


Iktatószám	Budapestre vonatkozó ujságcikkek		Osztályozás
	Szerző <i>f.l.</i>		Tárgy <i>385.85</i>
	Cím <i>A villamos</i>		Hely
	Forrás: <i>az Est.</i>		Idő <i>"1919"</i>
	<i>Bp.</i> (Hely)	<i>1911 4/21</i> (Idő)	<i>385.85 "1911"</i> (Köt. v. füz.)

A villamos

— Az Est tudóstíjtától. —

Budapest közönsége a villamos-igazgatóságnak a kalauzok útján küldött üzeneteiről áttért a komolyabb csata terére. Holnap délután a Lágymányoson polgári népgyűlés lesz, a mely félre nem érthető módon akarja közölni Budapest székesfőváros tanácsával és a Közuti Vasutak igazgatóságával, hogy a főváros mai villamos közlekedése ügyében nem hajlandó a türelem álláspontján maradni.

A budapesti közönség a lóvonatból villamossá való átalakítás mizériáin keresztülvergődve, előbb jött rá, mint a fővárosi tanács, hogy Budapest tizenöt éven belül röviden és egyszerűen — szűk lett. Ha a lakosság száma nem is, de a forgalom megkétszereződött Budapesten. És minthogy az utcák és utak sokkal előbb készültek és a nálunk szokásos tíz évnél tovább nem tudó látással tervezték azokat, ez a szükséges olyan ijesztő módon jelentkezik

Közp. nyomt. X.

napról-napra, hogy semmi csodálkozni való sincs azon, ha éppen az a polgárság, a mely különben nálunk semmi nagy eszméért ki nem vonul az utcára, most közlekedésének érdekében villamos-anarchistává csap fel.

Legfőbb panasza a publikumnak, hogy azokban az órákban, tehát délben és estefelé, mikor a legnagyobb a forgalom, képtelen közlekedési eszközt kapni. Egyik kocsijön a másik után, mind zsufova. És minden kocsin csatározás van egy heringnek való helyért. A másik főpanasz pedig, hogy az elégtelen kocsik is minduntalan megtorlódhatnak, megállnak s a közönség napnap után a már megváltott jeggyel, vagy zsebében bérletjeggyel gyakorlatilag kénytelen órákat megtenni.

A vész-sarok.

Kétségtelen, hogy nincsen elég kocsik. A Közuti Vasutak igazgatósága ezzel szemben azt mondja, hogy a mostani kocsimennyiség is torlódást okoz az utakon.

A legforgalmasabb pont, tehát a legnagyobb várakozás színhelye is,

a Rákóczi-ut és Kossuth Lajos-utca közt való Muzeum-köruti és Károly-köruti torkolat. Ez az a híres tüntetési négyszög, a mely tíz-husz évvel ezelőtt politikai szempontból volt veszedelmes. Itt folyt le minden véres tüntetés és ma nap-nap után itt folynak le a villamos csaták.

A tudóstíj megáll egy percre, a szó szoros értelmében egy percre, a négyszög közepén és a hatvan másodperc alatt a nem több, mint százötven négyszögöl területen éppen huszonegy kocsik érkeztek. A Károly-körut felől szelték a Rákóczi-ut sarkát: az 1., 5., 53., 11., 61., 1., 5., 39., 17., 5. számú kocsik. A Muzeum-körut felől jöttek a 45., 35., 41., 9., 41., 43., 5., 45., 57., 9. és 35. számú kocsik.

A következő percben, ma reggel fél kilenckor, a Rákóczi-utról befordult a Károly-körutra a keleti pályaudvartól a nyugati pályaudvarra igyekvő 110-es számú kocsik. A hajója megsérült s noha hajót változtattak, a mig elindulni tudott, három perc huszonhét másodperc telt el s a Károly-köruti sinen tizenegy kocsik vesztegelt. És az ilyen fönnakadás naponta tizenötször-huszszer ismétlődik.

A Ferenc József-híd.

A másik rendkívüli forgalmu ut a Ferenc József-hid pesti oldala. Itt különösen reggelenként, a mikor a piac folyik, olyan teherkocsiforgalom van, hogy a villamos forgalom még rendes körülmények között is nehezen bonyolódhatnék le. Ámde itt hajóváltást kell csinálni, mert mikor a hidat építették, a villamosvezeték csatornáját magasabbra építették, mintsem kellett volna. Itt minden félórában van egy három-négy perces torlódás. A rendőr e torlódásokról nem is tesz jelentést, csak abban az esetben, ha a torlódás akkora, hogy a kocsiforgalmat is elzárja.

