



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Fokozott iramban kell folytatni a fővárosi villamos rekonstrukcióját*

Forrás: *Szombat*

Bn

1924. 10. 19.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Osztályozás

Tárgy

385. 85

Hely

Idő

"1924"

Személy

Fokozott iramban kell folytatni a fővárosi villamos rekonstrukcióját

Az utóbbi időben közéletünk több fórumán, a nemzetgyűlésen is, a sajtóban is, sokféle beállításban tárgyalták a fővárosi villamos vasutak ügyeit, illetve annak tarifa- és rekonstrukciós politikáját. Az előbbi számos támadás érte és a közönség, amelybe a sajtó jó része szuggeráló ismétléssel igyekszik beléolítani azt a tudatot, hogy a fővárosi villamos közlekedése drága és rossz. bizony-bizony gyanacsak elárulta ismét könnyen szuggerálható voltát.

Eppen közönségünk felvilágosítása érdekében mi is utána jártunk a villamos dolgainak, hogy meglássuk és aztán meglátassuk, mi igaz a sok vádaskodásból és főleg hogy bepillantást kapjunk a villamost kezelő részvénytársaság munkájába, amelynek külső jelei ugyan a fővárosnak majdnem minden villamos utvonala a sineken láthatjuk alsóvezetékes vonalainknak felsővezetékesre való átalakítását. Főleg ezekről a munkákról érdeklődtünk a társaság egyik igazgatósági tagjánál.

Platthy György

nemzetgyűlési képviselőnél, aki behatóan és igen alapos részletességgel informált bennünket az alábbiakban:

— Alig néhány nap választ el bennünket attól, hogy Budapesten immár egyetlen alsóvezetékes vonal sem lesz. Ami alig két esztendő munkáknak kétségkívül hatalmas eredménye ez, bár mindenesetre még csak részlet-eredménye annak a programnak, amit még megvalósítani akarunk.

— A felsővezetékre való áttéréssel ugyanis egyelőre csak a forgalom zavartalanágát biztosítottuk a rengeteg hajótérés és az ennek következtében állandóan beálló rövidzárlatok ellen, továbbá a pályafenntartás és javítás költségeit redukáltuk. Az alapvetőbb rekonstrukció most van folyamatban, az ugynevett katasztrófálisan leromlott sínrendszer kicserélése által.

A bűnös mult

— Ez a leromlás nem ujkeletű. Már tíz évvel ezelőtt megállapították, hogy a vágányzat gyenge és nem bírja el azokat a kocikat, amelyek nem az ilyen gyenge vágányzatra arányítva méreteztek. A forradalmak rendszeretlen gazdálkodása csak súlyosította az eredendő bajt, aminek oka a multban gyökerezik.

— A Városi Vasút ugyanis a most használatban levő tizenkétezer kilogramm önsúlyu kocikat már 1904-ben kezdte javítani azokon a vágányokon, amelyek eredetileg a kis, 3950 kilogramm önsúlyu kocik részére épültek. A Közuti Vasút pedig már kezdettől fogva ugyanilyen, sőt később 14.500 kg. önsúlyu kocikat helyezett üzembe és szintén ugyanolyan sínrendszert alkalmazott, mint a Városi Vasút a maga 3950 kg. önsúlyu járművei számára. *Ez pedig nemcsak a gyenge szerkezetű pálya rohamos pusztulását okozta, hanem a rossz pálya hatásaképpen a kocik karbantartási költsége is egyre nagyobb lett.* A gyenge sineket erősebbekkel kellett kicserélni s ezt a munkát a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság elődeinek kellett volna már évekkel ezelőtt elvégezniük.

„A nagykoruton forgalombeszűntetés fenyegetett már“

— Ők azonban az 1914–1922-es években csak 43 kilométer vágányt cseréltek ki, azaz évenként csak két százalékot végeztek el. Mikor mi átvettük a vasutat, 193 kilométeres vonal várt a legsürgősebb kicserélésre. Ebből mi az első évben már 17 kilométert átépítettünk és a folyó évben még további 53 kilométer kicserélésével készülünk el.

