

# Budapestre vonatkozó újságcikkek



Szerző: .....

Cím: *Elkészült a villamos téli menetrendje*

Forrás: .....

*Nemzeti Újság*

*Bp.*  
(Hely)

*1921. 10. 20*

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Olda)

Osztályozás

Tárgy

*385.85*

Hely

Idő

*"1921"*

Személy

Közp. nyomt. XY 22 22

## Elkészült a villamos téli menetrendje

**Emelik a síkló és az autótaxi menetdíját — Huszszorosról huszonötzörösre drágul a konfiás — A közlekedésügyi bizottság mai ülése**

(A Nemzeti Újság tudósítójától.) A forradalmak óta ma volt a főváros először abban a helyzetben, hogy a villamosvasutak menetrendjét tárgyalva, az Egyesített Vasutak közlekedési politikájára befolyást gyakoroljon. Azok a felszólalások, amelyek a közlekedésügyi bizottság mai ülésén a nagyszámmal megjelent bizottsági tagok részéről elhangzottak, bizonyítják azt, hogy a közlekedés, bárha annak javulását el kell ismerni, még ma sem felel meg teljesen a közönség kívánságainak és érdekeinek. Még a menetrendnél is érdekesebb volt az a statisztika, melyet a Budapesti Egyesített Városi Vasutak napi átlagos forgalmi teljesítményéről a vasutak miniszteri biztosa a bizottság elé terjesztett.

E kimutatás szerint 1919 január—augusztus havában, tehát a Károlyi-forradalom és a diktatura idején 785 volt a forgalomban lévő kocsik száma. Ugyanezen év szeptember—december havában ez a szám 594-re süllyedt, majd a következő évben 665-re emelkedett. 1921-ben a forgalomban lévő kocsik száma állandó emelkedést mutat: januárban 715, májusban 802, augusztusban 849, októberben 920 kocsik van állandóan forgalomban, vagyis a forgalomban lévő kocsik számainak emelkedése ebben az esztendőben 28%, ugyanez a szám összehasonlítva az 1919 év végével, 55%-os emelkedést mutat. Míg 1919. végén 14 óra volt a villamos napi üzemideje, ebben a hónapban kerek 20 órát közlekednek naponta a villamosok. A villamosok zsúfoltsága állandóan csökken, amire vonatkozólag az egy kocsikilo-

méterre eső utasok száma nyújt felvilágosítást. 1919 januárjában 8.80 utas esett egy kocsikilométerre, ez év szeptemberére ez a szám már 5.83-ra csökkent. Az elmúlt hónapban különben 157.000 kocsikilométert futottak be az Egyesített Vasutak kocsijai.

A közlekedésügyi bizottság mai ülésén különben Rényi alpolgármester elnökölt, és azon a vasutak képviselőjében Tormay Géza dr. miniszteri biztos jelent meg. Valtinyi műszaki főtanácsos ismertette a villamos téli menetrendjét, mely a járatok számának emelkedésén kívül 2 új relációt is hoz, a 44-est és a 73-ast. A 44-es a Rác-fürdőtől a Rákóczi-uton át a Népligetig, a 73-as pedig a Vörösvári-utról a Margit-hidon át a Nyugati pályaudvarig és vissza fog november elsejétől kezdve közlekedni. Az egyes járatokhoz Gordon Róbert dr., Kricsfalussy Mihály dr., Piazza György, Buday Dezső, Weiss Konrad dr., Bieber Jenő, Paulheim Ferenc és mások szólaltak fel. Tormay dr. miniszteri biztos megígérte a kívánságok teljesítését.

Ezután Buday Dezső, Gordon Róbert dr., Jaczko Pal dr., Bieber Jenő, Nagy Ferenc, bibíthi Horváth János és mások hozzászólása után a bizottság elfogadta a bérkoesitarifának 20-szorosról 25-szörösre való emelését. Az emelésről a szerdai közgyűlés határoz és addig a bérkocsisok nincsenek jogosítva magasabb tarifára szedésére. Vita nélkül hozzájárult a bizottság a síkló 2 koronás returjegyének 3 koronára való emeléséhez. A bérletjegy ára változatlan maradj, a füzetes jegyek árát 20 koronáról 25 koronára emelték. Ahhoz is hozzájárult a bizottság, hogy az autótaxiknál az új tarifa a 30-szoros helyett a réginek 33-szorosa legyen.

Itt kell visszautasítanunk azt a vádat, mintha a tarifaeelés, amelyeket a mai közlekedésügyi bizottsági ülés elhatározott, a többségi párt „bűne” lenne. A tarifaeelés nem a főváros árdrágító szándéka, hanem az általános drágulás szomorú helyzete idézi elő, és a főváros nem tesz egyebet, mint leszámitolja koronáink egyre növekvő elértéktelenedését. A főváros feladata a tarifaeeléseknel csak az lehet, hogy mérsékelje az emelők étvágyát és minden esetben vizsgálja meg, hogy csak a készkiadások növekedésének erejéig történhessék az emelés. Ezt a kötelességét a főváros minden téren teljesíti is, aminthogy a főváros lesz az első, ha arra kerül a sor, hogy a tarifákat, úgy a közlekedési eszközöknél, mint egyéb helyeken, ahol az árak fluktuációjára a fővárosnak belső kötelessége van, állítsa meg.

Székesfővárosi hazinyomda 1921