



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

351.81

Szerző:

Cím: Rendet kell teremteni a főváros közlekedési dzsungeljében

Forrás:

8 órás újság

Bm

1925. 8. 18.

Hely

Idő

41925

Személy

Helyszá

Mozgalom a közlekedési tarifák további mérséklésére.

Rendet kell teremteni a főváros közlekedési dzsungeljében

Még mindig drágák a villamos jegyek, a hetikártyák és a havi bérletjegyek. A külföldön mindenütt olcsóbbak a bérautók, mint Budapesten. Mivel indokolják az érdekeltek a drága tarifát?

— Saját tudósítónktól. —

A villamostarifáknak augusztus 31-én életbelépő leszállításával a fővárosi lakosságunk egy régóta sürgetett kívánsága fog megvalósulni. Amde a legfőbb közlekedési eszköznek tarifamérséklései, mint már is megállapítható, nem történtek meg abban a mértékben, amilyenben az kívánatos lett volna. Igaz ugyan, hogy egyszerű jegyeknél elég lényeges olcsóbbodás következett be az átszállójegyeknek ötszáz koronás mérséklése és a kétszeri átszállás lehetővé tétele folytán és értékes anyagi előnyt jelent az ölelkező szakasz-rendszerek megvalósítása is, hanem a hetikártyáknál, a tanulóbérleteknél és a havi bérletjegyeknél csak egészen jelentéktelen árleszállítás történt, amennyiben a hetikártyák 40 ezer koronás árát csupán ötezer koronával, tehát mindössze 12,5 százalékkal, az 500 ezer koronás havi bérletekét 50 ezer koronával, tehát 10 százalékkal és a fénykép nélküli arcképes igazolványok havi 620 ezer koronás díját 60 ezer koronával, tehát mintegy 10 perccel mérsékeltek csupán.

Pedig éppen ezeknél a jegytípusoknál lett volna szükség nagyobb arányú ármérséklésre, miután ezeket a jegyeket többnyire azok a kis egzisztenciák veszik igénybe, akik foglalkozásukból kifolyólag a leggyakrabban veszik igénybe a villamosvasutakat és akik

havi fizetésüknek egy jelentékeny százalékát, annak 20—30 perccentjét, költik ezekre a bérletjegyekre.

Idetartoznak azután a tanulójegyek is, amelyeknek árát 24 ezer koronáról csak 22.000 koronára csökkentették. Ezek az ármérséklések olyan jelentéktelen mértékűek, hogy érthető módon elégedetlenséget váltottak ki az érintett lakosság körében és értesülésünk szerint máris

mozgalom van keletkezében, amely a tarifa-mérsékléseknek az említett irányban történő kiszélesítését kívánja

és amelynek kezdeményezői fel akarják

hívni az illetékes tényezők figyelmét annak a megobrásnak antiszociális voltára, amelynek következtében a kisekszisztenciák csekély fizetésüknek jelentékeny hányvadát kénytelenek áldozni havi villamosköltségeikre.

Kívánatos volna, hogy ez a mozgalom sikerre vezessen, azonban a villamostarifáknak most elhatározott leszállítása csak első lépés a budapesti közlekedés olcsóbbá tételében és nyomon kell azt követnie

a bérkocsik és a bérautók viteldij-leszállításának is.

Budapest minden időkből a világ legdrágább városa volt a közlekedési járművek díjszabása tekintetében, ma azonban különösen az és a külföld nagy városaival ebben az irányban történő összehasonlítás a magyar főváros hátrányára üt ki és azt mutatja, hogy

Budapesten olyan közlekedési dzsungel van, amelyben alapos nagytakarításra van szükség.

Igaz, hogy a magyar főváros közlekedési viszonyai most bizonyos átmeneti állapotban vannak, mert a kihalófélben lévő bérkocsik helyett csak nemrég kezdett áttérni az autóközlekedésre, ez azonban nem szolgálhat elegendő magyarázattal a közlekedés drága és rendszertelen voltának.

Nálunk sokkal drágább a bérkocsi és a bérautó, mint a külföldön.

Franciaországban az autótaxik ma már békebeli tarifákkal mennek, Bécsben az autótaxi tarifája mindössze négyezerszeres, a mi 5800-szoros és 8000-szeres autótaxi viteldijainkkal szemben. Olaszországban nagy távolságokat lehet befutni autón két és fél líráért, tehát 7 ezer koronáért, míg nálunk a legkisebb autót is 30—50—70 ezer korona. Ezt a luxust kevés fővárosi ember engedheti meg magának, de, úgy látszik, az autót ma még mindig úgy kezelik nálunk, mint luxusutazásokra szolgáló közlekedési eszközt és nem mint olyan rendes járművet, amelyre a dolgát siető-

sen elvégezni akaró, kispénzű polgárembernek szüksége van.

