

Közlekedési és tarifa-ügyek.

A Városi villamos.

Nem mondunk ujat, ha azt állítjuk, hogy sehol a világon nincs olyan drága és rossz közlekedés, mint a mi fővárosunkban. Nagy része van ezekben a tarthatatlan állapotokban a *Városi villamos vasut-társaságnak*, mely a fejlődő Budapest növekedő forgalmi igényeinek sehogysem képes megfelelni. Ez a körülmény pedig annál szomorubb, minthogy a főváros a vasut részvényei megvásárlásával súlyos áldozatokat hozott abban a reményben, hogy Budapest közlekedési viszonyai ezáltal lényegesen meg fognak javulni.

Csakhogy ennek éppen az ellenkezője következett be. Amióta ugyanis a főváros résztulajdonosa lett a vasutnak, azóta a társaság újabb beruházásokat egyáltalában nem eszközölt, a kocsiparkot nem szaporította, a vonalakat nem erősítette, úgy, hogy a hálózat teljesítőképessége nem tartott lépést a forgalom természetes növekedésével. Ma azután úgy áll a dolog, hogy a nap bizonyos szakáiban *a forgalom a Városi villamos vonalain ugyszólván megakad*. A város szívében, a nagykörutakon, néha 10 percig kell kocsira várni és akkor sem lehet helyet kapni, mert minden kocsi zsúfolva érkezik.

Este 9 $\frac{1}{2}$ óra után pedig csak negyedfélóránként közlekednek a kocsik 11-ig és ha valamely színházban az előadás 11 óra után ér véget, akkor a közönség gyalog mehet haza, mert Európa egyik legszebb fővárosában, Budapestén, a legélénkebb úton 11 $\frac{1}{2}$ óra után csak véletlenül juthat villamos kocsihoz. Miután a hálózat is, még a forgalom is növekedett, a kocsipark pedig ugyanaz maradt, ma a kocsijáratok sűrűsége mintegy 20%-kal kisebb, mint akkor, amikor még a főváros nem volt a vasutnak a köztulajdonosa.

A *viteldijak* tekintetében pedig Budapest világrekordot teremtett. Nálunk 12 fillérért legfeljebb ötperces utakat lehet tenni. Berlinben 10 pfennigért, tehát ugyancsak 12 fillérért, órászámra utazhatik az ember a villamos vasuton. Bécsben 12 és 14 filléres jegyekkel is át lehet szállni, nálunk csak 16 és 20 filléres jegyekkel.

Amit pedig nálunk a jegykezelésben produkálnak, az már igazán a csodával határos. Még öreg kalauzok sem ismerik ki magukat abban az időtrabló, komplikált jegykezelésben, melyet a Városi villamos igazgatósága a közönség bosszantására kitalált.

Midőn a főváros a városi villamos részvényeinek a többségét megszerezte, akkor azt hirdették, hogy a viteldijakat majd leszállítják. Ezt az ígéretet nem váltották be, hanem a helyett a főváros közönségének rosszabb közlekedésben van része és ezenkívül viseli azokat a veszteségeket, melyek a részvényvásárlásból reá háramlík. Ugyanis az annak idején magas árfolyam mellett megvásárolt részvények jövedelme, illetve osztaléka jóval kevesebb, mint az a kamat, amelyet a főváros azért a kölcsönpénzért fizet, melyért a részvényeket megszerezte. Ez a különbség már eddig is milliókra rug.

Az ember azt hinné, hogy a városi villamosnál a vezetés azok kezében van, akik

a részvények többségét birják. A természetes tehát az volna, ha a társaság igazgatóságában a főváros emberei volnának többségben. A városházán uralkodó többség eddig azonban ezt is megakadályozta. Az a családi klikk ugyanis, mely a városi villamos ügyeit korlátlanul, minden ellenőrzés nélkül vezeti, politikai szolgálatokkal igyekszik a demokraták tagjait a maga részére biztosítani.

A főváros közönsége, mely sokat szenved a Városi villamos páratlanul rossz közlekedési viszonyai miatt, erélyesen követeli, hogy a főváros tanácsa a részvények többsége révén teljes egészében gyakorolja a Városi villamosnál azokat a jogokat, melyek őt megilletik.

