

A budapesti villamosutak átszervezése.

— Második, befejező közlemény. —

A villamos utvonalak változása.

— Most részletezni fogom, miképpen változtattuk meg a villamoskocsik Baross-téri utvonalát. Hogy a Rákóczi-utról a Thököly-ut felé haladó villamoskocsik a közlekedést zavaró jobbrakerülés helyett csaknem egyenes vonalban mennek a Thököly-ut felé, ezt már mondtuk. Viszont a Thököly-utról a Rákóczi-utra igyekvő kocsik előbb a Keleti-pályaudvar homlokzata előtt haladnak el és aztán kanyarodnak ki jobbra a Rákóczi-ut és Köztemető-ut torkolata felé. Ha azonban a Thököly-utról jövő villamoskocsit vissza akarjuk vezetni a Thököly-utra, ezt is megtehetjük az új rendszer alapján, mert a hurokrendszer ezt is kiszolgálja. Tehát látjuk, hogy a Thököly-ut részére is van itt huroksinpárunk, másszóval végállomásunk.

— Most jön a Bethlen-utcai irány. Ennek a viszonylatnak is megvan a huroksinpárja a Baross-szobor körül, tehát itt is járathatók pótkocsik.

— Érdekes újítás, hogy a Rákóczi-utról a Kerepesi-utra és a Köztemető-utra menő villamoskocsik is megkerülik a Baross-szobrot, hogy elhaladjanak a pályaudvar homlokzata előtt, amivel elértük azt, hogy ezeket a kocsikat is beállítottuk a pályaudvar szolgáltatába, pedig ezek azelőtt messze elkerülték a pályaudvar bejáratát.

— Új sinpárok építésével még végrehajtottuk azt a hasznos újítást is, hogy a 2-es kocsik részére, amely a Légszesz-utcából jön, továbbá a 37-es kocsik részére, amely a Köztemető-utról jön, közös huroksinpárt építettünk. Eszerint a 2-es kocsik a Tisza Kálmán-térről jövőt bekanyarodik a Köztemető-utra, aztán a Kerepesi-utra, egy új sinpárra, amelyet annak az utastestnek a jobboldalán építettünk meg, amely a Baross-szobortól jobbra esik, ez a Park-szálló gyalogjárója mellett halad. Ezután a kocsik visszakanyarodik a Park-szálló mellett lévő mellékutcaiba, hogy a kettős a Légszesz-utcaiba, a harminchetes pedig tovább egyenesen a Köztemető-utra kanyarodhassék. Ezzel elérjük azt, hogy ezek a kocsik a Baross-téri forgalom keresztezése nélkül megfordulhassanak a Keleti pályaudvar közvetlen közelében.

Végállomás a Károly-körút mellett

— További ilyen belső végállomások létesítése tervbe van véve és legtöbbjük már tárgyalás alatt is áll. Most nemrég volt a közigazgatási bejárása a Dohány-utcaiban és Sip-utcaiban levő sinpároknak ilyen hurok céljaira való felhasználása miatt, ami módot ad arra, hogy bizonyos járatoknak a végállomását a városnak ebben a központjában lehessen elhelyezni, még pedig anélkül, hogy a közlekedést zavarnók.

— A hálózatnak eddig megvolt az a baja, hogy déli irányban, vagyis az Üllői-ut és a Lónyai-utca és a Ferenc József-híd vonalainak nem volt végállomásuk, ilyen végállomást azonban a Calvin-téren csinálni nem lehet. Erre a célra fog szolgálni a Dohány-utcai és Sip-utcai hurok.

Végállomás a Belvárosban.

— Ilyen belső végállomást tervezünk a Belvárosban azzal a céllal, hogy a Baross-utcai vonal az Eskü-téren áthaladva huroksinpárt kapjon. Ez a hurok a Veress Pálné-utcától az Irányi-utcaig, a kis Váci-utcaig, Eskü-téren át fog haladni, hogy visszatérjen a Veress Pálné-utcaiba. Itt is feleslegessé válik a sok sinpár.

— Ezzel az Eskü-téri hurokkal függ össze az a Calvin-téri újítás, hogy a Baross-utcai sinpárakat rákapcsoljuk a Városház-körút felé haladó sinekre, ezt úgy értjük el, hogy a Baross-utcaiból a Dunapartira igyekvő villamoskocsik nem a Baross-utcaig mennek ki a Calvin-térre, hanem a Baross-utcaiból bekanyarodnak a Szentkirályi-utcaiba, aztán az Üllői-utra és így mennek ki a Calvin-térre, míg a Dunaparttól jövő kocsik közvetlenül a Calvin-téren fognak bekanyarodni a Baross-utcaiba. Ez intézkedés célja az Irányi-utca tehermentesítése.

