

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

385.85



Szerző:

Cím: *Kevés a villamos.*

Forrás: *Az Est*

Bp.

1915 IX. 23

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

" 1915 "

Személy

Helyszám

Kevés a villamos

— Az Est tudósítójától —

Reggel nyolc óra van. A Városi Villamosnak végállomást jelző bódéja előtt, a nyugati pályaudvar érkezési kijárójánál várjuk a sárga villamost. Velünk együtt egyre szaporodik a férfiak és nők csoportja, mindenki nyugtalankodik, s idegesen néz fel a pályaudvari óra gyorsan futó mutatójára. Reggel van, mindenki hivatalába siet, s a perceket is tíz perceknek érzi. Pedig igaz, kronométeres *tíz perc is eltelik*, s a végállomás előtt még mindig csak egy árva pótkocsi pihen.

Időközben a pályaudvar önti magából a reggel érkező vonatok utasait, a kik gyűröttek és álmosan, mint valami méhkasból, úgy zsonganak kifelé a villamos végállomáshoz. A várakozók csoportja percről-percre nő. Az ideges emberek és a türelmetlenek, miután az Oktogon-térig az egész pálya üres s a láthatáron nem akar felbukkanni egyetlen sárga kocsi sem, elindulnak gyalogszerrel. A kik már gyakorlott közlekedők, azok átmennek a Podmaniczky-utcai sarokra, s ha szerencséjük van, összehalálnak a 4-es jelzésű körúti kocsival, a mely innen, a sarokról már pótolja a 6-os kocsit.

Hogy ez így van, annak az igazolására semmiféle hivatalos adat nem

szükséges. Ezt mindenki látja, tudja, és saját magán érzi. Egészen gyakori eset már a pálya teljes kocsimentessége s hogy csak magunkról, a mi mindennapos reggeli utazásunkról beszéljünk, véletlenül, tehát minden különös megfigyelés és szemlélődés nélkül átlag harmadnaponként kénytelenek vagyunk a Podmaniczky-utcahoz zarándokolni egy 4-es kocsi elé, s ha az sincs, gyalogszerrel utnak indulni.

A nap többi szakasza közül különösen a késő délutáni órákban maradoznak el ismét boszantó módon hosszú ideig a villamosok. Ha azután jön egy kocsi, akkor természetesen túl van zsufozva, ember ember hátán áll, s olyan, mint valami heringes doboz. Ha egy utas keresztülvergődik a perronon és leszáll, akkor egész tömeg ostromolja meg a lépcsőket elzáró izzadt emberfalat, a melynek a fejtetején tehetetlen kétségbeeséssel uszka a kalauz. Percekig vesztegel a kocsi egy-egy megállónál, mert a leszállás és a felszállás lebonyolítása a tulsufaltság miatt rövid idő alatt nem történhetik meg. A háboru kitörése óta, a közlekedésben beállott zavarokra való tekintettel, a hatóság kénytelen eltekinteni az utasok létszámától, s miután más-keppen a közlekedést egyáltalán nem lehetne lebonyolítani, a kocsikra annyian szállhatnak fel, a mennyien tudnak.

A közönség megértő, tudja, hogy háboru van, s tudja, hogy ez minden üzemet megvisel és ezért — bár a

sok várakozásban el is veszti a türelmét, boszankodik, idegeskedik — napirendre tér fölötte. A háboru azonban már megszokott dolog lett, s minden jó üzem, a mely a háboru elején még zavarokkal küzdött, azóta igyekezett pótolni a hiányokat, mert nyilvánvaló, hogy a háboru olyan hosszúra nyúlt, hogy egyetlen lelkiismeretes vállalat sem engedheti már meg magának, hogy a háboruval okolja meg a rendellenességeket. Most már igyekszik mindenki rendes kerékvágásba vinni a maga dolgát, mert hiszen az állandósult háboru csak állandó rend mellett viselhető el.

Az utcai közlekedés azonban egyre jobban sinylődik a háboru terhei alatt. A kinek dolga van az utcán, most már igen sok időt veszít el haszontalan, villamosra való várakozással, s ennek arányában nő a panaszkodók száma is. Kezd problémává nőni különösen a városi kezelésben lévő vasutunk ügye, és ezért érdekesnek tartjuk néhány számadattal megvilágítani annak az okait.

A *Budapesti Villamos Városi Vasut* kimutatásait vizsgálva, egyetlen komoly bajra akadunk, s ez a *személyzet létszámának nagy csökkenése*. A háboru kitörésének hónapjában, *mult évi júliusban 687 kocsivezető és 793 kalauz teljesített szolgálatot*. A következő hónapban, *augusztusban*, a mozgósítás következtében, *a kocsivezetők száma 387-re, a kalauzoké pedig 442-re szállott le*. Ez a szám

septemberben még tovább csökkent: 275 kocsivezetőre és 343 kalauzra. Hirtelen be kellett vonulniok a tartalékosoknak és az A) osztályu népfelkelők egy részének, a mi a számok által kifejezett mértékben érintette a Városi Villamost is.

