



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Oszátlvozás

351.81

Szerző:

Cím:

Londoni városatya Budapest közlekedéséről

Forrás:

Pesti Napló

Bp.
(Hely)1913 XI 29
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

"1913"

Személy

Helyszín

Londoni városatya Budapest közlekedéséről.

London, november 27.

(Saját tudósítónktól.) Az angol fővárosban nemcsak szociális probléma a jobb közlekedés a lakásviszonyokkal és egyéb kérdésekkel való összefüggéseiben, mint nálunk, hanem praktikus létkérdés is. London már-már ott tart, hogy egyáltalán nem lehet Londonban közlekedni, éppen a közlekedési eszközök bősége miatt. A város közlekedési bizottságának ugyyszólván permanens üléseiről napról-napra beszámolnak a lapok, a kérdés a legnagyobb mértékben napirenden van.

H. H. Gordon, L. C. C., vagyis London County Council — városi tanácsos — cikksorozatot közölt a „Daily News and Leader” című lapban tanulmányutjáról. Eddig írt Hamburgról, Berlinről, Bécsről, a most érkezett számban pedig Budapestről ír. Cikke nekünk alig mond újat, de tömör és világos összefoglalása Budapest közlekedésének, néhány érdekes dicsőítő vagy gáncsoló mondattal fűszerezve.

Összehasonlításainál és következtetéseinél nem szabad megfeledkezni arról, hogy ő elsősorban a L. C. C. villamos vasuta szempontjából indul ki, ez pedig az autbuszok és a földalatti mellett csak töredékét látja el London közlekedésének.

— Budapest — írja a londoni városatya — másfél száz évvel ezelőtt még török vár, Kelet-Európa kapuja volt. A vállalkozószellem és a lokálpatriotizmus mégis inkább az élő Nyugat, mint a középkori Kelet városává tették. Lakossága hatvan év alatt meghatszorosodott. Mielőtt a London County Council létezett volna (A londoni városi tanács mai alak

jában, mint L. C. C. 1889. óta áll fönn.), már vezetékes villamoskocsik jártak Budapest utcáin és amikor a Rapid Transition Commission Newyorkban munkába fogott, már földalatti villamos járt az Andrássy-ut alatt. Városi vasutak felépítésében Páris, Berlin, Hamburg Budapestet és nem London vették példának.

— Csodás fekvésben a Duna nyugati vagy budai oldalán meredeken emelkednek a dombok a folyópartról, a királyi palotától és más középületektől kiszorozottan. Az utca-terv rendszeres: körutak és radiális utcák két mértföld hosszú és több, mint 100 láb széles belső avenue fogja át a belső területet. Háromnegyed mértfölddel tovább egy második fával szegélyezett körut csatlakozik a keleti Duna-parti sétány végéhez. Még tovább egy harmadik, az előbbihez hasonló, több, mint 130 láb széles körut közeledik a teljes kialakulás felé.

— A belső körut kerületéből négy radiális utca nyílik különböző irányban. Ezek a forgalom föltörői; általában kétszer olyan szélesek, mint nálunk a kibővített Fleet-Street. A legszebb közülük talán az Andrássy-ut, széles sétáttal és járdákkal és három külön kocsiúttal: lassú és gyors forgalom számára. A belső körutal való érintkezésénél oktogont kaptunk, amely mintegy 300 láb széles. Mi, az Oxford-Circusnál félannyival megelégszünk.

— Hosszu függőhidak kötik össze a folyó partjait építményes oldalait. Közvetlenül az egyik híd nyugati végénél 1200 lábnyi alagut furja át a hegyet és utat nyit a gyalogos- és járműforgalomnak a Déli Vasut állomáshoz. Egy utvonalon levő hosszú híd és alagut csatlakozása nagy város közepén mindenestre ritka dolog. Amennyire bámulatos ez, oly sajnálatos, hogy még mindig vámot szednek.

— A város közlekedését javarészen két tramway-társaság látja el. Mind a kettőnek a községi től van koncessziója, amely ellenőrzi az utvonalekat, menetrendet, menetidőket. A nyers jövedelemből a községi százalékot kap. A koncesszió lejáratakor a hálózat ellenszolgáltatás nélkül a testület birtokába megy át. A társaságok kocsijai rendszerint

különböző utvonalakon járnak, de a nagyobb csomópontoknál négy, sőt hat sínpar szeli át ugyanezt az utat. Az oldalvezeték (alsóvezeték) használatos a belterületen. A külső területen felsővezetékes (trolley) kocsik járnak, nem ritkán gyepek, a rendes forgalomtól elválasztott pályán. Több, mint 200,000,000 utast szállítanak egy évben, kétszer annyit, mint a nagyobb Londonban.

(Ez csak a londoni tram-ra vonatkozik, ugyanis a Metropolitan District Railway 83 millió, a London United Tramway 61 millió, a London General Omnibus Company (az autbusz-társaság) 492 millió utast szállított Londonban 1912-ben.)

— A Dunasétányról a teherkocsik ki vannak zárva, és külön erre a célra épített viadukton jár a közúti vasut. A budai oldalon a tramway a Lánchidnál alaguton megy át. Nyugati mértékkel mérve, az általános forgalom, nevezetesen az autóforgalom korlátozott. Amennyi van, azt lovasított rendőrök, éjjel pedig a forgalmasabb pontokon piros lámpás emberek irányítják. (Hol látta ezt Mister Gordon?)

— Bár az autbuszok távollétükkel tündetnek, néhány vidámszínű omnibusz versenyez az Andrássy-uton a földalatti vasutal. Ennek az elavult közlekedési módnak a túlélése bizonyítja, hogy bármily földalatti közlekedés is csak bizonyos időre szállíthatja le a földfeletti közlekedési eszközök számát. Több közlekedési eszközre van szükség. A lakosság tulgyorsan szaporodik ahoz, hogy a fennálló eszközök a teremtett szükségletet elláthassák. Mégis a földalatti villamos vasut ma is ott tart, mint megnyitása napján. A két társaság együtt bírja a tőkét és saját vélt érdekükben ellene szegülnek a kiterjesztésnek.

— A városi parkban van a Közlekedési Múzeum, amely rászolgál egy a tanulmányozó, mint a nagyközönség érdeklődésére. Tekintve azt a nagy szerepet, melyet mi a közlekedés minden eszközének fejlesztésében játszottunk — mondja H. H. Gordon — nem irható javunkra, hogy eddig nem láttuk be az ilyen múzeumok hasznosságát.

csak néhány nefe állt ott és 1904-ben szó sem v
rőla, hogy a választásba ezeknek a szervezetek
a koalíciója folyt volna bele. A radikális blokk
fogta továbbá az autonom-pártra, hogy a Budapesti
Kereskedelmi Testület állítja össze az autonom-p
jelöltjeinek névsorát, ez ugyancsak mese, amely
nem ülnek fel Budapest magántisztviselői és ker
kedelmi alkalmazottai. Az autonom-párt a maga
jelöltjeinek megállapításában figyelemmel volt az e pá
hoz tartozó szervezetek erejére, figyelemmel v
különböző tisztviselő-szakokra, amelyek nagy c
pörtekben csatlakoztak hozzá, különös figyelem
volt a nőtisztviselőkre és jelöltjei sorába Budape
környékéről, Újpestről szintén megfelelő szám
yett föl tagokat.

Az autonom-párt joggal tart attól a veszede
től, hogy a Budapesti Kereskedelmi Testület a k
házat különválasztja a betegsegítő pénztártól. A
reskedelmi Testület kijelentette, hogy abban az es