



Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385,85

Hely

Idő

" 1911 "

Személy

Helyszám

Szerző

Cím *A villamos közlekedés mizériái*

Forrás:

Budapesti hírlap.

Bp.

(Hely)

1911 VI/4

(Idő)

(Köt. v. füz.)

A villamos közlekedés mizériái.

Az utolsó időben a villamos közlekedés annyira megromlott, hogy a közönség már népgyűléseken tiltakozott ellene. A városatyák is egy sereg interpellációban követelték a tanácstól, tegyen valamit a villamos közlekedés megjavítása érdekében. A forgalmasabb utvonalakon állandó a zavar és a kocsik torlódása. Hiába állapítják meg minden évben kétszer is a menetrendet, sokszor negyedóraig kell várakoznia a közönségnek, a míg egy kocsi jön, de arra sem szállhat föl, mert zsufolva van. És ha sok viszontagság után végre kap helyet egy kocsiban, alig indul meg, már megáll, mert vagy előtte állanak kocsik, vagy annak a kocsinak törött el a hajója. A Rákóczi-ut vagy a Kálvin-tér e tekintetben a leghirhedtebb.

A közlekedő-bizottságban is szóvá tették a dolgot s elhatározta a bizottság, hogy külön ülésen fogja megvitatni a közúti villamos-vasut bajait, s hogy mit tehet a város a bajok orvoslására. Az ünnepek után tartják meg a bizottság rendkívüli ülését. A közlekedő ügyosztály nevében Rényi Dezső tanácsos és Valtényi József mérnök ma nagy előterjesztést tettek a bizottságnak, a melyben hivatalosan megállapítják, hogy a közlekedés rossz. Fölsorolja az ügyosztály a bajokat, azoknak okait, s végül megállapítja, hogy mindezért pedig senki sem hibás, senki sem felelős. A hatóság mindent megtett a közlekedés javítása érdekében, a társaság pedig mindenkor és mindenben teljesítette a bíróság fölhívását. De azért megállapítja a jelentés is, hogy a villamos vasut berendezésének fejlesztése nem tartott lépést a forgalom növekedésével. És ez alaphiba, mert azok a konkrét bajok, a melyeket az előterjesztés még fölsorol, megvoltak az

előtt is, a mikor még akadálytalanul tudta a villamos lebonyolítani a forgalmat. A baj az, hogy noha a forgalom növekedett, nem gondoskodtak idejekorán elegendő kocsiról, s a meglévő kocsik állandóan szolgálatban lévén, azokat nem tudták jókarban tartani. Romlottak a kocsik, s romlott maga a vonal, a mely nem bírta meg a túlterhelést. Ezt mindenesetre meg kell állapítani a hivatalos jelentésből, s az is kétségtelen, hogy ennek megtörténteért mégis csak kell valakinek felelősséget is vállalnia.

Az ügyosztály fölsorolja a módokat is, a melyekkel a közlekedés bajain javítani akarnak s megállapítja, hogy a már megkezdett és tervbe vett javítások és bővítések véglegesen meg fogják szüntetni a bajt. Ezt örömmel fogadjuk s hisszük, hogy be is fog válni az ügyosztály jóslata, de a hatóságtól mégis garanciákat kell kérnünk arra, hogy a tervezett bővítéseket és javításokat a legsürgösebb tempóban fogják végrehajtani, hogy a közlekedési mizériák minél előbb megszűnjenek. Igaza van a jelentésnek abban is, hogy a folyton változó személyzet járattal s a helytelen jegykezelés sok kellemetlenséget okoz a közönségnek. Az ügyosztály érdekes előterjesztése a következőket mondja:

Mindenekelőtt megállapítja a jelentés, hogy az utolsó tíz évben a közúti villamos forgalma meglepően nagy arányban fejlődött. 1901-ben 40,392.000 utast szállított a közúti, 1910-ben pedig 100,371.000 utast, vagyis az utasok száma 148 százalékkal emelkedett. Ugyanigy nőtt meg a villamos által befutott ut. A villamos tíz év előtt 11,908.000 kocsikilométer utat tett meg, tavaly pedig 28,597.000 kocsikilométert. A növekedés 140 százalék. Ezzel szemben a vonalak hosszúsága 26, a kocsik száma 68 százalékkal emelkedett. Csak természetes, hogy a 480 motor-

kocsi és 163 pótkocsi nem tudta lebonyolítani a megnövekedett forgalmat.