Időközben a felmentési kérvényeket elintézték és a nélkülözhetetleneket hazabocsátották, mire *decemberben* a forgalmi személyzet létszáma már lényeges emelkedést mutat. Ebben a hónapban ugyanis már *432 kocsivezető és 567 kalauz dolgozott* a forgalom lebonyolításán. A későbbi sorozásokon, a mikor a B) osztályu népfelkelők kerültek állítás alá, a kalauzokat és a kocsivezetőket felmentették a katonai szolgálat alól, mind a mellett — és ez a legmeglepőbb a statisztikában — *a kocsivezetők és a kalauzok száma ismét rohamosan esett, a mi azt mutatja, hogy a hiányzók kiléptek a Városi Villamos Vasut szolgálatából*. Minthogy pedig időközben a kalauzok helyét részben nőekkel töltötték be, s mert tudjuk, hogy igen sok új embert alkalmazott és tanított be a vasut, a szolgálatból kilépők száma feltűnő soknak látszik. A *jelentlegi forgalomban ugyanis 301 kocsivezető dolgozik, tehát 121-gyel kevesebb, mint decemberben, a kalauzok száma pedig a nőekkel együtt 648-ra rug*.

Ezeket a számadatokat kiegészíthetjük a menetrend rubrikáiból, a melyek azt mutatják, hogy míg a mult év nyarán *23 különböző viszonylatban közlekedtek a kocsik*, most

ez a szám lepadt 16-ra. Megszüntek a következő relációk: a 12-es, a mely a Boráros-tér—Körut—Király-utca—Városliget között közlekedett, a 18-as, a mely Eskü-tér—Baross-utca—Kőbánya—Kápolna-tér, a 34-es, a mely Kispestre, a 38-as, a mely Rókus-kórház—Ferenc Józef-laktanya, a 48-as, a mely Margithid—Városliget között és az 52-es, a mely Erzsébetfalva és az Országház-tér között közlekedett. Ezenkívül több relációban az egyes kocsik egymás között lévő indulási időkülönbszetét ki kellett tolni, a mi természetesen nem szolgált javára a közlekedésnek.

A mint említettük, a megromlott viszonyok főoka a személyzet csökkenése. Néhány hónappal ezelőtt részben úgy segítettek magukon a villamosok, hogy a kalauzok közül az alkalmasabbakat kiképezték kocsivezetőknek, s helyüket nőkkel pótolták. A női alkalmazottak az első időben napi 2 korona 40 fillér, később 2 korona 60 fillér fizetést kapnak, a mi — bár a férfi alkalmazottaknak is alacsony fizetésük van — még ahhoz viszonyítva is nagy megtakarítást jelent a vállalatokra nézve. Beszéltünk több kalauzzal és vezetővel, s közülök az egyik vezető, a ki feltűnően intelligensnek mutatkozott, néhány szóval találóan megvilágította az egész kérdést.

— Hat éve vagyok vezető, — mondta keserűen nevetve — s már fölvittem annyira, hogy fizetésem naponta 1 forint 83 krajcárt tesz ki. Ebből 60 krajcár esik a házbérre, most tessék kiszámítani, hogyan éljek meg a családommal. A nők? Az más. Azoknak elég az 1 forint 20 krajcár is, csak arra vagyok kíváncsi, hogy télen mit csinál velük

a vállalat, ha lefagynak majd a kocsiról. A ki idejében el tudott szabadulni, az sietett is itthagyni a villamost, mert más foglalkozásban most mindenki kereshet. Januárban már annyian kiléptek, hogy a vállalat egyetlen megoldásnak csak azt látta, ha a személyzetet katonai parancsnokság alá helyezteti. Ez meg is történt még január végén. Szégyellem magam, de nem segíthetek rajta és bizony úgy van, hogy hazulról, a szüleimtől kell pótolnom a fizetésemhez, hogy megéhessek. Olyan kevés a fizetésünk, hogy még akkor sem lehetne belőle megélni, ha nem lenne drágaság.

A mit ez a kocsivezető mond, az nagyon érthető beszéd és szinte fölöslegessé teszi azokat a számadatokat, a melyeket előbb soroltunk fel. Nagyjában és az arányokat figyelembevéve, ilyen a helyzet a Közutinál is. Egészen szepeket és okosakat mondott az előbb kihallgatott kocsivezető, és azt mindenetre megmagyarázta érthetően, hogy miért kell annyiszor beszánkodva várakoznunk a villamosra.