



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: \_\_\_\_\_  
 Cím: *A Beszkárt hiányos hálózata akadályozza a főváros lakosságának terjeszkedését a külterületek felé*  
 Forrás: *Uj Nemzedék*

Osztályozás	
Tárgy	385.85
Hely	
Idő	"1926"
Személy	

Bn (Hely) 1926. 3. 24. (Idő) (Köt. v. fiz.) (O)

## A Beszkárt hiányos hálózata akadályozza a főváros lakosságának terjeszkedését a külterületek felé

Jogos panaszait orvoslását várják a lakosok tizezrei  
 A jó és rossz közlekedés mérlege

### Előnyös tanácsok a Beszkárt részére!

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

A közlekedés beteg tüneteit, a mai állapotokat a Beszkártnak haladéktalanul orvosolnia kell, ha nem akar abba a gyanuba esni, hogy a retrográd fejlődés híve. Első látszatra, felületes szemlélődésre minden rendben van, a villamoskocsik szép sorjában futkároznak, a megállóhelyeken pontosan megállnak, azután újból megindulnak és szerte-széjjel rohannak a város minden tájára. Ha a ráérő polgár a Nagykörut—Rákóczi-ut kereszteződésénél odaszegődik a közlekedési rendőr mellé és onnan szemléli a keresztbe futó utvonalakat, meglepődötten fogja látni, hogy egyszerre nyolc-tíz villamoskocsi is át akarja hágni a közlekedési rendszabályokat. Azt fogja tapasztalni, hogy minden percben egy-egy kocsi siklik át a négyoszögön és legtöbbször hely is akad bőven, legfeljebb, ha a reggeli, ebédeli és esti órákban támad egy kis zsufoltság belsejükben.

Ha valaki gondosabban utánanézi a dolognak, ha nem sajnálja a fáradságot és bejárja

a bel- és külterületek relációit, akkor két igen fontos hiányra bukkan rá:

1. arra, hogy a Beszkárt különbséget tesz vonalak és vonalak között, az egyiket a másik hátrányára előnyben részesíti, 2. hogy a külterületek bekapcsolása a fővárosi forgalomba, a külterületi hálózat kiépítése messze alatta jár a legkézenfekvőbb, legjogosabb és könnyen megvalósítható kívánalmaknak.

Ebből a két megállapításból két újabb következtetés vonható le: 1. a Beszkárt eldobja magát a villamosközlekedés kiaknáztatlanul hagyott fejlesztési lehetőségeit, 2. nem viseli szíve a székesfőváros-részben önként, részben kényszerűségből a perifériák felé terjeszkedő utasközönségének sorsát. A Beszkárt elfelejtkezik arról, hogy a publikum meglepődöttsége, elismerő véleménye van olyan értékes, mint az öndicséret efemer örömei, amelyeket

szívesen arat le.

Kezdjük elsősorban a meglévő vonalak hibáival. A 67-es és 69-es kocsik a Thököly-ut és Aréna-ut kereszteződéséig járnak. Az előbbi az Erzsébet királyné-utól, az utóbbi a Zuglóból. Ez helyes intézkedés, mert ezáltal a két utvonal relációi erősen tehermentesülnek. De elhibázott dolog, hogy mindkét kocsi vonala már az Aréna-utnál véget ér és közönségük megröhanja az Aréna-utról beforduló és Zuglóból érkező kocsikat. Könnyen kínálkozik tehát a megoldás: járassák ezeket a kocsikat a Baross-tér—Köztemető-ut kereszteződéséig, ahol a Rottenbiller-utcai, Kerepesi-uti, Köztemető-uti relációk összefutnak s akkor ténylegesen elérik a Zugló-vonalak tehermentesítését.

Baj van a 2-es villamosal is. A 2-es a Keleti pályaudvartól a pesti Margit-hídfőig girbe-görbe utvonalakon bonyolítja le a forgalmat, azzal a céllal, hogy a körutak és a Rákóczi-ut forgalmából vonjon el utasokat. Ennek ellenére a 2-es kocsik ritkán és pótkocsi nélkül közlekednek s így a hozzájuk fűzött reményeket közel sem elégítik ki. A 4-es kocsi, amely békében nagyfontosságú volt az idegenforgalom szempontjából, mert

a Nagyköruton és a Dunaparton bonyolította le a körforgalmat és alkalmat adott az idegennek arra, hogy egy forduló árán megismerje a fővárost.

most a Boráros-teret köti össze az Uj Szent János kórházzal. Ez hasznos reláció ugyan, de mégis félintézkedés, mert azonkívül, hogy a 4-es kocsik csak impozáns időközökben közlekednek, Óbuda lakosságának még mindig nincsen közvetlen járata a Nagykörutról,

Miért nem hosszabbítják meg az amúgy is halva született 7-es relációt a Boráros-térig, amelynek a kocsijai ma Óbuda végéig futnak ki a Berlini-térről. Így aztán nem kellene át szállásra itélni az óbudaiakat.

