

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

351.81



Szerző: .....

Hely

Cím: *Honnét nem lehet közlekedni*

Idő

*Budapestien?*

Személy

Forrás: *Nemzeti Újság*

Helyezés

Bp.  
(Hely)1927. 9. 22  
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

345.83

"1927"

## Honnét nem lehet közlekedni Budapestien?

**Budapest fejlődését megakadályozzák a közlekedési nehézségek  
Hatalmas területek vannak minden közlekedési eszköz nélkül  
Hová kell autobusz? — Új villamosvonalakat! — A pesti oldal  
mizériái**

### A Nemzeti Újság közlekedési ankétja

(A Nemzeti Újság tudósítójától.) Amikor a Nemzeti Újság megindította közlekedési ankétját, már eleve kifejtettük, hogy ennek a kérdésnek megoldását a város fejlődése és a lakosság érdekében tartjuk multhatatlanul szükségesnek. Alig hívtuk fel a figyelmet a főváros közlekedésének bajaira, máris sokoldalú visszhangja támadt az akciónak és ezért tartjuk szükségesnek részletesen ismertetni a főváros leglényegesebb hibáit, annál is inkább, mert ezek megoldása jelentheti majdan a lakáskérdés megoldását is. A lakásmizériák egyik oka az is, hogy a főváros egyes területei minden közlekedés nélkül vannak és így ezeken a pontokon még a legjobb akarattal is csak nehezen indulhat meg az építkezés.

Mindenekelőtt kifejtettük már, hogy a közlekedés fejlődése érdekében szükséges-

nek tartjuk, hogy a város belső területén olcsó autobusz-forgalom létesüljön és hogy a villamosközlekedés fejlesztése mindinkább a város külső részeinek és a környéknek összekapcsolását teremtsen meg a város központjával. Elengedhetetlennek tartjuk, hogy az autobusz-közlekedést alként fejlesszék, hogy az autobusz-közlekedés bejárja és érintse a város ma elhagyott pontjait és hogy ez a közlekedés olcsó is legyen. Éppen ezért a város közlekedési politikájában oda kell törekedni, hogy a jó autobusz-utakat minél előbb építsék ki és hogy a költségvetési megtakarításokat ezeknek az utaknak kiépítésére, valamint új autobuszok beszerzésére használják fel. Alig hisszük, hogy akár ötven, akár pedig száz autobusz meg tudja majd gyógyítani Budapest közlekedési sebeit és segíteni tudjon mos-

tani közlekedési nyomorunkon. Szükségesnek tartjuk azt is, hogy a villamos és az autobusz között minél hamarabb létesítsék az átszállóforgalmat, mert végeredményében nagyon nehéz megmagyarázni azt a fővárosi közönségnek, hogy amikor mindkét intézmény a város tulajdona, miért ne lássa hasznát ennek elsősorban a polgárság, amely jól, gyorsan és olcsón szeretné utait megtenni. A fővárosi polgárnak manapság nemcsak sokat kell kiadni közlekedésre, de ezenfelül nincsen módja arra, hogy a város egyes pontjai között gyorsan közlekedni tudjon. A legtöbb embernek ma olyan a kenyérkeresete, hogy a város számos pontján van dolga, hivatalnokoknak és munkásoknak a rövid ebédidő nem engedi meg a bonyodalmas közlekedési eszközök kihasználását, ezért kell ezeken a bajokon gyorsan

és sürgősen segíteni.

## **A pesti oldal keservei**

Mindenekfölött szükségesnek tartjuk, hogy a pesti oldal közönségének bajait és panaszait sorakoztassuk fel. Olyan közlekedési problémák merülnek manapság föl, amelyek szinte érthetetlenek mindenki előtt. Lakott és népes városrészek vannak tizezer meg tizezer lakóval, amelyeknek nincsen semmiféle közlekedési eszközük. *Fontos intézmények és hivatalok vannak, amelyeket semmi módon nem lehet megközelíteni,* holott a főváros polgárságának valóban joga van ahhoz, hogy gyorsan tudjon érintkezni a város legkülönbözőbb részeivel. Az Aréna-uti villamos közlekedés egységesítése, amelyet most készítenek elő, csak nagyon kevés sebet gyógyít meg, de mennyi még itt a megoldhatatlan feladat.

