



# Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

351.81

Szerző: Baksa János

Hely

Cím: Emberek és járóművek

Idő

"1928"

Forrás: Budapesti Hírlap

Személy

3n

1928. 1. 6.

H

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

## Emberek és járóművek.

Irta Baksa János.

Manapság, a gépek vajdó korakában meglehetősen zagyva még a kép, amit az emberekkel és az állatokkal vontatott, vagy kézzel, lábbal, gőzzel, gázzal, villamossággal hajtott járóművek földön, vízen, levegőben nyújtanak. A rend azonban lassankint kezd kialakulni, legalább is a nagy világvárosokban, ez a rend körülbelül egy emberöltő idejére a jövő képét is elénk veti. Newyork, London, Párizs, Berlin utcái mutatják azt a rendszert, amelyhez az embereknek és járóműveknek igazodniuk kell. Utépítők és városrendezők, gépészmérnökök és rendőrök birkóznak a zürzavarral és remélni lehet, hogy rövidesen sikerül megoldaniuk a helyes közlekedés rendjét. Nálunk a politikán kívül talán az utcai közlekedés rendje az a kérdés, amelybe mindenki beleszól, akár ért hozzá, akár nem.

Próbálná csak meg valaki egy héti minden nap végighallgatni és bokréltába kölni az utcán a járóművek vezetőinek és a gyalogjáró közönségnek kiszólását. E gáncsokodás középpontjában pedig ott áll az a szegény közlekedési rendőr, aki nemrégén még faluja csendjében az ekeszarvát igazgatta, ma meg a milliós főváros szédítő forgatagában áll szembenben nélkül és összeegyezettetni igyekszik a teherkocsisokat a villamosvezetőkkel, soffőröket a bérkocsisokkal és kerékpárosok-

kal, megnyugtatóni igyekszik a motorke-rek-pár pokoli lármájától megrökönyödött asszonyokat, gyerekeket, aggokat, leinteni igyekszik az uttesten téntérgő suhancokat és szórakozott újságolvasókat. Mindent a közlekedési szabályok labirintusának betartásával a napi nyolc órán át szakadatlanul.

### A budapesti villamos problémája.

Emlékezzünk csak vissza a leromlott villamosközlekedésre, az ütött-kopott, horpadt oldalú, ablakok nélküli, gyéren jelentkező villamoskocsikra, amelyeknek lépcsőin fűrtökben lóglak az emberek. A legtöbb ember életszükséglete a villamos forgalomhoz állván legközelebb, ennek helyreállítása volt a legsürgősebb. Ha meg-gondoljuk, hogy a tönkrement kocsipark, a színhálózat, a műszaki berendezések újjá-építési, kiegészítési munkálatainak eredményeként ma már 1572 villamoskocsi szaladgál az utcákon, tehát a békeletszám színvonalát értük el, a sokat szidott Beszkárt némi elismerés mégis csak megilleti.

Igaz, hogy ma már ez a kocsipark is kevésnek bizonyul a nap egyes szakaszaiban. Egető szükség volna tehát a forgalmi igények kielégítésére a kocsik tömeges szaporítására.

Ne gondoljuk azonban, hogy a villamoskocsik szaporítása egymagában a villamoskocsik túlszűfolttségét megszüntetheti. Hiszen egyes utvonalak (pl. a Rákóczi-ut, vagy a Nagykörút) már el sem bírják a több villamoskocsit.

### A villamos túlszűfolttségét egyelőre nem lehet megszüntetni.

A kocsik túlszűfolttségének más okai is vannak. A megköltött lakásviszonyok miatt a legtöbb ember messze lakik foglalkozási helyétől, úgy hogy hosszabb utvonalon kénytelen igénybevenni a villamosvasutat. A másik oka a kocsik túlszűfolttségének, hogy a leromlott gazdasági viszonyok miatt a gyárakban, üzemekben reggel hat óra helyett nyolc órakor kezdik meg a munkát s így a munkások legnagyobb része is akkor utazik, mikor az iskolásgyermekek, a hivatalnokok, a kereskedelmi alkalmazottak.

