Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: A villamosközlekedés titkaiból

Forrás: Népszava

Byp. (Hely) | 1918 VII/31 (Idő) | (Köt. v. füz.) | (Oldal)

Osztályozás

Tárgy 385.85

Hely

Idő "1918"

Személy

A villamosközlekedés titkaiból.

*

Mi okozza a villamosok zsufoltságát? A Közuti kocsimanipulációja. — Sándor Pálék nem tartják be a kötelező kocsijáratokat.

Vasárnapi lapunkban foglalkoztunk a villamosmizériákkal és rámutattunk arra, hogy a villamosokon uralkodó anarchiának megszüntetése érdekében összehivott ankétre a munkásokat nem hivják meg, akik pedig tudnának olyan szakszerű fölvilágositásokkal szolgálni, amelyeknek segitségével a nyomoruságos közlekedést meg lehetne javitani. A kereskedelemügyi miniszter most egyszerüen beszüntette a hátul föl- és elől leszálló rendszert, de ezzel egyáltalában nem oldotta meg a villamosközlekedés nyomoruságát. Azóta a villamosokon való közlekedés éppen olyan életveszedelmekkel jár, mint annakelőtte.

Mi már számtalanszor rámutattunk arra, hogy e bajoknak egyedüli helyes orvossága: *megfelelő számu kocsik forgalomba helyezése.* Módunkban van most számszerüen is igazolni e bajok igazi kutforrását. A villamosvállalatok szeretnek hivatkozni mindenféle okokra, csupán azt hallgatják el, amiről legbangosabban kellene beszélni. Különösen a Közutinál tapasztaljuk ezt, ahol Sándor Pál a vállalat megváltása érdekében folytatott tanácskozások alkalmával erős érv gyanánt hangoztatta, hogy a Közuti kocsiparkja milyen kifogástalan. Ezzel szemben most kimutathatjuk, hogy a villamosközlekedés gyalázatosságának egyik főoka éppen az, hogy *a Közuti még annyi kocsit sem bir járatni, mint amennyire szerződésileg kötelezve van.* A kocsipark tehát egyáltalában nem jó és ez az állitás *csak arra volt jó, hogy a Közuti minél drágábban válthassa meg a vállalatot.*

Ennek illusztrálására ideiktatjuk a *zuglói* állomásnak hiteles statisztikáját, amely igazolja, hogy mennyivel kevesebb kocsi van forgalomban és tehát mi okozza a kocsik tulzsufoltságát:

Kocsi száma				
17-es	18	helyett	14	van forgalomban
19-es	18	„	12	„ „
27-es	8	„	6	„ „
65-ös	18	„	12	„ „
67-es	3	„	2	„ „
69-es	3	„	3	„ „
75-ös	8	„	7	„ „
összesen	76	helyett	56	van forgalomban

De így van ez a többi relációkban is. Ugy hogy például a városligeti állomásról *49* helyett *34* kocsit járatnak, Ujpesten *48* helyett *35-öt*, Szépilonánál *40* helyett *26-ot*, Kelenföldön *52* helyett *42-t*, Kőbányán *34* helyett *31-et*, a BUR-kocsiknál *37* helyett *29-et* és igy tovább.

Hogy ezt a szabálytalanságot ügyesen elleplezhessék, megtörténik az a svindli, hogy például az egyik relációban, ahol délelőtt — *is*. Ebből legalább a közönségre is háramlik mondjuk — 20 kocsi jár, ott délután 10 kocsit kivonnak a forgalomból és beosztják egy másik relációba. Igy azután *a menetlevélben itt is ott is kimutatnak több kocsit, mint amennyi valójában egész nap forgalomban volt.* Természetes, hogy ily módon a papirosan nyugodtan ki lehet mutatni a szerződés pontos betartását, a valóságban azonban Budapest agyonszenvedgatott közönsége kálváriát kénytelen járni a gyalázatos villamosközlekedés miatt. Ezen azután nem segit olyan reform, mint amelyik a legutóbb is megbukott.

A közönség, amelyik a villamost azért akarja igénybe venni, hogy ügyes-bajos dolgait minél gyorsabban elintézhesse és ezért megostromolja a kocsikat, sohasem tudja, hogy miért kell a megállóhelyeknél olyan hosszu ideig áscorogni. Pedig a magyarázat nagyon egyszerü. Az olyan fontosabb relációkban, mint amelyekről föntebb beszéltünk, a kocsik például *a kötelező 6 perc helyett 12 percenként indulnak el az állomásról.* Vasidegzete legyen annak, aki ilyen manipulációk mellett képes legyen nyugodtan bevárni egy neki szükséges kocsit.

Sajátságos azonban, hogy a Közuti *csak a megváltás ügyében* folytatott tanácskozásoknál hivatkozik ezek ellenére is *romlatlan kocsiparkjára*, ellenben ha *az alkalmazottak fizetésjavitásáról* van szó, minden szépitgetés nélkül arra az álláspontra helyezkedik, hogy nem adhat magasabb bért, mert a vállalat deficittel küzd, a vállalat ráfizet, *mert nincs elég kocsija és azok is rosszak*, azonkivül pedig nem kap elég személyzetet. Vajjon mikor mond igazat a Közuti?

És amit itt elmondottunk a Közutiról, az nagyjában vonatkozik a Városi forgalmára is. *A tönkretett mótorok, a szánalmas állapotban levő kocsik, amelyek jórésze alapos javitásra szorul, különböző okokból nem kerülnek a javitómühelybe* és igy szükségszerüen következik be a kocsiparkok leromlása, a kocsik tömegeinek a forgalomból való kivonása és a közlekedés teljes elzüllése.

Ha tehát a kereskedelmi miniszter igazán szivén viseli a főváros közönségének közlekedési érdekeit, akkor az ilyen közlekedési anomáliákat igyekezzen megtudni *ezeket a hibákat* majd annyi haszon, hogy az erősen kifogásolható közlekedés orvoslása gyanánt nem az ő megkinzott testén akarnak majd erét vágni holmi *egységes jegyrendszer* bevezetésével, hanem *megjavitják a kocsiparkot*, több kocsit helyeznek forgalomba és igy megteremtik a rendes közlekedést. Mert az egységes jegyrendszer alkalmas lehet ugyan arra, hogy *a kiuzsorázott közönség ismét megsarcoltassék, a vállalatok ismét indokolatlan haszonhoz jussanak*, de semmiképen sem alkalmas arra, hogy a fönti mizériák miatt gyalázatossá vált közlekedést megjavitsák. *Tessék a vállalatokat szerződéseik pontos betartására kötelezni, tessék az ilyen manipulációkat megszüntetni és akkor lesz türhető közlekedés.* De a bajokat mindig ugy orvosolni, hogy abból csupán a háborus nyomoruságoktól roskadozó közönség vére serkedjen ki, az legalább is nem méltó a szociálpolitikáját állandóan fitogtató kormányhoz — a háboru ötödik esztendejében.