

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

BUDAPEST KÖZLEKEDÉSI GONDJAI:

Szerző: **VILLAMOS-BÁRKÁK**

Cím: **HEI VETT**

GYORSJÁRATÚ IKERKOCSIK

Forrás: *Magyar Nemzet*

1957. 11. 28

(Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy **385.85**

Hely

Idő **"1957"**

Személy

Helyszám

«Negyvenhatos sárga villamoson utazom a babámhoz!» — Ezt a feledésbe merülő öreg operettidalt dúdolgatta a minap mellettem a Margit-híd budai hídfőjének járdaszigetén egy középkorú férfi. Mert — természetesen — a 6-osra várt. Nem arra a 6-os villamosra, amely általában másfél—kétfpercenként szokott bekanyarodni a Mártírok útja felől, hol zsúfoltan, máskor meg néhány kényelmes férőhellyel. A késlekedő 6-osra várt. S mivel nem jött, véletlenül pedig a tehermentesítő 4-es sem bukkant elő a Török utcai kanyarból, utasársam rögtön szidni kezdte a közlekedési vállalatot.

— Ez jellemző a Beszkárt-ra! (Régi ember, nem szokta meg, hogy már rég nincs Beszkárt, hanem évek óta Fővárosi Villamos Vasút van helyette.)

Hetven éve ...

A türelmetlen utasról egyébként is kiderült volna, hogy régi ember, hiszen nemcsak az operettidalt tűnt el Budapest villamosvasút-hálózatának térképéről. Hol van már a 46-os villamos is?! Évek óta trolibusz jár a nyilgyenes Rudas László utcán. És mindjárt előljáróban mondjuk meg: nem az a jellemzője a budapesti villamosközlekedésnek, hogy egyszer vagy másszor késik a 6-os,

hogy a 49-es elakad a Bajcsy-Zsilinszky úton, mert éppen elébe kanyarodott az Arany János utca felől egy vigyázatlan gépkocsivezető kormányozta kábelszállító pótkocsis tehergép.

Ismételjük: nem ez a jellemzője a budapesti villamosközlekedésnek. A fejlődés! És ezt a véleményünket akkor is vállaljuk, ha a türelmetlen vagy kritikus természetű utasok néha talán apróbb-cseprőbb okból, tehát joggal bírálják a közlekedési vállalatot.

A napokban láttam a hetven éves budapesti villamos történetéről szóló kiállítást. Aki a Marx téren manapság felszáll a bőrlüles, sebesjáratú »2-es villamos típusú« 48-asra, amely innét egészen Albertfalvái röpíti, vagy az ugyanilyen típusú patentajtókkal működő (néha esetleg nem működő!) 53-asra, no meg a 49-esre, annak szeretettel ajánlgatjuk: szidalmazás előtt nézze meg a kiscelli kastélyban felévig látható, szórakoztató kiállítást.

Arról már nem is beszélünk, hogy 1945-ben hozsánazva fogadtuk a Körúton megindult első 6-ost. És örömkönnyekeztünk, amikor ott tartottunk romjainkból való újjáépítésünkben, hogy a hidak pesti vagy budai fejenél nem kellett többé leszállnunk semmiféle villamosról — később meg autóbusról! — hogy az apostolok lován rójuk tovább a

sok-sok kilométert hidakon gyalogolva és Budán megint túlekedve az átszállóhelyeknél. És hol tartunk már ettől az állapottól?! De hová ugrottunk ismét a múlt évi dühödt rombolás állapotától az élet újra megindításában?!

Ennyi talán elég is »a védőbeszédből«. Az utas bosszankodik, a közlekedési vállalatok pedig igyekeznek szállítani bennünket. Zökkenők vannak és talán mindig lesznek is. De ezek a zökkenők sem lesznek általánosságban jellemzői a fejlődő közlekedésnek. A közlekedési politikát éppen úgy a továbbfejlesztés, a villamoshálozat kiterjesztés, új vonalak megépítése, új kocsik gyártása fogja jellemezni, mint ahogyan a 6-os villamos közlekedésére is a másfél, kétfperces indítási idő a jellemző és nem a késedelem.

