



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Stör Loltán*

Cím: *Budapest környékének villamosközlekedése*

Forrás: *Fris Újság*

Bp
(Hely)

1927. 9. 22
(Idő)

(Köt. v. füz.) (O)

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1927"

Személy

Keserves, drága és rossz Budapest környékének villamos- közlekedése

A BHEV drága tarifái megbénítják a környéki községek életét — Gyalog vándorolnak Pestre a környéken lakó munkások ezrei — Ahol 28 fillér a legolcsóbb hely — Rákosszentmihály és Pest-szentlőrinc keservei

Szél igazgató nem mond semmi biztatót

Hüvös szelekkel hangosan kopogtat az őszi nyár ajtaján. Didergések, zuzmarások a hajnalok és bizony nagyon korán esteledik már ránk. Az őszi új gondokat áraszt a szegény emberek nyakába, de különösen azokéba, akik Budapest környékéről járnak be dolgozni a fővárosba. Most ezerszer is aktuálisabb az a *rengeteg keserű panasz*, mely egyrészt a főváros környékének *gyatra közlekedése*, másrészt ennek *szinte megfizethetetlen drágasága* ellen érkezik be szerkesztőségünkbe. Sokszor szavá tettük ezeket a panaszokat és sokszor fordultunk már illetékesekhez a környéki közlekedés megjavítása érdekében, de a panasz, kérés és követelés *eddig falrahányt borsónak bizonyult*.

A BHEV méregdrága tarifája

A környéki közlekedést ugyszólván egyeduralja a BHEV. A fővárosból négy vonala vezet kifelé, a keleti pályaudvartól Gödöllő felé,

amelynek mellékvonala Kákosfalvaig húzódik. A Vágóhidtól Ráckeveig, a Pálffy-tértől Szentendrétől és a Gellért-szállótól Tétényig. Mind a négy vonala a környék legforgalmasabb és legfejlesztésképesebb helységeit köti össze a fővárossal. Hogy hogyan? Erről a panaszok százai tanuskodnak. A panasz legtöbbször a *menetrend és a kocsi elégtelen száma és a méregdrága tarifák* ellen érkezik.

A legolcsóbb jegy a BHEV-en
28 fillér

Ennyibe kerül a szakaszjegy. Az tehát, aki a Gellért-tértől néhány megállonyira levő Budafoki-utig megy, 28 fillért fizet a harmadik osztályon. Nem is szólna arról, hogy mennyi birságot fizet, ha nagy sietésében véletlenül a második osztályra száll fel, amelyről *nincs ut a harmadik kocsiosztályba*, mert a közből levő üvegajtót szabályrendelet szerint nem szabad felnyitni.

Miért fizet Rákosszentmihály
dupla viteldiját?

A környék fejlődése a BHEV üzleti politikájának hatása alatt megkérdőjelezhető. A telkeken nem indul meg

az építkezés, mert a közlekedés gyatra. Vállalkozó kedv nincs, mert a BHEV még 90 évig fogja monopoliumos szerződése szerint uralni a környéket. A környéki községek egyik legfejlesztésképesebbjé, Rákosszentmihálynak még mostohább helyzete van.

Erről az ottani Polgári Kör vezetője a következőket jelentette ki munkatársunknak:

— Rákosszentmihályon nagy közlekedési bizottság alakult a közlekedés olcsóbbá tétele érdekében. Rákosszentmihály község elöljáróságának és a lakosság összes rétegeinek bevonásával. Megvizsgáltuk azóta a Bhevének Rákosszentmihályllyal kötött területhasználati szerződését és abból meggyőződünk, hogy a Bhevének *nincs kizárólagos joga a Rákosszentmihályi közlekedés lebonyolítására*. És a lehetőség megvan adva más közlekedési vállalatnak is Rákosszentmihály közlekedésének lebonyolítására. De legfontosabb az, hogy *sürgős szükség van közlekedésünk olcsóbbá tételére*.

Lakosságunk nagy része már kénytelen gyalog járni a fővárosba, mert nem bírja megfizetni a tarthatatlanul magas villamosviteldijakat.

— Nekünk mindegy, akár a Beszkárt vonalait hosszabbítják meg a község határáig, akár a Máv. itteni pályaudvart rendezik be személyforgalomra, de *mindenesetre sürgősen meg kell valósítani valamelyiket*, hogy az itteni lakosság érdekei, sőt mondhatni létfordulási némileg meg legyenek védve a Bhevé közlekedési politikája ellen.

Nem tartjuk elképzelhetőnek azt sem, ha a vasúti és hajózási főfelügyelőség, vagy a kereskedelemügyi miniszter

a BHEV-et tarifájának leszállítására kényszerítené.

mert ha a Bhevé tarifáját nézzük, elég okot találunk a hatóságok beavatkozására. Alapelvnek szerintünk egy tarifánál annak kell lenni, hogy *egyforma menetdíj követelhető*. Már pedig ez nincs meg a Bhevé-nél.

— Rákosszentmihály távolsága a Budapest Keleti-pályaudvartól 9 kilométer. A Beszkárt-vonalra is ér-

vényes havi bérletjegy áráért ezen az utvonalon 24 pengő 40 fillért kell fizetni. A Vágóhídi Bhevé vonalon Soroksár távolsága szintén csak 9 km. és oda a Beszkárt-vonalra is érvényes átszálló havi bérletjegy mégis csak 14 pengő 40 fillér. Ugyancsak Budafok távolsága 10 km. és oda meg csak 16 pengő 80 fillérbe kerül hasonló havi bérletjegy. Ezen egyszerű összehasonlításból világosan látni lehet, hogy a Bhevé menetdíjai *ugyanolyan távolságu utvonalakon mennyire eltérők*. És nem tudjuk megérteni, hogy miért éppen Rákosszentmihály a mostohagyermek?

