



# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: .....

Cím: *Új villamosvonalak a főváros környékére*

Forrás: .....

*Ar. Ujság*

*Bp.*  
(Hely)

*1927. 7. 28*  
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

*385. 85*

Hely

Idő

*"1921"*

Személy

Közp. nyomt. XX. cs. 22

## Új villamosvonalak a főváros környékére.

*(130 milliós befektetéssel új vonal épül Visegrádra, Aszódra és Érdre. — Erősen emelkedik az utasok száma.)*

A hétéves világegés és forradalom után a villamosvasutak igazgatósága újból a normális gazdasági életnek megfelelő forgalmi eszközöket kívánja a nagyközönség rendelkezésére bocsátani. A mai viszonyokhoz arányitva kettőzött munkával igyekeznek a háboru alatt lerongyolódott s üzemképtelen kocsiparkot a forgalom részére átadni. A tervekre és egyéb munkálatokra vonatkozólag a következő információkat kaptuk:

Az Egyesített Villamos Vasutaknak vidékre való szélesebb kiterjesztése csupán anyagi kérdéseken múlik. A tervek, sőt a szükséges földmunkák készen várják a vasutvonal lefektetését. A környékbeli forgalom szempontjából fontos terv többek között:

*a szentendre—visegrádi 24 kilométeres vonal, továbbá a Gödöllő—Aszód 16 km-es vasúti vonal és a Nagytétény—Érd 6 km. távolságú vonal megépítése.*

E három új vonal kb. 46 kilométer hosszúságú vasúti sín és egyéb felszerelési anyagokat igényel, mely hozzávetőleg kb. 105 millió koronába kerül. Tehát főképpen ez hátráltatja egyelőre a megépítendő vonalak munká-

latainak megkezdését. Hogy milyen horribilisan emelkedtek a vasúti felszerelési cikkek árai, szolgáljon felvilágosításul példaképen 1 kg. vasúti sín, melynek ára ma 15 korona, békében mm-ként 20 koronába került. Talpfának 2 korona 20 fillér volt az ára darabonként, ma ugyanez darabonként 240 koronába került. Egy villamos kocsí gyártása békében 30 ezer koronába került, a mai viszonyok között 2 millió koronát is meghaladó ára van. Tehát a vasutak építése is olyan halatlannal nagy összegbe kerül, hogy az ennek megfelelő amortizációs viteldíjat a közönség semmiképpen sem tudná megfizetni. Máskülönb a villamosvasutak igazgatóságának egyik fő célja az, hogy az üzem lehető leggazdaságosabb mederbe terelődjék. Szükséges, hogy a háboru okozta károk az 1923. év elejére annál is inkább helyrehozhatók legyenek, miután a főváros erre az időre az Egyesített Vasutaknak felmondott. Jelenleg teljes erővel az üzem forgalmának fokozásán dolgoznak és ennek daczára a vasutak teljesítőképessége az 1914. évi teljesítőképességeket véve, csak 30 százalékkal emelkedett. Ezzel szemben az utasok száma kb. 70 százalék emelkedést mutat. Súlyos probléma a vasutak részére a munkaerő hiánya, mely daczára a nagy munkanélküliségnek, mégis fennáll. Ez részben oda vezethető vissza, hogy a városi ember nem igen vállal munkát a villamosvasutaknál, mivel ez meglehetősen idegromboló munka. A villamosvasutak alkalmazottjai inkább vidékről rekrutálódnak, azonban ezek a jelenlegi lakáshiány miatt távol tartják magukat a fővárostól. A Villamos Vasutak műhelyeiben, a hol a kocsipark javítását végzik, 1000 ipari szakmunkás van foglalkoztatva. A kocsipark javítása a leggyorsabb tempóban folyik és ez részben a munkásság érdeme is.

Magyar Vasúti Munkások Szövetsége Városi háziyomda 1920