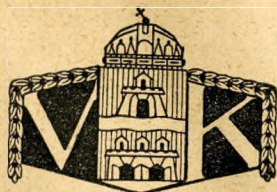


Budapestre vonatkozó ujságcikkek



Szerző: —

Cím: *Sok a villamos megálló*

Forrás: *Világ*

Bp.

(Hely)

1917. I. 21.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1917"

Személy

Helyszám

Sok a villamos megálló

A villamos-vasuti megállóhelyekre is rájár a rud: A városházán rájöttek, hogy sok a megálló és egyrészüket szeretnék megszüntetni. Bécsből indult ki a mozgáalom. A háborus forgalom, a sok megállás rendkívül koptatja a villamos-kocsik motorját és a hasznavehetetlenné vált motor helyébe még drága pénzért sem lehet újat kapni, mert nincs. Ma ugyanis még a motorgyárak is srappellit gyártanak. Így történt aztán, hogy a bécsi városi vasut kétszáz kocsiját kénytelen volt kivonni a forgalomból, mert a beteg motorokat anyag- és munkaerő-hiány miatt nem tudja kijavíttatni. *Weiskirchner* bécsi polgármester most úgy akar segíteni a motor ower workingon, hogy erősen redukálja a villamos-vasuti megállóhelyeket.

De a villamos-vasuti megállók száma — hála a régi idők protekciós virtsaftjának — Budapestben is több a kelletténél. Itt is szeretnék redukálni a megállók számát, de nem nagyon merik. A dolog úgy áll, hogy a régebbi időkben, a villamos-vasuttársaságok nem tiltakoztak tulságosan, ha egy-egy kerület, környék vagy utca új megállót kért, mert ahány villamos-megálló: megannyi alkalom arra, hogy a publikum felszálljon a villamos-kocsira. Most azonban, amikor ugyanis többen utaznak, mint ahányan elférnek a villamos-kocsin és amikor az utasok nagyrésze ugyanis ingyen utazik a villamoson, mondom, most a villamos-vasuti társaságok sem bánnák, ha kevesebb lenne a villamos-vasuti megálló.

A dolog úgy áll, hogy a háborus közlekedés erősen megviseli a budapesti villamos vasutak kocsijait is. A kelletténél több megálló pusztítja a szinte pótolhatatlan motort, fogyasztja a villamos áramot, pedig a budapesti villamos vasutak is szénmizériákkal bajlódhatnak. Ezenkívül kétségtelen, hogy a sok megállóhely erősen korlátozza a forgalom gyorsaságát is. Pedig erre a gyorsaságra nagy szüksége lenne a publikumnak. Csakhogy ezt a gyorsulást csak a megállóhelyek redukálásával lehetne elérni; már pedig a pesti publikum kényelmes is, konzervatív is és nem szívesen mond le egy megszokott kényelemlről. A kereskedelmi miniszter mindenestre radikálisan akarja megoldani a villamos vasuti megállók kérdését és legközelebb ankétet hív össze ennek a kérdésnek a megvitatására.

Az ankéten kétségtelenül nagyon érdekes adatok kerülnek majd napvilágra arról, hogy a budapesti ember kényelemszeretete milyen határtalan. A Közuti Vaspálya-Társaság hálózatán 720, a Városi Villamosén pedig 509 a megállóhelyek száma. Már most érdekes, hogy ezek a megállóhelyek a Közuti hálózatán a belső területen átlag 160 méternyire, a Városi Villamos hálózatán pedig (ugyan csak a belső területen) átlag 176 méternyire esnek egymástól. Tehát a kényelmes pesti embernek már sok, ha kétszáz méternyi távolságot gyalog kell megtennie.

Még érdekesebbek ezek a számok, ha az egyes forgalmasabb utvonalakra vonatkozó adatokat vizsgáljuk. A 8-as számú villamos kocsik (Ferenc József rakodópart, Podmaniczky-utca és városligeti vonal) 25-ször állanak meg, amíg a Ferenc József rakodópart-ról a Városligetig érnek és ugyanennyi a megállójuk visszafelé is. A 8-as kocsik különben naponta 261 fordulót végeznek és 26.100-szor állanak meg. A 46-os kocsik (Nyugati pályaudvar és Központi pályaudvar között) naponta 16.800-szor állanak meg, míg 6-os számú kocsik (Nyugati pályaudvar—Boráros-tér közötti vonal) naponta 23.100-szor állanak meg. Ezek a számok azt mutatják, hogy bizony a villamos megállók minimális redukálása is jelentékenyen gyorsítaná a forgalmat.

Hogy időben mennyit takaríthatnánk meg a megállóhelyek számának redukálásával, arra nagyon jó példa a körnti vonal (a Nyugati pályaudvartól a Boráros-térig) forgalma. Ezen a 3.8 kilométer hosszú vonalon oda-vissza, összesen 44 megállóhely van, még pedig az egyik oldalon 21, a másik oldalon

23. Minden megállónál átlag félperccig időzik a villamos, tehát egy-egy kocsi a menetidejéből minden fordulónál átlag 20—22 perc állással telik el. Ha már most azt vesszük, hogy az ut mindkét oldalán megszüntetnének 2—2 megállóhelyet, ez azt jelentené, hogy minden kocsi, mely ezen a vonalon jár, minden fordulónál két percet takarít meg a menetidejéből. Mivel a 6-os reláció kocsijai naponta ötszázhuszonöt fordulót tesznek, tehát, naponta 1050 percet: 17 és félórát takarítanak meg. Mivel pedig Budapest villamosvasuti forgalmát 18 órás keretben bonyolítják le, ennél fogva ez a 17 és félórás időmegtakarítás azt jelenti, hogy rekompenzációképpen a négy megállóhely megszüntetéseért még egy kocsit lehetne beiktatni a köruti vonal forgalmába.

Ez csak egyetlen példa arra, hogy mit jelent a megállóhelyek redukálása. Ez a példa nem ad számot arról, hogy a villamosáramban és gépberendezésben mennyi lenne a megtakarítás, pedig kétségtelen, hogy koronáértékre átszámítva, ez a megtakarítás is szép summát jelent.