Ennek a nagy torlódásnak az ut szűk volta mellett, helyesebben a sok kocsin kívül, még egy nagyobb oka is van: a hajózárlat. A hajók megsérülnek, vagy már kopottak, zárlat történik és ekkor áramszakadás. Ha például a Ferencz József-hidon vagy a Vámház-köruton fordult elő ilyen áramszakadás, akkor az egész üllői-uti szakaszon is minden kocsik megáll.



dig nem egyet, hanem négyet-ötöt, akik, a mint a kocsi megállt, azonnal dologba álljanak és ne a kocsi-vezetők szálljanak le szép lassan a bakról, a kik nemcsak a hajókat, hanem társaikkal vidám falusi történeteket is szoktak cserélni.

A Közuti Vasut-Társaság igazgatósága a ma reggeli lapokban mintegy a holnapi gyűlésre válaszol már előzetesen közléseket az intézkedéseket, a melyeket legközelebb szándékozik megvalósítani a forgalom könnyítésére. Ilyen például egy újfajta áramvezető hajónak ígérete is. Ezt a hajót kedd óta egy kocsin, a *Kelenföldről járó 576-os számú villamos-kocsin próbálják ki*. Kocsivezetők és kalauzok körében az új hajóról nagy dicsérettel emlékeznek meg.

A legfőbb előnye abban van, hogy hajószerűsége, vagy a sinben történt akadály esetén a hajó automatikusan kiugrik s így nem történik zárlat. Ha csakugyan beválik ez az újfajta hajó, akkor ezt minden gyorsasággal minden kocsin alkalmazni kell. De ennél még fontosabb javítás lenne az, hogy mind a két sinpár vezetékkel legyen ellátva. Ez — el kell ismerni — sok költségbe fog kerülni, ha már az építésnél eddig nem gondoskodtak róla, de a mai állapotok tarthatatlanok.

Hogy a villamos mizériáknál tartunk, a publikumról is meg kell emlékezni. Olyan semmivel sem törődő közönség, mint a budapesti, fájdalom, nincsen még egy. A ki végignézi egy megállóhelyen való le- és felszállást az kénytelen konstatálni, hogy a budapesti közönség is kicsinyes a nagyvárosi forgalomhoz. Már

áll a villamos, mikor az emberek meggondolják magukat, hogy fölálljanak ülőhelyeikből. Utközben ismerőstől bucsuznak, megbeszélnek a holnapi vacsorát s a kalauz a csengetőszíjon a kezével, nem tudja, elindítsa-e a kocsit, vagy sem? Ha lecsenget, az utas gorombáskodik vele. A felszállásnál pedig senki nem ismeri a számokat, a melyek az irányt jelzik, de sőt el sem olvassa az oldaltáblán lévő utmutatót. Egyszerűen lábát a kocsi fölhágójára téve, a kalauzzal bocsátkozik tárgyalásba, hogy merre megy a kocsi, lehet átszállni, mennyibe kerül az ut és az a házsám, a mit ő keres, közel van-e a megállóhoz?

A holnapi népgyűlés mindenesetre érdekes tünet és komoly figyelmeztető arra, a mit már több ízben elmondunk, hogy a mai állapotokat a Közuti Villamos vonalain meg kell változtatni. (f. l.)

A dolgokon bizonyos mértékig csak a forgalmat lebonyolító új utvonalak építésével lehet segíteni. Kétségtelen például, hogy a Rákóczi-ut torkolata azt a forgalmat, a mi most ott van, el nem bírja. A kocsi egy részét más irányban, vagy pedig ház fölött, vagy föld alatt kell vezetni.

A Kálvin-téren például, a hová közvetlenül hét utca nyílik és a holbérkocsi-állomáson, nyilvános illemhelyen, szökőkuton kívül, mert olyan sok a hely, még külön kávéházat is építettek: ezen a Kálvin-téren *tizenegy sinpár halad keresztül*. Hogy itt mindennap tíz villamos elgázolás nem történik, annak oka éppen a nagy veszedelemben rejlik. Mindenki idegeinek végső megfeszítésével halad vagy vár a téren.

Van azonban a hajókon való enyhítésnek több módja is, a melyeket hamarabb meg lehet csinálni. Ilyen például, hogy ha már a villamos-hajókat át kell csatolni, akkor minden ilyen helyen külön embereket tartson a villamostársaság, még pe-