

Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

385.534



Szerző:

Cím: *Tessék elmenni a Visegrádi-utcába!*

Forrás:

Népszava

Bn

(Hely)

1927. 10. 7.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

"1927"

Személy

H

385.53 1927

„Tessék elmenni a Visegrádi-utcába!...“

Amikor a Hév. idegenforgalmat fejleszt és turisztikát támogat. — A budai hegyvidék közlekedésügye.

Forró júliusi vasárnap délután a Rákóczi-úton sétálgatott és nézdelődött egy újságíró elvtársunk. Valahol a Keleti pályaudvar közelében jár már, amikor egy hirdetőoszlopon elémbered a Hév. propagandaplakátja: „Nézzék meg Budapest környékét!” Az aszfalt csak úgy izzott a nyári forróságtól, a plakát a zöldbe hívogatott — elvtársunk elszánt léptekkel végigsietett a Baross-téren és a gödöllői Hév. pénztáránál kérte a hirdetett 10 menetérti jegyet 6 pengőért. A pénztáros jegy helyett a következő fölvilágosítást adta:

— Tessék elmenni a Visegrádi-utcába. A kedvezményes fűzetjegyeket ott adják ki a bérlet-pénztárnál — hétköznaponként délelőtt...

Elvtársunk sarkonfordult és sem a következő hétköznapon, sem azóta nem érdeklődött a Hév. „rendkívüli kiránduló kedvezményének” további részletei iránt.

Ha a Máv. hivatalos menetrendje nem közölte volna a Hév. kiránduló kedvezményére vonatkozó tudnivalókat a fentiekkel megegyezően, nem hittük volna elvtársunknak, hogy ez a kis idegenforgalmi kaland így megeshetett. Józan ésszel ugyanis bajos megérteni, hogyan akar a Hév. igazgatósága ilyen módszerrel szolgálatot tenni az idegenforgalomnak és önmagának?

Miért nem adhatnak ki a rendes jegypénztárak kedvezményes jegyfűzeteket és miért kell azokért a Visegrádi-utcába elmenni?

Vagy talán annak, aki a plakát csábitásának enged és meg akarja tekinteni Budapest környékét, külön vizumra van szüksége, amelyet csak a Hév. igazgatósága állíthat ki? Meg aztán ugyan milyen okmányokkal kell igazolni az idegennek, hogy valahova kirándulni kíván? Ha az volt a célja a Hév.-nek, hogy a kedvezményes menetjegyeket lehetőleg senki se használhassa, akkor mire kellett a sok plakát és hirdetés? Ha meg fokozni akarta utasforgalmát, akkor milyen áporodott bürokrata agy-

velő eszelte ki a jegyváltásnak ezt a fantasztikus módját?...

Arra a szellemre, amely a Hév.-et irányítja, tipikusan jellemző az idegenforgalom iránti támogatása, de az a módszer is, amellyel a Hév. a turisztika fejlesztéséhez a maga részéről hozzájárul. A Hév. ugyanis a *turista-egyesületek igazolt tagjainak vasárnapokon félárújegyet ad.*

A jegykedvezmény azonban csak a Pálffy-térről induló első három reggeli és a Szentendréről 1/6 és 1/7 órákor induló két esti vonatra érvényes.

Ez a korlátozás lehetetlenné teszi, hogy a turisták — akik azért mennek ki a hegyek közé, hogy minél tovább maradhassanak a szabadlevegőn — a kellemes esti órákat kint tölthessék. Hosszabb turáknál a délután ezért rendszerint megerőltető vágatással telik el, hogy a társaság elérhesse a 1/7-es esti vonatot.

Ha a Hév. törődne az utazóközönség kényelmével, már rég bevezette volna azt a rendszert, hogy

a vonaton is lehessen jegyet váltani.

De, természetesen, akkor a Hév. elesnék a birságpénzekről, amelyek nem lebecsülendő mellékjövédelmet biztosítanak a vállalatnak. Vagy itt is az az aprópénzhiány játszik szerepet, amely a Pálffy-téri jegypénztárnál kiváltképpen akkor dühöng, ha sok az utas és közeledik az indulás ideje?

A Pálffy-téri jegypénztár krónikus aprópénzhiányán,

ami jelentékeny összegekkel emeli — kivált a tájékoztatlanabb — utasok költségeit, az igazgatóság igazán segíthetne már megfelelő erélyes intézkedéssel!

A budai hegyvidék közlekedésügyi bajaiért egyébként, amint a következőkből kitétnik, nem csupán a Hév. felelős.

A budai oldalon két — ma már a *belső területen fekvő* — olyan városrésze is van a fővárosnak, amelynek még mindig nincs semilyen komoly közlekedésszervező: a Vár és a Rózsadomb.

A Vár.

