshoz, ha előbb elvisszik a Baross-tér ellenkező oldalára s azután még a keleti pályaudvar előtt kell vesztegelnie, ha kocsija a sok akadály folytán esetleg ottan megreked. A Városligetből és Zuglóból ünnepnap estén hazatérülő sokezer ember sem fog örülni, ha a Baross-téren kerülő utakon fogják őket vinni

s vártni fogják ottan, amíg kocsijuk az új pályaudvaron keresztülvergődött. És miként képzeli majd a társaság Mindszentkor és Halottaknapján a temetői forgalom lebonyolítását, ha az összes utasokat először a keleti pályaudvar előtt kell majd eldefiloztatni?

A keleti pályaudvar utasforgalmát pedig szintén új veszedelmek fenyegetik. Az érkező oldalon eddig az utasoknak és a kocsiknak csak a 2-es járat ritkán közlekedő kocsijaira kellett figyelni. Ezentúl a kocsik és a gyalogosok az előtér kijáratánál közvetlenül fognak beleütközni az oda áthelyezett új vágányokba, s a megsokszorozott számú villamoskocsikba. Az induló oldalon pedig az új pályaudvar két beágazó új vágánya is keresztelni fogja a gyalogosok útját, s a pályaudvar sarkánál még az amugy is szűk gyalogjárót is le kell tompítani az új vágány bekanyarodás miatt, ahol pedig az emberek bizonyos napszakokban egymástól már most sem férnek el. A keleti pályaudvar egész gyalogos- és kocsiforgalma tehát mintegy valóságos ketrecbe, úgy lesz befogva az új villamosvasuti hálózatba, míg eddig ez a forgalom nagy terüle-

ten eloszolhatott, s egymást sokkal kevésbé zavarta.

Félő tehát, hogy az egész nagy átalakítást, amely nagyon sok millióba, sőt milliárdokra rugó tőkebefektetést igényel, éppen olyan flaskóval fog járni, mint a kocsijáratoknak a nyár elején történt erőszakos felforgatása.

Az ilyen átalakításoknak a sorsa mindig kettőn mulik. Az egyik, aki megtervezi, a másik, aki jóváhagyja. A tervező a papírosra teszi azt, amit gondol és amit akar, illetve sokszor éppen nem azt, amit akar, s a jóváhagyóra hárul, hogy azt jól megértse, s annak minden rejtekét kikutassa. A jóváhagyónak tehát a terv minden részletét jól meg kell fontolni, s minden következményével számolni kell, s a terv elbírálásánál semmiféle szubjektív érzelemtől nem szabad vezetni magát. Mert ha azután a dolog nem válik be s olyan bajok merülnek fel, amelyek különösen a biztonságot veszedelmeztetik, akkor lehet ugyan még vitatkozni azon, hogy a kettő közül jogilag melyiket terheli a felelősség és a felelősség anyagi részét át lehet hárítani a tervezőre, mert hiszen azt a jóváhagyó nem is tudja viselni; a hiba kárát azonban mindenesetre a közönség is fogja viselni. Ez pedig a szóban forgó esetben annál sajnálatosabb volna, mert tulajdonképpen az egész nagy átalakításra — az elavult pályarészek megújítását nem tekintve — komoly szűkség igazában nem is volt, abból a közönségre semmiféle előny származni nem fog, hanem inkább teher és kellemetlenség, és abból sokkal nagyobb bajok merülhetnek fel, mint amelyek a Rákóczi-ut torkolatánál eddig felgondolhatók voltak.

Sajnos, hogy a kocsijáratok megjavítása terén a Beszkárt megszüntette az újításokat, már tudniillik azokat amelyekre a