



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Nem vált be a Széll Kálmán-téri
síntér*

Forrás:

Magyar Hírlap

Bp
(Hely)

1942. VI. 12.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1942"

Személy

Nem vált be a Széll Kálmán-téri síntér

Néhány év előtt csaknem egymillió pengő költséggel a Széll Kálmán-téren a 81-es és 83-as reláció részére végállomást létesítettek. Ez a végállomás kitűnően bevált, ennek dacára újabb sokmillió költséggel a nagy pénzen épült végállomást megszüntették és egy komplikált új hurokvágány-végállomást létesítettek, amely azonban — most már nyugodtan megállapíthatjuk — nem vált be. Sőt egyenesen kárára van úgy a körutak, mint az egész, a Margit-híd tengelyében jobbra és balra eső, csaknem teljesen kiépített városrésznek. A Széll Kálmán-téri hurokvágány-pályaudvar — melyet „budai síntér“-nek nevezett el a pesti humor — volna hivatva az egyik villamosról a másikra könnyen való átszállást és a BSZKRT szerint a közvetlen kocsijáratokat lehetővé tenni Budáról a Margit-hídon át a körutakra. Meg kell állapítanunk, hogy a Széll Kálmán-térnek semmi köze sincsen a közvetlen járatokhoz, mert minden újabb elrendezés nélkül is lehetett volna közvetlen kocsikat járatni a Török-utca és a Nagykörút vala-

melyik pontja között, vagy akár a Széll Kálmán-tér és Boráros-tér között, de semmi esetre sem lett volna

szabad a körutak és a közvetlen budai—pesti villamosközlekedést egyedül a 6-os vonatra alapozni. A Széll Kálmán-téri új elrendezés szembeötlő és a közönség közbiztonságát veszélyeztető súlyos hibája elsősorban az önkeresztezések sorozata. Már nem egy súlyos baleset, illetve összeütközés volt ezek miatt. Ezenkívül amikor a kocsik a sok keresztezésen és váltón óriási zökkenésekkel keresztül mennek, súlyosan megrongálódnak nemcsak a kocsik kerekei, hanem a kocsik berendezései, de maguk a keresztezések és váltók is tönkremennek.

Érthetetlen az is, hogy az utolsó év előtt, mielőtt a 6-os kocsik indulási helyükre érnek, keresztezik azokat a vágányokat, melyeken a 44-es, 59-es, 61-es, 14-es és 33-as kocsik a Széll Kálmán-térről kimenne, a déli vasút irányába haladnak. Ha ez megfordítva történnék, egy egészen fölösleges önkeresztezéssel kevesebb lenne.

Fölösleges üres járatok

rohanó közönség

A BSZKRT-nak az az érve sem helytálló, hogy a Széll Kálmán-téren sikerült az átszállásokat összpontosítania és ezzel a közönség kényelmét szolgálnia. Amit itt a BSZKRT tett, ellent mond minden szakszerű közlekedési rendszernek, de még csak a közönség kényelmét sem szolgálja, mert ha a 6-os vonat késik, ami napirenden van és torlódnak, ha már két 6-os garnitúra a végállomáson van, a harmadiknak kint kell várakoznia, az utasok le sem szállhatnak és be kell várniok, amíg a kocsik szabad jelzést kap, de még így is, míg az első két garnitúra a másik oldalra megy, ha át akarnak szállni a déli vasút felé, az egész téren keresztül kell menniök, illetőleg rohanniok. Nem is yitás, hogy ez mind az utazóközönség idegeire megy, mert az minden időben megállapítható, hogy az emberek a Széll Kálmán-téren állandóan idegesen rohannak. A multban a Krisztina-körúton a megállóhelyeken a Szép Ilona irányába menő kocsikra nyugodtan várakozhattak és felszállhattak, éppen úgy a Margit-körúti—Széll Kálmán-téri oldalon a Margit-híd felől jövő kocsikra. Éppen ezért vétek volt mindkét oldalon a vágányokat felszedni. Ennek a vágányrombolásnak még

