



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *A villamos balesetek oka nem a kocsivezető, vagy a közönség, hanem a rendszer*

Forrás: *Esti Hírnök* Szer

Bn
(Hely)

1924. 2. 24.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.858

Hely

Idő

"1924"

Személy

Helyszám

A villamos balesetek oka nem a kocsivezető, vagy a közönség, hanem a rendszer

Utazás a kocsivezető mellett — Csöngenek, de nem fékeznek — A mentőkészülékek — Mi a megoldás?

Eppen tíz esztendeje, hogy egy tavaszi napon felhatároztam, hogy villamos kocsivezető leszek, tudni akarom, hogy a budapesti villamos miért gázolja el az embereket? A kora reggeli órákban kocsira ültem és végigmentem a kocsivezető mellett néhány útvonalon s egy figyeltem, szemléltem az úttestet, mintha én lennék a kocsivezető. Dél előtt 11 óráig semmi baj nem történt. Dél előtt 11 órákor a 6-os számú vonalon, a Nagyköruton, a József-körut 60. szám előtt legnagyobb rémületemre, előfűtünk egy urat. Leírom úgy, ahogyan az eset történt. A Baross-utcától elindultunk. A kocsivezető a kettős sínpáron áthaladva, az indító-készüléket egészen az útközöcsapig nyitotta meg s a kocsi pontosan az előírt sebességgel futott. Már akkor láttam, — amint később megállapítottam, — a 60-as számú ház előtt a sínek mellett egy úr ballagott, de olyan távolságban a sínektől, hogy a villamos el is mehetett volna mellette. A kocsivezető csöngetett, mindig erősebben, a végén kétségbeesetten verte a csöngőt, s mire a sínek mellett ballagó ember meghallotta a csöngést és ijedtében oldalt fordult,

a kocsi első része elvágta és eldobta a sínektől a járda felé.

Komolyabb baja nem történt. Horzolás, jelentéktelen ficamodás s mi félórás késéssel tovább haladtunk a Boráros-tér felé.

Az ebédelés egy óráját leszámítva, délután már az óbudai kocsi 5-ös számú vonalán figyeltem a kocsivezető munkáját s kifelé való menetben semmi baj sem történt, délután 5 órákor azonban a Zsigmond-téren a város felé haladásban egy kézikocsit nyomorítottunk meg, szerencsére emberben nem okoztunk kárt. Teljesen pontosan úgy történt, mint a délelőtti balesetnél. A kocsivezető csöngetett, csaknem az öklét zúzta szét, úgy csöngetett s mégis összehőkösztünk a kis kocsival. Már ekkor megállapítottam, hogy

a villamosbaleseteknek az oka nem a kocsivezetők vigyázatlansága, nem az, hogy nem figyelmezteti csöngőjellel az utasokat, hanem kizárólag az, hogy a csöngetés mellett a kocsit nem fékezi le.

Neki kötelessége figyelmeztetni az utasokat, de kötelessége betartani egyúttal a menetidőt is.

Ebből világos, hogy a legtöbb elgázolás onnan ered, hogy a kocsivezető csakhogy, betarthassa azt a menet-

időt, amelyet neki az igazgatósága egy fordulóra előír, nem fékezi le a kocsiját, mert minden lefékezés másodpercek késedelmét jelenti, sok másodpercből percek keletkeznek és ha a forduló végén bizonyos számú perccel később érkezik meg, úgy ezt a késedelmet, ha valamely útközben bekövetkezett baleset nem okolja meg, esetleg még meg is bicsárolják. És ha ez többször előfordul, vagy leváltják a kocsiról, vagy elbocsátják. A kocsivezető előtt tehát kevesebb kockázatot jelent betartani pontosan a szabályzatot, a kocsiját nem vezetni gyorsabban, mint az előírt sebesség, csöngötni, amíg csak a karja bírja, s pontosan beérkezni a fordulóra s ha közben baleset történik, ő nem követett el hibát, hanem vagy a közönség volt vigyázatlan, vagy pedig felel érte a nagyharang.

Míndezt, a villamosvasutak közlekedésében, a mai időre is pontosan rá lehet illeszteni. Néhány nappal ezelőtt kísérletképpen egy egész délutánt töltöttem különböző kocsikon a kocsivezetők mellett. Csak azt figyeltem, hogy felbukkanó forgalmi akadálynál nyomban fékez-e a kocsivezető akkor, mikor a csöngetéssel az elgázolás veszélyére figyelmezteti a járókelőket? A csöngő folyton szólt, de a vezető egyetlen egyszer sem húzta bal felé az áramindító készüléket s a fékhez csak akkor nyúlt, mikor utcakeresztezés előtt mentünk el, vagy mikor közeledtünk a megállóhelyhez. Kézenfekszik tehát a budapesti villamoselgázolásoknak oka.

Nem a kocsivezető, nem a közönség, vagy a járművek a hibásak, hanem egyedül és kizárólag az a rendszer, mely a budapesti közlekedést nem omnibusz, hanem vasutjelleggel ruházta fel.

A villamos, annak ellenére, hogy nem elkülönített, hozzáférhetetlen pályatesten jár, mint a nagy vasut, hanem egészen szabadon, a közönség között, mindenféle vonalmenti figyelmeztető berendezés nélkül fut, ugyanolyan jogok illetik meg, mint a nagy vasutat, amelynek pályatestéhez büntetés terhe mellett tilos hozzáférkezni s különben sem lehet, mert el van kerítve, élő sövényvel van szegélyezve, magas földésen, vagy mély bevágásban fekszik.

