

OMLÄGGNINGEN TILL HÖGERTRAFIK I BUDAPEST.¹

Reseberättelse av avdelningsingenjören *Stig Samuelson*,
Stockholms Spårvägar.

Högertrafiken i Mellaneuropa.

I det gamla habsburgska kejsardömet Österrike-Ungern fanns före världskriget 1914—18 ingen enhetlig trafikriktning. Även om de flesta länderna inom riket hade vänstertrafik, hade bl. a. Vorarlberg redan före 1914 högertrafik. Vid krigsutbrottet 1914 blev det emellertid nödvändigt att av militära hänsyn införa en enhetlig trafikordning i samtliga kejsardömets länder, och regleringen skedde då i vänstertrafikens tecken. Efter monarkiens sammanbrott återvände först Vorarlberg 1919 till högertrafiken. I vissa delar av det nya Österrike infördes sedan efter år 1930 högertafik, och den sista vänsterkörande delen av Österrike — Wien med angränsande landsbygd — lade om till högertrafik den 19 september 1938 efter Österrikes införlivande med Tyskland.

Tjeckoslovakien, som ju även tillhört det österrikiska kejsardömet, hade vänstertrafik ända fram till den tyska inmarschen i landet 1939, då på en gång, utom i Prag, högertrafik infördes. I Prag skedde omläggningen av trafikriktning den 26 mars 1939.

Den nya staten Slovakien ändrade trafikriktning samtidigt med sin tillkomst, d. v. s. då det forna Tjeckoslovakien uppdelades i protektoratet Tjeckien och den fria staten Slovakien.

Genom dessa omläggningar till högertrafik blev Ungern det enda land i Mellaneuropa, där vänstertrafiken fortfarande bibehölls.

Högertrafiken i Ungern.

Redan under 1920-talet föreslog man i Ungern, att högertrafik skulle införas. Det ansågs egentligen blott vara en tidsfråga, innan de vid denna tid vänsterkörande länderna i Mellaneuropa — Tjeckoslovakien,

¹ Med anledning av omläggningen till högertrafik i Budapest den 9 november 1941 beslöt Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen att sända biträdande sekreteraren, avdelningsingenjören vid Stockholms Spårvägar, civilingenjör *Stig Samuelson*, till Budapest för att på ort och ställe taga del av de trafiktekniska åtgärder — särskilt ifråga om spårvägsdriften — som voro nödvändiga vid ett genomförande av omläggningen.

Ungern och Österrike — helt lämnade vänstertrafiken. På grund av de ekonomiska svårigheterna i dessa länder dröjde dock besluten i denna riktning trots de starka skäl, som förelågo för en dylik trafikomläggning. Efter de snabbt genomförda omläggningarna i Tjeckoslovakien och Österrike blev situationen till sist ohållbar för Ungern, men det definitiva ställningstagandet dröjde dock till i juni månad 1941. Den direkta orsaken till att omläggningen då beslöts var att Ungern genom kriget med Sovjet, vilket började i samma månad, blev ett transiteringsland för de militära kolonnerna. För att underlätta den militära



Parlamentet i Budapest.

trafiken beslöt man sålunda att redan efter relativt kort tid, den 6 juli samma år, genomföra en omläggning till högertrafik på landsbygden. Med hänsyn till de omfattande arbeten, som krävdes i huvudstaden Budapest, kunde omläggningen icke genomföras därstädes vid denna tidpunkt utan måste anstå till senare datum. Tidpunkten för trafikomläggningen i Budapest fastställdes därför till den 9 november samma år.

Trots den korta tid, som stod till förfogande för planerandet av omläggningen till högertrafik på ungerska landsbygden, hade enligt ut-sago denna gått friktionsfritt. Ett betydande arbete hade dock nedlagts på propaganda genom affischering, gratisannonsering i tidningarna, flygblad och sist men icke minst maningar i radio för att förbereda befolkningen på den kommande trafikändringen. Endast få missöden eller olyckor hade förekommit, vilka kunde skrivas på om-

läggningens konto. Det bör kanske anmärkas, att trafiken på landsbygden i Ungern till stor del består av hästskjutsar och oxspann.

