

A budapesti villamosutak átszervezése.

Budapesten az utóbbi időben mindenféle kórakások, felszakított uttest tarkítja az utca képét, a közönség pedig, velünk ujságírókkal együtt a legtöbbször bizony csak szitkozódik, hogy micsoda balkáni állapotok uralkodnak a budapesti utcán. S nem gondolunk arra, hogy ezek a kellemetlen munkák egy hatalmas városjavító programot szolgálnak, amely program fővárosunk villamasközlekedésének újjászervezését tűzte ki céljául. Ugyanezt a célt szolgálja az a sok zugolódásra okot adó körülmény is, hogy minduntalan változtatgatják a villamuskocsik utvonalát is. Ilyen és ehhez hasonló panaszokkal kerestük föl a villamosvasutak igazgatóságának egyik legfőbb intézőjét, aki válaszul a városi vasutak újjászületésének egész történetét vázolta előttünk.

Informátorunk nevét nem írjuk ki, mert, mint mondotta:

— *Mi mérnökberek névtelen hősök vagyunk. S azok is akarunk maradni.*

A nyilatkozat a következő:

A belső végállomások rendszere.

— A budapesti villamosvasutak újjászervezés alatt állanak. Nemcsak újjáépíteni akarjuk, hanem újjá is szervezni. Ezt a célunkat több évre terjedő program keretében hajtjuk végre s mielőtt még ennek a programnak a részleteiről beszélnék, elmondom néhány szóval, milyen alapelv szerint történik az utvonalak átszervezése.

— Ez az alapelv: *minél több huroksinpárt létesíteni a város belsejében*, mert ezáltal belső végállomásokat nyerünk. Hogy milyen hasznuk van ezeknek a belső huroksinpároknak, az kitűnik a következőkből:

1. A város belsejében már annyi kocsi van, hogy torlódásoktól kell tartani. Ezen úgy lehet segíteni, hogy az ember egyes kocsik helyett vonatokat járát. Tehát a városból kifutó vonalakon meg kell szaporítanom a vonatszámot, még pedig úgy kell ezt megcsinálnom, hogy a város belsejében lévő vonalakak ne terheljen. Hogy azonban ezt megtehessem, belső huroksinpárokra van szükségem, amelyekkel a kifutó vonalakat el tudom látni. Ennek azonban úgy kell történnie, hogy a külső vonalaknak a táplálása nem a belső vonalakról történjék (hiszen akkor ott zsufolt-ság lesz), hanem belső végállomásokról. Ilyen belső végállomást jelent minden a város belsejében lévő huroksinpár, amely-lyel a kívülről jött kocsikat ismét kifelé tudom irányítani. anélkül, hogy megzavar-nám a belső forgalmat. Ez legfőbb haszna a belső végállomásokként használható huroksinpároknak.

2. Továbbá: Azelőtt megvolt az a baja a hálózatnak, hogy nem voltak olyan belső végállomást helyettesítő huroksinpárok, amelyek a célszerű relációvezetést minde-nütt lehetővé tették volna. Ennek a követ-kezése volt az a Budapesten divatos hurok-forgalom, amely a kocsik számcseréjével volt összekötve. Különösen a budai belső-körúti és a budai dunaparti relációkban kényszerültek azelőtt ilyen forgalmat ren-dszerezíteni, mert nem voltak belső végállo-mások. Ennek a *táv-hurokforgalomnak az volt a legnagyobb alkalmatlansága, hogy a menetrendet bizonytalanná tette.* Tudni-

illik ha én a Városligetből indítok egy ko-csít, ahonnan két-három percenként bocsát-tatom utnak a vonatokat, mire ez a kocsi körülmegy a városon és Budán nincs vég-állomása, akkor a *visszafelé haladó forga-lomban már rendetlenség jelentkezik.* A legutóbbi nyári menetrend alkalmával eze-ket a hosszú relációkat nagyrésztben fel-oldottuk, mert most már rendelkezünk ilyen belső végállomásokkal.

3. Belső huroksinpárok szükségesek a sugárutak relációinak jobb kiszolgálására. Ezeket a sugárvonalakat úgy kell megal-kotni, hogy az utasokat behozom a köz-ponti vonalakig, de tovább nem! Itt aztán átszállással folytatódik a közlekedés. Ezt szintén csak úgy lehet megoldani, ha eze-ken a pontokon huroksinpár áll a sugárvo-nalak kocsijainak rendelkezésére. Ilyen rendszert ismer a közönség a Berli-ni-téren Újpest és Buda felé. Jellemzi ezt a ren-dszert a Baross-téri közlekedés, valamint a Rókus-hurok is.

4. A huroksinpár nélkül visszatérő ko-csik nem tudnak megfordulni a pótko-csival; ezért járt mindig pótkocsi nélkül a 2-es és a 46-os kocsi, ez utóbbihoz is leg-feljebb gépeskocsit lehetett kapcsolni, hogy aztán megfordulás nélkül is gépkocsi vál-jék a pótkocsiból.