más, úgy a közlekedő közönség, mint a BSZKRT anyagi érdekeit közelről érintő következményei is vannak: a vágányok felszedése következtében minden a déli vasút és a Szép Ilona között közlekedő relá-

ciót, továbbá azokat, melyek a Margit-híd felől jöttek a Szép Ilona felé, be kellett vezetni a Széll Kálmán-térre, mindezeket és melyek a déli vasút felől jöttek (a 44, 14, 33, 59, 61), a túlméretezett hurokban körülkocsikáztatják. Ezek a fölösleges kocsikilométerek, melyek a közönség idejéből legalább 3—4

percet elrabolnak, a BSZKRT-nak óriási pénzébe kerülnek. Elsősorban sokkal több kocsit kell a hosszabb út miatt beállítania, az üresen megtett kocsikilométerek fokozottabb mértékben veszik igénybe a kerekeket, a kocsik villamosberendezéseit, magát a kocsiszekrényt, stb., meghosszabbítják a menetidőt, jelentékenyen lassítják a forgalmat, több áramot és személyzetet tesznek szükségessé.

Ha az illetékes tényezők összefogtak volna és egymást kiegészítve beszélték volna meg a Széll Kálmán-téri pályaudvar fölösleges újabb berendezésének kérdését, igen sok változatát találták volna a megoldásoknak, mert a régi tér hatalmas méretei — ha az egész ügyre károsan meghagyott bódék helyeit is figyelembe vesszük — erre módot

nyújtottak. Semmi esetre sem lett volna szabad a déli vasút felől jövő összes relációkat a fölöslegesen hosszú hurokvágányokon körülvézetni, hanem egy részét, melyek szimpla kocsikkal járnak, egyszerű végállomásra kellett volna visszaindítani, másik részét közvetlenül kellett volna a déli vasút és a nyugati pályaudvar között járatni, a ma nem használt összekötő vágányt kellett volna erre felhasználni és csak a két vagy három kocsival járó relációkat lett volna szabad egy sokkal rövidebb hurokvágány igénybevételével visszaindítani. Vak is látja, milyen és mennyi fölösleges utat tesznek meg azok a kocsik, melyek a Széll Kálmán-térre, mint végállomásra futnak be.

Lánccal zárják el az utasokat

a 6-ostól

A legsúlyosabb hiba azonban, hogy a BSZKRT azzal a jelszóval, hogy megteremtette Buda és Pest között a Körutakon keresztül a közvetlen kapcsolatot, a Körutak és a Széll Kálmán-tér közötti forgalmat teljesen megbénította. Már nem egyszer mulattunk rá arra, hogy a villamosvasúti közlekedésben, csakis egymástól nem túlságosan távol fekvő végpontok között szabad relációkat létesíteni. Aki kissé kinyitja a szemét, észreveheti, hogy az utazóközönségnek egy kisebb hányada veszi

igénybe a kocsikat a jelenlegi két végpont között. Éppen ezért, miután ennek a hosszú vonalnak szerve bja abban rejlik, hogy a Körutaknak a Boráros-térhez közel történő forgalmi zavarai az egész vonal hosszára kihatnak és a sűrűn járó 6-osokban súlyos torlódásokat okoznak, *sürgősen gondoskodni kell arról, hogy egy közvetlen reláció meghagyása mellett, például a Török-utca és a József-körút egyik pontja között is legyen közvetlen*

járat. Ennek az lesz a jótékony következménye, hogy a Körúton legalább is részben meg fog a kocsik túlszűfolttsága szűnni és a hosszú vonalra való tekintettel járatott kocsikból, jelentékeny számú kocsit ki lehet vonni és máshol felhasználni. Éppen a 6-os reláció különleges hossza, a vonal hosszával járó elkerülhetetlen forgalmi zavarok és az ezáltal előálló torlódások teszik szükségessé a fölöslegesen sok kocsi beállítását.