Utanför Budapest, där övergång under tiden 6 juli—8 november skedde mellan högertrafiken på landsbygden och vänstertrafiken i huvudstaden, hade man vidtagit flera säkerhetsanordningar. Intill ett par hundra meter på varje sida om »gränsen» hade man på var 100:de meter med stora skyltar angivit, att efter så och så många hundra meter skedde övergång till den andra trafikriktningen. Vid alla infartsvägar till Budapest hade poliser utposterats för att övervaka att föreskrifterna efterföljdes och dirigera trafiken. Dessa åtgärder hade visat sig synnerligen lämpliga, och man hade bibehållit denna polisbevakning hela tiden, tills även Budapest lade om till den nya körriktningen.

Trafiken i Budapest.

Vad som genast frapperade, när man såg trafiken i Budapest, var den — i förhållande till trafiken i Stockholm — synnerligen starka intensiteten inom spårvägstrafiken. Det fanns en otalig mängd spårvägslinjer, på vilka trafiktätheten även under dagens lugna timmar var synnerligen stor. Någon längre väntan blev det aldrig vid hållplatserna, annat än möjligen vid de rena förortsbanorna, och spårvagnarna voro alltid väl packade med välklädda herrar, eleganta damer, arbetare, bondfolk med väldiga korgar eller säckar samt uniformsklädda skolflickor och skolpojkar. Konduktörerna foro som skottspolar genom vagnarna och höllo god uppsikt, allt under det de hela tiden småuttrade förhållningsregler åt passagerarna. Att lära sig det ungerska uttalet på de platser eller gator, dit man skulle, var nästan omöjligt. Det behövdes emellertid icke, att man ansträngde sig med den ungerska vokabulären, ty alla konduktörerna — det fanns även kvinnliga sådana — kunde en del tyska, så att de kunde förstå en utländsk resenär.

Invånarna i Budapest rörde sig, efter vad man kunde se, inte gärna till fots och utnyttjade därför i stor utsträckning spårvagnarna. Cyklar fanns det knappast men desto flera dragkärror, vilka liksom cyklisterna här i Sverige ofta körde omkring litet hur som helst i trafiken och ställde till oreda. Den tysta trafiken var ett okänt begrepp inom större delen av Budapest; det fanns dock vissa gator, där det var förbjudet att signalera. Dessa undvekos följaktligen, särskilt av taxiförarna, som genom inrotad vana hade svårt att låta bli signalhornet.

Eftersom Ungern sedan några år tillbaka, enligt uppgift, under normala förhållanden är självförsörjande ifråga om mineraloljor och bensin, fanns det relativt gott om bilar. Med hänsyn till det under pågående krig stora behovet av brännolja för arméns räkning hade man emellertid successivt måst inskränka busstrafiken till mindre än hälften, varför således spårvägslinjerna fått övertaga en del av denna

trafik. Emellertid har även Ungern sitt gummiproblem, och från och med samma dag som högertrafiken infördes måste busstrafiken ytterligare minskas på grund av bristen på gummiringar. Endast under rusningstrafiken på för- och eftermiddagarna få sålunda numera busslinjerna inne i staden hållas igång, och av trafikförvaltningens vid



Spårvägsförvaltningens hus vid Akacfa utca.

krigsutbrottet ca 350 bussar äro endast ett hundratal i gång under topptrafiken. Det väl utvecklade spårvägsnätet har dock utan svårigheter kunnat ersätta den sålunda nedlagda bussdriften.

En beskrivning av trafiken i Budapest är emellertid icke komplett utan omnämmande av Budapests tunnelbana. Den byggdes redan före sekelskiftet och var enligt uppgift den första elektriska tunnelbanan i världen. Den är egentligen inte mera än en underjordisk spårvägs-

linje, men fyller dock en viktig uppgift inom trafiken i Budapest. Tunnelbanan tillkom ursprungligen av det skälet, att en gata, där man planerade en spårvägslinje, inte fick profaneras med ett dylikt trafikmedel, då denna gata under den österrikiska monarkiens tid ofta användes såsom paradgata. Än i dag är denna gata fri från spårvägs trafik, men där framgå i gengäld ett par busslinjer. För denna tunnelbana avsåg man icke att införa högertrafik, då banan framgick helt skild från övrig trafik. Vid ena ändstationen gick den dock en kortare sträcka ovan jord.



Spårvägstunnel vid västra landfästet för den berömda kedjehängbron (Széchenyi Lanchid).

Planeringsarbeten för trafikomläggningen.

