

Budapest lakosságának egyik legfőbb panasza a rossz közlekedés. Nap nap után bosszúságot és kényelmetlenséget okoz, hogy a csúcsforgalom idején fűtőkben lógnak az utasok a villamosokon, hogy a teleautobuszok elrobognak a megállóknál túrelmetlenül várakozó emberek mellett.

A hibák okai

Miért rossz a közlekedés? A bajok gyökerei messzire nyúlnak. Az utóbbi években a főváros lakosságának száma rohamos ütemben növekedett. Jelenleg például naponta több mint két és félszerannyian utaznak villamoson, mint 1938-ban. A főváros közlekedése jelentős mértékben fejlődött ugyan, de az utasforgalom növekedése mögött messze elmaradt.

Hiba volt a fővárosi közlekedéssel kapcsolatos beruházási politikánkban is. Minden anyagi erőt a Földalatti Gyorsvasút építésére összpontosítottunk, ugyanakkor elhanyagoltuk a felszíni közlekedés fejlesztését. Szinte csak a földalatti megépítésétől vártuk a közlekedés javulását, s lebecsültük a közlekedés mai problémáinak megoldását.

Ezeket a hibákat felismertük. Pártunk és kormányunk fontos feladatának tekinti a fővárosi közlekedés javítását; tudja, hogy ez is hozzátartozik az életszínvonal emeléséhez. A Földalatti Gyorsvasút hatalmas költségeket igénylő építkezését lelassították. Most a budapesti közlekedés céljaira fordítható anyagi eszközöket a villamos- és autbuszok közlekedés fokozatos fejlesztésére használjuk fel.

A párt, a kormány szilárd elhatározása, hogy a fővárosi közlekedés problémáját gyökeresen megoldja. De a hiba volna olyan illuziókat kelteni, mintha a teljes megoldás csupán hetek, hónapok kérdése lenne. Az aránytalanság a közlekedés mai helyzete és az utasforgalom szükségletei között igen nagy, s ennek megszüntetéséhez hosszabb időre van szükség.

Adjon azonnali segítséget a gépipar!

Nagy, évekre szóló feladatról van szó. De vajjon azt jelenti ez, hogy most már várjunk nyugodtan, amíg évek során lassan-lassan, fokozatosan megjavul a helyzet? Szó sincs róla! *Megvannak a reális anyagi feltételei annak, hogy a főváros közlekedésén most, azonnal lényegesen javítsunk.* S éppen, mert anyagi lehetőségeink korlátozottak, kétszeresen fontos, hogy amit máris meg lehet tenni a közlekedés javításáért, azt valóban késedelem nélkül, azonnal megtegyék. Budapest lakosait joggal háborítja fel, hogy a megfelelő energikus intézkedések egyre késnek, hogy a közlekedés helyzete az utóbbi hónapokban alig-alig javult, sőt egyes területeken romlott.

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

A fővárosi közlekedésről

Forrás: *szabad nép*

1954. V. 21

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fűz.)

(Oldal)

Az egyik legégetőbb kérdés az alkatrész-ellátás. A «Szabad Nép» már február 20-án rámutatott arra, hogy a kohó- és gépipari minisztérium és üzemei súlyosan lebecsülik ezt a feladatot. Arról írtunk akkor, hogy számos autbusz van forgalmon kívül, s várja a szükséges alkatrészeket. E figyelmeztetést azonban a minisztérium és üzemei nem szívelelték meg. A legutóbbi napokban 86 autbusz rostokolt a javítóműhelyekben — pedig ezekre műhaltatlanul szükség lett volna a közlekedésben. Az alkatrészhiány miatt rendkívül elhúzódik ezeknek az autbuszoknak a kijavítása.

Felkerestünk néhány üzemet, amelynek alkatrészeket kellene szállítania a budapesti közlekedés számára. A Láng Gépgyár például az első negyedévben mindössze 73,8 százalékra teljesítette az alkatrészek gyártásának kötvét. Áprilisban túlteljesítették ugyan a tervet — de ebben sincs elég köszönet. Egyes alkatrészekből már a félelmi rendelésnek is eleget tettek, más, igen fontos alkatrészek gyártását viszont elmulasztották. Pedig hiába készül egyesekből több — a hibás járművet még nem lehet üzembe helyezni, ha éppen a szükséges alkatrész hiányzik.

Amikor ezeket a panaszokat köztöltük Pólinger László elvtárrsal, a gyár főmérnökével, magabiztosan kijelentette:

— Csak tévedésről lehet szó. Mi nem tartozunk alkatrészekkel, hiszen minden felvétel megvan hozzá, hogy a rendeléseket teljesítsük.

