



Szerző:

 Cím: *Sorszám a villamosra váró köz-
zönségnek, színes jelzőlámpák ...*

Forrás:

Uj Nemzedék

3n

(Hely)

1925. 12. 26.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

"1925"

Személy

Helyszám

Sorszám a villamosra váró közönségnek, színes jelzőlámpák, gumibot és külön utcai átkelőhely a gyalogosoknak

Milyen közlekedési ujitásokat lehetne behozni a „világító-tornyon” és a „köszigeteken” kívül

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

A legutóbb már a főváros közlekedési bizottságában is több tervet penditettek meg, érdekes közlekedési ujitások behozatala érdeké...

A forgalom megkönnyítését előmozdító, olyan ujitásokról van szó, amelyek Budapestnek a mostaninál inkább világvárosi képet adnának.

Ezek közül az ujitások közül az egyik lenne a Nagykörút és a Rákóczi-ut sarkára tervezett ismeretes

éjszakai világító-tornony.

Ezt a tervet azonban egyelőre pihentetik. Sok szükség nem is volna rá, mert a Nagykörút és a Rákóczi-ut sarkán, ami pedig Budapestnek egyik legforgal-

masabb pontja, ma még távolról sincs akkora forgalom, mint például a berlini Potsdamer-Platzon, ahol ujabban ilyen éjjeli világító jelzőtornyot állítottak fel. A világító jelzőtorony arra szolgál, hogy a közlekedési rendőrség beálltával ott foglalja el figyelőhelyét, akárcsak a tengeri világítótoronyok éber őre. A világítótorony azután különböző színes, például zöld, kék vagy piros lámpajelzéseket alkalmazna. Ezek a jelzések megint arra szolgálnának, hogy a forgalmat utbaigazítsák és a közlekedési rendőrnök megspórolják azt a fáradságot, hogy a karjával, vagy pedig, mint az európai metropolisok rendőrei, gummibotjával integessen. Éjszaka a közönség, a soffőr, vagy a gyalogos járókelők úgy sem látnák a rendőrintegtetését, tehát ezért alkalmaznák a különböző színű lámpajelzéseket. Nálunk azonban elég csak egy pillantás a Rákóczi-ut és a Nagykörút keresztezésénél uttestére, este kilenc óra felé és láthatjuk, hogy a kocsiforgalom egészen jelentéktelen, tehát a világítótorony felállításának nem sok gyakorlati haszna lenne. Körülbelül hasonló a hely-

zet, ha egy másik németországi ujitás, az uttesteken

a kövezetre elhelyezett színes jelzőlámpák meghonosítása

kerül szóba. Az ilyen jelzőlámpák kis kiemelkedő szigetre kerülnek és szintén az a rendeltetésük, hogy az utkeresztezőseknél az autóknak és a kocsiknak az irányt mutassák.

Ezeket kívül azonban volna egész seereg olyan külföldi közlekedési vívmány, aminek a budapesti meghonosítása már tényleges könnyítést is jelentene, még a mi szerény forgalmunk mellett is. Az egyik ezek közül

az utcai „köszigetek”

meghonosítása. Ilyen kösziget ma még néhány villamos megálló mellett van Pesten. Így például a Ferenc József-téren, a Lánchíddal szemben egy idő óta megvan az utcai „kösziget”. Köszigetet kellene építeni minden olyan villamos megálló mellett, ahol a villamossínek a kocsit közepén haladnak, a kocsiforgal-



ami pedig Budapestnek egyik legforgal-

mat és az autóforgalmat pedig a járda és a villamossinek között levő részen bonyolítják le. Ilyen a helyzet például a **Kossuth Lajos-utca és a Károly-körut sarkán** az Astória-szálló előtt lévő villamos megállónál. Itt a villamossinek a kocsit közepén haladnak, a kocsi és az autóforgalom pedig állandóan elgázolással fenyegeti a villamosra váró közönséget.