— Ez az Eskü-téri hurok egyébként

nemcsak Pest felé, hanem Buda felé is végállomásnak használható fel, ami fontos például a farkasréti forgalom szempontjából, sőt, minthogy az Erzsébethíd budai hídfőjénél a hid sinpárjait déli irányban be akarjuk kötni, ebből a huroksinpárból a Horthy Miklós-ut felé is lehet majd vonatokat indítani.

— Terveink között meg kell említenem még az Üllői-uton, tervezett átalakításokat. Két Üllői-utat kell megkülönböztetnünk egymástól a villamosközlekedés szempontjából: belső és külső Üllői-utat. A külső Üllői-uton a helyiérdekű vasut, a belsőt pedig a Beszárkói sínei fekszenek. Ezek eddig nem voltak összekötve, ha azonban ezt végrehajtjuk, akkor a kácsi és pest-szentlőrinci forgalmat egyenesen be lehet vinni a város belsejébe. Erre a célra a Mária Terézia-laktanya közelében építünk majd végállomást a nagyköruti közlekedéshez való csatlakozás céljából.

Vonalegyszerűsítés az Országház körül.

— Átépítést hajtottunk végre a Ferenc József-tér, az Országház-tér és a Báthory-utca között lévő utcaszakaszon. A Ferenc József-térről az Országház-térre menő villamoskocsik nem kerülnek le a Dunapartira az Akadémia elé (ezeket a sineket fölszedtük) hanem az Akadémia-utcaig mennek ki az Országház-térre, hogy aztán a földmívelésügyi minisztérium épülete elé kanyarodjanak. Fölszedtük még a sineket a Nádor-utcaiban a tőzsde mögött, továbbá az Árpád-utcaiban, mert ezeket fölszegessé tettük a Géza-utcaiban épített sinpárral, továbbá egy-két váltóval. Most ugyanis a 10. kocsik a Szabadságtérről jövőt a Széchenyi-utcaig át lemegy az Akadémia-utcaiba s a parlamentet érintve jön vissza a Báthory-utcaiba. Hasonlóképpen huroksinpárra, vagyis belső végállomásra talál itt a 18. és a 22. kocsijarat is.

A Kőbányai-ut és a Baross-utca összekötése.

— Régi kívánság volt az is, hogy a Baross-utca és a Kőbányai-ut találkozásánál a két egymásba futó ut villamosvonalait egymásba kapcsoljuk. Ezt azelőtt nem lehetett elintézni, mert a két utszakasz külön villamostársaság kezén volt, most azonban sor kerülhetett a két utvonal egybekapcsolására is. Így lehetővé vált, hogy a Baross-utcai helyi kocsik részére az Orczy-téren is huroksinpárt építsünk.

— Az előbb említett szempontokból nagy fontosságú a Déli vasútnál létesített hurok is, amely nemcsak a farkasréti forgalmat szolgálja, hanem hozzájárult ahhoz is, hogy a szomszédos relációkkal fel lehetett hagyni.

— A korzó előtti dunaparti viadukton lévő villamosvasutat minden híresztelés ellenére is, nem akarjuk megszüntetni. Hogy az a Dunapartot elégteleníti, ezzel nem értünk egyet. Itt megemlíthetem, hogy míg eddig az alsóvezeték miatt az ezekben a viaduktokban lévő raktárházakba beszivárgott a víz, az alsóvezeték el távolítottuk s a raktárházak teljesen vízmentesek lesznek.

Óvás az időelőtti kritika ellen.

— Mindezek a terveink még a közepén vannak az egész program megvalósulásának, figyelmeztetjük tehát a közönséget, hogy idő előtti kritikával ne illesse ezt a munkát. A mai állapot csupán ideiglenes, s ezekből az ideiglenes állapotokból táplálkozik a legtöbb vád. Amikor a főváros átvette a villamosvasutakat, kétszáz kilométer hosszú sinpár szorult átépítésre és megerősítésre. Ennek a munkának a háromnegyedét még ebben az évben elvégezzük s hasonlóan gyors tempóban halad az átszervezés más téren is. Néhány év, és a budapesti villamos újjászületik.

— Még egy kérdést, igazgató ur, — mondja az interjúvoló. — Külföldön mindenütt azt mondják, hogy az elavult villamossal szemben az autóbuszé a jövő, s hogy az amerikai pénzemberek már nem is adnak kölcsönt villamosvasutak építésére, hanem csakis autóbuszüzem létesítésére.

Rövid gondolkodás után kapjuk meg a választ:

— No igen. Van benne valami. Csakhogy az autóbuszközlekedéshez jó utak kellenek. Villamosutat építeni pedig olcsóbb dolog, mint új utakat. Gondoljuk meg, hogy Budapesten nem lehet rendes autóbuszközlekedés addig, amíg nincsenek európai nivón álló utasteink. Nálunk tehát, legalább is egyelőre, még a villamosvasut a mi legfőbb városi közlekedő eszközünk.