Hogy csak az első példát említsük meg, hogy a főváros közlekedése milyen, arra csak ezt mondjuk: *a központi városházának és az új városházának semmiféle közlekedési összeköttetése nincsen.* Akinek a központi városházáról el kell mennie a Váci-utcán az új városházára, gyalog kell átvágnia az egész Belvároson keresztül, mert itt semmiféle összeköttetés nincsen. A Váci-utca külső része, az Apponyi-tértől a Vámház-körutig híjján van minden közlekedésnek. *A Belváros minden jelentős utcáján az üzleti forgalom érdekében meg kell teremteni az auto-*

*busz-forgalmat,* még pedig a villamosra való átszállási lehetőséggel, mert a Belváros ama része, amely a Kossuth Lajos-utca és a Vámház-körut között terül el,

azert fejlődéskeptelen, mert nincs közlekedési eszköz. *Amíg a Belváros egyik felében zsufolódik össze az üzleti élet, addig a város szívének másik fele nem tud fejlődni,* holott a kellő közlekedés itt is növelné a forgalmait és megoldaná azt a viasszásgot, hogy *amíg a Belváros egyik részében horribilizik az üzleti bérek, addig a másik felében ma is sok a kiadatlan üzlethelyiség.* A Váci-utcat végig forgalmassá kell tenni. *A Vörös Pálné-utca kedvező közlekedéssel éppen az üzleti gócpont lehetne, akár a Petőfi Sándor-utca.*

## **Hogyan lehet eljutni a Csanádi-utcából a Tompa-utkába?**

Képzeliük el csak, hogy a pesti polgárnak, aki az V. kerületben, Csanádi-utca és Pamónia-utca sarkán lakik, dolga van a Tompa-utca és Ranolder-utca sarkán. Képzeliük csak el és mondjuk meg neki, hogyan kell itt közlekedni. *Tíz-tíz pernyi gyalogutat kell megtenni, amíg mindkét ponton a legközelebbi villamoshoz juthat* és amíg ekként el tudja intézni ügyét. Egész délelőttöket kell rászánania valakiinek arra, amíg a város egyik forgalmi részéből a másik részre jut.

A Lipótváros közlekedési viszonyai a lehető legrosszabbak. Az a villamos, amely a Szabadság-téren megy át és kapcsolná össze a Lipótváros belső részét a többi részekkel, *csak ritkán közlekedik.* A Lipótváros külső részének pedig, amely most fejlődik leginkább, a Lipótköruton túl, egészen Ujpestig, *alig van megfelelő közlekedése.* A Csáky-utcán a

háboru előtt lefektették ugyan már a síneket, azonban később felszedték és a villamos itt sosem indult meg. Olyan autobusz-járat, amely a Pamónia-utcat szemlé végig és amely azután a Falk Miksa és Arany János-utcákon haladna, oldhatná meg ennek a kerületnek közlekedési mizériáit. *A Podmaniczky-utcai villamos túlterheltségén, a közlekedés meggyorsításán a Városliget felé csak úgy lehetne segíteni, ha a belső Lipótvárosból a Zichy Jenő-utcán és a Szondy-utcán át megfelelő autobuszforgalom létesülne.* Ezzel kapcsolatos az Angyalföld közlekedésének teljes kietlensége is. *Az Andrássy-ut végéről egy szerény omnibusz lovacskái poroszkálnak ugyan a Szent László-ut felé,* de az a hatalmas terület, amely az Angyalföldön terül el és amelynek különösen ipari élete fejlődik és ahol kislakásokban helyezkedik el a főváros polgárságának nagyrésze, minden jobb közlekedés nélkül van. Ez az a terület, ahol még autót se lehet kapni és ahol esőben vagy hóban, avagy ha sürgős dolga van, tanácsfalanul áll a fővárosi polgár, hogy most mitévő legyen. A város ilyen külső területének közlekedését oldaná meg a Hungária-körut közlekedésének végleges rendezése, vagyis az a tény, ha a villamos a Ferenc József lak-tanyától a Hungária-köruton végig kivinné egészen a Dunáig és ha azután a fontosabb pontokat autobuszjáratok révén kötnék össze a város belső részével.