Omläggningen av trafikriktning i större städer med spårväg medför alltid omfattande arbeten. Övervägande delen av kostnaderna för trafikomläggningen är därvid oftast att hänföra till ändringar av spårvägsanläggningen, och Budapest utgjorde på intet sätt något undantag från denna regel. De sammanlagda kostnaderna för omläggningen till högertrafik i Budapest beräknades till 14 milj. pengö, d. v. s. i svenskt mynt ca 10 milj. kronor, varav 11,5 milj. pengö, eller ca 8 milj. kronor, belöpte sig på arbeten med spårvägsanläggningen.

Redan då de första planerna på en omläggning av trafiken i Ungern till högertrafik framlades, igångsatte spårvägsförvaltningen i Budapest arbetena med den ifrågasatta omläggningen. Det gällde därvid, att under en övergångsperiod före omläggningen planera för och färdigställa spårssystem, signalanordningar, rullande materiel o. d., så att omläggningen till den nya trafikriktningen kunde ske på endast några få timmar. Det svåraste arbetet härvidlag var utan tvivel utarbetandet av planer för omläggning av spårsystemet med alla växlar och korsningar. Inom Budapests spårvägsförvaltning hade emellertid detta arbete i detalj slutförts redan $1\frac{1}{2}$ år före den nu skedda omläggningen. Detta faktum bidrog givetvis verksamt till att omläggningen i Budapest kunde ske endast några månader efter beslutet om övergång till högertrafik i Ungern. Med hänsyn till det pågående kriget kunde man givetvis icke påräkna någon avsevärd ökning av tillgängliga arbetsstyrkor för spår- och gatuarbetena i samband med omläggningen.

Arbetets omfång.

Spårnätet i Budapest omfattar ca 400 km enkelspår. Som jämförelse kan nämnas, att Stockholm f. n. har ca 170 km. På detta spårnät skulle bl. a. mer än 100 växlar helt utbytas före omläggningen och 200 efteråt samt över 1 000 hållplatser ändras.

På spårvagnarna krävdes inga större ombyggnader, då samtliga vagnar — de flesta voro av äldre datum — hade dörrar på båda sidor. Endast flyttningar av pollettbössor, skyltar o. d. behövde verkställas på en del av spårvagnarna. På bussarna däremot voro ombyggnader av dörrarna nödvändiga.

På de förortsbanor, som i hela sin sträckning framgå på egen banvall, bibehölls tills vidare vänstertrafiken i avvaktan på färdigställandet av de för omläggningen erforderliga växlarna, korsningarna, signalerna m. m.

Före omläggningen hade två viktiga trafikplatser fullständigt utbyggts och omändrats för högertrafik.

Trafikanordningarna under omlägningsarbetet.

Den egentliga trafikomläggningen skulle ske klockan 3 på morgonen den 9 november. De sista spårvägstågen avgingo från sina ändstationer kl. 23 och omkring en halv timme senare var spårnätet tomt på spårvagnar. Omlägningsarbetena igångsattes då omedelbart för att vara färdiga efter $3\frac{1}{2}$ timmar, då inspektionsresor vidtogos för att pröva spårsystemet, varvid samtliga spår, även bispår med anslutningar, provkördes.



Elisabeth-bron över Donau.

Växlar och hållplatser.

Ungern är helt självförsörjande ifråga om såväl vignolrärer som rännskenor, och spårvägsförvaltningen i Budapest tillverkar numera alla växlar och korsningar på egen verkstad. Under nuvarande för-

hållanden bidrog detta givetvis i hög grad till ett lyckligt och rättidigt genomförande av trafikomläggningen. I Ungern såväl som i andra krigförande länder måste ju industrierna inrikta sig på tillverkning av viktigare förnödenheter, vilket sannolikt, om spårvägsförvaltningen icke varit »självförsörjande», skulle ha medfört leveranssvårigheter ifråga om de för omläggningen erforderliga spårkonstruktionerna.

Före den 9 november hade mer än 100 växlar helt utbytts och successivt skulle därefter omkring 200 utbytas eller omändras. Växlar med fjädrande tungor funnos i ett 50-tal, vilka samtliga försetts med sådana enkla och praktiska regleringsanordningar, att fjädringen lätt kunde ändras eller hävas. Under tiden före och efter omläggningen hade på samtliga elektriska växlar den elektriska manövreringen borttagits, men avsikten var att successivt åter införa denna efter det omläggningen skett. Justeringsarbeten måste under natten till den 9 november vidtagas med över 250 växlar på hela spårvägsnätet. För detta ändamål hade fem patruller utrustats med lastbilar och dessa klarade av justeringsarbetena på tre timmar.

