



Budapestre vonatkozó újságcikke

Osztályozás

385.85

Szerző: *Pirovits Aladár*

Hely

Cím: *A villamos-vágányok középre helyezése a körutakon*

Idő

"1927"

Forrás: *Vállalkozók Lapja*

Személy

Bp
(Hely)

1927. 7. 13.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Közn. nyomt. XX. cs. 22. sz.

A villamos-vágányok középre helyezése a körutakon.

— Észrevételek botfai Hűvös Iván volt vezérigazgató véleményére. —

Irta: Pirovits Aladár.

A körutak villamos vágányainak az ut középre helyezése tárgyában botfai Hűvös Iván ur, a megszünt Budapesti Villamos Városi Vasút volt vezérigazgatója, miután még 1913-ban a székesfőváros tanácsához fordult, hogy a körutak vágányainak az uttest középre való át-helyezéséhez járuljon hozzá, — miután továbbá a jelenben már úgy látja, hogy a vágányáthelyezés kérdése fölött a tanács is meg a Beszkárt is napirendre tértek, — *indítatva érezte magát, hogy az általa javasolt áthelyezésben rejlő óriási előnyöket feltárja, sőt még kijelentette, hogy majd annak idején nyilatkozni fog az elodázásnak csaknem jövő nem tehető anyagi következményeiről is.*

Tényleg nem lehet még csak parányi kétség sem aziránt, hogy az előbb említett két érdekelt fél a vágányok utközéprehelyezésének eszméjét végleg elvetette, ámbar illetékes helyről az áthelyezés végleges elejtésére nézve hivatalos nyilatkozat — legalább tudtunkkal — nem hangzott el. De észszerűen fel nem tehető, hogy, ha az áthelyezés tervben volna, azt nem most, a sinkieserések és az utburkolatok teljes rendbehozatalának nagy munkáival kapcsolatban, ezzel egyidejűen hajtsák végre, hanem azt talán külön munkaként kezeljék. Ezt a feltevést tehát absolute kizártnak kell tekintelnünk.

Ámbar ezek szerint tehát a vágányoknak az utközépre helyezéséről, valamint ennek az áthelyezésnek oly rendkívüli előnyeiről most utólag tárgyalni merőben meghaladott álláspont, és a tárgyalás értéke látszólag csupán akadémikus lehet. — mégis a közlekedés jövő képe szempontjából nemcsak megokoltnak, de közérdekből megnyugtatósképpen szükségesnek is tartjuk, hogy a volt vezérigazgató ur véleményét magasabb szempontokból bírálat tárgyává tegyük.

Nem kételkedhetünk abban, hogy annak idején az illetékes szakforumoknak bőséges alkalmunk lehetett egy olyan kiválóan fontos kérdésnek alapos megvitatására, vajjon a főutvonalakon hová helyeztessenek el a közúti vasutak sinjei. Nem hagyható itt figyelmen kívül az a körülmény sem, hogy azok az utvonalak, melyeken villamos sinpárok vannak elhelyezve, individuális szempontból erősen figyelembe jönnék. Ezért kerültek azok egyik helyen (pl. a Baross uccában, a budai dunaparton, stb.) utközépre, és egyéb okok miatt kerültek azok — főleg a körutakon — a mai helyükre.

Ha nem ez az álláspont volna a helyes, akkor még volna a jogsultság az ötletszerűség vádjával is előhozakodni. Mindezekért tehát a mai elhelyezkedéssel szembeállítani a Nagyköruton az utközépre való helyezést és ennek oly apodiktikusan óriási előnyöket tulajdonítani, véleményünk szerint merőben elhibázott eljárás. Mert, valamiként egy új burkolatnak célszerűségét, hasznosságát, szóval tehát a gyakorlatilag való alkalmas voltát semmiféle anyagvizsgálási eredmény alapján még eldönteni nem lehet, hanem elengedhetetlenül szükséges azt próbaburkolat készítése útján alapos vizsgálatnak alávetni (Intő, és az állítás helyesége mellett bizonyító példa az Erzsébet-híd első ujnemű és eltávolított burkolata) — teljesen azonképpen csak próba útján lehetne megállapítani, vajjon valamely főutvonalon — nevezetesen az itt most szóban levő nagykörúti vonalon tényleg az utközépre való vágányhelyezés felelne-e meg az igazán helyes megoldásnak.

A most elmondottak a véleményünk általánosságban.

