

Budapestre vonatkozó ujság

385.85



Szerző: *A fővárosi Közlekedés Csődje*
 Cím: *A fővárosi Közlekedés Csődje*

Forrás: *Írózat*

Bp.
(Hely)

1919. x. 7.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

Személy

Helyszám

"1919."

A fővárosi közlekedés csődje

A főváros közlekedésügye teljes csődbe jutott. A teljes csőd egvaránt vonatkozik úgy a forgalomra, mint a financiákra. A forgalom esődbejutását minden nap saját magunkon tapasztalhatjuk, amikor negyed- és félórakhosszat várakozunk egy-egy reláció kocsijára s amikor nagy nehezen már feljutottunk egy kocsira, akár a belsejébe, akár a Perronjára, tetejére, ütközőjére, vagy két kocsi közé, a „páholy”-ba, akkor pedig mi akadunk el, vagy az előttünk haladó kocsik valamelyike és mehetünk tovább gyalog ki Budapestre, ki Kispestre, ki Budára, ki meg a Hűvösvölgybe. Mi mellett gyenge vigaszunk csak az, hogy mindezt a mulatságot ma már nem 30, hanem 60 fillérért szerezhetjük meg.

De ne higvyje senki, hogy ezzel a 60 fillérrel az utas annyival járult hozzá közlekedésünk fenntartásához, hogy ezzel a közlekedés költségei, legalább annak mai gvarló kereteiben, fedezve vannak. A főváros annakidején megvásárolta a Budapesti Városi Villamos Vasut részvényeinek többségét, hogy így befolyást szerezzen magának a Városi Vasut igazgatására. Később a Károlyi-kormány egyesítette a főváros két közlekedési vállalatát, a Városi és a Közuti Villamos Vasutat, államositotta az immár egyesített villamos vasutakat, elcsapta az igazgatókat és az egyesített üzem élére odaállította Weltner Jenő műszerészsegédet, Weltner Jakab szocialistavezér öccsét, aki a közlekedésügy fejlesztéséhez való hozzáértését azzal igazolta be, hogy évek hosszú során át ő volt az, aki a villamos vasutaknál a — sztrájkokat rendezte. A főváros közlekedésügyének eme kiváló szakér-

tője azután úgy eligazgatta a vállalatot, hogy ma már több százmillió a deficit és ez a deficit a mai nagy munkabérek s a kocsipark eddig nem ismert tempóban való folytonosan fokozódó leromlása folytán nap-nap mellett hihetetlen arányokban növekszik.

Az állam ma már átérzi a helyzet tarthatatlanságát s a kormány minden módon arra törekszik, hogy az állam kasszájába oly mélyen beleakár a Perronjára, tetejére, ütközőjére, vagy anyuló üzemtől valamiképpen megszabadulhasson. Visszakinálták az Egyesített Villamos Vasutakat a fővárosnak is, de ez — mi sem természetesebb —

terhelt vállalatokat a teherrel együtt átvegye. A kormány és a főváros között élénk tárgyalások vannak folyamatban a villamos vasutakról, de döntést e kérdésben csak akkor lehet várni, amikor a kérdés jogi oldala már elintézésre nyert. Ez pedig felette komplikált kérdés, annak dacára, hogy az államositást úgy a jelenlegi kormány, mint a főváros egészen jogtalanul tartja.

A nagyközönséget persze nem a financiák, meg a jogi problémák, hanem maga a közlekedés érdekli. A közönség jobb közlekedést követel, de hogy a közlekedés javulásától még milyen messze vagyunk, azt a legjobban Torma Gy. Géza miniszteri osztálytanácsos, a közuti vasutak ügyeinek megvizsgálására kiküldött miniszteri biztos nyilatkozata sejteti velünk, aki a villamos vasutak ügyéről ezeket mondotta tudósítónknak:

— A budapesti közuti vasutak új vezetőségének az a célja, — amennyire csak a proletárdiktatura idején lerongyolódott kocsipark megengedi, — hogy a forgalmi igényeket a lehető legjobban kielégítse.

— Ehhez azonban elsősorban szén kellene. De mivel a szén beszerzését ezidőszert az ismert termelési és szállítási nehézségek igen hátrányosan befolyásolják, a közuti vasutársaság is, a többi üzemekhez hasonlóan, csupán korlátozott szénmennyiség fölött rendelkezik.

— Ennek ellenére a közuti vasutársaság szeptember hónap 21-ike óta a forgalmi időt 6 órától 8 órára tolta ki, azzal a céllal, hogy mielőbb a szén megszerzésében javulás áll elő, igyekszik a közlekedést legalább is este 9 óráig fentartani.

— A rendelkezésre álló szénmennyiséghez igazodik a közlekedő kocsik száma s a vezetőség odatörekszik, hogy ezeket minél inkább szaporítsa s ezzel megszüntesse az egyre jobban elhanyagolt tolongást és a kocsik oldalain való lógást.

— Nemesak azért szükséges, hogy ennek a rendelkezésnek elejét vegyünk, mert veszedelmes a közönségre, hanem azért is, mert az ezzel előálló nagy megterheletés a mőtoros kocsikat szerfölött megrongálja. Ha ez továbbra is így tart, akkor a javításra szoruló és hasznavehetetlen mőtorok száma annyira megnövekszik, hogy a forgalomnak lebonyolítása egészen lehetetlenné válik.

— Egyébként kilátás van rá, hogy napról-napra egyre több javított kocsit küldhetünk a vonalakra s így a közlekedés ezzel is tetemesen javulni fog.