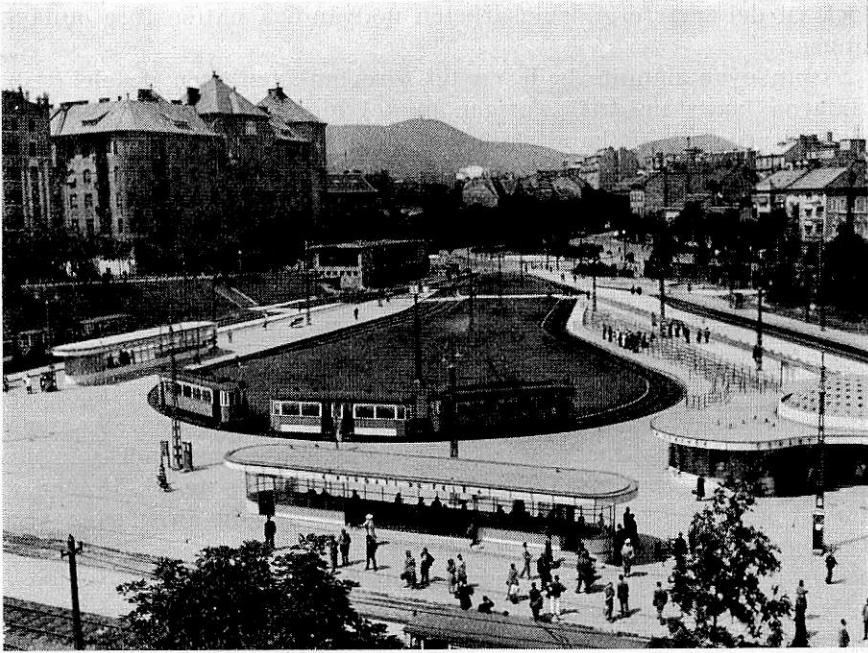
På över 1 000 hållplatser hade skyltarna flyttats i förväg och texten på de för den nya körriktningen avsedda skyltarna hade dolts genom papper eller papp. Provisoriska hållplatsskyltar för trafiken före omläggningen hade icke ansetts erforderliga. På flera ställen hade hållplatsrefugerna måst ändras och trafikdelare flyttas. Hållplatserna i gatuhörnen lågo under vänstertrafiken givetvis före dessa, men i vissa gatukors, där gatans bredd icke medgav, att man byggde två refuger på var sida om spåren — varav den ena för vänstertrafiken och den andra för den blivande högertrafiken — användes vänstertrafikrefugerna även efter omläggningen. Härigenom måste i dylika gathörn spårvagnarna stanna efter gatukorsningen. Så småningom skulle dock erforderliga omläggningar vidtagas av spåren och refugerna, så att spårvagnarna finge hållplatsen före gathörnen.

Ombyggnader av spår.

På vissa delar av stadens spårvägsnät funnos ännu kvar s. k. Harmannskenor, d. v. s. dubbelskenor, som förr trafikerades av vagnar med dubbla hjulringar och hjulfläns i mitten. Denna skentyp hade i och med övergång från strömöverföring genom strömförande ledning i ena skenan till kontaktledning i luften kommit på avskrivning och hade successivt utbytts mot rännskenor. På platser och i gator, där spårvägstrafiken varit jämförelsevis ringa och där sålunda slitaget på skenorna icke varit så stort, lågo dessa skenor ännu kvar. I samband med de av trafikomläggningen nödvändiggjorda växelflyttningarna hade emellertid växlar av Harmanntyp utbytts mot dylika av rännskenor.

På ett par ställen måste i ändslingsor växlar flyttas eller utbytas.

För dessa arbeten hade allting iordningställts i förväg, så att, där växlar borttogos eller inlades, i förväg inpassade skenbitar snabbt kunde inbyggas eller tagas bort. På varje sådan plats hade ett särskilt arbetslag fått tillfälle sätta sig in i arbetet och under en förmans ledning kunde sedan spårarbetena snabbt verkställas. För samtliga dessa arbeten hade arbetstiden beräknats till $3\frac{1}{2}$ timmar och denna tid visade sig även vara tillräcklig. Natten till den 9 november voro



Trafikplats för spårvägstrafik inom stadsdelen Buda. Platsen färdigställdes under år 1941 och byggdes från början för högertrafik.

sammanlagt omkring 450 man sysselsatta med ändringsarbeten av olika slag för spårvägen.

