



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *Trianon a villamoson*

Forrás: *Népszava*

Bp
(Hely)

1927. 9. 30
(ldő)

(Köt. v. füz.) (O)

Osztályozás

Tárgy 385.85

Hely

Idő

"1927"

Személy

Trianon a villamoson.

A Hév. határsorompója Csepel körül. — Ki kell építeni a csepeli kikötő közlekedését.

Sohol nem tanulhat annyit az ember, mint a villamoson. Hallgassuk csak meg, amit a velünk szemben ülő két munkás beszélget. Az egyik belenéz a lapjába, aztán elkezd:

— Trianon... Hát persze, össze-vissza szabdalták az országokat. Most kész a baj. A bányát meg a gyárat elvagták a vasutjától. Most aztán a vasutnak is rosszul megy a határ egyik oldalán, meg a gyárnak vagy ipartelepnek is a másikon. Ha a termelő keresi a régi fogyasztóját, ott ám az új határsorompó. Szétvagdosták, ami együvé tartozott. Amugy rólunk, nélkülünk csinálták. Mindig baj lesz belőle, ha csinálnak valamit és nem kérdezik meg azokat, akikről éppen szó esik. Akárcsak... Ekkor elhallgat. A másik folytatja:

— Akkurát úgy vagdosnak szét bennünket, csepelieket is. Itt vagyok én. Csepelen lakom, aztán Albertfalvára járok munkába. Hogy odajussak, megkerülhetem a fél várost. A Hév.-vel a Közvágóhidig, onnét az apostolok lován az összekötő vasúti hidon át. A Fehérvári-úti Hév.-re már nem telik. Csak éppen, hogy utlevélre nincs szükség. De azért csak ott a sorompó. Hát ez nem Trianon? A Pista sógor meg Erzsébeten lakik és a kispesti

Hofherr és Schrantz-gyárba jár dolgozni. Erzsébetet szomszédos, ugye, Kispesztől? De a sógornak muszáj bevillanyosozni Budapestre és csak onnét mehet tovább Kispestre, mivel hogy Erzsébet és Kispeszt közt ott a határsorompó. Azok eresztették le, akik ezt a ragyavert közlekedést kitervelték. Hát ez nem Trianon? Mégcsak nem is a franciák meg

angolok diktálták, hanem a pesti villanyos urék.

Akárhogy is jólesnék nekik, itt nem szidhatják Poinkárét, a franciát, mert hiszen Sipőlez meg a többi fajmagyar ludas benne. Aztán kérdezték tőled valaha is, mit szólsz hozzá? Hogy jól van-e így?... Tőlem sem. Trianon ez, pajtás, a javából! A fővárosi közlekedés Trianonja... Aztán ezen talán mégis csak könnyebb volna segíteni, mint azon a másikon. De éppen azok nem segítenek, akiknek a szájából sose fogy ki a Trianon neve. Sok ilyen Trianon van ebben az országban, pajti...

A Hév. mammutkocsija már a csepeli hidon zötyögtet. A szürkület kezd belesötétedni az estébe. Nemsokára megáll a villamos: *Csepelen vagyunk.*

Csepel községet valóban határsorompó veszi körül: a Hév. jóvoltából Csepel el van zárva Pesterzsébettől is, a fővárostól is. A csepeli végállomást Pesterzsébet Hév.-megállójától 4 kilométer választja el, a Templom-téri megálló pláne csak 2 kilométernyire van Pesterzsébettől.

A pesterzsébeti és csepeli piaci és bolti árak között mégis akkora a különbség, mintha a két helység közé valóban valami Trianon eresztette volna le határsorompóját.

A csepeli piacon például a napokban 8 fillért kértek egy kilogram paradicsomért, amikor ugyanaznap Pesterzsébeten csak 3 fillérbe került a paradicsom kilója. Egyáltalán Csepelen az élelmiszerek is, az ipari cikkek is

10–20–30%-kal drágábbak,

mint a szomszédos Pesterzsébeten. Ha az Általános Fogyasztási Szövetkezet fiókjai nem hat-

nának árszabályozóan, még nagyobb volna a különbség az árakban. Ezért aztán reggelenként az asszonyok sűrű rajokban átgyalognak Pesterzsébetre. A Hév.-et drágasága miatt megfizetni nem tudják.

De a fővárostól is el van zárva Csepel. Az embertelenül zsúfolt Hév.-kocsik reggel félóránként, délelőtt pedig óránként közlekednek. A csepeli villamosvonal a Közvágóhidtól indul és a Soroksári-uton halad Pesterzsébet megállójáig, aztán a villanytelep mellett kanyarodik be Csepelre. Az egész 8 kilométeres nyul-farknyi ut többre kerül, mint amennyit a Beszkáron ma olyan átszállójegyért kell fizetni, amellyel valaki Óbudától a pestszent-lőrinci végállomásig, vagy Megyertől Kelenföldig utazhatik. A csepeliek a szó szoros értelmében jobbágyai a Hév.-nek, mert

munkaerejük jelentékeny hányada arra megy, hogy előteremtsék a villamos-költséget.

