



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: .....

Cím: *A helyiérdekű fővárosi vonalait egyesíteni akarják a villamoshálózattal*

Forrás: .....

*3n*  
(Hely)

*1926. 4. 24.*  
(Idő)

(Köt. v. füz.) ((

Osztályozás

Tárgy

*385.85*

Hely

Idő

*"1926"*

Személy

## A helyiérdekű fővárosi vonalait egyesíteni akarják a villamoshálózattal

**A közönség követeli az egyesítést, mert így megszűnik a dupla menetdíj — A kereskedelmi minisztérium ankétát tart az ügyről — 20 millió aranykorona kell a fővárosnak a helyiérdekű beolvasztásához**

— Az *Uj Nemzedék* tudósítójától. —

Az *Uj Nemzedék* ismételtén foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a villamosvasutak díjszabását egységesíteni kellene a helyiérdekű villamosvasutak díjszabásával, vagyis Budapest területén a helyiérdekű vonalakat bele kellene olvasztani az egységes hálózatba. Ma az a helyzet, hogy vannak olyan villamosvonalak, amelyek a Budapest határán túlesik részeket, például *Kispestet*, *Pestszentlőrincet*, vagy *Erzsébetfalvát* kötik össze a város belsejével és ezeken a vonalakon — mivel a BESZKART kötelekében levő vonalról van szó — egyszerű vonaljeggyel megteheti az utas a hatalmas utat. Viszont vannak a fővárosnak olyan területei, ahova

csak a helyiérdekű vasutvonalak igénybevitelével lehet eljutni.

Igy például a *Kelenföld egyes részeit* csak a budafoki helyiérdekűvel lehet megközelíteni. *Obuda* külső részeire csak a szentendrei vicinálison lehet kimenni. A *külső Fercenváros* csak a csepeli helyiérdekűvel közelíthető meg. A város szélén levő *Keleti-pályaudvartól* kezdve pedig, végig a *Kerepesi-uton* szintén csak helyiérdekű közlekedik, holott ezen a vonalon csak *Sashalom* az első állomás,

amelyik már túlesik a főváros határán. Így a főváros területének tekintélyes részét

csak kettős viteldíjjal lehet megközelíteni.

A BESZKART és a helyiérdekű vasutak menetdíjával. Nagyon súlyosan érinti ez a főváros e részeinek lakosságát, annál is inkább, mert már a háborúelőtti időktől kezdve éppen a kenyérkereső rétegek, a *tisztviselők és a munkásság nagyrésze* telepedett le ezen a vidéken, ahol olcsó bérért is lakáshoz juthattak, vagy családiházat építhettek maguknak.

Tavaly történt már egy lépés abban az irányban, hogy valamit javítsanak a közönség helyzetén, amennyiben a BESZKART és a helyiérdekű vasutak vonalaira egységesen érvényes átszállójegyet hozták a forgalomba. Az új jegytípus, amely a BESZKART vonalainál a helyiérdekű vasutak III. osztályára, vagy viszont átszállásra jogosult, valamivel olcsóbb, mint a külön-külön megváltott jegyek ára. A közönség azonban még ma is sokat panaszkodik amiatt, hogy így is jóval többet kénytelen a közlekedésre költeni, mint azoknak a területeknek a szerencsésebb lakossága, amelyek be van-

nak kapcsolva a főváros közlekedési hálózatába, annak ellenére, hogy a főváros területén kívül esnek.

A kérdés legjobb megoldása, amit a közönség is sürget, mindenesetre az lenne, ha

a helyiérdekű vasutaknak a főváros területére eső vonalait egységesítenék a városi villamoshálózattal

és ezzel eltörölnék a mai kétféle díjszabást.

Ez a kérdés az illetékes köröket is foglalkoztatja. A helyiérdekű vasutak vonalait mentén lakó közönség panasza a legutóbb a főváros közlekedési bizottságát is szóba került, miképpen lehetne a helyiérdekű vonalakat egységesíteni a főhálózattal. Ebben a kérdésben az illetékes ténnyezők között már eszmecsere is folyt, sőt a legközelebb a kereskedelmi minisztérium is foglalkozik az ügyel. Egyes hírek szerint a hálózat egységesítése már a jövő évben megtörténik. Munkatársunk kérdést intézett

Sztrókay István,

a BESZKART h. vezérigazgatójához arra vonatkozóan, milyen stádiumban áll jelenleg a helyiérdekű vasutak beolvasztásának a kérdése:

— A főváros közlekedésügyi bizottsága a múltkor foglalkozott az ügyel — mondotta Sztrókay munkatársunknak — és azt a határozatot hozta, hogy

a kereskedelmi minisztertől ankétát kér ebben az ügyben.

