



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

A villamosvasutak árdrágítása

Forrás:

Pesti Napló

Bp.  
(Hely)

1917 VII/14  
(Idő)

(Köt. v. füz.) ((

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1917"

Személy

## A villamosvasutak árdrágítása

Husz fillér lesz minden jegy. — A közönség fizeti a közlekedési adót — Bódy és Sándor Pál nyilatkozatai

A közlekedési adó új formában támadt fel. Az adó megszavazását a pénzügyi bizottság annak idején elhalasztotta, azzal a megokolással, hogy a közlekedési adó „a villamosvasuti tarifák revíziója” nélkül nem léptethető életbe. Az erre vonatkozó előterjesztés most készült el.

A „tarifa-revizio”, amelyet a közlekedésügyi ügyosztály a főváros tanácsához beterjesztett, nem más, mint *burkolt tarifa-emelés*. Azon a címen, hogy egyszerűsítik a jegykezelést, megdrágítják a villamos utazást; a közönséggel nemcsak a közlekedési adót fizetteti meg a főváros, hanem *ezt is* elősegíti, hogy a villamos társaságok újabb *nyilvános* hasznot huzzanak ebből az alkalomból. Az egységes jegyrendszer behozatala igen helyes újítás, a haj ott van, hogy a jegyek árát tulságos magasan szabták meg. Az előterjesztés értelmében *eztől* csak huszfilléres jegyek lesznek. Minthogy a villamos forgalmának legnagyobb része a szakaszforgalomból kerül ki, a huszfilléres egységár *nem más, mint a tizenkétfilléres szakaszjegynek nyolc fillérrel való megdrágítása*.

A husz fillérből jegyenként két fillért kap a főváros közlekedési adó címén. Ha a tarifareform a villamostársaságokra kedvező eredménnyel fog járni, a bevételi többletet megfelelzik a fővárossal. Ezzel szemben ha az új árszabás rossz üzlet lesz a villamostársaságoknak, akkor a főváros „mélánnyosságból” — az előterjesztés értelmében —

könnyítéseket lesz kénytelen adni, illetőleg megint meg fogja változtatni a díjszabást. Vagyis a társaságok mindenképpen jól járnak.

Az előterjesztés szerint a Közuti vasut bevétele 7 százalékkal fog szaporodni, ami egymillió hétszázezer korona többletet jelent. A Városi vasutnál 10.6 százalék lesz az emelkedés, vagyis másfél millió korona. Ez a számítás azonban nagyon szerény, mert a mai bonyolult és hanyag jegykezelési rendszer mellett is mindkét vasutnál meghaladja az évi bevételi többlet a husz százaléknyi emelkedést.

A székesfőváros közlekedési ügyosztálya a főváros és a közlekedési vállalatok között lefolytatott tárgyalások eredményeképpen a mai napon hosszabb előterjesztéssel lépett a nyilvánosság elé a villamos vasutak viteldíjainak egységes rendezése ügyében. Az előterjesztés a következő határozati javaslat keretében ajánlja elfogadásra az egységes tarifát:

A közgyűlés közforgalmi érdekekből szükségesnek tartja, hogy a székesfőváros területén levő közuti jellegű vasutak viteldíjszabásai egyszerűsítsenek és egységesítsenek, ehhez képest a tanács részéről a budapesti közuti vaspályja társasággal, a budapesti villamos városi vasut részvénytársasággal, a Budapest Újpest-Rákospalota közuti vasut részvénytársasággal folytatott tárgyalások alapján elhatározta, hogy a közlekedési adóról szóló székesfővárosi szabályrendelettel egyidejűleg kezdődő hatálylyal a négy vasuton az alábbi egységes díjszabás lépjen életbe:

1. A székesfőváros határain belül e négy vasut bármelyikén *egy menet díja 20 fillér, akár közvetlen menetben, akár pedig a jegy kiadásától számított két órán belül egyszeri átszállással, illetőleg amennyiben az a menet cél eléréséhez okvetlen szükséges, még egyszeri átszállással*. Minthogy a főváros határain belül a viteldíj független a távolságtól, a szakaszbeosztás a főváros határain belül megszűnik.

2. négy vasut között minden találkozási pontjukra és minden irányra kiterjedő kölcsönös átszálló forgalom rendeztetik be oly értelemben, hogy

ugyanancsak 20 fillér áru jegy jogosít a főváros határain belül két vasut hálózatán átszállással, de a kiindulási ponthoz (ugyanazon vagy párhuzamos utvonalon) való visszatérés nélkül megtett egy menetre. A két vasut között egyszeri átszállásnak, azonfelül mind egyik vasuton, amennyiben a menet cél eléréséhez okvetlenül szükséges, még egy átszállásnak van helye. A jegy árának fele illeti az egyik, fele a másik vasutat.