A főmérnök elvtárs, sajnos rendkívül tájékozatlan, Hengerfejből például kevés készület (selejt viszont nagyon sok). A gyárban tapasztalatlan, gyakorlatlan öntőkre bízták ezt a kényes munkát. Legutóbb a MEO kel-

ló ellenőrzése nélkül bocsátották ki a gyárból az elkészült hengerfejeket, amelyekről csak a javítóműhelyben derült ki, hogy hibásak. Vezérműtengelyből egyetlen darabot sem szállított az idén a Láng-gyár. Ez is akadályozza a javítómunkát. Megkérdeztük, mi az oka ennek. A gyár vezetői arra hivatkoznak, hogy a fogmarógép elromlott. Valóban, egy hónapja áll. De azután megtudtuk, hogy a gép kijavításához mindössze egy tükére volna szükség — ezt néhány nap alatt el lehetne készíteni.

A Láng-gyár irányító szerve a kohó- és gépipari minisztérium gépipari igazgatósága. Miért túri az igazgatóság, s annak vezetője, Buzgó elvtárs, hogy huszadrangú kérdésnek tekintsék a Láng-gyárban száz- és százezer ember ügyét, a fővárosi közlekedés megjavítását?

A Láng-gyári példa jellemző. Másutt sem az a fő hiba, hogy kevés alkatrészt készítenek, hanem az, hogy nem tartják be részleteiben a programot, kapkodva, rendszeretlenül szállítanak. Nem a közlekedés szükségleteinek megfelelő sorrendben készülnek az alkatrészek. A javítóműhelyeket ellátó szervezetnél elmondották nekünk: gyakori, hogy a gépipar, például a Csepel Autógyár, a «kifizető» darabokból többet, a kisebb, igényesebb darabokból kevesebbet küld. A gépipar egyes, nélkülözhetetlen alkatrészek (első tengelyek és hátsó hidak) gyártásához hónapokig tartó huzavona után még hozzá sem fogott. A budapesti tanács közlekedési igazgatósága komoly erőfeszítéseket tett az alkatrészellátás javítása érdekében, sokszor sürgette a különböző alkatrészeket, de a KGM nem foglalkozott lelkiismeretesen ezzel a fontos kérdéssel.

Az 1954. évi népgazdasági terv pontosan megszabja, mennyi új autbuszt, villamos-

Osztályoz

Tárgy:

385,83

Hely:

Idő:

454

Személy:

Helyszám:

Budapest nyomda, G

kocsit, trolibuszt kell kapnia a fővárosnak. De a beruházási terv végrehajtása is nagyon vontatottan halad. A dunakeszi gyár például még tavalyról adós villamospókocsik készítésével. Az idén sem szállított még egyet sem. Igéretben nincs hiány; először március végére, azután május elsejére ígérte a gyár a kocsikat. Dehát az ígérge-

tésektől nem lesz kisebb a zsúfoltság a villamosokon.

Az Ikarus kis befogadóképességű autbuszokat szállít, jóllehet sokkal többet könnyítenének a helyzetet, ha nagyobb, több utas szállítására alkalmas autbuszokat készítenének a főváros számára. Az Országos Tervhivatalnak és a kohó- és gépipari minisztériumnak gondoskodnia kell arról, hogy ne csak valamikor az év végén, hanem minél előbb készüljenek el az új autbuszok.

A fővárosi közlekedés számára dolgozó gépgyárak zöme — a Láng-gyár, az Ikarus, az Acélöntő- és Csögyár, a MÁVAG stb. — Budapesten van. E gyárak dolgozó saját bürökön érzik, mit jelent a rossz közlekedés. Vajjon emlékeztetik-e őket erre?

Beszélggettünk Herczeg Pállal, a Láng-gyár egyik fiatal öntőjével. Nem is hallott arról, hogy a hengerfejek, amelyeknek készítésében ő is résztvesz, az autbuszok javításához szükségesek.

— Messziről, Erzsébetről járok naponta az üzembe — mondja. — Eppen eleget bosszankodom a közlekedés miatt. Most hallok róla először, hogy mi is hozzájárulhatunk az autbuszok gyors kijavításához. Szégyenlem, hogy helyett tömegesen gyártjuk a selejtet.

A budapesti üzemek könnyíthetnének Budapest lakosságának mindennapos gondjain... *A budapesti pártbizottság komoly mulasztást követett el, amikor nem hívta fel kellőképpen erre az érdekelt gyárak pártbizottságainak figyelmét, nem kezdeményezett széleskörű mozgalmat a fővárosi közlekedés segítségére. Semmi kétség, hogy a budapesti gépgyárak munkásai és mérnökei szívügyüknek tekintenék ezt a mozgalmat.*

A közlekedés dolgozóinak sérelmei

A fővárosi közlekedési vállalatok jelenleg komoly munkahiánnyal küzdenek. Még a rendelkezésre álló járműparkot sem tudjuk kihasználni, mert nincs elég kalauz, járművezető, váltóór, segédmunkás. Az utóbbi hónapokban sok dolgozó otthagyták a közlekedési vállalatokat.

Miért van ez? Sok közlekedési dolgozó úgy érzi; munkáját nem becsülik eléggé, problémáikkal nem törődnek eleget. S meg kell mondani, hogy e panaszokban sok az igazság.

