



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely

Idő

"1929"

Személy

Szerző:

Dános Árpád

Cím:

Miért dolgozik deficittel a földalatti villamos?

Forrás:

Esti Kurir

Bp.

(Hely)

1929. J. 18.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Old)

Miért dolgozik deficittel a földalatti villamos?

Írta: Dr. Dános Árpád

Bevallom, rám nem hatott a meglepetés erejével az a bejelentés, hogy a budapesti földalatti villamos deficittel dolgozik. Engem az lepett volna meg, ha a földalatti villamos központi szervezetét és nagy forgalmi apparátusát egyetlen rövid vonala ki tudná fizetni.

Tudvalevő, hogy Európában az első földalatti villamos Budapestnek volt. Büszkék is voltunk erre és egymásután-jöttek hozzánk Berlinből, Párizsból, Londonból tanulmányozni az új csodát. Azóta elmúlt néhány évtized és ma már Berlinnek, Párizsnak és Londonnak egész földalatti hálózata van és Berlin csak a legutolsó években tizszer olyan nagy kilométer-hálózatot épített meg, mint amilyen a mi földalattink ma. De ez a bajnak még csak egyik oldala. A másik, hogy bár a társaságnak jövedelmezőségi bázisa teljes mozdulatlanságban maradt, adminisztrációja és rezsiköltsége berlini arányokban «fejlődött».

Berlin városában, ha bárhol lemegy az ember a földalatti állomáson, a bejárásnál lévő pénztárnál megváltja a jegyét és többé vasuti közeggel nem találkozik. Nemcsak az ellenőr ismeretlen, nincsen kalauz sem. Pedig a villamosjáratok 6-10 kocsiból állnak, azaz egész vonatjellegűek. Még sincs több vasuti személyzet rajtuk, mint elől a vonat vezetője. A megállóknál, amint megáll a vonat, az egyes kocsik ajtóit automatikusan kinyitlnak és indításkor automatikusan és egyszerre bezárulnak. Kalauz nincsen, sem indításra, sem a jegyek „kezelésére”. Aki egyszer megváltotta a jegyét, az azon a napon akár folyton hasz-

nálhatja a földalattit. Átszállhat és mehet órákhosszat.

Hogy van ez nálunk?

Csak mosolyogni, vagy bosszankodni lehet felette. Az ember Budapestnek egyetlen rövid földalattiját csak úgy használhatja, ha a bejárásnál előre megveszi a jegyet, azt nyomban átadja a kocsiban a kalauznak, aki a jegyet „elkezeli” és nyomban utána jön — az ellenőr. Ritkán történt meg velem, hogy ellenőr ne kérte volna el a jegyemet. Pedig az egész vonal tizperces.

Kérdem: mi szükség van erre a szörnyű ellenőrzésre? Hát csupa csaló használja a villamosokat?

Sokkal kisebb a földalatti villamos utasforgalma, semhogy a bejárásnál nem ellenőrizhetné a pénztáros azt, hogy csak jeggyel lehessen felszállni. Ha ezt az ellenőrzést elégnek találták Berlinben, ahol négy-öt irányban futnak a földalatti vasutak sokszáz utassal, szinte nevetséges, hogy a mi kisforgalmu földalattink az ellenőrzést nem meri a bejárásnál levő pénztárosra bízni.

De még ha koncedáljuk is, hogy a vasuti kocsiban legyen egy kalauz, aki a jegyeket ellenőrzi, mi szükség van az ellenőrrre? Hisz a kalauz jegyeket nem ad ki, tehát közte és az utas között összejátszás el sem képzelhető. Legfeljebb mondjuk, elnézés.

Kérdem, feltételezhető-e annyi elnézés az állomásokon szolgálatot teljesítő pénztáros és a kocsikat a jegyeket kezelő kalauz részéről, hogy azok meggátlására kifizetődjék egy harmadik személy alkalmazása, akinek nincs más feladata, minthogy ellenőrizze, nincs-e olyan utas, aki kijátszotta a pénztárost is, a kalauzt is és jegy nélkül akar utazni?

Hyen rendszer mellett a vállalat üzleti eredménye nem is lehetett kétséges. Most már hivatalosan is meghallottuk: a földalatti deficitel végződik, holott joggal várhatná Budapest székesfőváros, hogy az a nagy tőkebefektetés, amely «szerencsésen» leamortizáltatott (valorizálatlanul), most hasznot adjon és tegye lehetővé új vonalak építését.

Szabad negyven évig egy vállalatnak mozdulatlanul megállnia?

Az idő nem áll meg — ma már autóbusz jár ugyanazon a vonalon, elég sűrűn —, miért reméli az igazgatóság, hogy az utas le fog menni a lépcsőkön (Berlinben mozgójárda viszi le az utast!) és zárt dohos levegőben (Berlinben állandóan működnek a ventilátorok) teszi meg azt a rövid utat, melyen a földalatti jár.

A városligeti megállótól kezdve a Vörösmarti-térig szinte az összes megállóknál egyazon helyen vannak. Az utas tehát válogathat.

Ha a földalatti vasut nem halad a korrall, teljesen elsatnyul. És ez nem a földalatti vasut „magánügye”, mert a vasut, mint vagyontárgy, a városé, melynek lakosságának nem közbős, hogy nemcsak jövedelmet nem hoz a tőkéje, hanem még rá is kell fizetni.

Megállni a negyven évvel ezelőtti nívón nem lehet, okos üzletvitel mellett tovább kell fejleszteni a vállalatot, különben a közönség egész leszokik a földalattiról és egy hatalmas tőke elértéktelenedik.

Ugyanekkor, amikor Berlin áttér a több mélységben futó vonatokra és a város belsejében a villamos közlekedést teljesen le akarja szorítani a föld alá...