— Ezen az ankétán megtárgyaljuk a kérdés minden részletét. Tudomásom szerint eddig még nincs kitűzve az ankét időpontja.

— Ma még úgy látom a helyzetet, hogy az egységesítés a főváros részére, vagy a BESZKART részére, akármelyik

vonalra is a tervek, a legnagyobb pénzáldozattal járna. A szóbanforgó vonalak beruházó tőkéje már a háború előtt 80—90 millió aranykorona volt és

a helyiérdekű vasutvonalaknak a főváros területére eső vonalrésze ma is mintegy 20 millió aranykoronás értéket képvisel.

— 290 milliárd papírkoronára volna tehát szükség, hogy az átvétel megtörténhessék. Ekkora összeget pedig a főváros nem tud kifizetni, még abban az esetben sem, ha csak a tőke 10 százalé-

kos kamatját vesszük figyelembe. Az eddigi jelek után kevés reményességünk lehet arra, hogy a helyiérdekű a százszázalékos valorizálásnál olcsóbban is beérné. Még abban az esetben is, ha nagy áldozattal az átvétel megtörténne, akkor is nagy pénzbe kerülne a szükséges új beruházások végrehajtása.

Most 3 esztendeig még a BESZKART hálózatának a rekonstrukciós munkálatai tartanak.

— A helyiérdekű vasutak átvételénél itt is újra kellene kezdeni a rekonstrukciót és a beruházást.

— A tavaly bevezetett 4500 koronás, a fővárosi villamosvonalakra és a helyiérdekűnek a főváros területére eső vonalaira egyaránt érvényes átszállójegyekből egy-egy jegy árából 1350 korona illeti meg a BESZKART-ot. Erre az akcióra ráfizetett a vállalat, mert egy-egy ilyen átszállójegy után kevesebb marad, mint a szakaszjegy után.

Megkérdeztük azután, hogy amennyiben a helyiérdekű fővárosi vonalainak az átvétele megtörténik, megvalósul-e a közönség kívánsága, az egységes díjszabás ezekre a vonalakra is.

— A BESZKART nem tartja keresztülvihetőnek. — mondotta Sztrókay. — hogy még ebben az esetben is egységesítse a díjszabást ezekkel a vonalakkal.

Szóbakerülhet azonban Bécs példája, amire különben is sokszor szeretnek hivatkozni. Bécsben a külterületekre

külön külterületi jegyeket adnak ki,

amelynek felára van a város belső területére érvényes jegyekkel szemben. Azt tehát, hogy minden vonalon egységes tarifa legyen, nem csinálhatjuk meg. Ellenben a bizonyos, például 3000 koronás tarifahatár betartásával meg lehetne oldani, hogy a külterületekre külön külterületi jegyet adjanak ki. A helyiérdekű vonalaknak szakaszbecsztás útján, a fővárosi díjszabásba való bekapcsolása esetén a villamostársaság csak minden negyedik utas után kapna bevételt.

— Az átváltás ügyében mindenestre még hosszú tárgyalásokra van szükség, hogy valamilyen módon a kérdést meg lehessen oldani.

A magunk részéről hangoztatjuk, a közönség is türelmetlenül sürgeti már, hogy döntő lépés történjék ebben az ügyben. Az mindenestre méltányos kívánsága a

közönségnek, hogy amikor egyes vonalakon

vonaljeggyel lehet utazni a főváros területén kívül is,

akkor ne legyen meg a mai külön tarifa a helyiérdekű vasútvonalaknak a főváros területére eső részein sem.

A város határain túleső részekre, illetve a külterületekre való külön díjszabás megvan Bécsen kívül például Párisban is, de ott csak a város közigazgatási területén, tehát a falukon túl eső, az „extra muros“ viszonylatokban használják a drágább menetjegyeket. Budapesten ma a főváros öt kerülete, még pedig

az I., a III., a VII., a IX. és a X-ik kerület lakossága a legnagyobb mértékben érdekelt ebben az ügyben,

mert ez a lakosság a BESZKART és a helyiérdekű két külön díjszabása miatt naponta duplán fizet, ha a hivatalába, vagy a munkahelyére akar jutni.