Villogók és várócsarnokok

Közönség és közlekedési vállalat viszont úgy áll egymással szemben, mint Vörösmarty Két szomszéd vára. A Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságán például különböző színes pontokkal telerajzolt Budapest térképet látunk. Gyulay Géza igazgató asztalán élénk táru a fejlődés — adatokban. 1953. január 1-e óta, amióta a

főváros tanácsának közlekedési osztálya átalakult önálló Közlekedési Igazgatósággá,

százhuszonhat várócsarnok épült Pest-Buda különböző pontjain. Negyvenkettő Budán, harminc Pest északi és ötven-négy déli vidékén. És még számtalan ilyen várócsarnok építését tervezik. Mi, utasok többnyire csak arról beszélünk, hogy télben-vízben ázunk és várunk, s amikor felbukkan egy-egy új várócsarnok — csöndben nyugtázzuk megjelenését.

Apróbb finomságokra alig adunk. Olyanokra például, hogy nemrégiben megjelentek az automatikus »villogók«. Ezek a zöld és vörös jelzőlámpák, amelyek nem a közlekedési rend öre, hanem maga az elhaladó villamos erre a célra szerkesztett berendezésével »vált át« pirosról zöldre és megfordítva. Ezzel a balesetek száma csökken.

Közlöttük Csongrádi Istvánnak, a Fővárosi Villamosvasút vezérigazgatójának, a villamos-társaság hetvenéves fennállása alkalmából elmondott beszédéből azt az érdekes adatot, hogy húsz évvel ezelőtt 305 millió utast szállított évente a Beszkárt, ma viszont, hetven éves korában, illetve »a fia« húszéves korában, mint FVV évi 800 millió utast kocsikáztat. Bizony megnőtt az igényünk, mivel ilyen sokan utazunk. Szeretnénk gyorsan és kényelmesen közlekedni. De mi ennek a módja?!

Gyulay Géza közlése szerint,

ha nem is dűskálunk úgy kocsiparkban, mint talán különböző külföldi országok, szerényebb keretek között, mi sem állunk meg a fejlődésben. 1956—57-ben száz új, korszerű »2-es villamos típusú« kocsit rendeltek a Ganz Vagonból és motorberendezéseit a Klement Gottwald Villamossági Gyártól.

A száz új kocsiból eddig már kilencvenhat készen, ragyogó állapotban, gyakorlati értelemben üzemképesen befutott a különböző kocsiszínekbe. Jövőre hetvenet rendelt a Közlekedési Igazgatóság, 1959-re pedig még az eddigieknel is többet fog rendelni. Mert a viszonyok ennyire fejlődtek!

Az új kocsik megjelenése az utcákon természetesen nem azt jelenti, hogy ennyivel több villamos fog futni. Ahány új kocsi megjelenik, az 1897-ből származó kocsik közül ugyanennyit fog »nyugdíjba« küldeni a villamos vállalat. De megvizsgáljuk az utasokat: mégis javítani fog a helyzetet az új kocsik megjelenése. A régi, elavult villamoskocsikon hatvanhét férőhely van, az újakon pedig száz. Harminchéttel több utas szállhat egy-egy új kocsiba.

148 milliós beruházás

A régi kocsipark teljes kicserélése csak távoli terv maradhat és ez így helyes is. A má futó villamoskocsik java-

része már az első világháború alatt is járt. A kocsik javítása állandóan folyik. Ha a villamosnak jó a motorja és az alváza, akkor új karosszériával könnyen megoldható a probléma. A baj ott kezdődik, amikor kitűnő karosszéria alatt kopik el az alváz és a motor.

Még egy fontos adat a fejlődés lehetőségére: a jövő évi beruházási összeg 148 millió forint. De ez az általános közlekedési költségkeret, ebből fejlesztik a villamost, az autóbust, építik az utakat és fedezik az esetleges árvízvédelmi költségeket is. Így szemlélve, tehát nem olyan óriási összeg, de a további konszolidáció biztosítja, hogy a fejlődés állandó lesz.

Bár az utasok türelme, egymás megbecsülése olyan rohamosan fejlődne, mint a közlekedés! — így sóhajtanak az egyik szomszédvárbán.

És hogy a másik szomszédvárbán mi van, az utasok évi 800 milliós táborában — ez a Budapest közlekedéséről szóló »regényes történetünk« következő fejezete.