Általános panasz tárgya, de meghallgatásra nem talál az sem, hogy *nincsen közvetlen kocsijárat a déli vasút és nyugati pályaudvar között pedig például a nyári hónapokban a balatoni vasúti összeköttetésre való tekintettel milyen nagy jelentősége lenne ennek, nem is beszélve arról a bevétel-többletről, mely ezzel járna. A BSZKRT nem okull a régi városi villamosvasút 46-os relációjának különlegesen jó példáján. Ez a vonal még ma is egyik legjobb vonala a BSZKRT-nak. Amikor a vágányokat a Széll Kál-*

mán-téren, a déli vasút irányából, lefektették és még senki sem álmolta a Széll Kálmán-téri szörnynek megszületését, mindenki, dicső himnusokat zengvén, mondotta, milyen okos dolog a BSZKRT részéről, hogy a jövőben nem fogja a déli vasút felől jövő kocsikat a Széll Kálmán-téren körülkocsikáztatni és a téren innen fogja azokat a Széna-téren át a Margit-körútra vinni. Azonban előbbi helyzetnél sokkal rosszabbat teremtett. Mért

*nem veszi a BSZKRT igénybe a lefektetett vágányokat, mért nem létesít a két pályaudvar között közvetlen járatot? Jó volna, ha megnéznék, mi megy végbe vasárnap este a Széll Kálmán-téren. E hó 7-én este 7 órakor a Széll Kálmán-téren a 6-os indulási helyén 540 embert számláltunk meg, akik egy láncsal voltak elzárva az indulásra kész 6-ostól, hogy a lánc megnyitása-
kor a végállomáson lévő 3 kocsi-
ból álló szerelvényt megrohambasák. Ez az 540 utasból álló sor egyre nőtt.*

Mért nem engedik meg, hogy az indulási helyen legalább még egy három kocsi-
ból álló amúgy is ott várakozó vonatra ülhessen fel a közönség? Ennek semmi akadályja nincsen, de az lenne az előnye, hogy a láncsal elkerített és a vasárnap kirándulástól holtfáradt közönségből megegyezzen annyi ember, tehát legalább százai több ülhetne be egy időben a kocsikba és azoknak nem kellene összezsúfoltan állva addig várniok, amíg az első garnitúra megtelt és elindult. Mért nem engedi meg ezt a BSZKRT, mikor ezen a réven kevesebben utaznának jegy nélkül, mert a jegyosztást a kalauzok hamarabb elkezdhetnék?

Ez a példanélküli állapot annak a következménye, hogy *csakis egy, a 6-os reláció megy a Margit-híd felé. Azelőtt, akik Óbuda felé igyekeztek és a Török-utcánál át akartak szállni, azok a 4-est is igénybe vehették. Hiába indítja a BSZKRT sorozatosan a 6-os kocsik tömegeit, nem küszöböli ki a jelenlegi túrhetetlen állapotot. Régen, a Széll Kálmán-téri szörny megszületése előtt, a közönség a nem összpontosított átszállás idjén, kényelmesen szállhatott át arra a kocsira, melyre szüksége volt, a közönség szépen megoszlott és nem volt láncsal elzárva a kocsiktól, mint ma a 6-ostól, mely az egyedüli, melynek révén a III. kerületi városrészek felé, átszállóhelyre juthat. A déli vasút és nyugati pályaudvar között tehát — mint mondtuk — feltétlenül meg*

kell teremteni a közvetlen villamosvasúti összeköttetést.

Arra gondolni sem merünk, hogy *egyhamar ismét le fogják fektetni a Krisztina-körúti és Margit-körúti oldalon felszedett vágányokat, de megjósoljuk, hogy erre is rá fog kerülni a sor, mert így ez nem maradhat!*

A sok milliót, amit a BSZKRT a Széll Kálmán-téri sintonterbe befektetett, legnagyobb részében hiábavaló kiadás volt, amellet csak bosszantására és kényelmetlenségére szolgál a közönségnek. S ennek az előző nem látó vezetőségnek kezébe kerüljön az új földalatti vasút építése!