Bár a Várban számos közhivatal (belügy-, pénzügy-, hadügyminisztérium, I. kerületi előjáróság, kerületi rendőrkapitányság, stb.) talált elhelyezést, amelyekben naponta rengeteg ember megfordul, ez a városrész úgy el van szigetelve a főváros többi részétől, mintha máiglan is körülvennének

a középkori védő várfalak.

A kedves kis síkló a nagytömegek közlekedése szempontjából nem játszik sokkal komolyabb szerepet, mint a nemrég megszüntetett margitszigeti lóvasút. Amilyen drága, mosolygós zenélőórája egy világváros forgalmának...

Föltétlenül szükség van tehát arra, hogy a Vár területét autóbuszvonalak kapesolják be a főváros vérkeringésébe.

Az autóbuszvonalat a Lánchíd felől a Hunyadi János-úton kell fölvezetni a Dísz-térre,

lehetően úgy, hogy a Vár a Bécsi-kapun keresztül a Széna-tér felé, esetleg a Krisztina-tér felé is összeköttetést kapjon.

A Rózsadomb.

A Rózsadombnak, amelynek távolabbi pontjain és környékén egyre több kisexisztencia:

sok köz- és magánalkalmazott, munkás, kisiparos, stb. is talál újabban fűdelet, még csak síkloja sincsen, holott a budai hegyvidék egyes részei (a Guggerhegy, Hűvösvölgy, stb.) felé is erős forgalmat bonyolítanak le utjai. Már a háboru előtt szó volt arról, hogy a Rózsadomb villamosvonalat kap, amely új összeköttetést létesítene a Hűvösvölgygel. Kétségtelen azonban, hogy a szükségesleteket

két megfelelő autóbuszvonal

beállítása könnyebb-szerrel kielégíthető. Az egyik autóbuszvonal a *Bimbó-utcán,*

Mész-utcán, a most épülő Aranka-utcai szempontin haladhatna föl a Rózsadombra, ahonnan az Eszter-utcán — a Héjja-ut keresztezésénél valamivel tovább is — már megfelelő utat talál. Ha az utat kiépítene a Guggerhegyig, idővel a Hűvösvölgyig, ez a vonal nagyon sok kirándulót is szállíthatna a főváros egyik legszebb vidékére. A másik autóbuszvonalat a Zárda-utcán, Szemlőhegyi-uton kellene fölvezetni a Vérhalomra, ahonnan az Eszter-utca felé épülhetne ki csatlakozása. A Vérhalom, Zöldmál és Törökvész erősen beépülne, ha így megfelelő közlekedést kapna.

A villanegyedé kifejlesztött Rózsadomb forgalmának egyik főútjára:

a Bimbó-utca máig is egy domboldalnak fut neki.

Ha az utca folytatását végre kiépítene, a Rózsadomb részére *Budagyöngye* felé megfelelő összeköttetés létesülne.

A főváros környékének legszebb részei közé tartozik a Svábhegy és a Jánoshegy vidéke. A magántőke föl is ismerte ezt és 1874-ben fogaskerekű vasút épült a Svábhegyre. Az azóta eltelt fél évszázad alatt a Svábhegy beépült, új városrész keletkezett, a közlekedés azonban megmaradt a fél évszázad előtti. A fogaskerekű máig is luxusjáratnak gondolja magát, holott a Svábhegyen lakó munkások, tisztviselők, valamint a vasárnapi és ünnepnap kirándulók közlekedésszüksége kellene, hogy legyen. Amíg azonban a menettérti jegy ára a III. osztályon 1.04 pengő,

a munkás hetijegy ára pedig 2.80 pengő,

addig a fogaskerekű a tömegék forgalma szempontjából nem játszhatik szerepet. A Svábhegyen lakó munkások már csak azért sem veszik hasznát, mert az első vonat reggel 7 óra, 7 óra 15 perces tájban a Külső Váci-uton vagy Kőbányán kell lenniük. A szociáldemokrata közéleti frakció javaslatára most villamosítják a fogaskerekűt. Amíg azonban a Beszkar is luxusvonatként kezeli, vagyis amíg föntartja a magas külön vitéldíjat s amíg a vonalat meg

nem hosszabbítja a János-hegyig, a fogaskerekű nem válhatik komoly forgalmi eszközzé. A Svábhegy akkor kapcsolódhatnék be komolyabban a főváros forgalmi vérkeringésébe, ha kiépülne a valamikor ugyancsak tervbevétt

Tabán—Svábhegy—Jánoshegy—Budakesz-i villamosvonal,

amely egyúttal a Budaörsi-ut és Alkotás-utca, valamint a farkasréti vonal közlekedésén is segítene. Ez a vonal Budakeszt, a környék egyik fontos helységét, amelynek a közelében három nagy szanatórium is van, közelebb hozná a fővároshoz.

Zugliget és Hűvösvölgy.

