

Budapestre vonatkozó ujságcikkek



Szerző:

Cím: *A drága villamos bajai és problémái*

Forrás:

Magyarország

Bp
(Hely)

1922. 12. 19.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1922"

Személy

Helyszám

A drága villamos bajai és problémái

A 30 koronás tarifa nem csökkentette az utasok számát. — Piszkos kocsik, hiányzó ablakok. — Tóbiás igazgató szerint a villamosközlekedés terén rövidesen helyreáll a békebeli állapot

(A Magyarország tudósítójától.) Még jóformán meg sem szokta a főváros közönsége a húsz koronára felemelt villamostarifát és a tegnapi vasárnap megint újabb tarifapremierral szolgált. A tarifaemelés minden esetben többé-kevésbé megokolatlan volt, de ez a legújabb ebben a tekintetben is vezet. A korona árfolyama változatlan, a drágasági folyamat stagnál, sőt némely szakmában a pangás következtében lassú olosóbbodás is következett be, csak a villamosvasutak tarifája maradt önmagához. Következtes és folytatja útját felfelé az aranyparítások mennyországa felé.

Az utazó közönség most már szinte fásult közönyt veszti tudomásul az újabb és újabb megterheléseket és a drágulásnak még az a következménye sincs, hogy az utasok száma csökkenne. Az új emelés az első két napon is csak jelentéktelen csökkenésre vezetett, kivéve az éjjeli járatokat, melyeknek közönsége még a fagyos időben is szírájkkal felett az emelésre és nagyrészt gyalog ment haza. Ha az volt a célja az emelésnek, hogy a színbáza nehéz áldozatok árán még eljáró középosztály utolsó kultúrális álcéjét is magnehezítse és meghecserítse, ezt a célját, mint az első nap mérlege mutatja, sikerült elérnie.

A reggeli órákban azonban, mikor a tisztviselők, a munkások és az iskolásgyerekek vándorlása megindult, a zsúfoltság és a lógás ép olyan volt, mint rendszeren, ha ugyan ezt az állapotot rendszernek lehet nevezni. A közönség tisztában van azzal, hogy ez az emelés még mindig nem az utolsó.

Erősebb kifakadások hangzanak el azonban a közönség körében az ellen, hogy a folytonos emelések mellett a társaság piszkos kocsikat járát, az ablakok a téli fagyban is gyakran hiányoznak és egyáltalán az egész vonalon messze vagyunk a tarifa-nívójától. A veszélyes vonalakon, főleg a hidakon, a síkos sínek homokozása sem történik meg és ez még nagy szerencsétlenségeknek lehet az oka. Ezekre a panaszokra vonatkozólag megkérdeztük

Tóbiás Karolyt,

az Egyesített Villamosvasutak műszaki igazgatóját, aki a villamos problémáiról a következőket mondotta:

— A közönség panaszai néha (?) jogosak és a magunk részéről mindent megteszünk, hogy az állapotokat javítsuk. Ez azonban nem mindig sikerül. Így a közúti kocsik egy része annakidején gyengébb alvázal készült és a nagy megterhelés következtében az alváz lehajlása a perrón ablakkereteit annyira eltorzította, hogy abba üveget elhelyezni nem lehet. Ilyen kocsik 180 volt és ezeket teljesen rekonstruálnunk kell. Ebben az évben már 80 kocsi javításával készültünk el, a többire a jövő évben kerül sor. Egyébként is

igyekszünk az ablaktalan kocsikat kivonni a forgalomból, csak az a baj, hogy a háború folyamán eldurvult

közönség a tolongással, batyuzással különösen a pályaudvarokhoz vezető vonalakon folyton ablakokat tör be s ezeknek javítása sokszor késedelemmel jár.

— Ami a homokozást illeti, ezt igyekszünk keresztülvinni, de sok nehézséget okoz a homok össze-fagyása, mely lehetetlenné teszi (?) bármilyen automatikus módszer alkalmazását. Legveszélyesebb vonalainkon, a Farkasrétin és a Zugligréten azonban bevezettük a kézi homokozást és a többi pályarész homokozásáról is gondoskodunk, amennyire lehetséges. Nemesak nálunk, hanem külföldön sem jártak az ezirányú kísérletek eredménnyel, épúgy, mint a mentőkészülékkel folytatott kísérletek sem. Különb-ben is

a baleseteknek majdnem mindig a közönség az oka.

A mozgó kocsikra felugrálóknak és ez különösen a mostani síkos talajon természetesen könnyen szerencsétlenségnek lesz az okozója. Statisztikánk szerint

90%-ban a szerencsétlenül járt maga okozta a balesetet és ez ellen mi védekezni nem tudunk. Magam is úgy látom, hogy a közönség a háború következtében kevesebbre becsüli az életét és azért van az, hogy még az intelligensebb elem is követi az ugrálásban a rakoncátlanok példáját. Így bebizonyosodott, hogy legutóbb az óbudai főrabbi sajnálatos szerencsétlensége is a mozgó kocsira való felugrálásból származott és arról sem a kalauz, sem a kocsivezető nem tehetett.

— Nem szabad elfelejteni a villamosok bírálatánál, hogy a teljesítmény jóval meghaladja a békebelit. A napi megtett út 132.000 kilométer a békebeli 160.000-rel szemben, vagyis a föld területének négy és félszerese. A kocsik száma körülbelül békebeli és a tolongásnak kizárólag az az oka, hogy a lakásviszonyok következtében senkisémet választhatja meg lakóhelyét a munkahelyéhez közel és ezért az utasok száma folyton emelkedik. Nagy nehézséget okoz az osztatlan munkaidő is, mert ma a reggeli órákban egyszerűen lehetetlen a közlekedést kellő mértékben szaporítani. Eppen ezért két év óta több ízben fordultam úgy a közoktatásügyi miniszterhez, mint a fővárosi tanácshoz és a rendőrséghez, hogy az iskolákban a tanítást kilenc órákor kezdjék meg és ezzel legalább a gyerekektől tehermentesítsük a közlekedést a reggeli órákban. Mindezt azonban nem járt eredménnyel kérelmem és a magam részéről melegen támogatom azt az újabb ezirányú mozgalmat, amelyről „Az Est” a napokban megemlékezett.

— A jövő évre nagy munkaprogramot dolgoztunk ki. Elsősorban folytatni akarjuk a kocsik rekonstrukcióját, azonkívül pedig sor kerül a felsővezetékes vonalak kiterjesztésére s remélhető, hogy a közlekedési viszonyok terén

rövidesen el fogjuk érni minden tekintetben a békebeli állapotokat,

bár az újabb kocsik építése ezidőszent a nagy munkabérek és anyagárak miatt teljesen lehetetlen.