Elengedhetetlenül szükséges hasonlóképpen a VII. kerületben, hogy a Király-utca belső része közlekedést kapjon. Itt valamikor omnibusz járt, az omnibuszt

megszüntették és azóta a belső Király-  
utcának nincsen semmiféle közlekedési  
eszköze. *A Wesselényi-utcai autóbuzs köz-  
lekedés, amely azután átszelné a Csikágót*

is, volna alkalmas arra, hogy a Rákóczi-  
út villamosközlekedésének túlzásfoltjá-  
t megműszesse. Ugyanezt orvosolná az  
a tény is, ha viszont a VIII. kerületben  
*a Sándor-utca kapna autóbuzst, vala-  
mint természetesen a József-utca is.*  
Ma az a helyzet, hogy a *Mátyás-tér*, a  
külső Józsefváros központja a legtelje-  
sebb mértékben megközelíthetetlen, nin-  
csen semmi közlekedési útja. Ugyanez a  
helyzet a *Baross-utca és az Üllői-ut kö-  
zöt is*, ahova a *Práter-utcán át* kell autó-  
busz-közlekedést csinálni és így a *Rádai-  
utcai autóbuzsnak* volna az a feladata,  
hogy ezt a területet összekösse a város  
szívével.

Hogyan juthat el valaki a Tompa-utca  
és Ranolder-utca sarkára? Sehogyan,  
mert az *Üllői-ut és a Mester-utca között*  
*levő hatalmas területen nincsen semmiféle*  
közlekedés. Ezen is csak autóbuzsjáratok-  
kal lehetne segíteni, éppen úgy, mint  
ahogy a Gyáli-utca, ahol ma rengeteg  
közintézmény van, alig lehet kijutni.

Vannak rejtjelmes titkai a pesti közle-  
kedésnek. *Hogyan lehet megközelíteni a*  
*Horánszky-utcát?* Miként fejlődik az  
*Amerikai-ut, a Róna-utca és a Gyarmat-  
utca, egyáltalában a belső Zugló kör-  
nyéke és még sincsen megfelelő közleke-  
dés! Kőbányának csak a szélein van vil-  
lamosa, holott elengedhetetlen feltétel*  
volna a fejlődés érdekében annak a vil-  
lamosvasutnak megépítése, amely kereszt-  
ülmetszené Kőbányát. Éppen így szük-

séges volna az is, *hogy a rákoskeresztúri*  
*temetőhöz vezető villamosvasutat tovább*  
*építsék, még pedig akként, hogy ez a vil-  
lamosvasut egyesüljön azután a mostani*  
Erzsébet királyné-uti villamossal.

### **Autóbuzst és villamost!**

Az autóbuzs-közlekedésnek lesz a fel-  
adata, hogy ezeken a bajokon segítsen  
és legalább is tizenkét új autóbuzs-utat  
kell létesíteni a város területén, még pe-  
dig akként, hogy a város belső részét  
a leglakottabb vidékekkel, úgy kelet-  
nyugati, mint észak-déli irányban össze-  
kösse.

Ki kell építeni az autóbuzsvonalakat a  
következő irányokban:

*Révész-utca, Pannónia-utca, Falk*  
*Miksa-utca, Nádor-utca, Váci-utca, Vá-  
sáresarnok.*

*Arany János-utca, Zichy Jenő-utca,*  
*Szondy-utca, Angyalföld, Frangepán-  
utca.*

*Apponyi-tér, Király-utca,*  
*Wesselényi-utca, Elemér-utca, István-  
ut, Amerikai-ut.*

*Kálvin-tér, Sándor-utca, Bérkocsis-  
utca, Tisza Kálmán-tér.*

*Kálvin-tér, József-utca, Mátyás-tér.*

*Kálvin-tér, Práter-utca,*

*Kálvin-tér, Rádai-utca és a külső Pe-  
renováron át Gyáli-ut.*

*Meg kell építeni a villamosvonalakat:*  
*végig a Hungária-köruton.*

*Összeköttetést kell létesíteni Rákoske-  
resztúr és Zugló között.*

*Új villamost kell vezetni Kőbánya*  
*belső részén, vagy ki kell vinni az autó-  
buszt Kőbányára!*

Mindezek a vonalak alkalmasak volná-

nak arra, hogy a főváros polgársága  
közlekedni tudjon, egyuttal azonban  
szükséges ehhez az is, hogy a különböző  
autóbuzs- és villamosvonalak között az  
átszálló forgalmat létesítsék.

