



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: _____

Cím: _____

Forrás: _____

Mag.
(Hely)

1916 XI/12
(Idő)

(Köt. v. fiz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

285.857

Hely

Idő

'1916'

Személy

Helyszám

Huszmillió utas nem fizet a villamoson

A háborus idők specialitásai közé tartozik az is, hogy Budapesten egy nagy serege az utasoknak nem fizet a villamoson. Ingyen utazik, mert vagy elfelejti megváltani, vagy nem tudja megváltani a jegyét. Mindig voltak, akik ingyen utaztak, akik elkerülték a jegyváltást, pesti nyelven szólva „elbliccelték“ a fizetést, de soha annyian nem voltak, mint az idén. A „bliccelők“ számát azonban sokszorososan felülmulja azoknak a sokasága, akik azért nem váltják meg a jegyüket, mert a tulsufolt villamoskocsikon nincs rá alkalmuk.

Mikor a háboru kitört, mindenki azt hitte, hogy a villamos vasúti forgalom progressziójára nagyon lohasztó hatással lesz a háboru. A háboru első hónapjaiban a budapesti villamosok forgalma csakugyan alig emelkedett. 1914-ben például a Közúti utasainak száma mindössze másfél százalékkal volt nagyobb, mint 1913-ban. 1915-ben azonban már csaknem 18 százalékkal, 1916-ban pedig több, mint 20 százalékkal emelkedett az utasforgalom. A villamosok utasforgalmának ezt a nagymértékű emelkedését meg lehet érteni. Kétségtelen, hogy a forgalom növekedését erősen segítette a temérdek átutazó katona, aki egész napon át villamosozik, mert egész nap nincsen más dolga. Segített növelni az utasforgalmat a beteg katonákat látogató vilékiek inváziója is. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy a bérkocsik száma ugyancsak megfogyatkozott, a kocsikázás viszont nagyon megrágult, úgy hogy sokan

ráfanyalodtak a villamosozásra azok közül, akik a háboru előtt még kocsin jártak. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a körülményt sem, hogy — különösen az olasz hadüzenet óta — pénz is több forog a publikum körében, mint azelőtt. Több az ugynevezett „könnyű pénz“, és ezzel a könnyű pénzzel kevésbé takarékos a társadalomnak az az osztálya, melynél ez a „váratlan pénz“, olyan bszinte örömet szerez és szenzációt kelt. A pesti ember különben is hamarabb ül föl most a villamosra, mint máskor. Még akkor is, ha csak kis utat kell tennie; gyaloglás helyett akkor is a villamost választja, bizonyára azért, mert most minden harmadik pesti ember neuraszténias; ideges és fáradt, aminek nagyrészt megint csak a háboru az oka.

Ime, ezért van, hogy a múlt év első napja óta ez év végeig csupán a Közúti vasúton több mint negyven millióval fog emelkedni az utasforgalom. Mivel pedig a forgalom 45-50 százaléka a nap hat órájában: reggel, délben és este bonyolódik le, ennél fogva érthető, hogy a villamos vasúttársaságok első háborus reformja tulajdonképpen hadüzenet volt a kényelemnek; a villamos kocsik belsejében újra megengedték az állást. Azóta különösen a déli órákban hihetetlenül zsufooltan robognak a barna és a sárga kocsik a Körúton, a Rákóczi-úton és a Vilmos császár-úton. Egy-egy tulsufolt kocsiban aztán nem könnyű dolog sem rendet tartani, sem jegyet osztogatni. Még a régi, gyakorlott kalauzok ügyes-

ségét is ugyancsak próbára tenné egy-egy ilyen zsufoolt kocsi; gyakorlatlan női kalauzok viszont egyszerűen tehetetlenek a tulságosan nagy forgalommal szemben. A régi kalauz valósággal tudósa volt a mesterségének, akinek nemcsak egész sereg különféle áru jegy között kellett eligazodnia, nagyfoku emberismeretet is megkívánt tőle a hivatala. A régi kalauz első látásra tudta, hogy ki a jó „pasas“, ki a potyázó. Számon tudta tartani, hogy ki hova utazik; kinek hol kell leszállnia; számon tudta tartani, hogy kinek adott már jegyet, kinek nem, és valósággal művésze volt annak, miképpen kell kicsalogatni a viteldíjat a nehezen fizetők zsebéből. Hosszu évek tapasztalása fejlesztte ki ezt a művészetet, amely hiányzik a női kalauzokból. Ilyen viszonyok között érthető, hogy az utasok egy jó része nem jut abba a helyzetbe, hogy megválthassa a menetjegyét. Hogy a jegyváltási mizériákat csak fokozza az aprópénz-inség, azt magyarázni sem kell.

