



Iktatószám

## Budapestre vonatkozó ujságok

Osztályozás

351.81

Szerző

Hely

Cím Bpest közlekedésügye.

Idő

"1902"

Forrás:

Pesti napló

Személy

Bp.

1902 VII/25

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

## Budapest közlekedésügye.

— Nehány adat a villamos-ankét részére. —

Budapest, július 24.

A kereskedelmi miniszter szeptember hónapra ankétet hív össze, hogy megvitassák: milyen uton módon lehetne korlátozni Budapesten a villamosvasúti balesetek számát; miképpen lehetne biztonságosabbá, kényelmesebbé tenni a villamos vasuton való utazást és miképpen lehetne megszüntetni az állóhelyeket a villamos kocsik belsejében.

A tapasztalat megtanított bennünket arra, hogy kellő szépséggel gondolkozzunk az ankétekről. A szokás ugyanis az, hogy az ankétén egy sereg ember szónoklatot tart, az ankét után bankett következik, a banketten szintén szónokolnak és a bankett után rendszeren — nem következik semmi. De hát egy ankéttel több vagy kevesebb úgy sem változtat a villamos elgázolások statisztikáján. Azonban akár lesz eredménye ennek a villamos-ankétnek, akár nem, mi mindenesetre megragadjuk az alkalmat, hogy a főváros közlekedésügyének mai állapotával foglalkozzunk.

Ha igazságosak akarunk lenni, be kell vallanunk, hogy a főváros közlekedése jó, de  *nagyon drága*. Nem a kérdés pénzügyi oldalával foglalkozunk ezuttal, noha az is kétségtelen, hogy a nyugati államok nagyvárosaiban sokkal olcsóbban utazik az ember, mint Budapesten; de beszélünk arról a drágaságról, amelyet valutával nem lehet értékelni, beszélünk a *véráldozatokról*. Nincs még egy olyan nagy városa Európának, ahol annyi vért, annyi emberáldozatot követelne a közlekedés. Hét egymás után következő esztendő balesetstatisztikáját

állítjuk egymás mellé. Ime:

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Gőzvasút . . .	39	53	37	51	40	34	4
Villamos . . .	10	79	96	172	108	114	82
Lóvasút . . .	27	52	10	1	—	—	—
Mazánfogató . .	11	52	30	38	23	18	33
Kétfogató bérkocsi	13	43	23	56	33	17	32
Egyfogató bérkocsi	18	30	21	39	20	17	16
Társaskocsi . .	8	7	4	3	4	1	2
Teherkocsi . . .	232	219	268	230	195	95	112

A balesetek száma

összesen 358 535 489 590 423 296 291

Mit mutat a statisztika? Azt, hogy hét év óta minden esztendőben háromszáznál több volt a közlekedés okozta emberáldozatok száma. 1898-ban minden öt napban átlag *nyolc* szerencsétlenség fordult elő, 1899-ben hat; 1900-ban négy és a múlt esztendőben szintén négy szerencsétlenség jutott öt napra. Pedig ebben a kimutatásban a *kerekpár* és az *automobil* okozta szerencsétlenségek nem is szerepelnek; a rendőrség ugyanis nem tartotta szükségesnek, hogy az automobilszerencsétlenségekről statisztikát vezessen.

A statisztikában a *teherkocsiknak* jut az első hely. Szinte hihetetlen, hány embert gázol el évente a teherkocsi. Természetesen közvetlenül a teherkocsik után következnek a villamos kocsik.

	1899	1900	1901
Közuti Villamos	84	77	57
Városi Villamos	20	13	19
Földalatti Villamos	—	—	2
B. U. R. Villamos	3	2	4
Budatoki H. E. V.	1	20	3

A statisztika adatai szerint a Budapesti Közuti Villamoson történik a legtöbb *halálos* baleset. 1900-ban 77 baleset közül *husz halálos* volt és 35 *súlyos* sérülés. Tavaly már csak két *halálos* baleset történt a Közutin és csak 22 volt a *súlyos* sérülés.

A Városi Villamos Vasuton 1900-ban csak 3 baleset volt *halálos* végű, az idén pedig kettő. Ebből a statisztikából örömmel konstatáljuk, hogy a közbiztonság mégis javul, mert míg 1899. és 1900-ban átlag minden két hétben három embert gázolt el a Közuti Villamos Vasut, addig most már minden héten csak *egy embert* gázolt el. Elvégre ez is eredmény. Ezek az eredmények mindenesetre megérdemlik, hogy az ankétén foglalkozzanak velük.