Liksom i många andra städer hade i Budapest spårvägen behandlats styvmoderligt, då man räknat med att åtminstone delvis kunna nedlägga den och ersätta den med bussar. Efter krigets utbrott hade denna uppfattning helt ändrats, och man hade igångsatt omfattande arbeten för att utbygga vissa trafikplatser på ett för spårvägstrafiken lämpligt sätt. Just före trafikomläggningen hade sålunda en stor trafikplats (se bild) i västra delen av Budapest färdigställd, vilken helt utformats med tanke på högertrafiken. Under vänsterkörningens tid hade därför spårvägstågen i korsningar omedelbart före trafikplatsen kört över till högerspår och efter passerandet av trafikplatsen åter övergått till vänsterspår. På denna trafikplats behövde vid om-

läggningen till högertrafik endast ovannämnda korsningar utanför platsen utbytas mot rakspår, som i redan avpassade längder snabbt kunde läggas in.

Kontaktledningen och signalanläggningarna.

Ifråga om kontaktledningarna kunde arbetena i allmänhet vidtagas i god tid före omläggningen. I samband med vissa spårarbeten voro dock en del smärre ändringsarbeten nödvändiga natten före omläggningen.

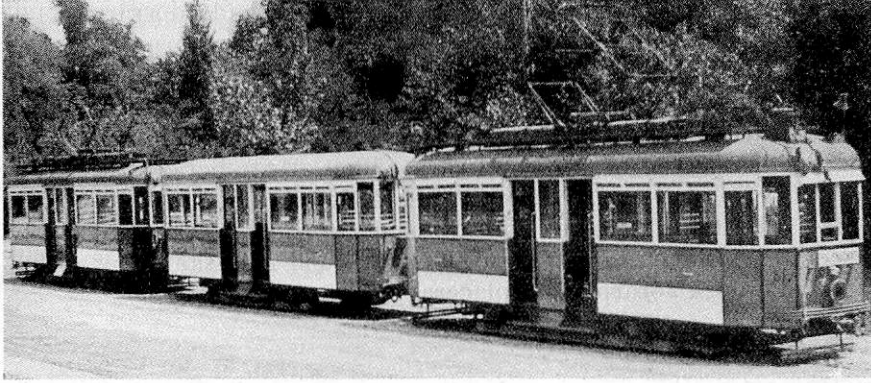
Såsom ovan nämnts hade en tid före omläggningen de elektriska växlarna tagits ur drift, varigenom det blivit nödvändigt för spår-vagnsförarna att för hand sköta om växelomläggningarna. Successivt skulle efter övergången till högertrafik de elektriska växlarna åter tagas i bruk.

I en del fall hade provisoriska signalanläggningar för spårvägsdriften uppsatts, sedan de permanenta anläggningarna flyttats för högertrafiken. Så var till exempel fallet med båda ändstationerna för den spårvägslinje, som sammanband ost- och nordbangårdarna. Denna linje trafikerades av tågenheter om två sammankopplade motorvagnar, då det visat sig omöjligt att bereda plats för vändslingsor vid ändstationerna och tågen därför måste vända i säckstation. Vagnarna voro dock icke multipelkopplade utan arbetade omväxlande som motorvagn eller släpvagn. På denna linje var tidvis trafiktätheten så stor — sannolikt blott omkring 1 minut — att signalreglering visat sig nödvändig. Under vänstertrafikens sista dagar hade därför provisoriska signaler uppsatts, sedan de permanenta flyttats.

De signaltavlor, som här och var voro upphängda på kontaktledningarnas tvärtrådar för att varsko spårvagnsförarna om sektions-skiljare o. d., ändrades successivt till nya lägen.

Ombyggnad av spårvagnarna.

Spårvagnarna voro till största delen av den i Europa vanliga typen med sittplatsutrymme i mitten och plattformar i vardera änden. Plattformarna voro i allmänhet öppna på sidorna och försedda med grindar på den för på- och avstigning stängda sidan. Grindarna kunde dock öppnas av passagerarna, då hållplatsen på ett par av linjerna utmed Donau på grund av utrymmesskäl var belägen mellan spårvägsspåren (utan motsvarande ökning av spåravståndet!). En del av spårvagnarna voro helt inbyggda med plattformar och sittplatsutrymme i ett rum men även dessa med dörrar på båda sidor. De sist anskaffade vagnarna tillhörde denna typ och hade utrustats med mittel-ingång och ståplatsutrymme mitt i vagnarna. Några större ombyggnader voro icke nödvändiga på dessa vagnar.