Ahol a Beszkárnak is vannak vonalai, a Hév. tarifája többé-kevésbé alkalmazkodik a vetélytárs jegyáraihoz. Ahol azonban nem fenyeget a konkurencia, ahol nem routja az üzletet a Beszkár, ott

valóságos ragadozóösztrönnel veti rá magát védtelen jobbágyaira a Hév.

A pesterzsébeti körforgalmijáratra például a Beszkár vonalairól 24 fillérért kapni átszállójegyet a pesterzsébeti Előd-utcáig (közvágó-hídi átszállással). Itt ugyanis érvényesül a Beszkár konkurenciája: a Beszkár pesterzsébeti vonalai is ennyiert szállítják ki az utasokat. A Közvágóhidtól az Előd-utcáig 16 fillérbe kerül a Hév., a Beszkárról való átszállás nélkül.

A főváros pereméről Pesterzsébet szívéig 16 fillérért kiszállít a Hév., amely ugyanakkor Pesterzsébetről Csepelre, négykilométeres utért 28 fillért fiztet.

Ez az út pontosan 14 percre telik, azonban ezen a vonalon már nem kell konkurenciával megküzdenie a Hév.-nek, ur a maga profit-dombján. A Beszkárról Csepel felé kapni ugyan 24 filléres átszállójegyet, de az csak Pesterzsébetig érvényes, a Közvágóhídon 28 filléres pótkjegyet kell váltani a Pesterzsébet—Csepel-i vonalra.

A csepeliek tehát 52 fillérrel adóznak, ha kénytelenek a fővárosba bejönni.

Amikor a csepeli vonal kiépült, a Szabó-telep lakosai Pesterzsébettől a Zsák Hugó-utcai megállóig kevesebbet fizettek, mint a végállomásig.

A Hév. azonban megbánta ezt a nagylelkűségét

és ma már a szabótelepieknek a fele utért ugyanannyit kell fizetniük, mint annak, aki a csepeli végállomásig utazik.

A Zsák Hugó-utcai megálló megszüntetése miatt is sokat panaszkodnak a csepeliek. Az új megálló közvetlenül a hidnál van, a következő pedig a régi Kulturháznál. A hidnál levő megálló csak a lakosság kicsiny csoportjára nézve előnyös, mert a Szabó-telep lakóinak tulnyomó része a Zsák Hugó-utcai megállót használta. Hasonlóképpen forgalmasabb volt a megszüntetett József-utcai is, mint a régi Kulturháznál fölállított új megálló. A régi Kulturház helyett

Csepel más részén új épült, a Hév. azonban most is ragaszkodik a hidnál és a régi Kulturháznál fölállított megállókhöz. *A lakosság viszont határozottan kívánja*

a Zsák Hugó-utcai és a József-utcai régi megállóhelyek visszaállítását.

Valósággal *kálváriát kell járnia* annak, aki Csepelről kispesti gyárakba vagy Kispestről Csepelre jár dolgozni. Ezeknek a szerencsétleneknek a Csepel—Pesterzsébet—Közvágóhídi útvonalon, a Haller-utcán és az Üllői-úton át visz az útjuk. A várakozás tízperceit nem számítva,

villamosutjuk szerencsés esetben 75—80 percre kerül.

A Hév. elviselhetetlen jegyárát sokan kénytelenek úgy megtakarítani, hogy *Csepelről elgyalogolnak a Határ-utig 35 perc alatt*, onnét a 20-as villamoson folytatják útjukat az Üllői-uti csatlakozásig. Ezeknek több mint *másfél órába* kerül az útjuk munkabemenet és ugyanannyiba munkábóljövöt. *Ezeknek a munkásoknak a számára*

maig sem valóság a nyolcórás munkanap, ma is ott tartanak, ahol a munkások zöme évtizedekkel ezelőtt, a 11—12 órás munkanap korszakában.

A csepeli gyárban dolgozók közül a ráckevei vonalon, Dunaharasztn túl (Szigetszentmiklóson, Tökölön, Szigetesépen, Szigetszentmártonban, Ráckeven) lakók azt panaszolják, hogy a Hév.-nek szombat kivételével *nincs csatlakozása Ráckevére az esti és éjszakai órákban*. Különösen sérelmes ez azokra nézve, akik délután

3 órától este 10 óráig dolgoznak. Ezek ugyanis *kénytelenek gyalog menni a legközelebbi Máv.-állomásig, ahol éjjel felé kapnak csatlakozást*. Az esti órákban pedig félórát, egy órát is kell várni a csatlakozásra.

Villamosvonalat a csepeli kikötőig!

Mindezekben a panaszokon elsősorban az segítené, ha a Beszkár bevonulna Csepelre. Az új Beszkár-vonal létesítését amúgy is elkerülhetetlenül szükségessé teszi a csepeli új kikötő építése, amelynek minden körülmények között *közvetlen összeköttetést kell kapnia a fővárossal*.

