



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

351.81

Szerző: O. A.

Cím: A budapesti közlekedés irásiban és képben

Forrás: Magyarország

3m

1925. 12. 6.

(Idő)

(Köt. v. fiz.)

(Olda)

Hely

Idő

Személy

Helv

amikor az uttest közepén esetleg a legtöbb ember van.

Ha már átvettük a párisi módszert, teljes egészében kellene átvenni. Ott a rendőr éles sipjével figyelmezteti a közönséget, hogy a kocsisort megindítja és igyekeznek hamar a gyalogjáróra sietni.

A sipjelzés és aszfaltszigetek nélkül a mai közlekedést rend nem naqv iavulást jelent.

Tagadhatatlan, hogy a közlekedési rendőrök nagy erőfílyel vigyáznak a forgalmas pontokon a elöírások betartására. Az a rendszabály azonban helvtelen tulzás, hogy a biciklistákat is leintí a rendőr. A biciklis ember éppen ugy ki tud térni, mint a gyalogos, viszont, ha megállítják, le kell szállania, ami nemcsak kényvelmetlen, hanem veszélyes is, mert a mögötte haladó gyorsabb tempójú autók el is gázolhatják. Láttuk a Kossuth Lajos-utcában, amikor egy hirtelen föltartóztatott biciklista nekiment a rendőrnek, s amikor a biztos ur ráfordmedt: — Nem tud vigvázni! — az ijedt biciklista az örök jó viccel válaszolt:

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

— Vigvázni tudnék, de biciklizni még nem tudok!

A budapesti közlekedés irásiban és képben

— A Magyarországi tudósítójától. —

Egy hívaló francia orvos és író, Charles Nordmann, felrűnést keltő tanulmányt írt a *Revue des Deux Mondes* legutóbbi számában a párisi közlekedés patológikus jelenségeiről, amelyek kezdik lehetetlenné tenni a francia metropolisban a normális életet. Az élet tempója, de főként a közlekedése, olyan gyors lett, a sietés láza annyira elfogta az embereket, hogy gyökeres reformok nélkül ma-holnap életveszélyes lesz a párisi utcákon egy lépést is tenni, nem szólva arról, hogy a nagy sietség olyan torlódásokat okoz néha, amelyek a legtürelmesebb ember idegzetét is próbára teszik. Ma, a rohamosan hódító és egyre fejlődő automobilizmus korában, nincs más orvossága, mint átépíteni egész Páris. Háromszáz méter széles uttestekre van szükség s a kérdést csak úgy lehet megoldani, hogy amit az uttestek kiegészítésével elvesznek, azokat az épülettömböket fölfelé építik a házakra, — ott van hely bőven...

Nordmann megjósolja, hogy Páris ötven év múlva Newyorkhoz fog hasonlítani, előbb-utóbb felhőkarcotókat kell építeni.

A világ legszebb, legharmónikusabb városa áldozatul esik a hódító automobilizmusnak, a sietség patológikus jelenségeinek.

Hiányzik az aszfaltsziget!

A mi kamasz világvárosunkat ilyenfajta veszélytől nem kell féltetnünk. Párisban csak autótaxi hetvenezet van, Budapesten pedig mind

össze háromezer gépjármű jármű szalad át. Azonban, ha nem is éppen sietség dolgában, de patológikus jelenség bőven akad...

Egy esős délutánon jó nagy sétát tettünk a városban, ott, ahol élénk a forgalom és megfigyeltük a pesti közlekedést, amelyet lassuság, kényvelmeszeretlet, s legfőképpen egymással való nemtörődés jellemez.

A rendőrség párisi mintára szabálvozza a közlekedést, ami nem rossz mintá ugyan, de nem is egészen stilszerű. A járműveknek az utcakereszteződésnél, ha az egyik utcából a másikba akarnak fordulni, meg kell kerülniök a poszton álló közlekedési rendőrt, aki nem mindíg áll a középén s a kitérő kocsiknak és autóknak keskeny helyet hagy. Ilyenkor aztán



a siető kocsik és autók közvetlenül a rendőr mellett hajtanak el és csoda, hogy ennek a felelős módon keresztülvitt intézkedésnek nem lett még néhány rendőr áldozata.