— Ha ezt a munkát és a felsővezeték bevezetését el nem végeztük volna, a Nagykoruton és más igen fontos vonalakon igen rövid időn belül be kellett volna szűntetni a forgalmat.

... van azonban még 123 kilométer vágány rekonstrukciója s ezt a munkát az 1925. és 1926. években okvetlenül el kell végezni. Ennek a 123 kilométernek a rekonstrukciója éppen annyira sürgős, mint az eddig elvégzett munka és mivel ebből egy évre 62 és fél kilométer jut, vagyis több, mint amennyit 1924-ben végzett el a vasút, nyilvánvaló, hogy a rekonstrukciós munkák tempóját nem lehet csökkenteni, hanem ellenkezőleg, még fokozni kell, természetesen tehát, hogy a rekonstrukció költsége 1925-ben és 1926-ban előreláthatóan több lesz, mint ebben az esztendőben.

Az eddigi rekonstrukció 161 milliárdba került

— Hogy ez az óriási munka milyen költséget emészt, arra az az egyetlen adat is elég fényt vet, ha megemlítjük, hogy egyetlen méter sín kicserélése öt-nyolcszáz ezer korona, egy kilométer tehát öt-nyolcmilliárd korona.

— Emellett azonban számos más milliárdos befektetést létesített az új vezetőség. Több hurokvágányt épített, új, teljesen modern áramátalakító állomást létesített a Kertész-utcában és ezzel az állomások teljesítőképességét 12 százalékkal emelte. A Pálffy-utcai telepen új kapcsolóberendezést csinált és fejlesztette az üzeméhez tartozó kispesti közvilágítási üzemet.

Ezek a befektetések 54 milliárdot emésztettek fel.

— Elvégeztük a kocsipark restaurálásának nagyrésztét is és a közönség ma már tapasztalhatja, hogy majdnem kivétel nélkül szép, tiszta, teljesen átépített, kijavított kocsi jár vonalainkon. Ez a renoválás is 20 milliárdba került. A jövő év elején 15 új motorkocsit is helye-zünk forgalomba.

Az alig olcsóbb bécsi villamos nem rekonstruál

— Azok, akik ezeknek a csak nagyjában felsorolt munkáknak adatait nem ismerik, vagy nem akarják ismerni, mindig a bécsi villamosra hivatkoznak és azt mondják, hogy az olcsóbb. Olcsóbb tényleg, ha lényegtelenül is. De Bécsben nem is végeznek rekonstrukciós munkákat. Az elkerülhetetlen felújítást keresztülviszik ott is, de az ehhez szükséges tőkét a pályatulajdonos Bécs városa bocsátja a villamosvasut rendelkezésére s ezenkívül még azzal is támogatja, hogy a vasut számára kedvezményes áron szolgáltat áramot. Mivel pedig mindezeknek a költségét a város az adójövedelméből veszi, ilyenképpen *Bécs minden adófizető lakosa ohzzájárul a villamos terhehez*, nem pedig csak az, aki a villamoson utazik, mint Budapesten, ez az utóbbi teherviselés tehát mégis csak igazságosabb.

Európa legjobban megterhelt villamosa a budapesti

— Sőt ebben a tekintetben éppen *fordított a bécsi és a budapesti villamosvasut helyzete. Bécsben az adózás révén mindenki viseli a villamos terheit. Budapesten pedig a villamosvasut súlyosan érezhető mértékben visel olyan terhet, amely nem a vállalaté, hanem a székesfőváros minden lakosáé. Köztudomásu ugyanis, hogy a budapesti villamosvasut viteldijának tiz százaléka — pontosan egytizenegyed része — nem a vállalat jövedelme, hanem a főváros külföldi adósságainak törlesztésére szolgál. A külföldi adósság pedig nem a villamosvasut tartozása, abból annak idején nem költöttek a villamos vasutra egy fillért sem, mégis jelentékeny részben a vasut kénytelen törleszteni a külföldi kölcsönt. Ilyen megterhelés nem nehezedik Európa egyetlen közlekedési vállalatára sem.*

— Sőt konstatálhatjuk, hogy — az egyetlen említett bécsi villamost kivéve — nincs még egy ilyen olcsó villamosa sem Európának.