3. A közvetlen menetre szóló jegy a kocsin adatik ki; ellenben a 20 filléres átszállásra, egy vagy két vasuton érvényes jegy csak elővetelben, *öt darabonként 1 koronáért* árusítatik a társaságok pénztárainál, ellenőrei és kocsirendezői által, valamint *külön e célra létesítendő vagy megbízandó árusítóhelyeken* oly módon, hogy a jegy mindenki részére könnyen hozzáférhető legyen.

4. Átszállójegy a kocsin csak felülfizetéssel, 24 fillérért váltható.

5. Két vasut hálózatán átszállással megtett utra annak a vasutnak a 20 vagy 24 filléres jegye érvényes, amelyeken az utazás megkezdetik.

6. Felöltő kíséretében egy gyermek ingyen, *kettő egy rendes jeggyel utazik, ha 120 centiméternél nem magasabbak*. 7. E négy vasuton egységes bérletjegy-díjszabás lép életbe. Ebből a célból a bérletszakaszokat alakítanak meg.

Az egységes bérletjegy-díjszabás a következő: Bérletjegy egy szakaszra 12 korona, tanulóknak és munkásoknak 5 korona. Két szakaszra 14 korona, tanulóknak és munkásoknak 6—6 korona. Három szakaszra 16 korona, illetve 7—7 korona, négy szakaszra 18 korona, illetve 8—8 korona, öt szakaszra 20 korona, illetve 9—9 korona. A munkás heti bérletjegyek szintén öt szakaszban, szakaszonként husz filléres emelkedéssel egy korona husz fillértől két korona husz fillérig terjednek.

Rendes havi bérletjegy a közuti vasut pesti hálózatára 24 korona, budai hálózatára 20 korona, összes hálózatára 30 korona. A városi vasut összes hálózatára 24 korona, a BUR vasut összes hálózatára 15 korona, végül a földalatti vasut egész vonalára 14 korona.

Ezek a viteldíjak a szabályrendeletileg megállapított közlekedési adót már magukban foglalják, kivéve a tanuló- és munkásjegyeket, melyek adómentesek.

A főváros — a közlekedési adón kívül — a következőket fogja kapni:

A személyszállításból elért bruttóbevételek abból a részéből, amely az új tarifa életbeléptetése következtében jelentkezik, ötven százalékot. A nyereségtöbbség másik fele a társaságoké marad.

Az egységes tarifa révén elérendő bevételi többlet azonban annak idején a villamos vasutak megváltásánál nem jöhet figyelembe. A leendő megváltás alapjául a jelenleg érvényes díjszabás fog szolgálni, vagyis az egyes jegyeknek elérhető átlagos évi bevételét a közúti vasutnál tizenhat fillér, a városi vasutnál tizenöt és fél fillérben állapítják meg előre.

Ha a főváros a villamos vasutak utasaitól közlekedési adót nem szedne, az új díjszabás akkor is érvényben marad. Azt az összeget, amely a tervezett közlekedési adónak megfelel, bevételi különrészesedés címén tartoznak a társaságok a fővárosnak beszolgáltatni.

Az előterjesztés a székesfőváros határán túlterjedő, közúti jellegű és helyi érdekű vasutak közötti átszállóforgalom viteldíjszabásait is összhangba kívánja hozni az új egységes viteldíjszabással és szükségesnek látja, hogy az érdeklített társaságokkal haladéktalanul indítsák meg a tárgyalásokat, hogy a teljes új díjszabást egyidejűleg lehessen majd életbeléptetni. Ez vonatkozik az omnibuszokra és az autóbuszokra is.

Az előterjesztés az új díjszabás pénzügyi eredményéről a következő képet nyújtja: A Közúti vasutnál az első évben, 10 százalékos emelkedést véve alapul, 1,696.000 koronára, a Városi vasutnál pedig, 7 százalékos emelkedést véve alapul, 1,450.000 koronára tehető a hozzávetőleges bevételi többlet.

Az előterjesztést, amelyet Rényi Dezső tanácsos és Valtinyi József műszaki főtanácsos dolgoztak ki, hétfőn tárgyalja a közlekedési bizottság.