A zugligeti villamos már régóta képtelen kielégítően lebonyolítani a vasárnapi és ünnepnap kirándulóforgalmat. A vonal tehermentesítése végett föltétlenül szükséges

A hűvösvölgyi végállomáson túl az utolsó évtizedekben új telepek létesültek, illetve az ott elterülő községek a főváros elővárosaiává bővültek. Ezeknek a helyeknek ezidő szerint semmilyen közlekedésszükségük sincs. A hűvösvölgyi villamosvonalat ezért két irányban is tovább kell fejleszteni:

egyfelől még kell hosszabbítani Hidegkúton át Máriaemetéig, másfelől ki kell vezetni Nagykovácsiba.

A Pálffy-térről Szentendrémig.

A szentendrei Hév.-vonal mentén lakók panasza nagyjából ugyanazok, mint a gödöllői, ráckevei, nagytétényi és törökbalinti Hév.-vonalak mentén lakóké. De a Hév. közönségellenes viselkedése tud azért itt is külön megemlítésre érdemes sirámokra okot szolgáltatni. Mindenekelőtt természetesen a tarifa tekintetében. 1914-ben a Pomáz—Hajógyár-i vonalon a munkás havi bérletjegy ára 8 korona volt, a Pomáz—Pálffy-téri vonalon pedig 11 korona.

A munkásjegy ára jelenleg közel háromszorosra a békebelinek.

A Pomáz—Hajógyár-i vonalon ugyanis a munkás hetijegy 5.40 pengőbe kerül, ami egy hónapban 26.20 pengőt tesz ki. Ugyanennyibe kerül a jegy Pomáztól a Pálffy-térig is. Amíg Pomáztól a Pálffy-térig 16 kilométeres utvonalon a munkás hetijegy ára 5.40 pengő, addig a Kerepesi-úttól Gödöllőig 29 kilométeres utvonalon 4.80 pengő. Hogy miért olcsóbb a kétszer akkora utvonalon? Hja, Gödöllő felé érvényesül a Máv. konkurenciája...

Ujabbán Csobánkától az óbudai Piac-térig autóbuszjáratot tart fenn egy magánvállalat, de az méregdrága és így nem jelent enyhülést a Hév. rabszolgáira nézve.

Békásmegyer, Budakalász, Pomáz és Szentendrei lakosainak azt a kérelmét kell itt tolmácsolnunk a Vasúti és Hajózási Főfőlügyelőséghez:

küldje ki egyszer megbizottait a reggel 7 óra és 7 óra 15 perces tájban Szentendréről induló vonatokhoz,

hogy fanni lehessenek annak az életveszedelmes dulakodásnak, amely a vonatra fölszállni akarók között lejátszódik. A dulakodás értendő: aki lemarad, annak kereken egy órát kell várnia a következő vonatig s így okvetlenül elkésik a munkából. Az érdekelt lakosok nem kétekelkednek abban, hogy ha a Vasúti és Hajózási Főfőlügyelőség megbizottai egyszer személyesen végigélveznék (de természetesen a III. osztályon!) azokat a borzalmakat, amiknek az utasok naponta ki vannak téve, nyomban

köteleznék a Hév.-et arra, hogy reggel félóránként indítson vonatokat.

Rettenetes a tolongás és a zsúfoltság a Pálffy-térről este 7 óra és 7 óra 15 perces tájban induló vonatokon is.

Sok a panasz amiatt, hogy a munkásvonatok (reggel 9 óra tájig) télen nincsenek fűtve, úgy, hogy

nemcsak az ablakok fagnak be, hanem a kocsik belsejét is jég réteg borítja.

A kocsikat és a pályaudvarokat nem tisztítják rendszeresen, ezért az utasok télen gyakran térdig-érő hóban kénytelenek a vonatig gázolni.

A Hév. diktaturáján itt is csak az segíthetne, ha a Beszkar sorompóba lépne Nagy-Budapest érdekében. A környék lakosságának az a kérése, hogy

a Beszkar az óbudai Fő-térről vezessen vonalat Csillaghegyig.

Aquincum, Római-fürdő és Csillaghegy nagyon jelentékeny forgalma a vonal építését föltétlenül rentábilissá, hasznothajtóvá tenné a Beszkarra nézve.

*

A budai részek közlekedésszügyi problémáinak megoldását a Beszkar fejlesztésének programjába okvetlenül bele kell foglalni: nemcsak a budai hegyvidék lakossága kívánja, hanem Nagy-Budapest érdeke követeli, hogy a fővárosnak és közvetlen környékének ez a része szervesen bekapcsolódjék Budapest forgalmába. A főváros közlekedőhálózatának ezt a kiépítését azonban képtelen irányítani az a szellem, amely a Visegrádi-utcaba küldi azokat, akik a hívogató plakátok szavát véletlenül meghallják és valóban meg akarnak ismerkedni Budapest környékével. Nagy-Budapest közlekedőpolitikája irányítóinak csak az lehet a jelszavuk: „Nem, nem megyünk a Visegrádi-utcaba!”