A villamosok jelenlegi legnagyobb sebességének (amely óránként 25 kilométer) az emelése is elősegítené a villamosjáratok szaporítását és így a közönség igényeinek kielégítését, mivel azonban a villamoskocsiknak mágneses fékberendezésére leromlott gazdasági viszonyaink mellett gondolni sem lehet, a mai tökéletlen fékfel-szerelésekkel pedig a sebesség növelése a forgalombiztonság szempontjából veszedelmes volna, el kell ejteni az ilyen tervezetéseket. A földalatti villamosvasut hálózatának kiterjesztésére, a nagyforgalmu gőcpontok áthidalására, ugyancsak a pénzhiány miatt egyelőre gondolni sem lehet.

### Az autóbusz az egyetlen mentés.

Egyetlen kivezető utnak látszik a nehézségek tömkelegéből az autóbuszjáratok sür-gős szaporítása.

Sürgős nemcsak a közönség igénye szempontjából, hanem az automobilizmus rohamos terjedése miatt is, amely hova-tovább a forgalmasabb utvonalakon csak az egy-nemű közlekedési eszközök forgalmát tűri meg. Ha tehát idejekorán nem gondoskodik a főváros a régóta vajdó

magyosautóbuszpark elkészítéséről és majd annak idején a földalatti villamosjáratok fokozatos földalatti átsze-reléséről, nemsokára oda juthatunk, hogy a rendőrhatalóság kénytelen lesz a forgal-masabb utvonalakról személy- és vagyon-biztonsági okból a lófogatú kocsikat és kerékpárokat kiszorítani és a szűk mel-lékutcákba terelni, ami súlyosan sújtaná a kereskedelem érdekeit. Budapest rend-szertelen utcaépítése mellett lehetetlen helyzet elé lesz állítva a rendőrség ha el-jutunk — alkalmasint nemsokára — az automobilizmus fejlődésének nyugati érte-lemben veit fokára, amikor a gépkocsi többé nem luxuscikk, hanem közszükség-leti eszköz lesz nálunk is. Persze a mumus még nincs a trianoni határokon, ha meg-gondoljuk, hogy az Egyesült Államokban minden 5—6 emberre, Franciaországban, Angliában minden 53 emberre, Németor-szágban minden 194 emberre, Ausztriá-ban minden 385 emberre, addig Magyaror-gon csak minden 1104 emberre jut egy gép-járómű. Pedig az automobilizmus ma már a kulturának mérőfoka Elmaradott-ság tekintetében rajtunk csak Lengyel-ország, Jugoszlávia, Románia, Törökország lesznek túl, meg Bulgária, ahol csak min-den 3552 emberre jut egy gépkocsi. A mi meniségünk csak a veszített háboru, a for-radalmak, román megszállás, meg Trianon lehet, különben bizony a balkáni államok közé sorozódnánk.

Gazdasági helyzetünk fokozatos javulásá-val gépkocsiflományunk is fokozatosan növekszik. Ez év november 1-én a gépi járó-művek száma Budapesten 10.631 volt, a vidéken pedig 6840. A trianoni Magyaror-szág gépkocsiflómánya tehát 1927 novem-ber 1-én 17.471 volt.

Akik a kultura mérőfokának a gépkocsik számát tekintik, megvigasztalódhatnak, ha a fenti statisztikát a múlt év január 1. álla-



Szerző: .....

Cím: .....

Forrás: .....

(Hely)

Közlekedési diktátort emlegettek legutóbb a városház folyosóján. Nem tudják komoly-e a terv, de mi nem diktátorra, nem ismét új hivatali állás szervezésére gondolnánk, hanem előrelátó, egységesen irányított és részletesen kidolgozott közlekedési programra és a hozzá szükséges költségekre. Ennek a közlekedési programnak mentesnek kellene lennie minden politikától, csak a közlekedés biztonságának fokozása, a közönség személyének és vagyonának a közúti forgalomban való legmesszebbmenő biztosítása és a gyors, kényelmes és olcsó közlekedés lebonyolítása volna egyellen célja.