A 22-es reláció az Országház-térről indul el körforgalmára a pesti Dunaparton—Mester utcán át a Népliget felé, de olyannyira ritkán, hogy a szerencsétlen utas valósággal fellelékzik, ha egy 22-es feltűnik a láthatáron. A Népliget pedig a legfrekventáltabb helyek közé tartozik és a ferencvárosi lakosság mégis inkább a köruton át az 50-es, 20-as kocsik segítségével teszi meg az utat a Népligetbe, mintsem, hogy a reménybeli 22-estől

ölje ki. Ha a BESZKÁRT statisztikái kevés utasszámot tüntetnek fel ezen a vonalon, akkor ebben keressék az okot.

A felsorolt relációkon kívül még sok utvonal visszasságait tüntethetnénk fel, de ehelyett inkább azokra a hiányosságokra mutatunk rá, amelyek kiegészítésével lényeges javulás állana be Budapest közlekedésében. Békében a fejlődésnek erős gátat vetett a régi Közuti és Városi Villamosvasutak egymással konkuráló adáz harca, — a nyári nemzetközi kisvasuti kongresszus egyik magyar előadója szépen kifejtette az évtizedes harc fázisait — de azóta a fuzió megtörtént és tovább mi sem akadályozza a hiányosságok pótlását. Nevelésesen kis építkezésekről van szó és mégis felbecsülhetetlen előnyök megteremtéséről. Néhány méter vagy néhány száz méter hosszúságú villamosin lefektetésével — tehát aránylag minimális anyagi áldozattal — olyan új vonalakat teremthet meg a BESZKÁRT, amelyek valóságos áldást jelen-

tenének a külterületek lakosainak, a villamos-társaságnak pedig erős hasznot hajtanának. Kolumbus tojása az egész.

Az az utas, aki az *Aréna-ut*—*Podmaniczky-utca* kereszteződésénél ül kocsira, hogy a *Thököly-utra* jusson, csak egyszeri átszállással és százegynéhány méternyi gyaloglással tud célhoz érni. Míg ha a városiigeti *Pasor villamos-síncit* meghosszabbítandók vagy száz méternyi-vel a *Damjanich-utcán* át haladó járatok végállomásdig, akkor megtakaríthatná ezt a felesleges egészségügyi sédít. Igazán csak néhány méternyi sinen és egy kis jó akaraton mulnék az egész. Ha már az *Aréna-uton* vagyunk, akkor önként felvetődik a kérdés, miért nem vezet még mindig

### az Aréna-uton a Podmaniczky-utca-tól nyugatra a Dráva-utca-ig villamosvonal.

Pedig ezen is könnyen lehetne segíteni — alig egy kilométeres sinnel — és ezáltal egy egész városrész közlekedése, összeköttetése javulna meg a keleti részekkel. A jelenlegi közlekedés mellett, ha valaki a *Dráva-utca-tól* akar az *Állatkertbe* jutni, akkor először a *Váci-uton* a *Nyugati* pályaudvarig kell leköcsikázni és onnan átszállással fel a *Podmaniczky-utcán* keresztül az *Aréna-utig*. A pár száz méteres sin lefektetés megoldaná a közvetlen járat problémáját.

Az *Aréna-ut* városligeti útszakaszának rekonstruálásával egybe lehetne kötni a keleti vonalszakasz kiépítést is a *Thököly-ut* érintésével a régi *Lóversenytéren* át, — melyet ugy is rövidesen felparcelláznak — a *Ferenc József* laktanyáig. Ezáltal a *Beszékt* olyan nagyarányu utvonalat teremtené, amely Kö-

bánya, a külső *Ferencváros* és *Kispest* lakosságát kényelmes és gyors összeköttetéshez juttatná a *Városiiget* felé és a külső *Váci-uttal*. Ezt az utat a mai helyzet mellett a két városrész lakossága csak óriási kerülővel nagy idővesztéssel és még több bosszúsággal tud megtenni. Kétségtelen, hogy

### ez az utvonal lenne a leglátogatottabb relációk egyike.

Gondoljunk csak arra, hogy *Kispest* és környékéről hány és hány munkás igyekszik naponta a *Váci-uton* levő, *Ujpest* felé eső gyári negyedre elérni. Igazán csak a *Beszéktől* függ, hogy ezt a ránázve is előnyös reformot megvalósítsa.

