



A villamosvonalak dzsungelje

Tombol a tehetségtelenség a villamosok vezetőségében – Miért egységes a pesti közlekedés?

Csak egészen röviden állapítsuk meg, hogy hajdan két társaság versenyzett Budapesten a villamos vonalakért, közelharc dúlt minden egyes alkalommal, mikor a barna kocsik számára akartak egy új vonalat építeni, s ugyanakkor a sárga kocsik társasága is igényt formált arra a vonalra. Ez a harc sem azért folyt, hogy a közönség érdekeit szolgálják, hanem hogy a börzén jegyzett papírosokkal minél jobb üzletet tudjanak csinálni a barnák, vagy a sárgák Végeredményben a két vetélkedő társaság olyan lehetetlen közlekedési vonalhálózatot teremtett, hogy ebből a legkevesebb haszna a közönségnek volt. Külön átok-irodát tartottak fenn, amelynek az volt a feladata, hogy kimódolván a lehető legkizsákmányolhatóbb szakaszbeosztást, tarifabeosztást, a közönség átkát elviselje.

Ma nincs két társaság, ma egységes vállalat kezében van Budapest közlekedési hálózata, joggal remélhetne volna mindenki, hogy most végre megszűnnek azok a lehetetlen, ravasz jóvelmezőséget biztosító, a közönség érdekeit nem szolgáló vonalbeosztások, amelyek egyenesen megölik a főváros közönségének idegeit. Azt kérdezhetnők, hogy vajon akarják-e a mai vezetők ezt a szörnyűséges, szándékosan rettenetes vonalbeosztást megszüntetni, vagy talán nem is értenek hozzá. Nagy szakértelmet nem tételezünk föl bennük, mert amit eddig csináltak, az nem volt egyéb, mint szolgál lemásolása az eddigi vezetőségek egyetlen tevékenységének, a világ legborzibbabb jegykezelésének alkalmazása.

Minden kocsin két jegyosztó-kalauzt alkalmaznak, kilométerenként egy-egy ellenőr, két kilométerenként főellenőr, s vonalanként fő-főellenőr végez szolgáltatást a közönség ellen, s teleaggatják a villamosok belsejét öt-hat dörgedelmes hirdetéssel a jegycsaló közönség ellen, mintha Budapesten csak olyan utasok volnának, akik hivatászerűen csinálnak a jegyekkel.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *A villamosvonalak dzsungelje*

Forrás: *Esti Hírlap*

Bp

(Hely)

1924. 2. 9.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1924"

Személy

Helyszám

Székesfővárosi hazinyomda 1922

Vajon azóta, hogy egységes a villamoshálózat, s nincs már vetélkedés a vonalak miatt a sárga és a barna kocsik között, mi történt, hogy helyes vonalvezetése legyen a főváros közlekedésének?

Csak egy-két kiáltó tehetségtelenségi esetet említünk meg. Itt van az Aréna-út. Hosszu széles egyenes pálya, arra teremtve, hogy párhuzamos vonala legyen a dunaparti vonalnak, hogy egy nagy külső körrel szolgálja a főváros közlekedését. Ezen az úton egy egyenes vonalban minden metsző úton befordul egy-egy vonal, de egy sem megy végig. A Fasornál meg is szakad, az Aréna-úton itt nincs összeköttetés, s visszafelé a vasuti aluljárón alul nem megy át vonal a Váci-út felé. Miért nincs vonal a Déli vasuttól a Margithidon át a Nyugati előtt elvezetően, a negyvenhatos vonalba bekapcsolódóan a Keleti pályaudvarig? Miért nem alkot belső kört a 8-as és 10-es számmal jelzett viszonylat, a Rákóczi-út és a Podmaniczky-utca oldalakból, a Baross-utca és Király-utca, az Üllői-út és a Népszínház-utca oldalakból álló elipszis? Miért kell a Budáról jövő kocsiknak mind befordulniok a Vilmos császárszár-útra és csak a város felé, miért nem fut át egy-két vonal a Körútra és egy Újpest felé?

Nem is szólunk a kültelekekről befutó vonalakról, amelyek a város határán megállanak, s letévén a kültelekekről bejövő közönséget, ott zsufolja őket össze a furcsa vezetésű vonalakkal. Így például a szentlőrinci vonal kocsijai egészen nyugodtan futhatnának a felső vezetékű pályán egészen a Belvárosig. A kőbányai kocsik miért fordulnak a Köztemető-útra, miért nem futnak be a Baross-utcaiba? A rákospalotai kocsik egészen szépen elmehetnének Kelenföldre, s milyen okos dolog volna a törökbálinti vasutat a Római fürdőig vezetni.

Mindez nem jelentene sem új építést, sem új beruházást, csak új szellemet, általában szellemet, amely nincs meg a vasutak mai vezetésében. Ugy látszik az egységes pesti villamos csak egy dologban lett egységes. Magában foglalja mindazokat a hátrányokat, amelyek abból keletkeztek,

hogy két érdekellentétes közlekedési vállalata volt a fővárosnak, magában foglalja azt a szellemet, amely egységes volt régen is, mikor a közönség hátrányára kellett volna valamit csinálni, s végül egységesen hiányzik belőle mindaz, amit kulturnyelven közérdekű közlekedésnek nevezünk.

B. M.