Spårvagnar med mittelingångar av den nyaste typen. Dylika vagnar gingo i ren stadstrafik.

På motorvagnarna voro pollettbössor för kortzonstrafikanter placerade framme hos förarna. Dessa bössor måste vid omläggningen kunna överflyttas till andra sidan, vilket enkelt kunde ske genom att anbringa upphängningsanordningar även på denna sida. Även på mittelingångsvagnarna i stadstrafik, där en del av ståplatsutrymmet i mitten avdelats för kortzonstrafikanter med polletter, måste bössorna flyttas till annan plats.

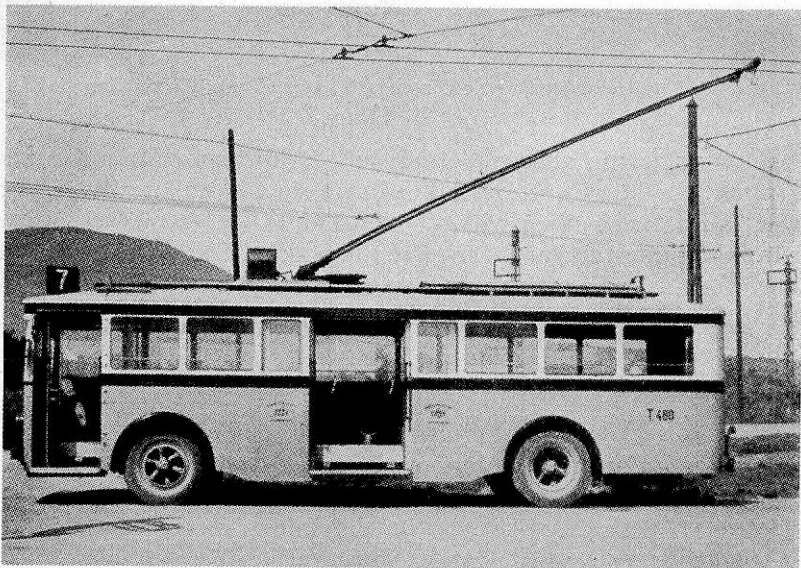
Ombyggnad för bussdriften.

Ombyggnadsarbetena på bussarna underlättades avsevärt genom två omständigheter: för det första var endast en del av den totala bussparken i daglig trafik och för det andra ansåg man sig utan större olägenheter kunna inställa busstrafiken — så när som på en förortslinje — den första dagen (söndagen den 9 november). Samtliga de ca 100 bussar, som beräknades bli behövliga för upprätthållande av den ovannämnda inskränkta trafiken från och med andra dagen efter omläggningen, voro av en och samma typ med ståplatsutrymme baktill. I främre delen fanns en enkeldörr för avstigning och i bakre delen en dubbeldörr för på- och avstigning.

Före omläggningen hade man successivt flyttat över den främre dörren med tillhörande pneumatisk öppnings- och stängningsanordning till den högra sidan. Denna dörr hölls i sitt nya läge stängd under vänstertrafiken. Passagerarna voro härigenom under den sista tiden före omläggningen helt hänvisade att begagna den bakre dubbeldörren för såväl på- som avstigning. Detta hade visat sig gå jämförelsevis bra och kunde gott och väl rekommenderas under en kortare övergångsperiod.

På högra sidan mitt emot dubbeldörren baktill hade man tagit bort väggen och stängt för den erhållna öppningen med tre horisontellt

anbragta avvisare av stålrör. På vänstra sidan hade dörrarna tagits bort och sådana anordningar vidtagits, att de tre avvisarna lätt kunde flyttas över till denna sida. Under söndagen den 9 november flyttades sedan ledstänger och skyltar över till den högra sidan, där i förväg hål för skruvar o. d. färdigstälts. Så småningom skulle väggen från högra sidan sättas in på den vänstra, vilket arbete beräknades kunna bli slutfört på kort tid. Fotstegen till plattformen på den högra sidan hade färdigställts i förväg. Förarplatserna, som utan undantag voro placerade till höger, avsåg man bibehålla. Vid nyanskaffning av busar skulle dock förarplatsen placeras till vänster.