Ami ezek után a részleteket illeti, itt reá kell mutatnunk a volt vezérigazgató urnak azokat az óriási előnyöket feltáró cikkében foglalt

óriási tévedésekre. Nézzük meg az első Vajjon azzal, hogy „ha a vágányzat az uttest középre kerül, a Nagykörút utteste valószínűleg megszelesülne-e”? A felelet a kérdésre az, hogy a helyzet nem hogy javulna, hanem ellenkezően rosszabbodnék. Mert a gyalogjáró mentén kétoldalt elnyúló sávok, melyek egyenként 3.75 métert, összesen tehát 7.50 métert tesznek ki, — ha a cikk betűi szerint kifejezett értelmezést vesszük alapul. — t. i. a kocsiközlekedés részére teljesen el is vesznek. — *ámde ezért ennek a két említett sávnak van egyéb más olyan rendeltetése, amelytől azokat elvonni egyszerűen nem lehet de, sőt nem is szabad.* Ez a két sáv ugyanis a Körút két oldalán a helyi érdekek kielégítésének áll szolgálatában. Ezeknek a sávoknak a jelentőségét tehát ebből a szempontból kell elbírálni. Minden valamire való ucca helyi érdekeinek kielégítése céljaira az ucca uttestének területéből egy bizonyos rész, — mely természetesen a két járda széle mentén vonul el — az illető uccabeli lakóközönség rendelkezésére is áll, amely alól ezt elvonni

nem lehet. Ilyenekre szükség van költözködések idején a butorszállító-kocsiknak, tüzelőanyagok szállítása idején a fával és szénnel megrakott társzekereknek. A tejes-, fűszeres-, postás-kocsik, autók, fiakkerek, konflisok, stb. számára azok ép úgy szükségesek, mint az átmenő közlekedés céljaira. És valóban csodálatos felfogás, hogy éppen a főforgalmu utak, a boulevardok és körutak mentén — ahol még hozzá az üzletek szakadatlan sorait látjuk — ne legyen ilyen helyiérdekek számára oly fontos utterületi sávokról gondoskodás!?!
Csak egyszer menjen valaki végig a Nagyköruton és látni fogja, hogy hány helyen van pl. újabban autóállomás, miféle közlekedési eszközök veszik igénybe az említett semleges sávnak a területét. Valóban tehát nem is találunk szavakat annak a nagy kérdésnek a demonstrálásához, mely azt akarja elhitetni velünk, hogy a vágánypároknak utközépre helyezése után, *két oldalt 7.7 méter állana a kocsiközlekedés rendelkezésére, tehát kerek 4 méterrel több, mint ma!!!*

Hogy a változás esetén a helyzet inkább

rosszabbodna, erre nézve magyarázatul azt adhatjuk, hogy a jelenben egy szabatosan fixrozott járásu közlekedési eszköz kiutóit ez a helyi érdekeket szolgáló utterületet, a villamoson kívül minden egyéb közlekedési eszköz számára rendelt területből. Mig ellenben ha ez a terület összeolvadna azzal a másikkal, t. i. a járda-széle és a sinpár közötti előbb körülírt célu területtel — bizonyosra vehetnénk, hogy a napjainkban immár annyira megváltozott helyzetre való tekintettel, — amiről később bővebben szólnak — a már szinte alig megszámlálható sokféle rendszerű, de főleg a szélsőségekig menően különböző sebességgel haladó közlekedési eszközök azokkal a helyi érdekű járművekkel sokkal gyakrabban és könnyebben jutnának kollízióba, mint a jelenlegi elrendezésnél.

Menjünk tovább egy másik állításhoz. Hát vajjon akadhat-e tárgyilagosan ítélkező, aki elhinné, hogy a vágányoknak utközépre helyezésével a villanyoson utazók érdekei a be- és kiszállást illetően jobban, vagy talán csak úgy meg volnának védhetők, mint a mai elrendezés mellett? Ebben határozottan kételkednünk kell. Hiszen csak arra gondoljunk, hogy az utasok ma a járdáról szállnak — semleges területen átmenve, fel és le, az új elrendezés mellett pedig — bármennyire is az egyirányban haladó, de mégis a nagy tömegben rohanó kocsikon kellené keresztül gázolni, amely helyzet pedig csak veszedelmet rejthet magában. És ha „a vágányok mellett járdaszízeket helyeztetnének el” — hát ezek vajjon nem foglalnának el helyet az uttestből?? Vagyis azért mégis 7—7 méter állana a kocsiközlekedés rendelkezésére??