Mi lesz a BHEV vonalainak kiépítésével?

De panaszok jönnek onnan is, ahol még nem adatott meg az a szerencse, hogy a Bhevé közlekedés ellen kifogásokat lehetne támasztani, onnan, ahol a Bhevé jóvoltából

egyenesen nem lehet a fővárosba jönni

A Szentendre és Visegrád közötti

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

falvakra és nyaralókra gondolunk elsősorban, amelyek ki vannak kapcsolva a forgalomból. A BHEV szerződésében kötelezte magát, hogy a Pálffy-térről kiinduló szentendrei vonalat *összeköti* Visegráddal.

A töltések négy évvel ezelőtt elkészültek, de közben a Duná-
áradás elmosta

ezeket; mert senki sem törődött a megvédésével. Ugyancsak kész a

Gödöllő—aszódi földmunka,

de sineket, úgy látszik, elfelejtettek rárakni. A ténylegi vonal továbbépítését is megkezdték, de a buzgalom *elmúltával abbahagyták*. Az érdekelt községek szívszorogva várják a vasutat!

Nehéz az átszállás

Sok a panasz, hogy az egyes mellékágak csatlakozásainál a menetrend hiányos. Az átszállásra sokszor hosszú *negyedórátig, sőt félórátig* kell várni. Ezen pedig igazán lehetne segíteni.

Szél igazgató egyelőre nem ígér javulást

Mindezeket a panaszokat a legilletékesebbhez, Szél Árpád, a BHEV ügyvezető igazgatója elé tárta a *Friss Újság munkatársa*. A választ, amelyet reménykedve vár annyi ember, itt adjuk.

— *Lesz-e valami a BHEV vonalainak meghosszabbításával?* — szöjt az első kérdésünk.

— Tártyalás alatt vannak a kereskedelmi minisztériumban. Egyelőre a közeljövőben a ráckevei vonalat fogjuk *Szalkszentmártonig* meghosszabbítani, a többiek csak aztán, néhány éven belül következhetnek.

— Menetdíjak mérséklésére gondoltak-e az igazgató urak?

— *Egyelőre ez lehetetlen*. Ha majd jobban kiépülnek a vonalaink és a forgalom növekszik, akkor lehet szó tarifamérséklésről.

— Addig mit csináljon a sok környéki szegény ember?

— Sajnálom nagyon. *Mi olesóiban nem adhatjuk a jegyeket*. A mi forgalmunkat nem lehet a közutéhoz hasonlítani. Nálunk az utasok nem cserélődnek minden állomáson, mint a városban. Egy helyet *mi csak egyszer adunk el, nem harmincsor, mint a városi vasutak*.

— Mit szól igazgató ur Rákosszentmihály speciális panaszához? Miért drágább ott a bérlet, mint másutt.

— Rákosszentmihály szerencsétlen zónába esett. *Nálunk 2, 5, 10 kilométeres* tarifák vannak. Mig a hivatkozott Budafok és Ráckeve a 9 kilométeres zónában van, tehát 5 kilométert fizet, addig Rákosszentmihály 10 kilométerre van, tehát *többet fizet*.

Egyel azonban nem számolnak a BHEV-nál. Ha a tarifát leszállítanák, akkor *megötszöröződné a forgalom!* A szegény ember, aki gyalog talpal a városba, *szívesen fizetné az olcsó menetdíjat!* Ez azonban szociális politika lenne!

Pestszentlőrinc keservei a közlekedés miatt

De nemcsak a BHEV, hanem a BESZKART ellen is elég a panasz, különösen a Pestszentlőrinciek azok a mostoha gyermekek, akiket legjobban sújt a városi villamos legujabb érthetetlen menetrendje. Pestszentlőrincre két villamosreláció, a 42-es és az 50-es halad. Mindkettőnek végállomása ott van, ahol a legkevésbé szükség: a 42-es

az Üllői-ut és Nagykörút sarkán, míg az 50-es az Orczy-térre áll be. Régen a Rókus-kórházhoz közlekedtek ezek a kocsik, tehát a város szívébe vitték az utast. Most az a helyzet, hogy

Pestszentlőrinc csak a 42-es kocsit használja,

az 50-esek üresen futnak az Orczy-térre. Ezáltal és azért, mert Pestszentlőrinc közepére csak

**egy-
es
egy pár vezet,**

hatalatlanul megnehezült a forgalom. Zsufolt kocsikról százak és százak maradnak le a megállónál és a pokolba kívánják a villamosok feltalálóját.

Pestszentlőrincnek és Kispestnek *több kocsit kell. Sok ott a nép, aki dolgozni jár Pestre.*

A pestszentlőrincieknek a kívánása az, — mint ezt számtalanjuk felhozta — *hogy a 42-es kocsikat a Beszkárt járassa be a Deák-téri kitérőbe, az 50-es kocsik végállomása pedig az Orczy-tér helyett a Baross-tér legyen.*

A lőrinci villamosok utasainak rettegett veszedelme a budapest-kecskemét—tiszai helyiérdekű vasútnak üllőiuti keresztződése. Amikor lebecsátódnak a soranpók és hosszú tíz percek borítanak fel minden menetrendet és pontosságot.

Építsék ki sürgősen a forgalmat megbénító lőrinci *egy-
es
egy pár* villamost.

Minden kérés, panasz és instancia azonban a pusztába kiáltott szó marad. Ezért a kereskedelmi miniszternek kellene a *környék lakosságából álló értekezletet összehívni* és ezek tanácsából és tapasztalataiból megállapítani majd *kiirtani* a környéki közlekedés rákfenéjét.

Stób Zoltán