



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

385.85

Szerző:

Cím: Csőd szélén áll a villamos vasutak forgalma

Idő

"1922"

Személy

Forrás:

8 Orai újság

Helyszám

3p.

1922. II. 5.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Csőd szélén áll a villamos vasutak forgalma.

**A főváros közlekedése minden kritikán alul van.
A közönség nem számíthat a villamos kocsikra.
A város belsejében több gócpontra van szükség.**

— Saját tudósítónktól. —

Több alkalommal foglalkoztunk a főváros villamos forgalmának különböző nehézségeivel és rámutattunk arra, hogy a mai állapotokon sürgősen változtatni kell. Ezekről a fontos kérdésekről informált ma bennünket Hűvös Iván, a Városi Villamos Vasutak volt vezérigazgatója, akinek szakszerű feleletései élénken világítanak rá a bajok kulforsáira.

— Mielőtt rálérnék arra, — mondotta, — hogy hogyan lehetne a villamos vasutak forgalmát valamiképpen rendbehozni, vissza kell nyulnom a múltba és rá kell mutatnom arra, hogy min mulik az, hogy ma a főváros közlekedése minden kritikán alul van s mi az oka annak, hogy az Elve-sített vállalatok vezetői nem képesek sikeresen a közönség igényeit kielégíteni és a forgalmat rendbehozni. 1912-ben, tehát már tíz év előtt elérkezett volt a főváros közúti hálózata teljesítő képességének határához. A városi vasut akkori igazgatósága ennek teljes tudatában volt és benyújtotta fejlesztési programját, mely a városi vasut akkori hálózatát 104 kilométer-ről 216 kilométerre növelte volna.

Tervbe volt véve egy földalatti hálózatnak a jelenlegi földalatti vasúttal kombináltan való kiépítése is. Elsősorban a Gizella-térről a belváros. Rákóczi-ut és Thököly-ut alatt a vasúti útjáráig, onnan pedig vladukton egészen Zuglótis.

Már tíz év előtt nem lehetett a forgalmat lebonyolítani.

— Már akkor, tehát tíz év előtt, lehetetlen volt a forgalmat a közönség meglegedésére lebonyolítani és német, francia és angol mintára már akkor a főváros törzsvonalairól a föld alá kellett volna a forgalmat terelni. Ennek megértéséhez igen egyszerű tételből indulhatunk ki: Sima akadálytalan közlekedés csakis nagyon széles utvonalakon képzelhető. Már pedig a fontosabb gócpontokat összekötő széles utvonalak száma a rohamosan emelkedő forgalomhoz képest Budapesten nem szaporodott. Ennek következtében az összes utvonalak már a rendszer kocsiforgalom által is túl vannak terhelve. A bérkocsik és fuvarosok nagyrésze a vágányokra szorul és egyrészt rongálja a pályatestet, másrészt gátolja a villamosközlekedést. Ha föld-

alatti tervezéseink akkor valóra váltak volna, ma Budapest közlekedése éppen úgy, mint a háboru előtt, netekednék a külföld legjobb közúti közlekedésével. Ma pedig a helyzet az, hogy amikor a lakosság tekintélyerészenek, a súlyos lakáskérdés miatti is, a külső perifériákra való huzódása a távoli végpontoknak minél gyorsabb közlekedési eszközökkel való összekötését sürgeti, a forgalom egyszerűen a csőd szélén áll és még a város belsejében közlekedő publikum sem számíthat a villamoskocsira. Ha tehát annakidején terveinket elfogadták és az építést megengedték volna, ami nem került volna többé 50 milliónál, amely pénz rendelkezésünkre is állott, a városnak most milliárdokat érő vasútja volna és a közlekedés semmi ki-vánnt valót nem hagyta hátra.

A közvetlen kocsijáratok okozták a zavart.

— A forgalom óriási zökkenései, azével), a bizonyossága annak, mi-állandó zavar a forgalomban és ezzel szemben a rövid, egymáshoz közlekedő a túlszűfolttság, szerény nézetem sze- végpontokat összekötő relációk ad-rint az egymástól távolfekvő végpon- juk a legeszségesebb forgalmat- tok között közlekedő közvetlen kocsi- Milánóban a Dóm-téren van a leg- járatoknak a következménye. Vegyük több relációnak végpontja és nálunk példának a legforgalmasabb törzsvo- is lehetne a milánói Dóm-térhez ha- nalat a Rákóczi-utát, melyen majd-sonló gócpontokat találja a város bel- nem minden távolfekvő végpontról- sejében.