Tudniillik az egész párisi mintái szabályozásnak legelőnevesebb kelléke, hogy az utca-

kereszteződéseknél pontosan az uttest közepén aszfaltsziget legyen. — akár ott áll a rendőr, akár nem. — minden kocsis és sofőr tudja, hogy azt a kiemelkedő járdarészt kell megkerülnie. Amíg az utcakereszteződéseknél, de az uttestek közepén, mindenütt, ahol nagyobb forgalom van, ilyen aszfaltszigetek nincsenek, az egész új közlekedési rend alig védi a közönséget.

Az uttesten áthaladó gyalogos ma sem tudja, jobbra vagy balra nézzen-e, mert igaz ugyan, hogy a jövő és menő kocsik a bal-, illetve a jobb oldalon kell, hogy haladjanak, azonban — miután a középén aszfaltsziget nincsen — az autók, melyek lovas kocsikat előznek meg, előzés közben kihajtanak az uttest közepére, s rendszerint így gázolnak. Ha sziget lenne az uttest közepén, nem volna éleveszélyes átvágni rajta: először balra nézne a gyalogos, ahonnan jönnek a kocsik, s amikor az aszfaltszigetre ért, akkor jobbra, ahol az ellenkező irányba haladnak a járművek.

A gyalogosokra semmit sem ügyelnek, a biciklistákra nagyon

A közlekedési rendőröknek elsősorban a gyalogjárókat kellene védeni, de éppen ez nem történik. Az utcakereszteződésnél a rendőr leintí az egyik utca forgalmát, hogy a keresztelő másik utca járművei elhaladhassanak. Amikor azok elhaladtak akkor a rendőr karintással a megállított kocsisort indítja meg. Az uttesten áthaladó gyalogjárók persze nem a rendőr intését, hanem a kocsikat figyelik, amelyek a rendőr intésére megindulnak, éppen akkor,

keszfővárosi



A világ minden nagyvárosában a biciklisták szabadon karikázhatnak, ha a forgalmat le is intí a rendőr. Ez természetes is, mert a biciklista, ha nekimegy valakinek, éppen annyira kockáztatja a saját testi épségét, mint azét, akit elüt.

Vágtatás, marakodás és újságolvasás

Pesti jelenség, hogy a mellékutcákon autó, kocsí, de még a villamos is, ész nélkül vágtat. Éjszaka, amikor kevesebb rendőr van az utcákon, ugyanez az eset. Sehol sincsenek olyan kicsi rendszámok az utakon, mint nálunk. Még raddal sem nagyon figyelheti meg a rendszá-

mot a rendőr. Éjjel meg éppen nem láthatja.

Ha háromszor akkora rendszámok lennének az autókon, mint most vannak, meggondolnák a soffőr urak, hogy hatvankilométeres sebességgel hajtssanak-e.

A legszomorubb patológiai jelenségeket a villamos mutatja. Minden áldott nap *hangos botránvok vannak*, főként két okból: először, mert a kalauz megindítja a kocsi, amikor az utas még fel sem szállt, másodsor pedig a heti jegyek kezelése körül támad vita az utas és a kalauz között. Egy-egy ilyen vita, amely az „elkezelt” jegy körül folvik, s amelynek a célja a kalauz részéről az, hogy az utas jegvet váltson, mindig azzal végződik, hogy *reáfizet* — a villamostársaság. Végigélveztünk egy ilyen jegyvitát, amely kezdődött a nvugoli pályaudvarnál és végződik a Széna-téren. Végül is az utas megváltotta a jegyét. — közben pedig *tegalább tízen inuen tették meg az utat*.