Köztudomásu, hogy a *Kerepest*-temető háta mögött a *Hungária-utig* kifelé terjeszkedő új városrész alakult. Ezen a területen fekszenek a *Juránics-utcai* állami telep, a városi munkástelep és egyéb új építkezések. Csak az állami telepnek egyedül háromezer lakosa van, még pedig pedig túlnyomó részben újszülötök. A városrész lakosságának régi panasza, hogy csak nagy kerülő és a legnagyobb nehézségek árán tudja a főváros belterületeit megközelíteni. Csak a 38-as és 24-es kocsik bonyolítják le a forgalmat, amely a mondott építkezéseknél fogva hihetetlenül megnövekedett. A közönség túlnyomó többségének a város belsejébe kell venni utját, hogy munkahelyét, hivatalát elérje. Ezt mutatja, hogy a *Rákusig* haladó 38-as sokkal sűrűbben és zsúfoltabban jár, mint a *Baross-utcán* közlekedő 24-es. A 38-es vonat azonban, még ha kétfős kocsikkal is járna, még akkor sem segítene elegendő mértékben a problémára, mert csaknem másfél kilométeres kerülőt tesz

meg. Legcélyszerűbb volna tehát, ha a **Kerepesi-úton új közúti vonalat nyitnának, mert így a kocsiak már második megállója a keleti pályaudvar lenne s hosszú idővesztés nélkül mindenki egyenes vonalban elérhetné célját.** A környék lakossága a háboru után több ízben kérte, hogy az 1-es kocsii utvonalt hosszabbítsák meg a **Ferenc József-laktanyaig.** A válasz az volt, hogy új vágány építése ma lehetetlen, a **HÉV-vágányon pedig közúti kocsit nem lehet futtatni, mert a HÉV-kocsik sokkal magasabb frekvenciájú áramot használnak.** Kézenfekvő megoldás tehát: a **HÉV. álljon meg a Hungária-utadl s ne csak a Ferenc József-laktanya felső végénél, mint eddig — ez ugyanis körülbelül félkilométeres gyalogutat jelent — s innenél kezdve ne a 4500 koronás átszállót, hanem rendes Beszkárt-jegyet, 3000 koronást adjanak ki.** Lehetne egyébként csak **Ferenc József-laktanya—keleti pályaudvar között járó HÉV-kocsikat is beállítani.**

**Rákospalota lakossága is felhívta már több ízben a Beszkárt figyelmét a rákospalotai vilamoshálózat egyszerű és kevés anyagiakkal járó kiépítésére.** A megoldást a 65-ös relációval lehetne megvalósítani olyképpen, hogy

a 65-ös vonalat meg kellene hosszabbítani és **Rákospalota-Templom-téren át az 55-ös és A-relációval összekapcsolni.**

Ezzáltal egy friss ér szaladna a főváros szíve felé.

A messzebb eső külvárosoknak, a perifériáknak közvetlen összeköttetése egymással már nagyobb nehézségekbe ütközik, de azért egyes utvonalak kiépítése, itt is megoldható volna kevés költséggel. Elsősorban **Kőbánya és Pestszentlőrinc—Kispest összeköttetése.** Csak a rákosi Új Köztemetőig közlekedő 28-as relációt kellene meghosszabbítani **Pestszentlőrincig és a kapcsolatot már fennállana.** Számolniuk kell továbbá a **Beszkártnak** azzal is, hogy a **Hűvösvölgyi végállomáson túl egészen Máriaremetéig** állandóan fejlődő villatelep terül el, amelynek lakossága arra szorul rá, hogy **villamosvonal hiányában csak felőrs gyaloglás után tudja otthonát megközelíteni.** Itt is egyszerű a helyzet. A 83-as kocsii végállomását kell kitolni két kilométerrel és a kérdés el van intézve. De ha már arról nem lehet szó, hogy új vonalat építsenek **Máriaremetéig,** akkor legalább azt ajánljuk a **Beszkártnak,** hogy a 4-es és 41-es villamosok végállomását a **hűvösvölgyi végállomásra helyezték át.** Ezzáltal legalább megakadályozzák azokat a közharcokat, amelyeket a hegyekbe és a főváros katolikus hívőközönségének bucsujáráhelyére, a **máriaremetei templomhoz kirándulók folytatnak egymással a túlszűrt kocsikon.** A vidék állandó lakosainak és a kirándulók tízezeinek kérése ez, amelyet a **Beszkártnak** előbb vagy utóbb akceptálnia kell.

Összefoglalva az elmondottakat: a **Beszkárt közlekedésének mai rendszere az ismertetett példák alapján nem állja ki a kritikát.** Be kell tölteni az ásitó részeket, mert mindaddig, amíg a közlekedés kérdése kielégítő megoldást nem nyer, addig **Nagy-Budapest megszületése csak álom marad...**