Ugyancsak közsízigetét kellene építeni az olyan villamos megállóknál is, ahol

dupla sánpár van dupla megállóval.

Ilyen hely például a Károly-körut és a Rákóczi-ut sarka, hasonlóan a vele szemben levő sarok, továbbá a Múzeum-körutnak mind a két sarka, ahol szintén dupla megálló van. Ezekre a helyekre a kettős sánpárak közé kellene közsízigetét építeni, mert különben a felszállni akaró ember állandóan abban a veszedelemben forog, hogy a másik sánpár jövő villamos elűti.

A nagy utcakeresztezéseknél be lehetne vezetni a Párisban is divatos módszert, hogy

külön helyeket jelölnek ki a gyalogjárók számára, az uttesten való átkelésre.

Ezekre a helyekre tábla hirdeti a párisi utcákon: „*Traversée pour piétons*” vagyis „*Átkelés a gyalogosoknak*”. Amennyiben már Budapesten behozták azt a speciális és máshol sehol nem szok-

as rendszert, hogy csak az uttestre merőlegesen lehet átkelni a gyalogosoknak, akkor még nagyobb logikával be lehetne hozni azt a rendszert, hogy az utcakeresztezéseknél a villamosmegállók táblájához hasonló táblával jelöljék meg azt a területsávot, ahol a gyalogos ember átkelhet az uton.

Ehhez természetesen az is kellene, hogy

a rendőr gumibottal integessen a közönségnek,

a kézzel való mostani hadonászás és gesztikulálás helyett. A gumibotot a nyugati államok rendőrsége után most már a csehek is átvették és nálunk is praktikusabb lenne, mint a kard. A több nyugati országban bevezetett az a másik újítás, hogy az éjszaka cirkáló biciklis rendőrök farkaskutyát is vezetnek magukkal, már inkább közbiztonsági célokat szolgál, mint közlekedési szempontokat. Az éjszaka idején a gumibot mellett a kitanított rendőri farkaskutya a modern európai rendőr második fegyvere és egyszersmind hasznos segítőtársa. A kutya-rendszer bevezetése azért nálunk is hasznos lenne, mert az éjszakai rendőrorjáratok munkáját megkönnyítenék és a közlekedés felügyeletével megbízott rendőrököt bizonyos mértékig tehermentesítenék.

Az utcai „közsízigeteket” nemcsak a villamosmegállóknál kellene rendszeresíteni, hanem a nagy utkereszteződésekénél, a „halálsarkokon” az uttesten is.

Ez megkönnyítené az uttesten való átkelést a gyalogosok számára és többet használna, mint a „derékszőgben” való átkelés. A kocsion való átvergődés közben a gyalogos a közsízigeten, mint egy kis óázison megpihenhetné és bevárhatná, amíg az uttesten a kocsi között akkora hezag támad, hogy száraz lábbal átkelhet a tulsó partra.

Ugyancsak a forgalom könnyítését és a nagy utvonalak közlekedésnek tehermentesítését érhetnék el azzal az újítás-

Székesfővárosi házinyomda 1922

sal, hogy kimondanak, hogy a parhuzamosan haladó utvonalak közül egyes utvonalakon csak menni, a többin pedig csak jönni lehet a kocsikkal, vagy autókkal. Így például elsősorban a Kossuth Lajos-utcát kellene a kocsik és autóközlekedéstől tehermentesíteni, mert ez az utvonala aránylag szűk arra, hogy a villamosközlekedés mellett a kocsiforgalmat és az autóközlekedést is lebonyolíthassa.

Állandó panasz a közönség részéről az is, hogy

az utcák nevét és a házak számait jelző táblák sok helyen már nincsenek meg,

vagy pedig a por, piszok annyira beleperte őket, hogy a felírásuk olvashatlanná vált. A háboru után jövő években meglehetősen divatba jött az utcai táblák ellopása. Az utcai tolvajok erre az üzletágra vetették rá magukat, mivel aranyat nem lophattak ebben a szegény világban. Garázdálkodásukat az utcák és a házak jelzőtáblái bánták meg. Most sok helyen új táblával kellene már pótolni a hiányzó, vagy olvashatlanná vált régít.