De érdekes lesz szóvá tenni azt is mi van azzal az *öt szabályrendelettervezettel*, amely *évek óta fekszik elintézetlenül a minisztériumban*? Elvégre ez az öt szabályrendelet-tervezet is a közlekedésre vonatkozik. Az egyik a *siklóok közlekedését* szabályozza. Ezt még 1898-ban felküldte a főváros a minisztériumba, azóta ott lepi a por. A másik szabályrendelet-tervezet a *közuti vasutakra* vonatkozik. Ezt is

1898-ban küldte fel a főváros a minisztériumba, ezt is belepte már a por, a *budapesti közuti vasutak közlekedését pedig nem szabályozza semmi néven nevezendő rendelet*. Ha valami baj történik, a vasutársaság, a főváros, a rendőrség, a belügyminiszter és kereskedelmi miniszter egymást okolják a bajért. Lärmát csapnak, gútléseznek és ankétoznak, aztán ismét csendes lesz minden.

De menjünk tovább. A földalatti villamos vasut szabályrendelet-tervezete is ott fekszik a minisztériumban, valamint még mindig nem érkezett válasz a minisztériumból a *taxaméter-szabályrendeletre* és a *bérkocsi-szabályrendelet* tervezetére. Ezekkel a szabályrendelet-tervezetekkel érdekes lesz foglalkozni most, az ankét alkalmával. Ezek a pihenő szabályrendelet-tervezetek négy kereskedelmi minisztert nyűt-

tek el, senki sem mert a kényes kérdésekhez hozzányulni. De *Láng Lajos* bátran belenyult a darázs-lészekbe, s reméljük, hogy nem fog megriadni akkor, mikor Budapest közlekedésügyéről van szó. Kell, hogy maga a miniszter irányítsa a főváros közlekedésügyi politikáját, mert e főváros a maga nagy autonómiája ellenére tehetetlennek mutatkozott, amikor arról volt szó, hogy helyes irányelvek szerint igazgassa a maga vasutpolitikáját.

Itt van például a *zsufolt villamos kocsik* örök kérdése. A zsufolt villamos kocsi már temérdek szerencsétlenségnek volt a szülőanyja, de nem volt még olyan veszedelem, amelyet egy-egy bizalmas értekezlettel, vagy ankéttel el ne ütöttek volna. Mikor a Közuti Villamos Vasutársaság szerződését tárgyalta a főváros közgyűlése, dr. *Heltai Ferenc* már akkor felszólalt, ne engedjék meg az állóhelyeket a villamos kocsik belsejében, mert az állóhelyek idézik elő a zsufolt villamost és minden szerencsétlenséget. Akkoriban leszavazták *Heltai* indítványát. Azóta minden szerencsétlenség alkalmával megjelenik a szemhatáron a villamos állóhelyek örök kérdése, de a villamos társaságok azzal felelnek, hogy ha az állóhelyeket megszüntetik a villamos kocsik belsejében, akkor a nagyobb forgalmu utvonalakon nem lehet lebonyolítani a forgalmat. Akkor azzal állottak elő a városatyák, hogy ha a villamos társaságok több kocsit adnának a közönség rendelkezésére, nem lenne szükség a villamos állóhelyekre. A villamos társaságok viszont azzal feleltek, hogy a vasuthálózat sokkal kisebb, semhogy a mostaninál több kocsit torlódás nélkül elbirna. A főváros közgyűlése azonban nem tudott elzárkózni a közönség panaszától és szabályrendelet-tervezetet dolgoztatott ki, amelynek a legfőbb pontja az, hogy a villamos kocsik belsejében szüntessék meg az állóhelyeket. Ezt a szabályrendelet-tervezetet ezelőtt három évvel fölküldték a kereskedelmi miniszternek. A szabályrendelet-tervezet azóta ott hever.

Igy intézték el ezt a fontos kérdést. Amikor pedig a publikum zúgolódni merészkedett a villamos politika ellen, a tanács mindig azzal állott elő, hogy a villamos társaságokat bántani nem szabad, mert óriási részesedést fizetnek a fővárosnak.

Most az a helyzet, hogy a villamos vasutak néhány forgalmasabb utcán már nem képesek veszedelem nélkül lebonyolítani a forgalmat. Ezen a bajon lehetne ugyan segíteni azáltal, ha az automobilá átalakított omnibuszoknak megengednék, hogy a forgalmasabb utvonalakon, például a *Kerepesi-uton*, segítsenek lebonyolítani a forgalmat a villamosnak.

Munkatársunknak volt alkalma erről a kérdéstről meghallgatni *Piperkovics* Bátor tanácsosnak, a főváros közlekedési ügyosztálya vezetőjének a véleményét. *Piperkovics* tanácsos elmondta, hogy a főváros nem zárkózik el e terv elől, sőt már két ízben szőlította föl a *Ferenc József földalatti vasut* r. t.-ot is, hogy *Gizella-téri* vonalának építse meg a folytatását a *Kossuth-utca* alatt. A vasutársaság azonban mindannyiszor azt válaszolta, hogy neki csak másfél százalékot jövedelmez a földalatti vasut és ilyen körülmények között nem hajlandó újabb költségekbe bocsátkozni. Egyébként — úgymond a tanácsos — a főváros az állóhelyek megszüntetése mellett van.