Mit tett rövid egy-két esztendő alatt a budapesti rendőrség a közlekedés simaságának érdekében és mit kellene tennie még azoknak a hatóságoknak, akik közlekedési programot és pénzt volnának hivatva az egyre égetőbb kérdés megoldásához adni, legközelebb részletezzük. Itt csupán egy beszéd-s táblázatot közlünk.

Ennek a megdőbentő statisztikának a

Hely

Idő

Személy

Helyszám

(Oldal)

Székesfővárosi háziyomda 1926 — 8891

pottal összehasonlítják. Akkor még csak 9159 volt Magyarország egész gépkocsialománya. Ha tehát a december havi növekedést előlegezzük, két év alatt éppen a duplájára emelkedett a magyarországi gépkocsik száma.

### Egyetlen fiakker maradt Budapesten.

Feltűnik a járőkelőknek, hogy nagyon gyérül a lófogatú bérkocsik száma. Hát bizony a kétfogatuakból csupán egyetlenegy maradt hirmondónak, egyfogatu még van a fővárosban 235. Ezek jórésze is hamar kikerül a forgalomból. Nem bírják az iramot a gépkocsi mellett. Ma már csak a biedermeier-korból ittfelejtett öreg urak és dámák használják, a jó öreg konflist, azok, akik még nem barátokztak össze az ördögmasinával, meg a kővér kofák, akik széles kosaraikkal és zsákjaikkal nem tudnak elhelyezkedni sem a villamoson, sem a szűk taxiban.

A gépkocsik közúti forgalmának növekedésével természetesen mind sűrűbben mutatkoznak a közlekedési nehézségek. A felelősség a rendőrség vállát nyomja, pedig a rendőrség csupán végrehajtója a közlekedést szabályozó rendeleteknek. Inkább tilalomfák felállítója, mint a kifogástalan közlekedés előfeltételeinek megteremtője. A közönség s vele a sajtó egy része türelmetlenkedik és állandóan a nagy metropolisok közlekedési rendjére hivatkozik. Elfelejtik, hogyan viszonylik Budapest Londonhoz, Párishoz és Berlinhez nagyságban és gazdagságban. Elfelejtik azt is, hogy nálunk a közlekedés irányítása tíz kézben ágazik szét, míg külföldön egy-egy marok tartja mindenütt a gyeplőt, mellette csak véleményező szervek vannak.

csökkenésére nem is lehet számítani addig, amíg nagyszabású és egységes tervvel nem foghatunk hozzá a közlekedés prob-

lemának megoldásához, köztük elsősorban a közlekedési rendőrség létszámának a szaporításához.

## A budapesti mentők kimutatása az elgázolásokról

1926. évben:

Villamos okozta	392
Autó okozta	371
Motorkerékpár okozta	95
Kerékpár okozta	170
Kocsi okozta	182

Összesen . . . . . 1210

Ebből 38 halálos.

1927. évben:

	jan.	febr.	márc.	apr.	máj.	jun.	jul.	aug.	szept.	okt.	nov.
Villamos	28	44	48	43	41	41	32	50	50	62	40
Autó	39	32	35	25	47	72	41	66	47	39	43
Motorkerékpár	6	3	12	10	12	8	24	11	17	17	16
Kerékpár	7	12	35	24	39	31	40	40	27	31	11
Kocsi	10	18	15	9	14	24	16	32	11	16	20
<b>Összesen</b>	<b>90</b>	<b>109</b>	<b>145</b>	<b>111</b>	<b>153</b>	<b>176</b>	<b>153</b>	<b>199</b>	<b>152</b>	<b>165</b>	<b>130</b>

Összesen 1583,  
ebből 28 halálos.