Ez a jog a menetrend joga. Abban a pillanatban, mikor a villamoskocsinak a Nyugati pályaudvartól a Boráros-térig, előre megzengett 12 perc alatt kell megérnie az utat s a forgalmi személyzet ezt a 12 perc menetidőt büntetés terhe mellett köte-

les betartani, a kocsivezető előtt nincs más, mint ez a rendelet

s ha ő csönget s a szabályzat betartása mellett mégsem térnek ki az útból, nyugodt lélekkel elgázolhat mindenkét.

Bölcsezen tudjuk, hogy a menetrendet a vasutak igazgatósága azért állapítja meg, hogy rendet tartson a közlekedésben és hogy a szogálati időt és a napi elfoglaltság idejét vasutaknál szokásos pontossággal előírhasse és hogy a vasutat gazdaságos kihasználás útján jövedelmezővé is tehesse, de mindez nem lehet ok arra, hogy a forgalmas úttesteken végigvonuló vonalak vasutjelleggel kapjanak, azaz a joggal bírjanak, hogy mindenkinek kötelessége megállni, mint a vasuti járóknál arra a tiltó szóra, hogy „Vigyázz, ha jön a vonat!”, minden járműnek ki kelljen térni s csak arra ügyelni, hogy jön-e a villamos, hogy a villamosvasut teljes monopóliumot élvezzen a főváros úttestén, mindenki-

nek csak a villamosérdekeket kell szolgálnia, de a villamos nem köteles tekintettel lenni a többi intézmények jogaira. Ugyanilyen jogot élvezhane például az autóbusz is, az egy- és kétfogatu közlekedési vállalat, az autótaxi minden fajtája, a teherfuva orási vállalatok tehervonatai, mert his'er ezek ugyanazt a közcélt szolgálják, mint a villamosvasut, de ekkor elérkezheink ahhoz a világsudához, hogy Budapest járda-széleire korlátokat kellene építeni, az út keresztvezéséhez sorompókat kellene rakni, mert különben Budapesten nem volna ép-kéz-láb ember.

Kolumbusz tojása a villamos el-gázolások megszüntetése. Ha a kocsivezető a veszélyes helyzetet észrovéve, esengetni kénytelen s ugyanakkor a kocsit köteles lenne lefékezni, soha sem gázolna el senkit.

Igaz, hogy ezzel a rendszerrel se az előirt menetrend-időt, sem a fordulat-számokat pontosan betartani nem lehet, de milyen hátrányt jelentene napi egy órával meghosszabbított forgalom azzal az előnnyel szemben, hogy *Budapesten a villamos nem öl meg negyedevenként hatvan embert.*

Sokat beszélnek mentőkészülékekről, amelyekkel már kísérleteket is tettek, amilyeneket még a világon egyetlen villamosvasut sem szerelt fel. Nem azért, mintha nem volnának tökéletes mentőkészülékek, hanem egyszerűen azért, mert *bebizonyosodott, hogy a mentőkészülékkel felszerelt villamosközlekedésnél a közönség, meg a kocsivezetői is sokkal könnyelműebben veszik a forgalmat, arra gondolván, hogy a mentőkészülék ugyanis megvédi őket.* Mint érdekességet említjük meg azt is, hogy nálunk még egy mentőkészülék sem vált be. Nem vált be pedig azért, mert a kipróbálásnál a villamosvasutak egyszerűen áttérnek az omnibuszjellegre s a *művesztély esetén nyomban fékeznek s ennek a fékezésnek pedig érdekes mechanikai következményei vannak.* Mikor a kocsi teljes sebességgel fut az elői felszerelt mentőkészülékkel s egy bábót állítanak az úttestre, amelyen a mentőkészüléket kipróbálják, a kocsivezető (mindig a legügyesebb, leggyakorlottabb kocsivezetőt állítják ilyenkor a kocsira) a bábhoz érkeve, hirtelen lefékezi a kocsit. A kocsi a fizikai törvényeknél fogva először megtorpan, ezután előrebillen és a *mentőkészülék a helyett, hogy megmentené a bábót, egyszerűen agyonnyomja.* Világos, hogy ezek a próbák soha sem eredményezhetik a mentőkészülékek hasznavehetőségét. De nincs is szükség mentőkészülékekre Mentőkészülék

a közönség megnyugtátása arra nézve, hogy a villamosnak nem szabad gázolnia, mert nem vasut, hanem omnibusz, mentőkészülék, a menetrend eltörölése s a villamosvasut jellegétől való megfosztása azzal az utasítással, hogy a kocsivezetőnek, mikor esenget, fékeznie is kell.

Lehet, hogy ez a rendszer a közlekedés lassúságát fogja eredményezni, lehet, hogy a jövédelmezőség némileg megcsappan, de egészen bizonyos, hogy előbb-utóbb maga a közönség fog ráeszmélni arra, hogy ha azt akarja, hogy a villamosközlekedés gyorsabb legyen, *fokozottabb figyelemmel tér ki az útból és ez az óvszhang meg fogja teremteni egyrészt a közlekedés gyorsaságát, másrészt a gázlásmentes közlekedést.* (h. m.)