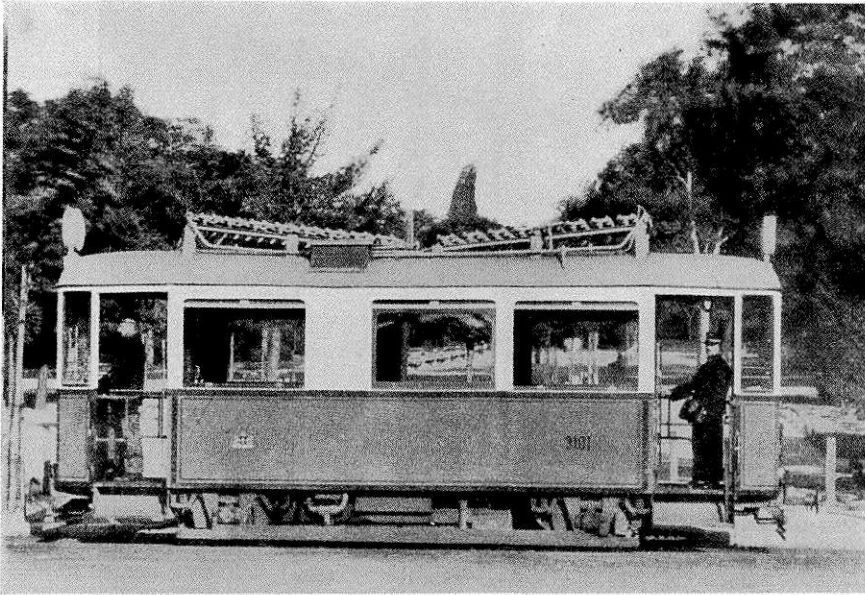
Trådbuss i Budapest. F. n. finnes blott en trådbusslinje i utkanten av stadsdelen Buda, men man planerar att efter kriget omlägga en del trafiksvaga spårvägslinjer till trådbussdrift.

Signaler och tavlor för gatutrafiken.

Varningsmärkena för förbjuden parkering eller körriktning, för huvudleder, stoppgränser o. dyl. hade i allmänhet i förväg flyttats till ny plats. Fram till omläggningen fingo därvid provisoriska, lätt borttagbara tavlor tjänstgöra. De flyttade permanenta tavlorna hade täckts för med papp eller papper, som borttogs natten före omläggningen.

Trafiksignalerna, vilka nästan uteslutande voro av den i Stockholm vanligaste typen med fasta dylika på stolpar vid gångbanorna, hade i förväg på ett par platser, där gångbanorna voro rikligt tilltagna, kunnat placeras, så att de stodo framme i gathörnet och voro synliga i alla fyra riktningarna. I allmänhet voro signalerna så placerade, där den ena korsande gatan var enkelriktad. Härigenom visades ljus-

signalerna i tre eller ibland blott i två riktningar. Trafiksignalerna voro emellertid så konstruerade, att den övre delen med ljussignalerna kunde vridas i förhållande till stödet. Härigenom kunde vid ändring av den enkelriktade gatans körriktning genom en enkel vridning av den övre delen ljuset vändas i den nya körriktningen. Så småningom skulle de justeringar vidtagas, som nödvändiggjordes av att signalerna voro placerade på mindre lämpliga platser, som lågo i vägen för gångtrafiken.



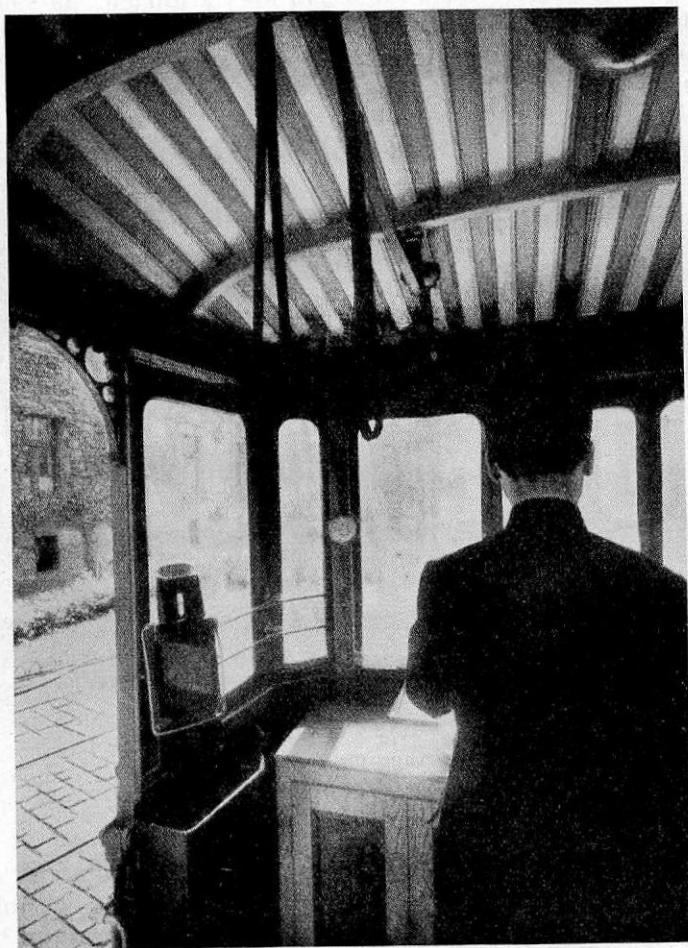
Motorvagn för bensindrift.