Az új tábláknak azonban sokkal feltűnőbbeknek és olvashatóbbaknak kellene lenniök, mint a régieknek, mert azok még új állapotukban is elkerülték a járókelők figyelmét. A régi bajokor ugylátszik a főváros is ökult már, a mennyiben az utcák nevének megváltoztatása során az új utcanévet jelző táblákat a réginél nagyobb formában, feltűnőbb betűkkel készítették el.

Még jobban megfelelne a céljának, ha

az utcák jelzőtáblái lila alapon, feltűnő fehér betűkkel készülnének,



mint például a párisi és berlini utcák táblái. A sötétszínű alapon lévő fehér betűk jobban magukra vonják a figyelmet és az esti órákban is jobban olvashatók, mint a pesti utcák mostani jelzőtáblái.

Emellett még Berlin városától is tanulhatna a magyar főváros, másik ügyes dolgot. Berlinben ugyanis azt a rendszert vezették be,

minden utca sarkán tábla jelzi, hogy az illető utca milyen számú házai vannak azon az oldalon,

egészen a legközelebbi utcakereszteződésig. Ez a tábla, hasonló például a pesti villamosmegállók oszlopra szerelt tábláihoz, de feltűnőbb annál és szintén lila-fehér színű. A közönség így könnyebben megtalálhatja azt a házzszámot, amelyet éppen keres. Természetesen azért minden házon külön jelzőtábla is van az illető ház számának feltüntetésére.

Amennyiben ezt a rendszert sikerülne Budapesten is bevezetni, akkor a közönség rögtön látná például, hogy a Karpfstein-utca 1-től 13-ig terjedő számozású házait hol találja meg, vagy például a Laufenauer-utca

melyik részén vannak a 2-14. számú házak. A könnyű eligazodás kedvéért és a közönség érdekében feltétlenül szükséges volna ennek az újításnak a bevezetése. Többet használna a közönségnek, mint az utcai világítótorony.

A villamosnál is többrendbeli reformot kellene életbeléptetni. Így elsősorban be kellene vezetni azt a rendszert, ami a párisi villamosnál van, hogy



Új közlekedési jelzés Berlin utcai forgalmában. Berlinben a képünkön látható jelzőkészülékekkel irányítják a főbb utvonalakon a forgalmat. A jelzés egy széles talpazaton álló rudra embermagasságban felerősített korongból áll, melynek közepére háromszög van festve. A korongon keresztül lefelé mutató nyíl haad, amely azt jelenti, hogy arra tilos a járműveknek a közlekedés. A helyes irányt a vízszintes nyíl jelzi.

este és éjszaka a megállóhelyet színes, zöld lámpával jelzik.

Ennek megvan az az előnye, hogy a megállóhelyet mindenki könnyen megtalálhatja. Ugyanezt meg kellene csinálni az autobuszmegállóknál és a földalatti villamos lejáróinál is.

Másik újítás lehetne, amit szintén a párisi villamostól vehetnénk át, hogy a megállóhelyeknél számozott blokk-cédulákat függesztenének ki

és a villamosra váró emberek tépnének

egy-egy blokkot, hogy a korábban jövők a kisebb sorszám alapján hamarabb szállhassanak fel. Azt hisszük azonban, hogy ezt nálunk nehezen lehetne meghonosítani, mert sokkal fegyelmezettebb közönség kell hozzá, mint a pesti. Könnyen megtörténhetnék nálunk — hasonló tapasztalatokon okulva — az az eset, hogy élelmes emberek a potyacédulák közül egész esonót letépnének és az alacsonyabb sorszámú cédulákat zűrtözsdéi árfolyamon árusítanák azoknak, akiknek sürgős dolguk van és hamarabb szeretnének felszállni a villamosra.