Hajózás.

E héten a hajók Budapesten péntekig 252.000 mm. gabonaforgalmat bonyolítottak le és pedig 134.000 mm. búzát, 36.000 mm. rozsot, 14.000 mm. árpát, 42.000 mm. zabot, 13.000 mm. tengerit, 8000 mm. repcét és 5000 mm. kölest. Ebből 140.000 mm., vagyis 55.000 mm. buza, 34.000 mm. rozs, 11.000 mm. árpa, 29.000 mm. zab, 6000 mm. tengeri és 5000 mm. repce, tovább ment, a felsőviszonylatok felé, a többi pedig a fővárosban és pedig legnagyobb részben a telelőkben maradt. Barcsra és Sziszekre a héten kevés gabonanemű ment és a vízmenti nyilvános raktárak készlete sem gyarapodott olyan rohamosan, mint eddig, mert új áru kevés érkezett, a régiek egy részét pedig berakták alvó rakományul, az ott állomásozó üres uszályhajók, amelyek azonban nem maradnak ott, hanem néhány a barcsi, a legtöbb pedig a budapesti telelőkbe kerül. Az Aldunáról, a Vaskapun át nem került gabonanemű Orsovára s a közeljövőben is már csak néhány uszályrakomány várható oda. Ellenben az Aldunának lefelé irányuló gabonaforgalma igen élénk.

Az *örlemény-forgalom* még változatlanul élénk és pedig nemcsak Budapestről, hanem a pozsonyi és különösen a barcsi átrakodó felől is. A hét derekáig a hajók Budapesten 86.000 mm. örlemény-, illetőleg 76.000 mm. liszt- és 10.000 mm. korpaforgalmat bonyolítottak le, mely 829 mm. korpaforgalmat bonyolítottak le, mely 829 budapesti származású volt és néhány kisebb tétel híján, Ausztriába ment.

A *darabáru-forgalom* a még fönálló viszonylatokban rendkívül nagy, az egyéb viszonylatokba föladott és uton lévő nagy tömeg darabárut pedig a hajósvállalatok a lehető leggyorsabban igyekeznek továbbítani, hogy az még a legtávolabbi, levantei viszonylatokban is, a tél beállta előtt rendeltetési helyére érkezék. Az utolsó heti kimutatás szerint a hajók Budapesten 155.821 mm. darabáru-forgalmat bonyolítottak le, melyből a helyben föladott és a továbbított árukra 63.022 mm. jutott.

A *szén-szállítás* a felső viszonylatok felől az előrehaladott évszakra való tekintettel, még mindig gyarapszik, mert a kereskedelmi érdekeltég iparkodik egy-egy uszályhajó-rakomány szent olcsón és gyorsan viziuton megszerezni, hogy megmeneküljön a drága, fölötte késedelmes és a kirakási határidőnek jogosulatlanul kimesterkélt megszorítása által terhelt vasuti szállítástól. Az utolsó heti kimutatás szerint még mindig 175.000 ből 28.877 mm. szén uszott alá és pedig 2200 mm. kivételével budapesti rendeltetéssel. Egyéb viszonylatokban a szénszállítás szintén élénk.

A *terméskő-szállítás* valamint a *cement- és téglaforgalom* az előre haladott évszak következtében befejezéséhez közelg. Ellenben a főváros felé irányuló *homok- és kavics-forgalom* az utolsó heti kimutatás szerint még mindig 175.000 mm.-ra rugott. A *kőolajszállítás* Románia felől még tart, a felső Dunaszakaszon megrakott regensburgi rendeltetésű tankhajók, a héten a megjavult vizállás következtében, akadálytalanul rendeltetési helyükre jutottak.

A *vizállás* a héten mindenfelé javult, úgy hogy a terhes uszályhajók nemcsak a Dunán, hanem a Szávában és a Drávában is könnyítés nélkül közlekedhetnek és csupán az Aldunán nem rakhatók meg a görög uszályhajók teljes merülési képességükre.