Högertrafikens första dag.

Som första dag med högertrafik i Budapest hade man valt en söndag, då busstrafiken i det närmaste kunde helt indragas och folk hade tillfälle att bege sig ut i trafiken utan att behöva ha någon brådska vid sina resor. Privatbilarna hade så när som på dem, som tillhörde statliga och kommunala myndigheter eller de diplomatiska representanterna, helt lojalt i enlighet med myndigheternas uppmaningar ställts kvar i garagen denna första dag. Man såg därför i trafiken huvudsakligast spårvagnar, taxibilar och en och annan hästskjuts. Men det var i gengäld synnerligen gott om promenerande.

Man kunde dock inte undgå att lägga märke till folks ovana vid högertrafiken. Den var kanske särskilt märkbar hos gångtrafikanterna, som gärna ville hålla till vänster på trottoarerna av gammal vana. För spårvägstrafiken hade man icke ordnat med längre körtider utan

hade bibehållit samma trafikering som under normala förhållanden. Spårvagnsförarna hade inte alltid så lätt att komma ihåg de nya hållplatserna, särskilt i början, innan de hunnit lägga av den värsta osäkerheten inför den nya trafiken. De enkelriktade gatorna, som bytt kör-



Pollettbössa för kortzonstrafikanter hos föraren.

riktning under natten, ökade osäkerheten, då förarna gärna ville se åt det gamla hållet i gatukorsen.

De åkande blevo emellertid ständigt och jämt påmind om vad som skett. Den första dagen hade nämligen alla fordon, som voro i trafik — både spårvagnarna och bilarna — försetts med stora iögonenfalande plakat »JOBBRA HAJTS» (KÖR TILL HÖGER). På spårvagnarna hade dessa plakat hängts upp på kopplingsdosorna i vagnsändarna

och i sidofönstren. I bilarna hade i allmänhet plakaten uppsatts i ena hörnet på vindrutan.

Den effektivaste påminnelsen om att trafikomläggningen skulle ske var emellertid inställandet av all trafik på lördagskvällen. För många, som den kvällen voro ute på restaurang — restauranglivet stod nu som alltid i sitt flor i Budapest — och inte tänkte sig för ifråga om möjligheterna att komma hem på kvällen, betydde detta att de fingo gå hem.

Så snart som alla spårvägslinjerna provkörts på morgonen, började den ordinarie spårvägstrafiken. Under de första turerna inträffade visserligen ett par tillbud, men inga större olyckor. På en av de stora trafikplatserna lade en spårvagnsförare om en växel fel och körde därvid på ett korsande spårvägståg, men skadorna voro obetydliga.

Poliserna voro mangrant inkallade i tjänst för att hjälpa särskilt gångtrafikanterna vid övergångsställena. Hos hästarna kunde man spåra en viss ovana vid den nya trafiken, men om bara kuskarna höllo stramt i tyglarna och därmed gjorde klart för hästarna, att de ledde det hela, så travade hästarna utan svårigheter på den högra sidan av gatan. Om kuskens uppmärksamhet emellertid slappnade av, ville hästarna genast över till den gamla sidan. Enligt erfarenheterna från trafikomläggningen i övriga delar av landet hade dock hästarna förvånansvärt snabbt vant sig vid högertrafiken.

Erfarenheterna från omläggningen till högertrafik voro sålunda enbart gynnsamma. Bortsett från de särskilt vid spårvägen omfattande förberedelserna, vilka helst böra fördelas över en längre övergångsperiod än fallet var i Budapest, är en högertrafikomläggning förvånansvärt enkel att genomföra även i en miljonstad. Men det kräves mycket arbete *före* omläggningen, om den skall kunna genomföras på ett lyckligt sätt.