



Szerző *R. S.*

Cím *A propeller - város.*

Hely

Idő

*"1914"*

Forrás: *Pesti hírlap*

Személy

*Bp.*

*1914 11/7.*

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

## A propeller-város.

Ahogy az ember a nagyvárosi élet zajos forgatagából a csendesebb budai részre igyekszik, a Fürdő-utcán túl hirtelen és minden átmenet nélkül egy egész új világ tárul néhány nap óta szeméi elé és nincs az a természetet ábrázoló sikerült mozi-film, amely szebb és bájosabb képet tudna a városra vetíteni, mint aminőt a Lánchíd lebontása folytán szükségessé vált munkások százainak sűrűsége, a tömegek átkelési törekvése és a zsufolt propellererek sietős járása a Duna és mindkét partjára varázsolt. Tarka, színes, eleven és mozgalmas ez a kép és valóságos panoráma-látványt nyújt a nézőnek. A lebontott Lánchíd még megmaradt hatalmas és mértani pontossággal kanyarodó gyönyörű szalagvezeteire épített állványok és feljárók, a sziklaszilárd kapukra állított felfelé kapaszkodó lajtorják, a hid alatti hajók emeletei és azokon a dolgozó munkások, az állandó mentőcsónakok inspektói, a két oldalon rögtönzött épületek, raktárak és gyárakból kihallatszó lázas munka tompa és zajosabb megnyilvánulásai mindannyian szokatlan változatosságot szolgáltatnak a szemnek. A képet harmonikusan egészítik ki a szapora és egymást kergető propellererek és az ezekre rohanó öregek, ifjak, asszonyok, leányok és gyerekek sokasága. Valóságos propellererdő népesítette be a máskor üres és elhagyatott öreg Dunát és szőke hullámai mint anya a gyermekét, — ringató karokkal járattják könnyű terheiket.

A Lánchíd elzárása folytán Budapest szíve két részre van szakítva pár nap óta és a vérkeringési szolgálatot s a legélénkebb forgalmu pontok összekötő vonalát csupán a propellererek végzik. Mi-

ként Velence a gondolákra, hasonlóan Budapest a propellererekre van most ráutalva és épen ezért a lefolyt néhány nap gyakorlati tapasztalatait leiszűrve, nézzük, hogy képes lesz-e a propeller-közlekedés a kipróbált és minden körülmények közt helytálló Lánchidat pótolni.

Készséggel és örömmel konstatáljuk, hogy a Dunagőzhajózási társaság dicséretes igyekezettel látott hozzá nehéz feladata teljesítéséhez és több életrevaló és igen üdvös ujitást is meghonosított, amivel azt látszik igazolni, hogy a főcél, vagyis a forgalom minél gyorsabb lebonyolítását tartja főleg szem előtt. Ismerve a pesti közönség türelmetlenségét, igen helyesen cselekedett pl a társaság, hogy nem rendezett be szűk ablaknyílású szokásos pénztárt, ahol a tolakodásban tyukszemeket taposnak, ruhákat tépnek, goromba kifejezéseket röpitenek egymás felé és a zsebmetszők dolgozhatnak, hanem mindkét oldalon állandóan két alkalmazottja szabadon árusítja a jegyeket és még soha nem is fordult elő torlódás. Helyes dolog az is, hogy a propellerereken az ellenőrzéssel nem molesztálja a társaság a közönséget. Nem úgy, mint a villamos társaság kocsijain, ahol a hidakon az ellenőrök valóságosan felváltják egymást. A propellererek elég sűrűn közlekednek és akinek olyan pechje volt, hogy ép az orra előtt szaladt el a csavargözös, annak sem kell tovább, mint maximum két-három perccel várnia. A propellererek befogadó képessége azonban szűk és elégtelen. A társaság azt állítja, hogy kétszázötven ember fér el a hajókon, de mi ezt erősen túlzottnak találjuk. Különösen szűk a második hely fedett része, ahová legfőleg 30—35 ember fér be. Ezideig még nem volt szeles, hideg és esős idő, de a legelső ilyen alkalommal bajok lesznek, mert

a forgalom akkor emelkedik, már pedig reggel 8—9, déli 12—2 és esti 6 óra után a forgalomban lévő Tabán és Bombatér nevű propellerereken a második hely fedélzeti része már most is szűknek bizonyult.

Drága, még pedig túlságosan drága a viteldíj is és ha van fórum, amelynek ebbe a kérdésbe beleszólása van, úgy az hasson oda, hogy a mostani tarifa mielőbb leszállíttassék. Utóvégre nemcsak háziuraknak, bankároknak és miniszteri tanácsosok meg ezredesi rangban lévő uraktól felfelé, hanem munkás, napidíjas és bakasorban levő embernek is van Budán, illetve Pesten dolguk. Hi. a Kossuth Eajos-utca sarkáról villamoson kimehetek egészen a ligetig tizenkét fillérért, akkor semmivel sincs megindokolva, hogy miért fizetek propelleren három pereig tartó szállításért tíz fillért. Utóvégre itt nem luxuszutazásról van szó. Különösen pedig katonákat sújtja a legjobban a drága tarifa, akik az állami hidakon tudvalévően ingyen járnak, a propellerereken pedig ép úgy fizetni kötelesek, mint a civilek.

A mostani hat és tíz fillér helyett testvériesen meg lenne fizetve a négy, illetve hatfilléres viteldíj, mert számolni kell azzal, hogy nem rövid pár napról, hanem két évről van szó és a társaságnak a redukált tarifa mellett is megvan a maga kitünő üzleti haszna.

Végül még csak azt kívánom megemlíteni, hogy a budai oldalon a kiszálló állomást ép a legrosszabb helyre tették és ez még sok balesetnek lesz az okozója. Kiszállás után ugyanis előbb azokon a sineken kell keresztüljutni, amelyeken az építési anyagot állandóan szállítják, odább pedig, ahol az ember a rakodópart magas kökerítése mellett minden előrelátás nélkül kijut a Várkert-rakpartra, nyomban a villamos kocsiába ütközik, amelyek két sínparon közlekednek. Ezen a bajon is, ha másképp nem lehet, legelőbb jelző-táblákkal sürgősen segíteni kell.