



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1924"

Személy

Szerző:

Cím: *Miért ad a budapesti villamos 500 korona**jutalmat annak aki megvárja a közvetlen*

kocsit

Forrás:

Tesi Napló

Bp.
(Hely)1924. 7. 10.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

Közp. nyomt. XX. cs. 23.

Székesfehérvári házinyomda 1923

Miért ad a budapesti villamos 500 korona jutalmat annak, aki megvárja a közvetlen kocsit?

Budapestnek van a legrosszabb, a közönség számára legkényelmetlenebb villamos-tarifarendszere az egész világon!

A pesti jegyrendszer a zónarendszeren épül fel, amelynek helyességéről ma, amikor a lakásukat csak a legkevésben tudják a műhelyük közelében megvásárolni, szintén vitatkozni lehet. A pesti villamosigazgatóságot — mint a világon sok más villamosigazgatóságot is — két elv vezeti. Egyrészt a rövid utakért mérsékelt díjat akar szedni (ezt célozza a szakaszjegy), másrészt a hosszabb menetre érvényes jegynél módot akar ugyan nyújtani, hogy a város minden pontjáról minden pontját egyetlen jeggyel el lehessen érni, de emellett a közönséget rá akarja bírni arra, hogy *egy jeggyel csak egy utat* tehessen meg a legrövidebb útvonalon és ne kanyaroghassa be a fél várost.

Lássuk most e célok érdekében kiesztelt rendszabályokat. Először is az átszállásoktól félnek nagyon a pesti villamosnál, ezért korlátozták a megengedett átszállások számát egyre, illetve kettőre; azután elengednek teljes 500 koronát a jegy árából azoknak a türelmes polgároknak, akik például a Berlini téren negyedórákat hajlandók várni egy közvetlen kelenföldi kocsira, végül a menetidőt egy órára korlátozta.

Mit ér el már most ezekkel a rendszabályokkal a társaság? Először is azt, hogy *a város egyes pontjairól nem lehet minden pontot megközelíteni*. Tesék csak megpróbálni az MTK hungáriaúti pályájáról a Vilma királyné útra egyetlen jeggyel utazni. Másodszor is kénytelen a társaság a forgalmat hosszútávú kocsikkal lebonyolítani, ami azután a közlekedést rendszertelenné teszi. Harmadszor, a pesti jeggyel minden rendszabály mellett a *legkomplikáltabb körutazásokat lehet, sokszor kell is tenni*. Egy ha valaki a Podmanitzky utcából a Rákóczi útra akar menni, nem használhatja a 8-asról átszállva az egyetlen észszerű 6-ost, hanem kénytelen a Vilmos császár útnál vagy az Eskü téren átszállani. A

villamos tehát 2 vagy 3 vonalszakaszon át cipeli magával hiába utasát. Ellenben a Nyugattól a Retek utcai hurokig a legrövidebb Margit körúti irányon kívül még vagy 3-4 úton lehet eljutni, ami közben az ember a Ferenc József-hídhöz is elkalandozhat.

Hogy áll ez a dolog külföldön? Csak két példát idézek. Münchenben a menetjegy annál drágább, minél több zónát utazik az ember. A kalauz a menetjegyen, amelyre a város egyszerű tervrajzát ábrázolja, ceruzával megjelöli a kiindulás helyét, a célt, a napot s az órát. A jegy akárhányszori átszállással érvényes a legrövidebb útvonalon a legrövidebb idő alatt.

Bécsben egységes átszállójegy (1700 koronás!) van. A kalauz a napot, az órát, a felszállás helyét és a menetirányt lyukasztja. A jegy mindaddig érvényes, amíg az utas az egyenestől el nem tér, vagy az utazás ideje le nem jár. Példánkat alkalmazzuk a pesti viszonyokra: egy »Nagykörút« — a Nyugattól távolodva, 1/6 jelzésű jegy érvényes a körúton és hármely parallel vonalon *csak* a jelzett irányban, a betorkoló vonalakon *csak kifelé*. A keleti pályaudvarnál ezt a jegyet azonban *csak 6 óráig* fogadják el érvényesnek, mert a körútról ideig az út nem tart félóránál tovább. A megengedett utazási idő azonban automatikusan meghosszabbodik, amint az utas távolabb jut a kiindulási vonattól. Mivel pedig a jegy csak egyetlen irányban érvényes, az utas természetesen a legrövidebb útvonalat kénytelen választani akárhányszori átszállással is. Példán, ha valaki a Nyugattól a Retek utcai hurokig utazik, *csak a Margit hídon át mehet*. A Ferenc József hídig eljut ugyan, de a budai vonalon a kalauz már csak az Erzsébet hídig engedi vissza, mert ezen a hídon rövidebb úton jöhetett volna át.

Evvel az egyszerű és praktikus rendszerrel mindketten megtalálják a számításukat: a közönség is, a társaság is. Miért kell hát megtartani a mi lehetetlen villamos tarifarendszerünket?

(c. s.)