— A Beszárk-hálózatot úgy kell tehát tekinteni, mint egy *a fejlődés stádiumá-ban levő berendezést és a közönségnek sem szabad rossznéven vennie, hogy néha változások történnek a kocsik vezetésében.* Kényszerülve vagyunk ezzel, mert a nagy program végrehajtásában bizony sokszor kell a rendet megváltoztatni. *Takarításnál legalább ideiglenesen minden elkerül a helyéről.* Mindenesetre reméljük, hogyha terveinket végrehajtjuk, a budapesti villa-mosvasut teljesítőképességét sokkal na-gyobbra tudjuk emelni.

— Terveinket részben már meg is való-sítottuk, ezeket, valamint a hátralevőket, nagyjából a következőkben ismertethetem:

A villamos alkalmazkodjék a közlekedési rendhez!

— A Baross-tér sinpárjainak átépítésére évek óta különféle terveket dolgoztak ki, mert az 1898. évben ott teremtetett állapot a forgalom növekedése folytán nem bizo-nyult megfelelőnek, különösen azért nem, mert a villamuskocsik és más járművek feleslegesen keresztezték egymást. Tekin-tettel pedig arra, hogy a régi alsóvezeték elpusztult és az új felsővezetékes sinekkel cseréltük ki, időszzerűvé vált, hogy a Ba-ross-téren és környékén végleges állapo-tot teremtsünk.

— Az új terv alap gondolata az, hogy a villamuskocsik alkalmazkodjanak az álta-lános közlekedési rendhez, tehát menet-irányban mindig baloldalt haladjanak, a másik alap gondolat pedig az volt, hogy *magát a Baross-teret, ahol igen nagy az autó- és kocsiforgalom, a villamuskocsik-tól lehetőleg mentesítsük.* Ennek folytán mindazok a vasúti elágazások, amelyek azelőtt magán a Baross-téren voltak, most átkerültek a Keleti-pályaudvar előtti parkba, ahol autók és kocsik nem közle-kednek. Ennek az elrendezésnek aztán az a kedvező következménye is megvan, hogy mivel a sinpárok a Keleti-pályaudvar hom-lokzata elé kerültek, a villamuskocsik úgy az induló, mint az érkező polgári utasok részére sokkal jobban hozzáférhetők, mint eddig.

A Baross-tér mint belső végállomás.

— Azonkívül gondoskodás történt az új sinpárok építésével oly tekintetben, hogy a Keleti-pályaudvart érintő bármely ut-irányból jövő kocsik a pótkocsival való közlekedés végett huroksinpáron megfor-dulhassanak.

— A Baross-téren a következőképpen építettük át a sinpárokat: Eddig a Rákóczi-utról a Thököly-utra menő kocsik sinpárja jobbra kerülte meg a Baross-tér közepét és aztán kanyarodott balra a Baross-szobor mellé, hogy továbbhaladva, a Thököly-utra érjen. Ezt a kerülő sinpárt, amely keresztezte a Rákóczi-ut tengelyét és sokszor okozott torlódást, *fölszedtük s helyette egy olyan sinpárt raktunk le, amely a Rákóczi-utról jövő kocsikkal balra tér, a Baross-tér baloldalán megy át a Baross-szobor mellé.* Ezenkívül a Keleti-pályaudvar homlokzata előtt, ahol eddig a 2-es kocsi végállomása volt, két sinpárt raktunk le, amelyek közül az egyik arra szolgál, hogy a Rákóczi-utról jövő kocsik ezen a sinpáron átmenjenek a Baross-tér másik oldalára (ez a Rákóczi-utról nézve a Baross-szobortól jobbra esik) s így megint visszameghessenek a Rákóczi-utra. Ez te-

hát huroksinpárt jelent a Rákóczi-uti ko-csik részére

— A Keleti-pályaudvar homlokzata előtt levő másik sinpár pedig arra szolgál, hogy a Thököly-utról jövő kocsik ezen átfutva, ugyancsak a Baross-tér másik oldalán (te-hát a Rákóczi-utról nézve a Baross-szobor-tól jobbra) haladhassanak a Köztemető-ut felé.

Kettős sorban haladnak a villamosok

— A Baross-szobor parkját tehát min-den oldalról két-két sinpár övezi, de a szomszédos sinpárokon nem ellentétes irányban közlekednek a villamuskocsik, mint eddig, hanem ugyanabban az irá-nyban. Tehát a Rákóczi-utról nézve, a Ba-ross-szobortól balra két sinpáron mennek a villamuskocsik és jobbra szintén kettős sorban jönnek visszafelé, miután elhalad-tak a Keleti-pályaudvar homlokzata előtt. Ez megszünteti a villamuskocsik torló-dását.

— Teljessé válik az itt nyert hurok-rendszernek a képe, ha megjegyezzük, hogy a Bethlen-utcai vonalat is rákap-csoltuk ezekre a sinpárokra.