\*

### Bódi Tivadar nyilatkozata

A Pesti Napló munkatársa felkereste Bódi Tivadar alpolgármestert, a Városi Villamos Vasutak ügyvezető igazgatóját, akibe az a kérdés intéz.

tűik, hogy mért volt szükséges a közlekedési adó kérdésének oly megoldása, amelynek alapján a fővároson kívül a vasutársaságok is újabb milliós bevételekhez jutnak. Bódy alpolgármester munkatársunknak a következő választ adta:

— A tarifarevizióval kapcsolatban oly megoldást kellett választani, hogy a vasutársaságok ne fizessenek rá a reformra. Az egységes jegyrendszer amúgy is elég megterhelhetést fog jelenteni a társaságoknak. Amennyivel csökkenni fog a szakaszjegy-forgalom, annyival, fog emelkedni a perifériák forgalma, ez természetesen vonal-kiépítéseket és egyéb új beruházásokat tesz szükségessé. Javítani kell majd ezzel kapcsolatban a személyzet fizetését is, amely — minthogy a jegyek ára kerek husz fillér lesz — el fog esni a borraalóktól.

— A tarifa-revizió kérdésének anyagi eredménye fölött ma még nem lehet kombinációba bocsátkozni, a bevételei többletből a Városinak legfeljebb ha 300—400.000 korona marad. Magam részéről bizonyosra veszem, hogy a társaság, ha tekintetbe vesszük az előbb említett kiadásokat, rá fog fizetni a reformra. A huszfilléres egységárból a főváros két fillért kap a közlekedési adó fejében és egy fillérben garantáltuk a fővárosnak az ötvenszázalékos nyereségrészesedést.

— Ebben az esetben a husz fillérből tizenhét marad a társaságnak, ha azonban a bevételi többlet nagyobb lesz, csak tizenhat, tizenöt, tizennégy fillér, vagy még kevesebb.

— Az új díjszabásnak a közönségre nézve sok előnye lesz. Minthogy nem lesz szakaszjegy, nem lesz érdemes rövid utakra felszállni; meg fog szűnni a kocsik túlszűfolttsága, ennek folytán a villamos balesetek száma is csökkenni fog. A hosszabb utakon az utazás rendkívül olcsóvá válik, huszfilléres jeggyel el lehet majd menni a Városligetből a Hűvösvölgybe, földalatti, városi és közúti átszállással. Olesón lehet bérletjegyet kapni az összes vonalakra, a munkásjegyek is lényegesen olcsóbbak lesznek. Megszűnik a komplikált jegy-

— A kocsin váltott átszállójegy árát azért

szabtuk meg magasabban, hogy elejét vegyük a visszaéléseknek. Mert ha egy ára lenne a kocsin váltott egyenes jegynek és átszálló jegynek, sokan lennének olyanok, akik bár nem szándékoznának átszállni, mégis átszálló-jegyet kérnének és a le-szálláskor odaajándékoznák a jegyet a kalauzsnak, vagy egy újonnan felszálló utasnak, esetleg pénzért, a jegy árának feléért. Ezért kell a közönséget, a négyfilléres ráfizetéssel rászoktatni arra, hogy az átszállójegyet már a kocsira való felszállása előtt váltsa meg a jegyárúsitó helyeken.

### Sándor Pál nyilatkozata

Sándor Pál, a Közúti Villamos Társaság vezérigazgatója a következőket mondotta a tarifa-revizióról:

— A tarifa-revizió kérdése már évek óta megoldásra vár. A jegykezelés nehézsége — hatvanhárom féle jegy van forgalomban — tette szükségessé, azonkívül a háboru alatt fellépett aprópénzhiány. Legfőbb ok az volt, ami most időszzerűvé tette, hogy a főváros új jövedelmei akart csinálni magának.

— A megoldás körül sok nehézség merült fel, éppen mert a haszon teljesen bizonytalan. Könnyen megtörténhetik, hogy a társaság ráfizet az üzletre. Mult évben a Közúti 142 millió jegyet adott ki, nem lehet tudni, hogy fog módosulni ez a szám az új díjszabás következtében. A szakaszutasok száma mindenesetre csökkenni fog, hogy a távoli relációk utasainak száma fog-e ennek megfelelően emelkedni, az kérdéses. Arról, hogy a fővárosra nézve milyen anyagi eredményt jár a reform, a főváros vezetőségével létesített megállapodásom alapján nem beszélhetek. Csak annyit állapíthatok meg, hogy a főváros különböző címeiken 12 százalékát kapja a Közúti jövedelmének.

— Hogy a főváros előterjesztése milyen alapon becsüli a jövedelem-többletet 10 százalékos alapon egymillió hétszázper koronára, nem tudom. Az előterjesztést nem ismerem, csak a lapokból értesültem róla.