



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

351.81

Szerző:

Teller Aladár

Hely

Cím:

Bp. közlekedése

Idő

"1916"

Forrás:

Pesti Hírlap

Személy

Mpr.

(Hely)

1916 X/12

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Helyszám

Budapest közlekedése.

A villamos utcai (közuti) közlekedés terén a mi Budapestünk uttörő volt. Az európai metropolisokat — Páris kivételével — megelőzve, már a nyolcvanas évek végén tartott fenn villamosvasuti járatokat. Sokan emlékeznek az első villamoskocsikra, amelyeket az akkor létesült B. V. V. megbízásából a Siemens és Halske cég járatott a Teréz-körutnak a Podmaniczky- és Király-utcaik közti részén, valamint a városi vasut nevezetes 59. számú diszes kocsijárára, amely a frankfurti közlekedési kiállításon keltett méltó feltűnést. Azóta — sajnos — e téren is visszamaradtunk, annyira, hogy az utcai közlekedés tekintetében a nagyvárosok, sőt még a legtöbb vidéki város mögé kerültünk.

Kétségtelen, hogy a villamosvasuti balesetek meggátolása jelenleg legaktuálisabb kérdés, amelyre íme azonnal rátérünk.

E lapok hasábjain néhány év előtt bővebben kifejtettük az e téren kívánatos intézkedéseket. Egyrésztük követte is a két társaság. A kívánságok nagyrésze azonban teljesületlen maradt, pedig olyanok ezek, amelyek némi jóakarral és kevés költséggel megvalósíthatók lettek volna.

Az immár tűrhetetlen állapot azonban fenyegetőleg követeli a gyors intézkedéseket, amelyek elseje a megállóhelyek számának csökkentése és amely pontnál a legradikálisabb módon kell a rossz rendszerbe belemarkolni. Régente a megállóhelyek beosztása, annyira-mennyire, megfelelt a normálisnak; később itt is magánérdekek léptek előtérbe egy-egy megállóhely ajánlása formájában, úgy, hogy idővel tömegesen tűntek föl új, meg új megállóhelyek, hogy a jó közlekedést megakadályozzák. A megállóhelyajándékozók szerettek a budapesti közönség kényelemszeretetére hivatkozni, később pedig az

ismert állapotok elfajulásával azt a kényelmes álláspontot stereotyp hangoztatni, hogy a bajoknak a budapesti közönség az oka, mondván, hogy ez a közönség nem kívánja a rendet. Mondjuk ki, hogy e vádnak a fele sem igaz. Közönségünk semmi mást nem óhajt inkább, mint azt, hogy a rend megtartásában vezetője legyen. Épúgy fog alkalmazkodni ahhoz az elkerülhetetlen intézkedéshez, hogy a megállóhelyek száma nem is a felével, hanem kétharmadával csökkentendő. E mulhatatlanul szükséges intézkedés nélkül hozzá sem nyulhatunk a közlekedési darázsfészekhez.

Nem vagyunk barátjai a külföldieskedésnek, de sokan szeretnek a „művelt“ külföldre — miért mindig e magunkatalázó megkülönböztetés? — hivatkozni. Látjuk, hogy Bécsben mily nagy távolságra vannak a megállók. Berlinben pedig egyáltalában csakis a nagy csomópontokon, a többi megálló mind feltételes (az autóbussnál nálunk is bevált). Münchenben a kalauz minden megálló előtt hangosan felszólítja az utasokat, vajjon van-e kiszálló és csak akkor, ha ilyen van, ad esengetéssel jelt a megállásra, különben a vezető csak akkor áll meg, ha — a megállóhoz közeledvén — felszállani kívánó utast lát.

Tekintsük a városi vasut 10-es vonalának a Vilmos császár-uttól az Árpád-utcaig terjedő kis részét. Itt nem kevesebb mint 8 megálló van, közte a Báthory- és Hold-utcaik között alig 5—6 lépésnyire egy-egy. Ezen a részen két megálló is elégséges volna. Az a társaság, amely ezt így rendezte, nem is járthat, még ha akarna sem, több kocsit, mert különben egymás nyomában cammognának. A kalauz így persze kénytelen folyton a kocsi belsejében maradni a nem szünetelő jegykiadás miatt s alig van ideje, hogy a perronra menjen, úgyhogy legtöbbször csak gondolomformán csönget le. Ha azonban a megállókát merész kézzel egyharmadukra apasztjuk, a kalauz elvégezheti a jegykiadást a követ-

kező megállóig és idejében ismét megjelenhet a perronon.