Rákóczi-utra, csak torlódva, a már utána indított kocsikkal együtt érke- zik oda. Semmiesetre sem érkezhetik tehát a törzsvonalba idejében és még kevésbé az előtt időben a végállomá- sához. Nem marad más hátra, igény- telen nézetem szerint, mint végre ta- nulni a külföldtől és a főváros belse- jében több helyütt közlekedési gócp- pontokat teremteni, hogy rövidebb re- lációk segítségével a törzsvonalakon most fellépő torlódások elkerültesse- nek. Ezek a rövidebb relációk egy- máshoz közelebb fekvő végpontok kö- zött fűrés és jó forgalmat fognak adni. Ilyen jó kocsijárat p. o. a 46-os, mely még ma is, amikor a földfeletti hálózat mint tettebb említettem, el- érkezett teljesítő képességének határa- hoz, aránylag elég jó forgalmat ad. Milánónak jó villamos közlekedése, (hogy külföldi olyan példára mutassak rá, hol hasonló a helyzet abból a szem- pontból, hogy ott szintén elkéstek a földalatti vasúti hálózat megépíté- sét), a bizonyossága annak, mi-állandó zavar a forgalomban és ezzel szemben a rövid, egymáshoz közlekedő a túlszűfolttság, szerény nézetem sze- végpontokat összekötő relációk ad- rint az egymástól távolfekvő végpon- juk a legeszségesebb forgalmat- tok között közlekedő közvetlen kocsi- Milánóban a Dóm-téren van a leg- járatoknak a következménye. Vegyük több relációnak végpontja és nálunk példának a legforgalmasabb törzsvo- is lehetne a milánói Dóm-térhez ha- nalat a Rákóczi-utát, melyen majd-sonló gócpontokat találja a város bel- nem minden távolfekvő végpontról- sejében.

Hogy ez maga után vonja a jegy- rendszer megváltoztatását, esetleg a jegyek olcsóbbbátételét, anélkül, hogy a társaság kárt szenvedne, csak tisztá- haszonnak volna mondható. A közön- ség pedig szívesen megértene (kivéve azokat, kik csak azért lógnak a lépé- cson és szeretik a túlszűfolttságot, mert hol az átszállójeggyel, hol a heti

beleszoruló kocsikerék nap-nap után
gyakran órákig tartó üzemzavarok okoz-
hat. Havarások alkalmával — hósu-
vászról nem is szólva — csak ember-
föltölti erővel lehet az üzemet úgy
ahogy fenntartani. Esős időben a
csatornasín vízzel tellik meg, ami
minduntalan rövidzárlatot okoz s ez
nemcsak a kocsikat állítja meg, ha-
nem a gépházakban is tetemes károkat
okoz. Ilyen napokon a társaság pálya-
udvarain szűzával hevernek az átázott,
főnkre menő hajók, melyek kicsere-
lése és kijavítása nemcsak üzemzava-
rokat okoz, hanem horribilis költsé-
geket jelent. A csatornasínek na-
pontja csak a legnagyobb erővel tisztál-
tható, de ennük felgyülemelő szennyező
megtisztítani. Az alsóvezetékcsere váltó-
kon való áthaladás is sok bajjal jár,
mert ha a kocsivezető csak egy arasz-
nyival a kelletnél innen vagy túl
kapcsol, már is előáll az a gyakori
eset, hogy csak az utána következő
kocsi segítségével tud átjutni a váltón.
Ha az alsóvezetéken hiba esik, órákig
tart, amíg sikerül a baj helyére rá-
akadni, kiküszöbölése pedig többnyire
a kövezet felszakítását teszi szük-
séggé.

— Alkalomadtán még egyéb fontos
kérdésekre is rámutathatok, de egy-
előre csupán azokról akartam szólni,
melyeknek sürgős megoldását forga-
lomjavítás szempontjából elkerülhe-
tetlennek tartok és melyekkel addig is
célszerű volna foglalkozni, míg a föld-
alatti hálózat építése lehetővé válik.
Az illetékes tényezőknek pedig a meg-
váltás kérdéséről eltekintve is, min-
denestre elő kell segíteniök, hogy a
vasutak vezetősége a forgalomjavítás-
hoz szükséges összegek fedezetéről
gondoskodhassék.

tak természetbeni ellátásának ellenör-
zésére vonatkozóan. Amint a 8 Óra
Ujság tegnapi számában jelentette,
bizottság azt javasolja, hogy a termé-
szetbeni ellátásnak az ellenőrzésére
pénzügyi bizottságból külön bizottság
alakíttassék. Tekintettel azokra a nagy-
terhekre, amelyeket a személyi kádá-
sok, különösen a természetbeni ellátá-
sok, folytán, immár az állami költségvetés
ben jelentenek és tekintettel arra
hogy a nemzetgyűlés működése az ut-
választások miatt előreláthatólag több
hónapig szünetel, a pénzügyi bizottság
szükségességnek tartja, hogy az ellenörz-
és folytonosságának biztosítása céljából
pénzügyi bizottságból a jelzett időre
egy bizottság alakíttassék, amely ellen-
őrzést gyakoroljon a természetbeni el-