Hogy ezek a magas tarifák minden ellenkező állítás ellenére csakugyan leszállíthatók, azt mutatja az a tény, hogy amikor a bérautófuvarozók az erre vonatkozó engedélyeiket kikérték, *maguk ajánlották fel, hogy jelentékenyen olcsóbb tarifával fognak szállítani, mint a főváros által privilegizált Márta-típusú autótaxik és*

átlag 25 százalékkal olcsóbb tarifák megállapítására tettek javaslatot,

amely esetben *a nagy autótaxik nyolcezerszeres veldíja hétézerszeresre, a kistípusú Mág kocsiké 5800 korona volt 4350-szeresre csökkent volna.* Ezzel a kérésükkel azonban elutasították őket, éppen a Márta monopoliumára való hivatkozással, amely — mondották — így nem tudná fentartani üzemét.

Azt mondják, *az autótarifák azért olyan drágák, mert*

a külföldről behozott autókalkatrészek után horribilis vámost kell még ma is fizetni.

és a belföldön készülő autók előállítási költségei szintén olyan drága, hogy *csak a magasabb tarifák fentartásával remélhető a beszerzési költségek egy részének megtérülése.* Hivatkoznak a benzín drágaságára is, amely külföldön közel fele annyiba kerül, mint nálunk. Ez az indokolás nem állja a helyét, mert hozzáértők véleménye szerint *az alacsonyabb tarifa mellett sokkal gyakoribb volna a bérautó igénybevétele és az említett költségek sokkal hamarabb térülnek meg, mint a mai tarifák mellett.*

Ma már megállapítható az is, hogy

a nagy típusú bérautók a gyakorlatban egyáltalán nem váltak be.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a közönség sokkal erősebb mértékben veszi igénybe a kétüléses kisautókat, mint a négy, ötülésű nagy autókat, amelyek a pályaudvarokról igen gyakran üresen, utas nélkül futnak be, mert az utasak zöme nem csapatostól keres közlekedési járművet, hanem *nagyobbrészt egyenként, kettősével használja azokat, nincs tehát szükségük a négyüléses bérautókra.* Éppen ez a tapasztalat vezetett az utóbbi időben a kistípusú kocsik szaporítására, de csodálatos módon arra még sem fizettek rá, hogy magas tarifával és utas nélkül még kevésbé tudnak egzisztálni a Márta-kocsik, mint esetleg leszállított tarifával.

De

a bérkocsik tarifa-mérséklésének is sorra kell előbb-utóbb kerülnie.

Mióta a bérkocsi tulajdonosok egymásután váltják be bérkocsi rendszamaikat bérautóengedélyekre, azóta a bérkocsik száma erősen csökkent, de még így sem prosperálnak a hétézerszeres tarifával dolgozó bérbocsisok, mert *ma már alig veszik őket igénybe.* A konflisnak és a fiakkernek, helyesebben az egy- és kétfogatu kocsiknak ma egyforma tarifájuk van és a bérkocsi-tulajdonosok *még a lóállományt is kicserélték és sokkal jobb lovakat állítanak be a kocsik elé, mint ezelőtt, úgy, hogy a pesti konflislóról gyártott rossz vicceknek ma már kevés alapjuk van, mert a nagy ritkán látható kocsik elé rendszeren türhetően táplált elég jó lovak vannak fogva.*

A bérkocsisok keservesen panaszkodnak azon, hogy *alig kapnak naponta egy-két*

juvart és hogy a közönség ma már úgy látszik, egyáltalán tudomást sem akar venni létezésükről. Azt mondják, hogy

a napi rezsiköltségeket sem keresik meg legföbbször,

de csodálatos módon még sem gondolnak a hétézerszeres tarifa leszállítására, holott mégis ez volna az egyedüli lehetőség arra, hogy a publikum gyakrabban vegye igénybe járműiket és hogy így az utasforgalmuk szaporítása révén keressék meg azokat az összegeket, amelyekre a hétézerszeres drága tarifa mellett ennél a lassu dívatját mult járműnél nem lehet kilátás

A tarifa leszállítást ezeknél indokolttá tenné a takarmányáraknak az utóbbi időben beállott csökkenése is,

mert kétségtelen és ezt a bérkocsisok is elismerik, hogy *a lótartási költségek ma kisebbek, mint tavaly.*

A tarifák leszállítására tehát ugy a bérkocsiknál, mint a bérautóknál minden alap meg van és így az nem *határozható tovább.* Mindenesetre könnyebb volna ennek a föladatnak a megoldása, ha a közlekedés rnedezésének kérdésével foglalkozó hatóságoknak nem volna állandóan *a legkülönbözőbb típusú közlekedési járművekkel dolguk, hanem egvöntetű tarifát állapítanának meg azokra.* Ennek ideje azonban csak akkor fog elkövetkezni, ha a bérkocsik helyét teljesen a bérautók foglalják el, amikor azonban nem lehet majd kitérni az alól a kötelesség alól, hogy ezeknek tarifáját *a közönség tهربíró képességének arányában érezhető mértékben leszállítsák.*