Nagy abuzus, hogy a keresztező utcák mindkét oldalán vannak megállók, ami a torlódás mesterséges előidézése.

Nézzük a 10-es kocsit a Városligetbe menetkor. A Király-utca és Körut sarkán kifelé menet az első megállónál az utasok, akik csak a Körutra készülnek, még nem szállnak ki. Ugyanitt ez okból a ligetbe törekvők lemaradnak. Még hátrányosabb, hogy a megállóhelyek a két menetirányban egymással szemben vannak (például az Andrásy-ut — Nagymező-utcai keresztelés mindkét felén.) Mégis — különösen annál az újabb rendszernél, hogy a vágányok az uttest közepén vannak — hogy pl a befelé haladó kocsi kalauzának a csöngetését, a kocsik közelségénél fogva, a kifelé haladó vezető a saját lecsöngetésének hallja s a kocsit megindítja.

A csöngetés maga is leggyakrabban okozója a baleseteknek. Nálunk kétféle csöngőjelzési rendszer van. Néhány újabb kocsin automatikus csöngő, a többin kézi csöngő. Egyik mód sem megfelelő és sehol sem használják. A vezető a balkezevel a féket, jobbával pedig az áramot kezeli, nem végezheti tehát egyidőben a csöngetést is. Valamelyik funkciója vagy semmi vagy tökéletlen. Bizonyos, hogy a balesetek legnagyobb százalékát ez a mondhatni külön mód termeli, amittől hogy az illetékesek miért nem akarnak megválni, érthetetlen. Az önműködő csöngőknél, amely a légfékkal hozható működésbe, sem végezhet ugyanaz a kéz egyidejűleg kétféle tökéletes munkát. Azonkívül a csöngő rendkívül zajos, tompítására már történt sikertelen kísérlet. Előfordultak esetek, amikor a veszély pillanatában ép a velőtrázó csöngetés hajtotta az illetőt a kocsi felé, arról nem is szólva, hogy fölösleges az amugy is zaklatott közönséget állandó riadójjellel kizozni. A csöngetést a vezető mindenütt a világon a lábával végzi, a kocsit

padlóján kiálló kámpó gyöngé érintésével. A vezető így szabadon kezelheti a féket és áramot, de arra is marad ideje, hogy az utolsó pillanatban a kocsit hirtelen megállító homokot vagy kavicsot szórjon megfelelő készülékkel a kerék elé. Másutt az összes kocsiat ellátták kavicsszórókkal. Ez a vezető előtt a kocsi jobb sarkában elhelyezett kis tartály, melyet időnként megtöltenek kavicscsal és amit a vezető a kellő pillanatban az ugyancsak előtte levő tölcserbe dob, amely a kavicsot a kocsi kereke elé viszi s hirtelen megállítja. Ujabb kocsikon önműködő kavicsszórók vannak.

Sürgösen kérünk lábcsőngöt és kavicsszórót. Célszerű a pótkocsin csüngő helyett kürtjelzést (ha két pótkocsi van, a másodiknál füttyjelzést) használni.

A pótkocsi nevezetű intézmény sokak szemében látszólag sok zavar okozója, pedig az, amit evvel a nem éppen legszebb magyar szóval kifejezünk, nagyon szükséges valami; de csak akkor válhatik be igazán, ha első perronját elzárjuk. Az itt fel- és leszállókat a kalauz nem látja, nem ellenőrizheti. Persze, hogy a legtöbb esetben lecsönget, úgy hogy a pótkocsi első perronján a kapaszkodások és az utána következő viták majdnem mindennaposak. Itt említjük meg, hogy a társaságok képtelenek keresztülvinni azt a föltétlen szükséges rendelkezést, hogy a felszállás helyén a kocsiba vivő (baloldali) hely szabadon hagyandó. Pedig szép rezes szöggel is kiverették e helyet. A kalauzok nem ügyelnek rá. Azt mondják, hogy a közönség nem hajt szavukra és még őket dorgálják. A megállóknál a majdnem állandó dulakodásokat ennek a mulasztásnak köszönhetjük. Reméljük, hogy az illetékesek módot találnak helyrehozatalára és hogy nálunk is mielőbb megjelentetik a második pótkocsit is, amely a háboruban mindenütt bevált, persze csak ott, ahol a megállók ritkák. Nálunk egy három kocsiból álló vonat a mai rendszer mellett két megálló helyét foglalná el.

Tellér Aladár.