A Beszkárnak tehát a Közvágóhíd felől a sziget csucására átvezető új hídron vonalat kell vezetnie a kikötőig.

mégpedig oly módon, hogy az — például a Fő-utca és Pesti-utca sarka közelében — lehetővé tegye a Hév. vonalára az átszállást. Az új vonalnak ily módon való megépítésére azért van szükség, mert a csepeli gyárban nagyon sok budafoki, albertfalvi, nagytétényi és törökbalinti lakos dolgozik, akiknek a részére a kikötőből amúgyis *okvetlenül*

csavargózósátkelést kell berendezni a Duna jobbpartjára.

Valamikor kompjárat vezetett át, tehát régen előnyösebb helyzetben voltak a Duna jobbpartján lakó munkások, mint most, amikor — ha villamoson akarnak hazajutni — a Közvágóhídig a Hév.-en, onnét a Ferenc József-hídon át a Beszkáron, majd a Fehérvári-úton ismét a Hév.-en kell hazáig utazniok.

Különben is, ha a kikötő teljesen elkészül, *Csepel kétségtelenül kiépül egészen a sziget északi csücskéig*, úgy, hogy az új vonalra már csak ezért is nagy szükség lesz.

A Hév. mai vonalát pedig meg kell hosszabbítani a jelenlegi végállomástól Csillag-telepig,

egészen a temetőig. Csepel, amelynek lakossága már 1920-ban elérte a 14 ezret és azóta is állandóan szaporodik, ebben az irányban fejlődik dél felé. A község fejlődése és a lakosság szaporodása megköveteli a vonal meghosszabbítását.

A ráckevei vonal jelenleg Szigetszentmiklónál fut át újból a csepeli szigetre s ott halad Ráckevéig. Előbb-utóbb

ki kell tehát építeni Csepeltől Szigetszentmiklósra a szigeten magán haladó, közvetlen vonalat,

mert jelenleg a szigetszentmiklói, szilágyi-telepi, tököli, szigetesi, szigetszentmártoni és ráckevei lakosok kénytelenek Csepelről Pesterzsébeten, Soroksáron és Dunaharasztn át utazni nagy kerülővel hazafelé.

Egyáltalán a Hév.-et *végre rá kell szorítani arra, hogy a nagyközönség érdekében is tegyen valamit*. Évtizedekkel ezelőtt kiépített vonalán éppen eleget keresett már, ideje, hogy hálózatát fejlessze abban az arányban, amilyen

arányban azt a főváros-közületnek fejlődése megköveteli.

A Vasuti és Hajózási Főfelügyelőség kötelessége, hogy a Hév.-et vonalhálózatának fejlesztésére szorítsa.

Elvégre ez a nemes hivatal azért van, hogy a közönség és a gazdasági élet érdekeit szolgálja, nem pedig azért, hogy ráadja áldását a Hév.-nek minden közönségellenes cselekedetére.

A ferencvárosi Dunahíd.

A főváros balparti déli külvárosában és déli elővárosaiban lakók érdeke egyaránt megköveteli

a Boráros-tér—lágymányosi Dunahíd fölépítését.

Az új hid *órákat takarítana meg* azok számára, akik Lágymányosról, Albertfalváról s az arrafelé fekvő többi községekből járnak át Csepelre, Pesterzsébetre vagy Kispestre dolgozni, avagy akik az utóbbi helyeken laknak és a Duna jobbpartjára járnak munkába. Az új hidon *a Boráros-téri villamosvonalakat a Vercel-úton és Villányi-úton át a Déli vasútig lehetne járatni* s ezáltal a Ferencváros és az ujonnan kiépült budai városrészek között a legintenzívebb forgalom létesülhetne. Az új Dunahíd gazdasági jelentősége felmérhetetlen, — az egész Ferencvárost fölvirágoztathatná.

A csepeli kikötő elkészítésével és a Boráros-téri hid fölépítésével kapcsolatosan azután

a ferencvárosi raktárházakat ki kell telepíteni.

A Ferencváros így végre hozzájutna Duna-partjához, amelyet a modern városépítés és a városéhszükségű követeléseinek megfelelően lehetne azután kikepezni és beépíteni.

A ferencvárosiak, de Budapest egész lakossága érdekében is elérkezett az ideje annak, hogy a

Nagy-Budapest közlekedőpolitikája a maga működéskörébe erős kézzel bevonja a dunai hajóáratokat is.

A dunai hajóáratok útján különben meg lehetne szervezni

a főváros élelmiszerellátását

a Duna mentén elterülő községek bekapcsolásával. A drágaság leküzdése érdekében többet jelentene ez minden ankétnál és szép szónoklatnál. A fiók-Trianonokat termelő korlátolt közlekedőpolitika azonban ilyen nagyvonalú cselekvésre képtelen.

Nagy-Budapestnek el kell söpörnie az utjából a középkori gondolkodás sorompóit, hazai fiók-Trianonjait,

— csak akkor teremtheti meg a maga igényeinek megfelelő és a kibontakozó világvaroshoz méltó közlekedést.