A legőbb európai városban, ahol pedig sokkal fegvelmezettebb a közönség, mint Budapesten (ahol az emberek nem nagyon szeretik egymást), külön *tejárát és tejárát van a villamosokon*. Ezt nálunk is meg kellene honosítani, mert az az oka a villamosok lassúságának, hogy *mindenki egyszerre akar leszállani és felszállani, ugyanazon az ajtón*. A két tömeg rendszerint percekig dulakszik, míg végül is azok engednek. — akik kevesebben vannak.

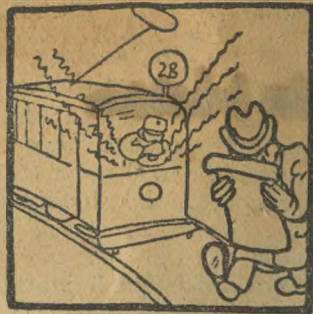
Sajátságos, valóban patológiai jelenség, hogy az ellenőrök a *teasűrűbben a zsufolt kocsikra szállanak fel*, valószínűleg azért, mert a



zsufolt kocsin a kalauz nem tud mindenkinek jegyet adni és segíteni akarnak neki. Ilvenkor persze az történik, hogy sem az ellenőr, sem a kalauz moccani sem tud. — az elszánt „bhecelők” pedig, kényelmetlenül ugyan, de mégis ingven célhoz érnek.

Valamennyi patológikus jelenség közül azonban *teofeltűnőbb az utcai uiságotvasók nagy tömege*. Sehol a világon nem lehet még egy nagy városban annyi embert látni gyalogjárón, de még az uttesten is, uiságot olvasni, mint

Budapesten... A Berliini-téren negvedóra alatt *öt embert látunk, ahogv az uttesten uiságot olvasva haladt át, rendületlen nvugalommal*.



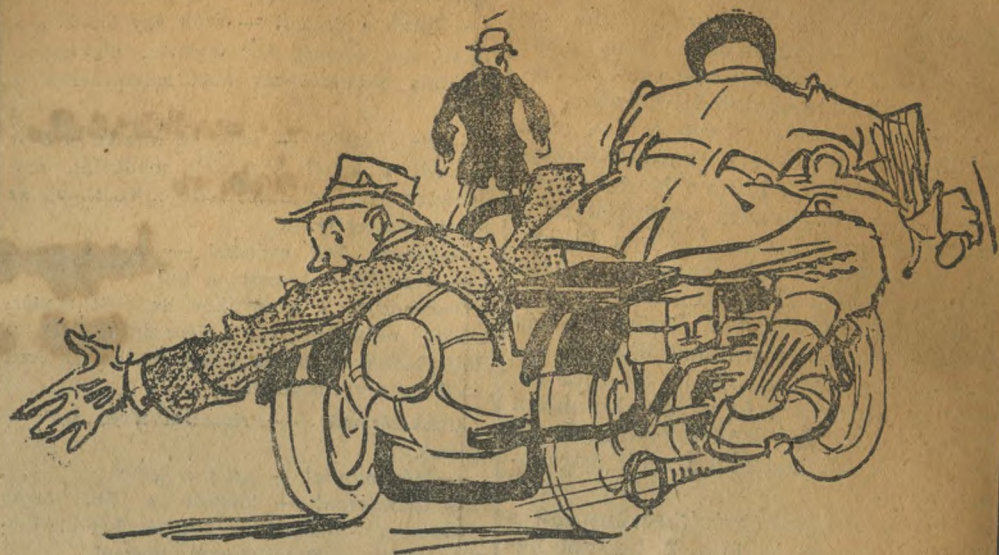
Az egyikre egy kocsis alaposan rá is förmedt, mire az uiságotvasó méltatlankodva megjegyezte:

— *Azért kocsis, hogv kitérien!*

A pesti közlekedés patológiájáról könnyű lenne hosszú tanulmányt írni. Könvébb, mint a párisiról, ahol az a baj, hogv tulságosan nagyra feilődött a közlekedés. Nálunk világvárosi értelemben még nagyon zsenge korát él a közlekedés, de hatológiai jelenségek dolgában *teules, még — a párisin is*.

O. A

A kötelező jelzések



és annak következménye