Mennyi lehet azoknak az utasoknak a száma, akik nem fizetnek a villamoson?! Nagyon sok. Csak egyet említünk. A Villamos Városi Vasút kocsijai tavaly husz útvonalon közlekedtek. Ha minden menetnél csak egyetlen utas nem váltja meg a jegyét, az azt jelentené, hogy — a tavalyi adatokat véve alapul, amikor a sárga kocsik összesen 2,841.768 „menetet“ tettek meg — több mint háromszáznegyvenegyezer korona a vasúttársaság vesztesége. De ha nem is minden menetnél potyáznak, kétségtelen, hogy a déli és esti forgalom óráiban az utasok igen tekintélyes része ingyen utazik. Az ingyenutazók legna-

gyobb kontingense azok közül kerül ki, akik rövid távolságra utaznak. A zsúfolt villamoson a nyugati pályaudvartól a Rákóczi-utig olykor hat-tíz olyan ember is akad, akihez nem jut el a kalauz. Akik hosszabb utat tesznek meg: a 16 és 20 filléres utasok már nehezebben kerülhetnek el a jegyváltást, mert minél közelebb jut a kocsi a végállomáshoz, annál kevesebb az utas és így a kalauz is el tudja látni a jegykezelést. Ennek az állapotnak az okai az a következtetése, hogy egyik-másik relációban a 16, meg a 20 filléres utasok száma nagyobb százalékban emelkedik, mint a 12 filléres utasok száma. A múlt évben a Villamos Városi Vasúton a 12 filléres utasok száma 8.4%-kal emelkedett, míg a 16 filléres utasok száma 17.7%-kal. Ugy a Közúti Vasútnál, mint a Városi Villamosnál kellemetlen meglepetést kelt az ingyen utasok számának az emelkedése. Kalkulációkat csináltak, hogy mennyi lehet egy esztendőben azoknak az utasoknak a száma, akik ingyen utaznak, de pontosan nem tudták megállapítani. Némelyek, a bérletjegyes utasokat nem számítva, 15%-ra, mások sokkal kevesebbre taksálják az ingyen utazó stockot. Ha az utasforgalom 10%-ára értékeljük azok számát, akik ingyen utaznak, akkor is meglepő eredményre jutunk, mert kiderül, hogy *a múlt esztendőben kereken húszmillió utas nem fizetett a két villamos vasúttársaság kocsijain.* Ha azt számítjuk, hogy főképpen 12 filléres (szakaszjegyes) utasok azok, akik nem jutnak hozzá a jegyváltáshoz, akkor megállapíthatjuk azt is, hogy csaknem *harmadfél millió koronányi viteldij az, amit nem fizetnek.*

Amint említettük, mindkét villamos vasúttársaság intenzíven foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy miképpen lehetne a potyautazást és a bliccelést a villamosokon megszüntetni. Dr. Bódy Tivadar alpolgármester, a Villamos Városi Vasút alelnök vezérigazgatója, a következőket mondta a jegymizériákról:

— A háborus idők egyik sajnálatos jelensége, hogy az utasok jó része nem fizet a villamosokon. Természetesen ebből jelentékeny kár háramlik a két vasúttársaságra. Próbáltunk segíteni a bajon, de teljesen nem sikerült. A baj oka nem az, hogy sok az utas, hanem az, hogy kevés a kalauz és ami van, nem mindig megfelelő. A férfikalauzok nagyrésze katona, a női kalauzok pedig gyakorlatlanok és nehezen bírják ezt a ne-

hez foglalkozást. Megpróbáltunk füzetesjegyek kiadásával gyorsítani a jegykezelést; megpróbáltuk azt is, hogy a nyugati pályaudvari végállomásnál jegyárúsító bődét rendeztünk be, hogy ezzel is könnyítsünk a kalauz munkáján, nem használt semmit. Zavarokat idézett elő a reform, úgy hogy abba kellett hagyni. Véleményem szerint egy módon, egyetlen reformmal lehetne egyszerre megszüntetni minden jegykezelési mizériát: *az egységes tarifával.* Csak egyféle jegyet kell kiadni a villamosokon a Városin épp úgy, mint a Közutin; jegyet, amelynek egy ára van. Szerintem ez az egyetlen panacea.

A jövőző villamosjegy típusa tehát — amint dr. Bódy nyilatkozatából kivesszük — *az egyáru jegy lesz.* Eddig csak az amerikai városok villamos vasutain van használatban az egységes tarifa. Newyorkban és a legtöbb amerikai városban 5 centes (25 fillér) jegyet használnak.