A közönség a menetrendet okozta a bajokért s azért hivatalos megfigyeléseket tettek annak a megállapítására, hogy a társaság megtartja-e a hatóság által kiadott menetrendet. A vizsgálat eredménye az volt, hogy a társaság minden vonalon annyi kocsit járatott, hogyha akadálytalanul közlekedhetik, mindenütt megtarthatta volna a menetrendet. De a folyton közbejött akadályok ezt lehetetlenné tették s az öt perces relációkban nyolc-tíz-tizenkét és tizenhárom percnyi időközökben érkeztek a kocsik.

Az ügyosztály szerint a forgalmi akadályok egy részét a társaság nem hárihatja el. Ilyenek a nagy közforgalom, más vasutakkal való keresztezés, az államvasuti sorompók. Az akadályok másik csoportjába tartoznak azok, a melyek a rossz vasuti politika folyományai. Ezek között első helyen van a kocsiknak különösen az áramváltó helyeken való torlódása. Tizenhárom ilyen hely van a közúti vasut hálózatában s miután a visszatérő kocsiknak is áramot kell váltaniok, huszonhat ponton akad meg a közlekedés. Naponkint átlag tizenötezerszer cserélnek áramot vagy hajót. Másik oda a torlódásnak maga a nagy forgalom, mert egyes helyeken tovább tart az utasok föl- és leszállása, mint a milyen időközökben a kocsik egymást követik.

Jelentékeny mértékben hozzájárul azonban a torlódások s egyéb zavarok előidézéséhez, hogy rossz a pálya, a kocsik legnagyobb része elhasznált, áramszedő szerkezetük megbizhatatlan, de gyöngé maga az áram is. Ezeknek a bajoknak orvoslására már megtették a szükséges intézkedéseket. A társaság sineit betonlapra építi át, 260 új kocsit szerez be, a pályatestet megújítja s a Pálffy-téri áramfejlesztő telepet kibővíti. Ezeknek a munkáknak nagy részét már meg is kezdték s az őszre befejezik. Addig is a hatóság több relációban pótkocsi járatását rendelte el. A torlódáson a felső vezeték meghosszabbítása-

val, kerülő sínpárok építésével és az áramszedő hajtók megjavításával fognak segíteni. A Kőbányai-uton az államvasutak vonalait áthidalják s csak a Thököly-uton marad meg akadályul az államvasutak sorompója.

Megállapítja a jelentés, hogy a forgalom zavartalan lebonyolítását megnehezíti az is, hogy a közúti vasút forgalmi személyzete a jegykezelésben járhatlan, a közönséggel durva és goromba. A társaság most, hogy a személyzet munkakedvét növelje és a személyzet állandóságát biztosítsa, a jutalmazó-rendszerrel léptette életbe és a szigorubb ellenőrzés érdekében külön detektíveket fog alkalmazni.

Általánosságban a forgalom decentralizációjával kíván az ügyosztály segíteni a bajokon, hogy a ma túlterhelt vonalakat tehermentesítse. Ezt a célt fogja szolgálni a Wesselényi-utcai, dohány-utcai és Erzsébet-hídi új vonal.

Végül megállapítja az előterjesztés, hogy a hatóság megtett minden lehető intézkedést a forgalom zavartalan lebonyolításának biztosítására és a társaság teljesítette a hatóság minden kívánságát. De azért az ügyosztály is szükségesnek tartja a villamos-közlekedés intenzívebb ellenőrzését. Londoni mintára külön közlekedési rendőrség szervezését kívánja s megígéri, hogy erre vonatkozólag legközelebb konkrét előterjesztést fog tenni. Ma nagyon nehézkes a vasuti ügyek kezelése, mert nyolc fórumnak van beleszólása és minden intézkedésnek az elrendelése, ha simán megy is a dolog, hónapokig tart.

Mindennek a megállapítása után az ügyosztály annak a szilárd meggyőződésének ad kifejezést, hogy ha a már elrendelt és megkezdett, továbbá tervbe vett munkákat végrehajjtják, a közúti vasuti közlekedés olyan nivón fog állani, hogy a legszigorubb kritikát is meghírja és a közönség minden jogos igényét kielégíti. Hogy azonban ez mikor következik be, arról az ügyosztály jelentése nem nyilatkozik.