Azonban kárba vesztett igyekezet itt most azt még tovább is vitatni, vajjon a sinpároknak az utközépre helyezése a helyes megoldás, szemben a mai helyzettel. Kár a vitatkozás még akkor is, ha lehetséges volna az előhozottakon kívül legalább is még hat vagy nyolc okot felsorolni, melyek mind az utközéprehelyezés mellett szólnak. Azért nincs értelme ezen a téren a további vitatkozásnak, mert hiszen vannak olyan okok, melyek közül egy is elég annak beigazolására, hogy a Köruton a sineket

Forrás:

nem lehet az utközépre helyezni. Ugy vagyunk itt most a helyzettel, mint az az egykori falu a templomával, melynek nem volt harangja, és amikor azt kérdezték, hogy miért nem harangoztak, mikor a püspök a faluba érkezett — hatféle okot soroltak fel, melyek közül a hatodik az volt, hogy a templomnak nincs harangja.

Beszéljünk tehát azokról az igazi okokról, melyek miatt a sínpárok a Nagyköruton nem helyezhetők az utközépre. Erre nézve az akadályok a következők: 1. Nem lehetne a nagyköruti főgyűjtőt tisztítani. 2. Amihez képest ez az első ok szinte elenyésző csekélység, hogy t. i. tél idején a havat nem lehetne a főgyűjtőbe bényjni, ami nagy hóesések idején pénzügyi szempontból a fővárosra nézve szinte fel sem becsülhető többletköltséget jelentene a hónap a Dunához való fuvarozása miatt. 3. Miután a főgyűjtő külső boltszina a kövezet alatt alig van egy méter távolságra ezért az áramvezetés céljaira szolgáló oszlopokat csak úgy lehetne elhelyezni, hogy a főgyűjtő boltozatát a kielérendő helyeken áttörjük, ami már magában véve sem volna semmi esetre sem megengedhető. Ugyanis a főgyűjtő boltozatával baj volt. A boltozat a legmagasabb vonala irányában végreperedt bizonyosan a kevés földtakarás miatt és ezt most utólag kellett rendbehozni.

A sínekkel való experimentálásnak céltalanságát még ezekből a felsorolt leküzdhetlen akadályokból sem helyes megítélni. Ugyanis a főváros tanácsa, de még a Beszkárt is igen

valószínűen azért tértek napirendre a sínek utközépre helyezése fölött, és azért ejtették el bizonyára minden időre ezt az eszmét, mert tekintettel voltak azokra a megváltozott viszonyokra, melyek a világvárosok közlekedése terén a legutóbbi évtizedek folyamán kialakultak. És a valóban döntő és igazi okokat itt kell

keresnünk a következőkben: A viláfgorgalmi téren felmerülő jelenségeket vizsgálva arra a tapasztalatra jövünk, hogy napjainkban a sulypontok szerinti eltolódások korszakát éljük. A háboru óta óriási eltolódások észlelhetők a természetben. A sulypont ezen a téren Európából eltolódott az Egyesült Államokba és ujjában lényeges eltolódások észlelhetők Ázsiára nézve is.

Ugyanilyen eltolódási tendencia nyilvánul meg a közlekedési téren. Nagyvárosok közlekedési eszközei körül jelentőségre nézve feltűnő a sulyponti eltolódás hajlamossága a közúti vasutakról a modern közlekedési eszközökre olyannyira, hogy immár kikristályosodott igazságként ismerik el a közlekedés eszközei közül a közúti vasutakat a legnagyobb közlekedési akadálynak. Már pedig a közlekedés zavartalan lebonyolítása valamely nagyváros érdekeire nézve immár nemzetgazdasági jelentőségűvé emelkedett. Azért kell tehát igyekezni a jelentkező torlódások okozta igazi zavarokat minden erővel enyhíteni.

Budapestre nézve is elérkezett az az időpont, amidőn a közlekedési eszközök jelentőségének sulypontját igyekeznie kell a közúti villanyvasutakról az autobus- és automobilközlekedésre áttérlni.

Ez a meggyőződés most már nálunk is kezd urrá lenni, vagyis az a tendencia, hogy a villamos vasutakat a belső városrészekből lehetően el kell távolítani, szinte feltétlen bizonyossággal állithatjuk hogy a tanácsnál, de még a társulatnál is általános meggyőződésként kerülhetett ki a vélemények surlódásából, mindezekért azután Hűvös, volt vezérigazgató ur éppen nem lehet meglepve, hogy javaslata fölött, a nagyköruti sínpároknak utközépre helyezése tárgyában napirendre tértek — és ezt az eszmét végleg elvetették.