«Elsősorban az étkezésnél van hiba. Sok-

szor kifogásolható és kevés — írja leveleiben Horváth XXXIII. Ferenc. A közlekedés dolgozói sokszor kora hajnalban kezdik munkájukat, s nem egyszerre fejezik be. Ezt megfelelőképpen figyelembe kellene venni étkeztetésük megszervezésénél.

A munkásszállásokon kevés a férőhely. De a meglévő munkásszállások állapotával sem lehetünk kibékülve. Több munkásszálláson nincsenek ruhásszekrények, hiányzik a rádió; a könyvtár, ami otthonosabbá tenné a közlekedési dolgozók hajlékát. Gyálázat, hogy akad olyan munkásszállás, ahol két éve nem cserélték a szalmát!

Sok állomáson hónapok, sőt évek óta hibásak az egészségügyi felszerelések. Kijavítatásukról nem gondoskodnak.

Számos olyan sérelmük van a dolgozóknak, amelynek orvoslásához nem kellene különösebben nagy beruházás, csupán több emberség. Súlyos felelősség terheli az FVV vezetőit, hogy *nem biztosítják a dolgozók törvényben előírt szabadidejét.* Például a kelenföldi telepen Hunyadi Jánosnak és Kovács VII. Józsefnek január 1-től március végéig mindössze három szabadnapja volt. Sok kalauz és vezető, ha csak nyolc órát dolgozik is, valójában 12—14 órán át nem távozhat munkahelyéről, mert szolgáltatást kénytelen több részletben teljesíteni. Gyakran elmulasztják előre közölni a dolgozókkal, mikor lesz szabadidejük, ami megzavarja családi életüket; szórakozásukat, pihenésüket. Mindezen jobb szervezéssel sokat lehetne segíteni. S egyébként is; a jobb szociális ellátás bizonyára enyhítene a létszámhiányon, s akkor könnyebben biztosíthatnák a szabadidőt is.

Mindezekért a hibákért nemcsak a vállalatok vezetői, hanem a budapesti tanács végrehajtó bizottsága is komolyan felelős. A tanács vezetői nem törődtek elég szeretettel és figyelemmel a közlekedési dolgozók jogos igényeivel.

A fővárosi közlekedési dolgozók fizetésrendezésére sor kerül. Teljesítik a közlekedési dolgozók régi kívánságát: kiterjesztik a családtagok bérletével kapcsolatos kedvezményeket is. De ezeknek az intézkedéseknek párosulniok kell a szociális és kulturális igények jobb kielégítésével. S párosulnia kell a nagyobb erkölcsi megbecsüléssel is. Mert valljuk be, ebben sincs eléggé részük a közlekedés dolgozóinak. Munkájukról nem ír, legjobbjaitak nem népszerűsíti a sajtó; problémáikkal nemigen foglalkoznak a kerületi pártbizott-

ságok; nagyon-nagyon ritkán fordul elő, hogy valakit kitüntetének közlülük. Sokan csak okvetetlenkedő embert látnak a kalauzban; türelmetlenek, idegesek vele szemben. Nem gondolnak arra, milyen nehéz, fáradságos az ő munkája; milyen helytállást követel a kalauztól és a vezetőtől, hogy lelkiismeretesen teljesítse kötelességét éjjel és nappal, hétköznap és ünnepen, a legnagyobb csúcsforgalmak idején, nem egyszer az időjárás viszontagságai közepette. *Több megértést és több tiszteletet a közlekedés dolgozóinak munkája iránt!*

A közlekedés megjavítása — politikai kérdés

A közlekedés javítását szolgáló intézkedések végrehajtása gyakran a bürokratizmus és a közömbösség miatt sikkad el. Valamikor a Beszkártnak saját javító-műhelye volt. Később a villamosvasutak főműhelyét önálló vállalattá szervezték, amelynek önálló termelési terve van. E tervben elsősorban a nagy munkákon, a generáljavításokon van a hangsúly. Így persze a főműhelyben elsősorban «a tervet igekeznek teljesíteni» — s háttérbe szorítják a sérült kocsik, a kis hibák gyors kijavítását. A munka nem igazodik a közlekedés gyorsan változó szükségleteihez. Ezt a problémát ismerik a fővárosi tanács vezetői. Ismerik — de minden marad a régiben.

S a többi problémával is hasonló a helyzet. Mindaz, amit a cikkben felsoroltunk, nagyjában-egészében ismeretes a különböző szervek, a Tervhivatal, a közlekedési és postaügyi minisztérium, a kohó- és gépipari minisztérium, a budapesti tanács illetékes vezetői előtt. Egymást követik az értekezletek, ülések, viták — de a problémák érdemben elintézése késik. Minthá csak az ezzel foglalkozó felelős elvtársak nem értenék, milyen nagy ennek a kérdésnek a *politikai jelentősége.*

Millió embert közvetlenül érintő kérdésről van szó! Az emberek joggal elégedetlenek amiatt, hogy nem látnak elég javulást a közlekedésben. Nagyobb odaadás és erély, szenvedélyesebb akarat az intézkedések végrehajtásánál — ez kell ahhoz, hogy gyorsabban javuljon a közlekedés,