### **Amikor drága a közlekedés**

Vannak a főváros közlekedésének még  
olyan titkai, amelyek megoldhatatlanok.

Amikor a földalatti villamos is a fő-  
városé, *miért van az, hogy a földalatti*  
*villamos csak egy átszállásra érvényes*  
*a többi villamosjeggy két átszállásra?*

Miért kerül az autóbuzson a szakasz-  
jegy 24 fillérbe és az átszállójegy 32 fillérbe.

*Miért ne lehessen a 32 filléres autóbuzs*  
*átszállójeggyel átszállni a villamosra is?*

*Miért ne lehessen a földalatti villamos-  
ról átszállni az autóbuzsra a Margit-szi-  
get felé?*

Ezeket kérdi a pesti közönség. *A bu-  
daiak óhajairól, panaszairól és jogos sé-  
relmeiről legközelebb külön beszélünk.*  
Amikor a főváros részei most már telje-  
sen összeolvadtak, ezek a sérelmek egy-  
ségesen érintik Pest és Buda lakosságát.

### **A Vilmos császár-ut villamos mizériái**

A villamos közlekedés mizériáit gyökeresen ismeri tapasztalatból a közönség. Mindenki ellenőrizheti a bajokat, a hiányokat, tulnyomó nagyrészüik nem szorul már bizonyításra sem. Ilyen általában ismert baj a *Vilmos császár-ut*  
*forgalom felbőszítő hiányossága és ki-  
számíthatatlan szeszélyessége.* Nincs egyre-  
len reláció sem, amely kizárólag a Vil-

mos császár-utat szolgálná, valamennyi relációnak — amely érinti — csak *óbmenei* utvonala ez s valószínűleg ez a forgalom hallatlan rendszertelenségének egyik legfőbb oka. A Margit-hid, Újpest, Deák-tér felől jövő-menő villamosok — hiába minden menetrendi bölcsesség — a véletlen szerint jönnek-mennek, hol többen, hol kevesebben, de leggyakrabban kevesen. Negyed órák telnek el a nap legforgalmasabb idején, amíg néha egy villamos kocsis csörömpölve és zörögve, üvöltve és csöngetve benyikorog a Berlin-tér, vagy a Margit-hid felől, mint valami jóllakott vizözönelőtti szörny, utasokkal zsufolva és tulterhelve. A Deák-tértől a Berlini-térig végig lehet látni az egész Vilmos császár-utat. Különösen a reggel 8—9, déli 12—1, esti 7—8 órák között szünetel a villamos, sehol semmi nyoma a villamosnak. Az emberek ezrei rohannak gyalog, mert nincs villamos kocsis, a Podmaniczky-utca szögletén

nagy közönség gyűl össze reménytelen várakozókból s mivel az emberek tulajdonképpeni része nem időmilliomos, neki indul gyalog, azon az alapon, hogy akisiet, gyorsabban jár, mint a villamos. Szeptember 17-én délben 11 óra 55 perctől 12 óra 12 percig a Vilmos császár-uton véges-végig nem közlekedett, se oda, se vissza villamos. Tizenhét pernyi várakozás után felbukkant a horizonton egymás után hat kocsis, valamennyi a Margit-hidról valamennyi a Rákóczi-út felé, s végre 12 óra 17 perckor érkezett meg egy zsufolt kocsis a Calvin-tér felé. Szeptember 20-án délben 12 óra 25 perctől 12 óra 50 percig ismétlődött meg ugyanez a helyzet, azzal a különbséggel, hogy most már hosszas várakozás után négy kocsis jött, valamennyi a Calvin-térre és egy sem a Rákóczi-út felé. Ezen, a közönséget idegesítő s felbőszítő forgalmi mizérián segíteni kell.